

Université de Montréal

**Résister au débarquement : tourisme de croisière et  
dynamiques d'appropriation territoriale dans la Caraïbe**

Par Luc Renaud

Département de géographie

Faculté des Arts et Sciences

Thèse présentée

en vue de l'obtention du grade de Philosophiæ Doctor (Ph. D.)

en géographie

Novembre 2019

© Luc Renaud, 2019

Université de Montréal

Département de géographie – Faculté des Arts et Sciences

---

Cette thèse intitulée

**Résister au débarquement : tourisme de croisière et  
dynamiques d’appropriation territoriale dans la Caraïbe**

Présenté par

Luc Renaud

A été évaluée par un jury composé des personnes suivantes

Violaine Jolivet

Présidente-rapporteuse

Patricia Martin

Directrice de recherche

Bruno Sarrasin

Codirecteur

Gabriel Fauveaud

Membre du jury

Frédéric Girault

Examineur externe

## RÉSUMÉ - ABSTRACT

Le tourisme de croisière se démarque du tourisme ayant des assises terrestres par sa nature mobile et extraterritoriale. Ces facteurs favorisent un rapport de force en faveur de l'industrie lorsque vient le temps de négocier ses conditions d'opération lors de la mise en place d'une nouvelle destination. Le but de ce projet de recherche est de mettre en évidence les dynamiques sociospatiales inhérentes aux relations de pouvoir entre les groupes d'acteurs liés au tourisme de croisières dans l'espace caribéen. Notre attention a été portée sur les processus de territorialisation induits par le déploiement d'une destination à travers l'étude de cas de la création d'une enclave de croisière à Harvest Caye dans le Sud Belize. Pour ce faire, nous avons développé un cadre conceptuel qui s'appuie d'abord sur la notion de production d'un espace de tourisme de croisière où sont pris en compte les mécanismes néolibéraux de production de l'espace ayant conduit à la mise en place de l'enclave. Ensuite, il porte sur les processus de territorialisation qui ont transformé le Sud Belize en conséquence au déploiement territorial de ce tourisme dans l'espace de vie des communautés réceptrices. Nos résultats, basés sur de l'analyse de contenu, de l'observation participante et de 42 entretiens semi-directifs, montrent que les relations de pouvoir d'abord favorables à l'industrie du tourisme de croisière peuvent être contrées et permettre aux différents acteurs de l'espace de vie de prendre en charge les processus de territorialisation dans un contexte d'imposition d'un espace de tourisme de croisière. Les processus de territorialisation apparus lors de la rencontre entre l'espace de tourisme de croisière et l'espace de vie témoignent des actions stratégiques simultanées entre les différents groupes d'acteurs. D'une part, celles liées à la tentative d'appropriation territoriale de la part de l'industrie, et ensuite celles associées aux différentes résistances des groupes d'acteurs locaux notamment ceux issus de l'industrie de l'écotourisme. Néanmoins, de part et d'autre, nous avons assisté, directement ou indirectement, à des actions d'adaptations et de coopérations qui ont érodé la vision conflictuelle des dynamiques territoriales qui caractérisent souvent l'implantation du tourisme de croisière. Enfin, nous soulevons l'hypothèse qu'il existe une phase de territorialisation parallèle au tourisme de croisière, liée à des dynamiques d'appropriation territoriales par le foncier qui s'est exacerbée lors de la mise en place de l'île enclave.

**Mots-clés :** tourisme, croisière, pouvoir, appropriation, territorialisation, résistance, développement, destination, Caraïbe, Belize.

Cruise tourism is distinct from land-based tourism because of its mobile, derogatory and extraterritorial nature. These factors allow the industry to dominate in the power struggle that plays out when the operating conditions for a new destination are being negotiated. The purpose of this research project is to highlight the socio-spatial dynamics inherent to the power relations between stakeholders in cruise tourism in the space of the Caribbean. We use the case study of the creation of a cruise enclave at Harvest Caye in South Belize to explore the territorialization processes that result when a new destination is established. To do this, we have developed a conceptual framework that is based, first of all, on the idea of the production of a cruise tourism space considering the neoliberal mechanisms of space production when a new enclave is established. The framework then focuses on the processes of territorialization that have transformed South Belize as a consequence of the territorial deployment of this kind of tourism in the lived space of the receiving communities. Our results are based on content analysis, participant observation and 42 semi-structured interviews, and show that the power relations that initially favor the cruise tourism industry can be countered, allowing lived space actors to take charge of territorialization processes in the context of the imposition of a cruise tourism space. The processes of territorialization that emerged when the cruise tourism space and the lived space met are evidence of strategic actions the different stakeholders have taken simultaneously—those related to the industry’s attempt at territorial appropriation and those associated with local stakeholders’ various resistance strategies, especially those evolving in the ecotourism industry. Nevertheless, we have witnessed, directly or indirectly, adaptation and cooperation on both sides that have eroded the conflictual vision of the territorial dynamics that often characterize the implementation of cruise tourism. Finally, we suggest that there is a phase of territorialization that runs parallel to cruise tourism and that is linked to the dynamics of territorial appropriation brought about by the real estate industry that has been exacerbated as the enclave island was established.

**Keywords:** tourism, cruise, power, appropriation, territorialization, resistance, development, destination, Caribbean, Belize.

# TABLE DES MATIÈRES

<b>RÉSUMÉ - ABSTRACT</b>	ii
<b>TABLE DES MATIÈRES</b>	iv
<b>LISTE DES TABLEAUX</b>	xi
<b>LISTE DES FIGURES</b>	xii
<b>LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS</b>	xiv
<b>REMERCIEMENTS</b>	xv
<b>INTRODUCTION</b>	1
- <b>Pourquoi le tourisme de croisière</b>	1
○ Déploiement inégal	3
○ Silence radio chez les chercheurs	5
- <b>Un tournant critique nécessaire en tourisme de croisière</b>	7
- <b>Question de recherche, objectifs et problématique</b>	10
- <b>Contribution à la recherche</b>	14
- <b>Choix du site à l'étude - Un lieu représentatif et une opportunité unique</b>	16
<b>CHAPITRE 1</b>	22
- <b>Caraïbe</b>	23
○ Fragments coloniaux et héritage commun de la Caraïbe	24
● Caraïbe divisée	25
● Caraïbe unie	25
- <b>Belize</b>	27
○ Colonie anglaise - colonie comptoir	28
○ Ancrage régional britannique	30
○ Création d'un état moderne	33
○ D'une dépendance à l'autre	34
○ Migration et mosaïque ethnoculturelle	40
● Mayas	42

• Créoles	43
• Garifunas	43
• Mestizos	44
• Constellation bélizienne	44
○ Singulière construction géopolitique	46
- <b>Tourisme</b>	47
- <b>Tourisme caribéen</b>	50
○ Image stéréotypée	51
○ Essor régional	52
○ Défis de la croissance	54
- <b>Tourisme de croisière</b>	57
○ Croissance soutenue	57
- <b>Tourisme au Belize</b>	60
○ Prototourisme bélizien	61
○ Développement latent et explosion	63
- <b>Tourisme de croisière au Belize</b>	66
<b>CONCLUSION</b>	69
<b>CHAPITRE 2</b>	72
<b>DÉVELOPPEMENT ET TOURISME</b>	74
- <b>L'autodétermination dans le développement</b>	75
- <b>Du modernisme au néolibéralisme et la réponse alternative</b>	77
- <b>Et le tourisme ?</b>	82
- <b>Et le Belize</b>	86
<b>PRODUCTION DE L'ESPACE</b>	88
- <b>Développement inégal et production de l'espace</b>	88
- <b>Production de l'espace – Nature « vierge »</b>	90
- <b>Tourisme comme producteur d'espace</b>	92
- <b>Mécanismes de production néolibérale de l'espace</b>	94

○ Mécanismes économiques	94
▪ Marchandisation néolibérale de la nature	94
○ Mécanismes politiques	96
▪ Contradictions au cœur du fonctionnement du néolibéralisme	96
▪ Construction du consentement	98
○ Mécanismes culturels	99
<b>POUVOIR</b>	103
- <b>Les trois dimensions du pouvoir</b>	105
<b>TERRITORIALITÉ</b>	109
- <b>Lieu, espace et territoire – ingrédients de la territorialité</b>	109
- <b>Territorialité</b>	111
- <b>Les espaces de la géographie sociale</b>	113
- <b>La dynamique spatio-temporelle des espaces sociaux</b>	114
- <b>L’interface des dynamiques relationnelles : des lieux en action</b>	120
<b>CONCLUSION</b>	122
<b>CHAPITRE 3</b>	125
<b>CADRE ANALYTIQUE</b>	125
- <b>Espace du tourisme de croisière</b>	125
○ Espace fermé – enclave	126
● Extraterritorialité - Antimonde et zone de dérogation	127
● Enclave : fonctions et objets	130
● Espaces fermés dédiés au tourisme	132
○ Espace ouvert – milieu de vie	135
● Espaces ouverts et tourisme	136
- <b>Espace du tourisme de croisière et mobilité</b>	138
- <b>Modèle de l’espace de tourisme de croisière</b>	140

○	Genèse du modèle	141
○	Typologie des espaces du tourisme	144
●	E – Enclave	146
●	O <sub>1</sub> – Errance formatée	150
●	O <sub>2</sub> – Errance libre ou assistée	152
●	O <sub>3t</sub> – Incursion périphérique terrestre	153
●	O <sub>3ma</sub> – Incursion périphérique marine	155
●	E <sub>t</sub> – Incursion terrestre enclavée et O <sub>t</sub> – Incursion terrestre formatée	156
●	E <sub>ma</sub> – Incursion marine enclavée et O <sub>ma</sub> – Incursion marine formaté	157
●	E <sub>tran</sub> – Transit enclavé et O <sub>tran</sub> – Transit formaté	158
●	O <sub>4R-T4</sub> – Antourisme	159
<b>CADRE MÉTHODOLOGIQUE</b>		161
-	<b>Étude de cas</b>	156
○	Méthode de collecte des données	162
●	Observation non participante	163
●	Observation participante	164
●	Analyse spontanée des données d'observations	166
●	Collectes de contenu	167
●	Entretiens semi-dirigés	168
○	Méthode d'analyse des données	171
●	Analyse de contenu	171
●	Unité de sens et codage	173
<b>CONCLUSION</b>		175
<b>CHAPITRE 4</b>		176
<b>ESPACES DE VIE DU BELIZE SUD</b>		176
-	<b>Contexte</b>	177
○	Péninsule de Placencia	177
●	Maya Beach	179
●	Seine Bight	181

• Placencia	184
○ Mango Creek – Independence	185
○ Monkey River	187
○ Deep South	190
- <b>Transition touristique de la région de Placencia</b>	193
○ Mer nourricière...	194
○ Mer destructrice	196
<b>ESPACES DU TOURISME DE CROISIÈRE DU BELIZE SUD</b>	201
- <b>Géants de la mer et tourisme de masse</b>	205
○ Première tentative – Punta Placencia de Royal Caribbean	206
○ Deuxième tentative – Harvest Caye de Norwegian Cruise Line	210
- <b>Tourisme de croisière - Mécanismes de production des espaces</b>	213
○ Marchandisation de la nature	215
○ Construire le consentement	219
• Difficile consensus du tourisme de croisière au Belize	220
• Imposer le consentement malgré les vents contraires	225
• Miner la confiance du Sud	228
○ Marchandisation culturelle et authenticité	232
• Faire appel aux ancêtres : le dügü	233
• Authenticité à tout prix	236
<b>CONCLUSION</b>	242
<b>CHAPITRE 5</b>	247
<b>DYNAMIQUES RÉGIONALES DE L'ESPACE DU TOURISME DE CROISIÈRE</b>	248
- <b>Première transition territoriale (<math>T_0 \rightarrow 1</math>) – Préparer le verrou</b>	249
○ Zones et arènes au temps de la première phase de transition	250
• Enclaves de Harvest Caye et de Malacate (E)	251
• Incursions terrestres du Deep South ( $E_t - O_t$ )	254

• Incursions marines ( $E_{ma} - O_{ma}$ )	256
• Antourisme relationnel de Placencia et de Monkey River ( $O_{4R}$ )	257
○ Analyse des dynamiques territoriales de la première phase de transition	258
• Enclaves de Harvest Caye et Malacate	259
• Incursion terrestre du Deep South	263
• Incursion marine	268
• Antourisme relationnel de Monkey River et Placencia	270
• Monkey River	271
• Placencia	280
- <b>Deuxième transition territoriale (<math>T_1 \rightarrow 2</math>) – Briser le verrou</b>	285
○ Zones et arènes au temps de la deuxième transition territoriale	286
• Zones verrouillées (E)	288
• Zones ouvertes ( $O_2 - O_{3t} - O_{3ma} - O_t - O_{ma}$ )	289
○ Analyse des dynamiques territoriales de la deuxième phase de transition	291
• Déverrouillage territorial	293
• Rattrapage de la péninsule	293
• Pression de l'intérieur	297
<b>DYNAMIQUES LOCALES DE L'ESPACE DU TOURISME DE CROISIÈRE</b>	304
- <b>Zones verrouillées</b>	305
○ Harvest Caye et Malacate	305
○ Le Deep South	311
• Nim Li Punit	312
• Big Falls	316
• Mango Creek	320
- <b>Paradoxe de Placencia</b>	324
○ Gestion des acteurs du Sud Belize	326
○ Indésirable du nord	328
<b>CONCLUSION</b>	330

<b>CHAPITRE 6</b>	335
<b>ET À LA FIN CE SONT LES CROISIÈRES QUI GAGNENT?</b>	335
- <b>Fait accompli du tourisme de masse</b>	336
- <b>Emprise du sentier du tourisme durable</b>	340
o Écotourisme – rempart contre le tourisme de masse?	343
o Garder le tourisme de croisière dans le sentier de l'écotourisme	346
- <b>Dynamique de confinement</b>	347
o Sus à la mobilité des opérations de la compagnie de croisière	348
o Harvest Caye – espace de confinement	351
o Péninsule de Placencia – Espace de croisière de niche	353
o Deep South – Espace d'incursions restreintes	357
- <b>Exercice du pouvoir</b>	359
o Contexte pacifique	360
o Usage subtil du pouvoir	365
o Moins qu'une victoire...moins qu'une défaite	375
- <b>L'Éléphant dans la pièce</b>	377
o La nouvelle transition économique du Sud Belize – l'ouragan immobilier	379
<b>CONCLUSION</b>	388
- <b>Une transition contrôlée, mais non sans risque</b>	391
- <b>Phases de transitions futures – pistes de recherche et contributions</b>	396
o Contributions spécifiques et pistes de recherches	397
<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	402
<b>ANNEXE</b>	431

## LISTE DES TABLEAUX

<b>Tableau I.</b>	Tourisme de croisière et tourisme international	4
<b>Tableau II.</b>	Arrivées internationales pour certaines destinations caribéennes et taux de croissance annuelle post crise financière de 2010 à 2016.	55
<b>Tableau III.</b>	Croissance annuelle des arrivées de croisiéristes pour différentes périodes entre 1995 et 2016.	58
<b>Tableau IV.</b>	Arrivées internationales pour le Belize pour certaines années disponibles entre 1961 et 2018.	61
<b>Tableau V.</b>	Arrivé de croisiéristes des sept plus importantes destinations dans la Caraïbe en 2016	67
<b>Tableau VI.</b>	Typologie comparée des zones de l'espace du tourisme de croisière	145
<b>Tableau VII.</b>	Phases de collecte des données	162
<b>Tableau VIII.</b>	Liste des entrevues effectuées	170
<b>Tableau IX.</b>	Les temps et transitions du tourisme de croisière	247

## LISTE DES FIGURES

<b>Figure 1.</b> Localisation du site à l'étude	16
<b>Figure 2.</b> Harvest Caye au Belize	18
<b>Figure 3.</b> Territoire du Belize revendiqué par le Guatemala	35
<b>Figure 4.</b> Migrations historiques au Belize	41
<b>Figure 5 :</b> Arrivés des croisiéristes au Belize 1975-2017	68
<b>Figure 6.</b> Cadre conceptuel	123
<b>Figure 7.</b> Modèles de l'espace du tourisme de Jackson – Weaver et Lawton	142
<b>Figure 8.</b> Modèle de l'espace du tourisme de croisière	143
<b>Figure 9.</b> Enclave stationnaire à Cozumel – Mexique	147
<b>Figure 10.</b> Enclave portuaire - Barrio La Loma de Roatan – Honduras	148
<b>Figure 11.</b> Île-enclave en milieu vide – Half Moon Beach – Bahamas	149
<b>Figure 12.</b> Croisiéristes dans la zone d'errance formatée à Belize City	151
<b>Figure 13.</b> Croisiéristes dans la zone d'errance à Belize City	142
<b>Figure 14.</b> Embarcation pour incursion marine à Cozumel	155
<b>Figure 15.</b> Croisiéristes au site archéologique ouvert de Xunantunich – Belize	157
<b>Figure 16.</b> La péninsule de Placencia et Monkey River	178
<b>Figure 17.</b> Les communautés Garifunas au Belize	183
<b>Figure 18.</b> Le Deep South	191
<b>Figure 19.</b> Affiche de protestation contre le tourisme de croisière à Placencia	207
<b>Figure 20.</b> Discours « vert » de <i>Norwegian Cruise Line</i>	217
<b>Figure 21.</b> Zone de l'espace de tourisme après la première phase territoriale (T <sub>1</sub> ) - Ouverture de Harvest Caye	250
<b>Figure 22.</b> Harvest Caye en 2010	252
<b>Figure 23.</b> Zones de l'espace de tourisme après la deuxième phase territoriale (T <sub>2</sub> ) – Ouverture du Ferry Harvest Caye – Placencia	287
<b>Figure 24.</b> Vedette de <i>Norwegian Cruise Line</i> assurant la sécurité de l'île	307
<b>Figure 25.</b> Indian Creek et Nim Li Punit	315
<b>Figure 26.</b> Zone de Nim Li Punit	316
<b>Figure 27.</b> Big Falls	318
<b>Figure 28.</b> Mango Creek	322

<b>Figure 29.</b> Marché de Mango Creek et sécurité civile	324
<b>Figure 30.</b> Placencia	325
<b>Figure 31.</b> Pêche de subsistance dans la lagune de Placencia en face de Harvest Caye	336
<b>Figure 32.</b> Tourisme de croisière de niche à Placencia	355
<b>Figure 33.</b> Concours d'écriture écolier visant la promotion de Harvest Caye	372
<b>Figure 34.</b> Lot offert à proximité de Harvest Caye	379
<b>Figure 35.</b> Projet immobilier Rosewood Park	381
<b>Figure 36.</b> Affiche d'agence immobilière sur Harvest Caye	382
<b>Figure 37.</b> Croisiéristes sur le Sidewalk de Placencia	388
<b>Figure 38.</b> Croisiéristes quittant le quai du Hokey Pokey vers Mango Creek	390
<b>Figure 39.</b> Prédominance des fermes de crevettes autour de Placencia	399

## LISTE DES SIGLES ET ABRÉVIATIONS

BIHL	<i>Belize Islands Holdings Limited</i>
BM	Banque mondiale
BTIA	<i>Belize Tourism Industrie Association</i>
CCL	<i>Carnival Cruise Lines</i>
CTO	<i>Caribbean Tourist Organization</i>
EIA	<i>Environmental Impact Assessment</i>
FMI	Fond Monétaire International
FVST	<i>Fort Street Tourism Village</i>
IDH	Indice de développement humain
ITC	Industrie du tourisme de croisière
MLA	<i>Maya Leader Alliance</i>
MOU	<i>Memorandum of Understanding</i>
NCL	<i>Norwegian Cruise Line</i>
NIP	<i>National Independance Party</i>
NP	<i>National Party</i>
OEA	Organisation des États Américains
OMD	Objectifs du Millénaire pour le développement
ONG	Organisation Non Gouvernementale
PAS	Programme d'ajustements structurels
PIB	Produit Intérieur Brut
PNUD	Programme des Nations Unies pour le développement
PUP	<i>People United Party</i>
RCCL	<i>Royal Caribbean Cruise Lines</i>
SATIIM	<i>Sarstoon Temash Institute for Indigenous Management</i>
TAA	<i>Toledo Alcaldes Association</i>
UDP	<i>United Democratic Party</i>
UICN	Union internationale pour la conservation de la nature
WTTC	<i>World Travel and Tourism Council</i>

## REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier ma directrice de thèse, Mme Patricia Martin qui a fait preuve d'une grande ouverture d'esprit en acceptant de superviser un artiste-géographe qui cherchait à transposer sa démarche intellectuelle dans un projet académique : je lui suis des plus reconnaissant pour m'avoir activement supporté tout au long de ses années d'études. Mes remerciements s'adressent également à mon codirecteur, M. Bruno Sarrasin, qui m'a permis de développer une vision critique du tourisme et qui m'a appuyé avec conviction et constamment encouragé au fil de mon parcours académique. Vous avez été les architectes de mon succès et encore une fois, merci d'avoir cru en moi.

Évidemment, l'aboutissement de ce projet aurait été impossible sans le support de ma conjointe Éveline Boulva. Je lui dois d'avoir semé en moi la confiance nécessaire pour entreprendre et aller jusqu'au bout d'un projet aussi important. Elle a été à mes côtés à chacune des étapes de ce trajet, non seulement les plus exaltantes, mais aussi lors des moments plus difficiles. Un merci tout spécial à mon collègue cinéaste Martin Bureau, complice intellectuel et grand ami, avec qui j'ai développé, bien avant cette thèse, ma posture de géographe à travers notre démarche artistique commune. Une pensée également pour Caroline Desbiens qui a su m'éclairer dans mes réflexions lors de mes premiers pas dans le milieu académique.

Aussi, je voudrais souligner le support indispensable du Fonds de recherche sur la société et la culture (FQRSC) dont la contribution m'a permis de prolonger mes séjours sur le terrain et par le fait même contribué à la qualité de cette thèse. Je voudrais également souligner la collaboration des différents partenaires au Belize qui ont cru en la pertinence de mes recherches – le *Belize Tourism Board* (BTB), les différents *Village Council* du Sud Belize et l'ensemble des acteurs du tourisme avec j'ai eu à travailler. Il me semble très important de mentionner l'accueil reçu au sein des différentes communautés dans lesquelles j'ai séjourné. La générosité des locaux qui m'ont écouté et qui m'ont partagé leurs savoirs afin que je puisse mieux comprendre leur réalité contribuant ainsi à donner une réelle valeur à mon travail. Je pense particulièrement aux gens de Placencia et de Monkey River sans qui il m'aurait été impossible de mener à terme ce long travail.

La suite de mes remerciements va à celles et à ceux qui sauront se reconnaître dans leur encouragement, leur support et dans les conseils qui ont contribué à rendre mon projet pertinent sur le plan académique, mais surtout gratifiant sur le plan humain. Amis, famille et collègues et chacun d'entre vous qui ont croisé ma route durant les cinq dernières années, vous avez également participé à ma réussite.

Merci à tous pour vos précieux encouragements et surtout votre présence!

*Aux Pauvres (dixit Plume)*  
*À ceux du Vieux-Hull et d'Ailleurs*

## INTRODUCTION

### **Pourquoi le tourisme de croisière**

La genèse de ce projet de recherche tire sa source d'une réflexion critique portant sur la question plus large des apports réels du tourisme comme activité porteuse d'émancipations pour les peuples qui s'y engagent. Cette question fondamentale est récurrente depuis plusieurs décennies au sein du monde académique, entre autres depuis la parution et la portée intellectuelle du livre « *Tourism--passport to development? : Perspectives on the social and cultural effects of tourism in developing countries* » d'Emanuel Jehuda De Kadt publié en 1979, lequel constitue une véritable remise en question du paradigme postulant les apports bénéfiques du tourisme pour quiconque s'impliquerait dans cette industrie. Loin d'être réglée, cette question continue de faire l'objet de recherches importantes, s'étant orientée au début des années 2000 vers une épistémologie dite du « tournant critique » qui prit alors son essor dans les sciences sociales (Tribe, 2008). Apportant un souffle nouveau et constructif dans l'analyse des contributions effectives du tourisme comme outil de développement durable<sup>1</sup>, ce « tournant critique » n'a toutefois pas atteint le segment plus spécifique de la recherche sur le tourisme de croisière.

Le tourisme de croisière est un phénomène fascinant dans le spectre élargi des manifestations touristiques à travers le monde. Cette façon de voyager, de prendre le large, de quitter la terre ferme pour partir à la découverte de nouveaux horizons relève d'un imaginaire qui a fait rêver les humains depuis la nuit des temps. Des explorateurs partis à la conquête de terres inconnues, en passant par les aventuriers solitaires voguant en bateaux à voile autour du monde, jusqu'aux récits des premiers fastes et luxueux navires traversant les océans, nous avons été abreuvés d'une narration de la mer, d'un horizon perpétuel et de ses vastes espaces. Ce discours, aux accents coloniaux de conquête, de découvertes et d'aventures, est aujourd'hui fortement relayé par l'industrie du tourisme de croisière qui a

---

<sup>1</sup> Un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Le développement durable s'appuie sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement. <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/developpement/loi.htm>

construit sa propre narration autour de ces thèmes, question de titiller la fibre du marin en nous ; il va sans dire que cette stratégie fonctionne fort bien.

L'industrie du tourisme de croisière (ITC) est particulièrement intéressante en raison des contradictions qu'elle soulève et qui en font à la fois une activité marginale, simultanément porteuse de rêve et de désillusion selon la positionnalité de celui qui observe, qui vit ou qui subit le phénomène. Du point de vue du touriste, l'expérience à bord de ces grands navires recèle essentiellement des avantages, enfin, pour peu que l'on ne soit pas sensible au mal de mer. Par contre, du point de vue de l'hôte terrestre des navires, le bénéfice n'est pas certain, étant modulé par une panoplie de facteurs qui en nuancent à divers degrés l'appréciation, voire la rentabilité. Quoi qu'il en soit, le tourisme de croisière fascine les gens. Pour s'en convaincre, il suffit de se rendre dans un port à l'occasion d'un jour d'escale, ce que nous avons fait à maintes reprises, pour rapidement constater que la vue des navires de croisière ne laisse personne indifférent : ils provoquent chez les hôtes une gamme de réactions variant de l'admiration à la convulsion. Néanmoins, ce qui nous intéresse ici ne relève pas de cette fascination, dont on observe une présence récurrente dans la culture populaire, autant au cinéma, à la télévision que dans les médias écrits. Notre intérêt initial réside plutôt dans une série de contradictions qui se manifestent principalement à travers les inégalités produites par le déploiement du tourisme de croisière dans l'espace, de même que par le peu d'intérêt que ces mêmes inégalités semblent susciter chez les chercheurs, y compris chez les géographes.

La thèse proposée s'inscrit dans une approche spatiale où les stratégies socio-territoriales, le déploiement dans l'espace et les jeux d'échelle des relations entre les différents groupes d'acteurs impliqués seront pris en compte pour mettre en évidence les processus de territorialisations de la mise en place d'une activité touristique à l'échelle des communautés. De ce fait, tout en faisant appel à une approche multidisciplinaire qui sollicite des notions propres à plusieurs champs d'études liées aux sciences humaines (sociologie, développement, sciences politiques, études culturelles), cette thèse s'inscrit résolument dans le domaine de la géographie du tourisme.

Le tourisme, parce qu'il s'inscrit dans l'espace et dans la mobilité, qu'il transforme de façon unique l'environnement dans lequel il se déploie, qu'il implique des flux humains, matériels,

financiers et idéologiques, et enfin parce qu'il participe à construire socialement notre vision ainsi que notre relation au monde, est un phénomène géographique (Che, 2017). En ce sens, le tourisme a fait l'objet d'une longue tradition en recherche géographique notamment du côté français, laquelle s'est cristallisée à partir des années 80 avec la publication de travaux importants (Lozato-Giotard, 1987, 2003 ; Cazes, 1992, Knafou et al., 1997) et dans les années 2000, principalement avec les travaux du MIT (2002, 2005, 2011). Quant au milieu de la recherche anglophone, bien que les premières thèses remontent aux années 50 (Weiler et al. 2012), c'est à partir des années 2000 que le « *Tourism Geography* » a connu un renouveau disciplinaire qui nous apparaît d'intérêt dans le cadre de notre recherche. C'est à ce moment que la géographie du tourisme a pris le tournant épistémologique poststructurel en embrassant le « *Cultural Turn* » qui a influencé la recherche en sciences sociales (Ateljevic et al., 2017 ; Hall, 2013). L'implication de ce tournant dans le cadre de cette recherche sera abordée un peu plus loin.

Cette thèse, tout en participant aux approches épistémologiques structurelles et poststructurelles en géographie du tourisme – compréhension des phénomènes économiques, politiques, socioculturels spatialisés – adhère aussi à de nouvelles préoccupations liées aux pratiques touristiques. Mentionnons notamment les pratiques qui considèrent les questions de résilience des destinations ou des communautés hôtes (Lew, 2015), soumises au processus globalisant du capitalisme contemporain (Hollinshead et al., 2009 ; Fletcher, 2011). Bien que nous abordions des processus plus globaux qui permettent de bien comprendre la mise en place d'espaces de tourisme de croisière, nous proposons une lecture du tourisme de croisière orientée vers ses implications territoriales à l'échelle des communautés. L'intérêt de cette thèse réside donc dans le fait que seront mises en évidence des dynamiques socio-territoriales à l'échelle des espaces de vie propres au tourisme de croisière, une approche qui se démarque des analyses déjà connues portant sur le tourisme ayant des assises terrestres, notamment le tourisme balnéaire.

### *Déploiement inégal*

Selon l'Organisation mondiale du tourisme, l'activité touristique a connu une croissance continue au cours des dernières décennies : au chapitre du nombre d'arrivées de

touristes internationaux, la croissance prévue sera de 7% de 2017 à 2018 (UNWTO, 2018) bien au-delà de la croissance moyenne estimée en 2015 à 3,3% annuellement jusqu'en 2030 (UNWTO, 2015). L'ITC, quant à elle, montre une forte croissance annuelle de passagers d'environ 6,63% depuis 1990 qui devrait se maintenir jusqu'en 2020 (CMW, 2019). Malgré le poids relativement marginal du tourisme de croisière par rapport à l'ensemble du tourisme international, la situation camoufle l'importance réelle de cette industrie dans certaines régions, notamment la Caraïbe. Dans cette région où le tourisme de séjour est un secteur important de l'économie, l'industrie des croisières est extrêmement stratégique, voire vitale. À titre d'exemple, parmi les vingt-quatre marchés caribéens du tourisme recensés par la Caribbean Tourist Organization (CTO), seize reçoivent davantage de touristes de croisière que de touristes voyageant par avion (CTO, 2015). Le Belize fait partie de ce groupe, ayant reçu en 2018 un total de 1 208 187 arrivées de passagers de croisières (+19,9% par rapport à 2017) contre 489 261 arrivées via des entrées terrestres de touristes (+14,6% par rapport à 2017) (BTB, 2019). Le tableau I permet de constater l'importance relative du tourisme de croisière comparativement au tourisme international pour l'année 2017.

**Tableau I.** Tourisme de croisière et tourisme international

	Tourisme de croisière <sup>a</sup>	Tourisme international <sup>b</sup>
Croissance/an.	6,4% <sup>c</sup>	7% <sup>d</sup>
Arrivées internationales	118 millions <sup>c</sup>	1,401 milliard <sup>d</sup>
Retombées internationales	134 milliards <sup>c</sup>	1451 milliards <sup>d</sup>
Arrivées – Caraïbe	23,9 millions <sup>e</sup>	30,6 millions <sup>e</sup>
Arrivées – Belize	1 005 934 <sup>f</sup>	489 261 <sup>f</sup>

<sup>a</sup> Nombre de passagers qui débarquent dans un port donné pour une escale (non comptabilisé dans les arrivées internationales). <sup>b</sup> Nombre de touristes qui se déplacent dans un autre pays que leur lieu de résidence dans le but d'exercer une activité non rémunérée, et ce pour une période de moins de 12 mois. <sup>c</sup> (CLIA, 2019) – <sup>d</sup> (UNWTO, 2019) – <sup>e</sup> (CTO, 2018) – <sup>f</sup> (BTB, 2019)

De prime abord, lorsque l'on observe ces chiffres, on se rend rapidement compte que, dans l'absolu, le tourisme de croisière demeure une activité mineure. En effet, en 2018, l'arrivée de touristes internationaux dans le monde était de 1,4 milliard (UNWTO, 2019), ce qui représente entre 250 millions (Christin, 2010) et 500 millions de touristes internationaux

uniques<sup>2</sup>. À une échelle moindre, les 118 millions d'arrivées de croisiéristes sont effectués par 24,7 millions de passagers. Ici, ce qui est problématique ne relève pas tant du nombre de touristes concernés, mais bien plus de la forme économique que prend l'industrie et de l'impact territorial induit par ces dizaines de millions de personnes en raison de leur concentration spatiale et temporelle.

À un opposé du spectre de fréquentation, on retrouve des destinations comme la voie maritime du Saint-Laurent au Québec qui, malgré une surreprésentation médiatique, ne reçoit environ que 200 000 arrivées annuelles de touristes de croisières, en comparaison aux millions de touristes de séjours. En d'autres mots, il s'agit pour ce territoire d'une goutte d'eau dans le fleuve du tourisme, dont découlent de ce fait des impacts territoriaux minimes. Par contre, à l'autre opposé, un port d'escale comme celui de Belize City reçoit plus d'un million de croisiéristes annuellement alors qu'on ne recense environ que 300 000 touristes de séjours qui mettent pied par voie terrestre ou aérienne dans ce minuscule pays de 350 000 habitants. Ce sont ces inégalités et leurs impacts consécutifs qui ont orienté notre attention sur ce pays marqué par une forte concentration de touristes de croisière. Cela dit, il importe de considérer que le tourisme dans son ensemble est un phénomène en pleine expansion. En portant une attention particulière au segment du tourisme de croisière, dont la croissance, elle, explose carrément, nous pensons qu'il y a lieu de s'intéresser à des territoires qui font l'objet d'une densité d'activités liées au débarquement du tourisme de croisière.

### *Silence radio chez les chercheurs*

Le tourisme de croisière se démarque du tourisme ayant des assises terrestres par sa nature : mobile, dérogoire et extraterritoriale (Wood, 2000 ; Klein, 2006 ; Timothy, 2006).

Considérant ces particularismes, cette activité touristique trouve dans l'économie néolibérale un contexte particulièrement favorable à son développement ce qui conforte le déploiement de ses activités. Globalement, ce secteur est en mesure de profiter pleinement de l'ensemble des mécanismes économiques et politiques permettant d'accumuler le capital. Par exemple,

---

<sup>2</sup> Estimation de Gilles Caire, maître de conférences HDR en Sciences économiques à l'Université de Poitiers, spécialiste en économie de la protection sociale et en économie du tourisme, dans une entrevue à France Culture : <https://www.franceculture.fr/emissions/du-grain-a-moudre/du-grain-a-moudre-mardi-23-janvier-2018>

l'industrie du tourisme de croisière jouit d'une position oligopolistique (Dehoorne et Petit-Charles, 2011) alors que 80 % du marché se concentre entre les mains de trois entreprises : *Royal Caribbean Cruise Lines* (RCCL), *Carnival Cruise Lines* (CCL) and *Norwegian Cruise Line* (NCL) (Pinnock, 2014). Ces conditions sont particulièrement propices à nourrir les inégalités centres/périphéries, qui font régulièrement l'objet d'analyses critiques, avec des effets sur la territorialité et les relations sociales (Pinnock, 2012). Malgré ce constat, la littérature critique portant sur le tourisme de croisière est ténue et peu documentée en comparaison avec les nombreuses publications produites chaque année par les facultés de tourisme, de marketing ou d'ingénierie.

En fait, en reprenant la méthodologie de Tribe (2008), qui a analysé la progression de la recherche critique en tourisme à travers la banque de données CABI Leisure Tourism, nous ne retrouvons que 65 publications sous la rubrique « croisière » et « géographie » entre 1974 et 2018. De ces publications, 19 ont été publiées au cours des trois dernières années, ce qui démontre un nouvel intérêt pour des analyses géographiques du tourisme de croisière. Or, très récemment, seule l'une de ces récentes études, portant sur les impacts socioculturels du tourisme de croisière dans le Sultanat d'Oman (Gutberlet, 2016), oriente son analyse autrement que vers les besoins spécifiques de l'industrie et soulève des réserves quant à son déploiement. Dans l'ensemble, on relève somme toute peu de travaux de géographes qui traitent du tourisme de croisière hors des intérêts premiers de l'industrie, et qui visent à soulever des questions quant à la nature problématique et inégalitaire de ses activités.

Parmi les rares travaux critiques, soulignons l'article de Sheller (2009) sur le thème de la mondialisation, plus spécifiquement en lien avec la notion d'espace. Elle s'intéresse au phénomène de la création d'une nouvelle spatialité, déterminée par le néolibéralisme économique dans les Caraïbes, en contestant la légitimité de l'industrie des croisières suivant l'hypothèse de leur participation à la transformation de l'espace régional. En effet, dans cette région, l'industrie est fortement déterritorialisée par le fait que les principales compagnies sont incorporées dans des pays extérieurs à la zone caraïbe. Grâce à leurs pavillons de complaisance, les navires peuvent se soustraire aux règlements et aux lois des pays visités, notamment en matière de protection de l'environnement et des conditions de travail. En parallèle, une compétition s'est accentuée entre les destinations, et parfois même entre les

ports d'un même pays, visant le développement de leurs infrastructures portuaires respectives afin d'attirer les compagnies et, potentiellement, de stimuler l'économie locale. D'importantes sommes d'argent sont ainsi dépensées par des pays sans que le retour sur l'investissement soit à la hauteur des sommes consenties (Klein, 2017).

Toujours du côté des géographes, l'article de Scherrer et al. (2011) s'intéresse à l'impact des excursions proposées par les croisiéristes sur des sites d'importances culturelles pour des groupes d'autochtones en Australie. L'afflux mal géré des touristes qui débarquent sur ces sites cause des dommages environnementaux tout en heurtant la sensibilité culturelle des autochtones. Dans une perspective moins critique, Jaakson (2004) a mis à contribution sa capacité d'analyse spatiale pour proposer un modèle d'espace de tourisme décrivant le débarquement de touristes de croisière dans un port. Il caractérise, définit et détermine une nomenclature des zones situées en périphérie des ports d'escale afin de mieux saisir la mobilité des touristes.

## **Un tournant critique nécessaire en tourisme de croisière**

Dans le contexte du tournant critique entrepris à la fin du siècle dernier, la recherche sur le tourisme de croisière a mis un certain temps à réagir, mais des appels à produire des travaux démontrant les faiblesses et les limites de l'industrie du tourisme de croisière ont été lancés (Vogel, 2011, Klein, 2012). Par « tournant critique », nous évoquons les questions se rapportant à une série de domaines à confronter : relation de pouvoir, émancipation, idéologie, hégémonie, pouvoir discursif, domination culturelle (Kincheloe et McLaren 2011). Malgré les divergences épistémologiques suscitées par ce tournant à l'égard des approches structurelles liées aux forces déterministes de l'économie capitaliste (Ateljevic et al., 2007 ; Bianchi, 2009 ; Hall, 2013), ces approches dites culturelles contestent le paradigme positiviste. Ce dernier tend d'ailleurs à occulter plusieurs problématiques incombant à l'activité touristique : inégalité, marginalisation, violence, accaparement territorial, exploitation, acculturation, etc. (Bramwell et Lane, 2014).

Pour répondre à la question de recherche que nous formulerons plus loin, nous adhérons aux postures de Germain (2012), Aldhuy (2008), Di Méo (1998) et Britton (1991) qui

soutiennent que les paradigmes épistémologiques propres aux approches structurelles et poststructurelles se complètent et doivent être mobilisées dans l'explication des phénomènes sociaux. Donc, en combinant une vision critique qui tient compte de l'influence des forces structurantes à la base des aspects matériels et productifs du tourisme avec les concepts et les théories qui s'ouvrent à des explications socioculturelles basées sur le constructivisme et l'interprétativisme, il devient possible d'embrasser une approche critique proposant de meilleures explications des enjeux liés au tourisme. Nous exposerons plus en détail au chapitre suivant les éléments qui caractérisent notre approche critique.

S'il est difficile d'évoquer ici un réel « tournant » pour la recherche en tourisme de croisière, nous pouvons cependant déceler une intention de remettre en question cette activité, faisant voler en éclats le consensus d'une industrie sans reproche<sup>3</sup>. À titre d'exemple, soulignons l'apport de travaux liés aux questions de développement économique et territorial (Showalter, 1995 ; Wilkinson, 1999 ; Klein, 2006 ; Clancy, 2008 ; Macpherson, 2008 ; Dehoorne et al., 2008 ; Logossah, 2011 ; Muñoz et al., 2015, Saarinen, 2016), à la globalisation et l'extraterritorialité (Wood, 2000, 2004, 2006 ; Timothy, 2006 ; Sprague-Silgado, 2017), aux relations avec les ports et les communautés (Seassaro, 2001 ; London et Lohmann, 2014 ; Kerswill et Mair, 2015 ; Battle-Batiste, 2017) et enfin, à l'environnement (Johnson, 2002 ; Krenshaw, 2009 ; Klein, 2010, 2011 ; Caric, 2012).

Ainsi considérée, la recherche critique sur le tourisme semble avoir pris un envol certain depuis une dizaine d'années. Cependant, comme nous l'avons souligné plus tôt, le tourisme de croisière demeure encore trop absent des recherches critiques effectuées par des chercheurs intéressés par l'ITC. Pourtant, l'industrie des croisières est en pleine expansion et occupe une place de plus en plus importante au sein du tourisme en général. Son extraterritorialité lui confère une posture inédite dans le spectre des différentes formes de tourisme, ce qui ne diminue en rien la portée et l'importance de ses impacts territoriaux.

---

<sup>3</sup> Plusieurs des monographies consacrées au tourisme de croisière (Papatheodorou, 2006 ; Papathanassis et al., 2012 ; Vogel et al., 2012, Papathanassis, 2016) ainsi que la très forte majorité des publications académiques relaient les intérêts de l'industrie. Il faut cependant signaler que la deuxième édition de *Cruise Tourism* (Dowling et Weeden, 2017) a su ouvrir ses pages à des auteurs plus critiques et cela fait foi d'une forme de transition dans les approches académiques sur le secteur.

En effet, ce type de tourisme favorise la création d'espaces relationnels autour des ports, dans l'arrière-pays, mais également dans l'ensemble de l'espace régional et national des territoires hôtes où apparaissent des jeux de pouvoir inédits, des collisions entre des classes sociales, des questionnements sur les principes d'ethnicité ou de genre. Les croisières ne sont pas une simple forme de déplacement ou un produit touristique banal : elles impliquent des interrelations et des répercussions spatio-temporelles qui commandent un regard critique. Ceci dit, il reste à déterminer dans quel contexte ou dans quelle approche une recherche critique peut se développer, d'autant plus que les zones de déploiement de cette industrie évoluent rapidement : alors qu'elle était initialement limitée à la zone caraïbe, elle est de plus en plus présente ailleurs dans le monde. L'extension de ses activités implique constamment de nouvelles zones géographiques, toujours plus exotiques, intrigantes et invitantes pour les touristes (zones polaires, Asie, Océanie, Québec).

Il est évident que la question environnementale demeure primordiale et centrale dans l'étude du tourisme de croisière ; c'est d'ailleurs une des préoccupations qui apparaît le plus souvent dans la littérature sur le sujet. La pollution marine par les rejets d'eaux usées, les déchets résiduels laissés sur place, la fragilisation de milieux naturels par la présence en trop grand nombre de croisiéristes, la dégradation des environnements côtiers en raison du développement d'infrastructures portuaires, font effectivement partie de problématiques majeures directement liées à cette industrie (Johnson, 2002). Aussi, il existe des problématiques sociospatiales - exclusion territoriale, marginalisation socio-économique, inégalité dans les relations de pouvoir – que le tourisme de croisière exacerbe tout autant vu la nature du déploiement de ses activités : étonnamment, ces problématiques sont quasi absentes de la littérature en tourisme et davantage en géographie.

Ainsi, le développement effréné de l'industrie des croisières se déroule sans remise en question malgré les impacts apparents que cette industrie provoque considérant la production d'espaces inédits dédiés au tourisme et qui viennent affecter la relation que les communautés entretiennent traditionnellement avec leur territoire. Par la géographie sociale, avec les outils théoriques et conceptuels qu'elle mobilise, nous voulons porter un regard autre sur cette activité afin d'interroger le bilan triomphaliste des acteurs de l'industrie et des acteurs locaux sur lesquels ils s'appuient pour se déployer plus aisément. Si les pays

économiquement développés doivent eux aussi faire face aux défis que posent le développement rapide et la présence accrue du tourisme de croisière (Dupré, 2009), il reste que les pays en voie de développement ne bénéficient pas des mêmes outils contextuels pour gérer l'implantation et la gestion des ports de croisière de même que le débarquement continu des bateaux de croisières (Renaud, 2017). Ce sont ces pays qui sont les plus vulnérables aux stratégies économiques des multinationales de l'ITC et c'est pourquoi nous avons choisi de porter notre attention sur un pays économiquement marginalisé : le Belize.

Ce débarquement est de deux natures. Il s'agit, d'une part, d'arrivées massives de milliers de touristes, concentrés dans l'espace et dans le temps, qui viennent se saisir d'un territoire à des fins récréotouristiques. D'autre part, il s'agit de la pénétration, via la mise en place d'un port d'escale, de l'idéologie néolibéraliste au sein d'un espace social « inaltéré », ce qui s'insère dans un mouvement plus global d'expansion territoriale du capitalisme (Harvey, 2010). Ce cheval de Troie qu'est le navire de croisière (Macpherson, 2008) contient en son sein les éléments capitalistes de transformation de l'espace et il s'agit, pour les communautés hôtes, de trouver en contrepartie les stratégies et les approches les mieux adaptées pour faire face aux défis socio-territoriaux soulevés par le tourisme de croisière.

## **Question de recherche, objectifs et problématique**

Le but de ce projet de recherche est de mettre en évidence les dynamiques sociospatiales liées aux relations de pouvoir entre les groupes d'acteurs de l'industrie du tourisme de croisières dans l'espace caribéen en portant notre attention sur les processus de territorialisation impliqués par le déploiement d'une destination. Chaque nouvelle destination de croisière se développe en effet dans un contexte spécifique, où se rencontrent différents processus de territorialisation dont la redéfinition est au cœur des questions d'exclusions territoriales. Cela suppose nécessairement des incidences économiques et socioculturelles pour les populations hôtes. À ce sujet, il faut comprendre et considérer le fait que l'ITC est caractérisée par une mobilité et une extraterritorialité qui la distingue du tourisme à assises exclusivement terrestres (Wood, 2000 ; Timothy, 2006). Associées à un paradigme économique néolibéral, mais aussi à un contexte sociopolitique colonial spécifique à la région, ces caractéristiques confèrent à l'ITC un rapport de force économique et politique

particulièrement avantageux, lui permettant de négocier plus facilement les conditions d'utilisation des territoires lors de l'instauration de ses activités ; ce, au détriment des communautés réceptrices (Patterson et Rodriguez, 2004 ; Logossah, 2007 ; Vogel, 2011 ; Pinnock, 2012). En effet, la mobilité et l'extraterritorialité de l'ITC font en sorte qu'elle peut facilement briser les liens géographiques qui la rattachent aux destinations avec lesquelles elle entre en relation. De ce fait, si les conditions de déploiement de ses activités ne répondent pas à ses attentes commerciales, elle conserve la possibilité de déplacer ses activités vers d'autres territoires (Lester et Weeden, 2004).

En considérant cette problématique où les rapports de force s'avèrent inégaux entre l'industrie du tourisme de croisière et les communautés réceptrices à travers la notion centrale de territorialité, nous posons la question de recherche suivante :

*Comment les relations de pouvoir entre les groupes d'acteurs et la distribution spatiale du pouvoir affectent les processus de territorialisation des espaces de vie des communautés locales lors du déploiement de l'industrie du tourisme de croisière ?*

En prenant comme point d'ancrage cette question, nous chercherons dans un premier temps à déterminer comment les groupes d'acteurs « renégocient » leur territorialité dès lors qu'une nouvelle activité touristique se déploie sur leur territoire. Ce questionnement interviendra en considérant d'emblée les territorialités formelles et fonctionnelles qui entrent alors en relation dans une dynamique structurelle répondant aux objectifs et aux orientations de groupes spécifiques d'acteurs. Dans un second temps, il s'agira de déterminer quels groupes d'acteurs et par quelle stratégie ceux-ci sont davantage en mesure d'imposer leur territorialité pour obtenir les bénéfices qui se rattachent aux relations et au contrôle territorial, de même qu'aux territorialités qui en émergent.

Le projet s'appuie sur un concept issu de la géographie sociale, où les relations territoriales sont établies entre une territorialité formelle – politiquement créée et imposée – et une territorialité fonctionnelle – socioculturellement vécue (Di Méo et Buléon, 2005). Cela répond à l'objectif général, qui consiste à saisir la nature des relations territoriales, entre territoires formels et fonctionnels, et ce, à différentes échelles, au sein d'espaces autant

régionaux que locaux. En effet, ces espaces sont le théâtre de zones de résistances stratégiques (Carlisle et Jones, 2012) entre le territoire vécu par les acteurs locaux et le territoire créé et imposé par l'ITC en collaboration avec l'État. Nous souhaitons ainsi déterminer comment se réorganisent ou se transforment les différentes territorialités qui sont mises en relation afin de mieux saisir les dynamiques d'exclusion territoriale à la base des inégalités socio-économiques (Stonich, 1998 ; Saarinen, 2006).

Pour atteindre cet objectif, il faudra d'abord, en amont, développer une compréhension historique des dynamiques géopolitiques, économiques, sociales et culturelles à l'échelle de la Caraïbe et tout particulièrement du Belize : le rôle de ces dynamiques est central dans l'évolution, voire dans la transformation des territoires formels et fonctionnels (Di Méo, 2014). Ensuite, il s'agira de bien comprendre le développement de l'industrie touristique et plus spécifiquement celui de l'industrie du tourisme de croisière dans la Caraïbe et au Belize. Cette connaissance du tourisme permettra de mieux expliquer la mise en place des rapports de force entre les acteurs, ce qui consiste en un facteur central dans la compréhension des rapports territoriaux (Pinnock, 2012).

Puis, de façon plus précise, le projet se décline en trois sous-objectifs spécifiques en lien avec le but et la question de recherche :

1. Définir les différentes zones de l'espace concerné par le déploiement de l'ITC afin de développer un cadre analytique des mécanismes de production d'une espace de tourisme de croisière et des processus de territorialisation de l'espace régionale et locale. Il s'agit de :
  - Proposer un modèle d'espace du tourisme de croisière qui permet de situer et de caractériser l'influence spatiale de l'ITC afin de déterminer les zones de relations entre les groupes d'acteurs et la distribution spatiale du pouvoir pour situer les lieux d'enchevêtrement des relations de pouvoir à la base de la production de l'espace du tourisme de croisière et des processus de territorialisation à l'échelle régionale et locale.

2. Mettre en évidence les mécanismes de production de l'espace de tourisme de croisières et les dynamiques de territorialisation liées aux stratégies déployées par les différents groupes d'acteurs à l'échelle régionale et locale. Il s'agit de :
  - Proposer une lecture des mécanismes politiques, économiques et socioculturels qui interviennent dans la production d'un espace de tourisme de croisière.
  - Expliquer les stratégies territoriales des différents groupes d'acteurs dans les processus de territorialisations amenés par la rencontre de l'espace du tourisme de croisière et de l'espace de vie des communautés réceptrices.

Comme nous l'avons mentionné plus haut, la problématique de recherche postule que les caractéristiques spécifiques au déploiement de l'industrie du tourisme de croisière induisent un rapport de force en sa faveur. Nous considérons tout particulièrement l'intermédiaire efficient de son extraterritorialité et de sa mobilité géographique, à la fois dans une conjoncture économique néolibérale et un contexte sociopolitique colonial. Ces particularités liées au développement de l'ITC s'avèrent idéales pour assoir des stratégies d'accaparement territorial et entraîner l'exclusion des acteurs les plus vulnérables des différentes sphères d'influence socio-territoriales. Par vulnérabilité, nous entendons le fait que certains acteurs ont des pouvoirs de négociation fortement amoindris, ou qu'ils ne sont pas en mesure de développer des relations de pouvoir qui les avantagent, car ils se situent hors des circuits économiques et politiques (Church et Cole, 2007) en se trouvant plutôt dans des situations socioculturelles marginalisées. Ces acteurs vulnérables sont les plus susceptibles de subir une forme ou une autre d'exclusion territoriale.

Au final, cette exclusion ne se limite pas qu'à des impacts économiques, mais elle a également des effets négatifs sur les rapports socioculturels qu'entretiennent l'ensemble des populations hôtes à l'égard de leur territoire et de leur environnement. En somme, l'exclusion des franges les plus marginalisées de la population, par le déploiement de l'industrie du tourisme de croisière et la transformation des dynamiques territoriales, affecte une capacité globale de territorialisation de la part des différents acteurs touchés. Elle limitera la capacité de territorialisation qui se fait par la prise en charge de leur territoire

formel et fonctionnel, celle-ci étant à la base des questions d'équité et de justice sociale, ou plus précisément, de justice sociospatiale (Di Méo, 2014).

Comme nous le verrons, le déploiement territorial de l'ITC ne se fait pas sans impacts sur la production et la reproduction des espaces de vie du territoire national bélizien. Le discours en faveur du développement de cette activité – impliquant un passage obligé via le tourisme, d'une économie régionale vers une intégration à une économie de marché mondialisé – semble occulter la force et l'ampleur de ses impacts socio-territoriaux, et cela, malgré le fait qu'elle ne fournit somme toute que des retombées économiques relativement marginales. Nous aborderons cette problématique en tenant compte du contexte spécifique dans lequel le tourisme s'inscrit à l'échelle régionale, tout en considérant que le tourisme de croisière est une industrie qui participe à la transformation des économies nationales et à la production d'espaces sans toutefois avoir démontré à ce jour une amélioration du niveau des bénéfices positifs et structurants dans l'espace caribéen. Ceci est au cœur de notre problématique dans la mesure où, face au fait accompli de la présence du tourisme de croisière dans le sud du Belize, il faut maintenant chercher comment juguler et s'adapter à une situation présentant un fort potentiel de création d'injustices et de fragilisation des acquis pour les populations locales.

## **Contribution à la recherche**

La contribution à la recherche se décline en deux orientations. La première concerne les connaissances qui seront développées sur la Caraïbe, et qui contribueront à une meilleure compréhension des impacts économiques et socioculturels relatifs à la mise en place d'un port d'escale dans cet espace régional. La seconde orientation concerne la notion de « territoire », que nous voulons mobiliser d'une façon originale afin de renouveler la capacité à répondre aux problématiques actuelles de territorialité, de stratégies d'appropriation territoriale et de construction des inégalités socio-économiques par des processus d'exclusion à l'échelle des communautés dans le cadre du tourisme.

Comme nous l'avons évoqué plus haut, la géographie s'est peu intéressée au tourisme de croisière et à la nature particulière de cette activité ; de ce fait, l'industrie du tourisme de

croisière n'a que très peu été soumise aux différents cadres théoriques, conceptuels et méthodologiques de la géographie sociale. Lorsque des problématiques liées au tourisme de croisière ont été abordées par des géographes, tout comme par des chercheurs d'autres disciplines d'ailleurs, cela s'est avant tout fait par le biais d'une approche positiviste (Vogel, 2011). Les études spatiales portant un caractère plus critique sont donc peu nombreuses (Jaakson, 2004 ; Patterson et Rodriguez, 2004 ; Clancy, 2008 ; Dehoorne et al., 2009 ; Sheller, 2009 ; Scherrer et al., 2011).

Conséquemment, cette recherche permettra de pallier le manque de connaissances au sujet des liens qui existent entre les stratégies territoriales, la construction des inégalités socio-économiques causée par l'appropriation de territoires et la spécificité de l'industrie du tourisme de croisière (Tribe, 2008 ; Vogel, 2011). Nous croyons qu'une meilleure compréhension de ces processus stratégiques d'implantation et de déploiement de pouvoir s'avère primordiale pour donner aux acteurs locaux des outils leur permettant de mieux se prémunir contre les stratégies d'appropriation territoriale développées par l'industrie du tourisme de croisière et qui constituent le point de départ de mécanismes d'exclusion socio-économique.

Le cadre analytique qui sera proposé et qui repose sur une nouvelle proposition des concepts territoriaux liés à l'étude spatiale du tourisme a donc pour ambition d'être utile à la compréhension de problématiques larges qui vont au-delà du tourisme de croisière. L'état actuel de certaines approches analytiques territoriales (enclave, bulle touristique, corridor touristique) manque en effet de flexibilité et nous pensons que la création d'un outil d'analyse à la fois précis et modulable est nécessaire pour favoriser la compréhension d'autres problématiques touristiques.

En somme, en plus de contribuer à une meilleure connaissance spécifique du tourisme de croisière caribéen, plusieurs éléments développés dans la thèse seront susceptibles de contribuer à une meilleure compréhension du tourisme de croisière ailleurs dans le monde, par exemple au Québec (Canada), où cette activité est en plein essor (Croisière Saint-Laurent, 2014). Mais encore, il va sans dire que le développement et le renouvellement des

connaissances portant sur les dynamiques sociospatiales seront utiles pour étudier d'autres formes de tourisme concernées par le développement touristique.

## Choix du site à l'étude - Un lieu représentatif et une opportunité unique

Le choix de se tourner vers la Caraïbe pour répondre aux problématiques liées à l'industrie du tourisme de croisière s'impose en raison de l'ampleur que prend cette industrie dans cette région. À partir de ce constat, plus de 70 ports d'escale auraient pu faire l'objet d'une recherche, mais c'est vers un nouveau développement portuaire situé dans le secteur de Placencia au sud du Belize que notre regard s'est orienté (figure 1). Le projet en question se nomme Harvest Caye, une île-mangrove d'environ 15 hectares située à 3,5 km au sud de Placencia qui a fait l'objet d'un réaménagement important pour être convertie en île-enclave visant à recevoir les navires de croisière de la *Norwegian Cruise Line*.

**Figure 1.** Localisation du site à l'étude



Conception : Luc Renaud  
Source : Natural Earth (2019)

Ce projet de port d'escale de Harvest Caye fait écho à la volonté du gouvernement bélizien de diversifier l'offre touristique nationale et d'ouvrir le sud du pays aux croisiéristes afin de désengorger la partie nord du pays où se trouve déjà un port d'escale à Belize City. En partenariat avec la *Norwegian Cruise Line*, le gouvernement bélizien a annoncé en 2013 la construction d'une île-enclave dans la région de Placencia pour accueillir des navires de croisière de grande dimension. Repoussée à maintes reprises pour des raisons techniques et juridiques (BBN, 2016a), l'inauguration de Harvest Caye s'est déroulée le 17 novembre 2016 (Kalosh, 2016). Dans une allocution faite au début du mois de mars 2016 rapportée par Humes (2016), le ministre du Tourisme et de l'Aviation civile, Manuel Heredia Jr., décrivait Harvest Caye de la façon suivante :

*« Harvest Caye is expected to be a one-stop fun shop with a seven-acre beach and villas, a 15 thousand square foot pool with swim-up bar, lounge tables and bar stools, 15 canopy pool cabanas; 130 feet tall Flight house as the central area for a variety of aerial activities including zip lining, suspension bridges, free fall jumps, and stunning views of the verdant hills of the mainland. Guests will also be able to enjoy water sports such as kayaking, paddle boarding and canoeing as well as go onshore for tours. The caye will feature numerous dining and bar options, as well as a shopping village. To further conservation efforts, 10,000 new mangroves have been planted throughout the island to increase the number of natural habitats for birds, young fish and other marine species. »*

La transformation annoncée de l'île en enclave touristique est surréelle par rapport à son environnement et emblématique de l'offre touristique que l'on retrouve dans les stations balnéaires typiques de la Caraïbe (figure 2). Ainsi, aux fins de notre recherche, une série de caractéristiques contextuelles favorisent d'emblée le Belize comme terrain d'études pour s'attaquer à la problématique soulevée par le déploiement du tourisme de croisière.

La première, pour la nommer, est la récente ouverture du port d'escale de Harvest Caye dans le sud du pays, qui a commencé ses activités en novembre 2016. La nouveauté de cette île-enclave favorisera une meilleure analyse de l'évolution spatio-temporelle en donnant l'occasion d'observer et de comprendre les impacts de la mise en place du port dans son contexte local et régional. Ensuite, il y a la présence d'un tourisme de faible intensité à Placencia, à proximité de l'île-enclave. Ce village reçoit présentement un volume de visiteurs

**Figure 2.** Harvest Caye au Belize



Source : Norwegian Cruise Line

qui n'a rien de comparable avec celui de l'arrivée quotidienne de milliers de touristes. Conséquemment, les dynamiques territoriales actuellement induites par l'activité touristique seront perturbées par l'afflux de ces nouveaux croisiéristes, ce qui aura des impacts sur les relations territoriales dans les communautés réceptrices. En troisième lieu, il y a aussi la mise en place d'une deuxième enclave sur la terre ferme située tout près de Mango Creek qui permet d'organiser le transit des croisiéristes vers les différents sites d'excursion. Ici, contrairement à Placencia, l'industrie du tourisme de croisière entre en relation avec une communauté où l'industrie touristique est absente.

La présence de plusieurs sites naturels dans la région gérés en collaboration avec les communautés locales dans une perspective de tourisme durable est une autre caractéristique à prendre en compte. Ces sites seront confrontés à un changement de dynamiques territoriales avec l'affirmation du tourisme de masse. Ainsi, en plus de l'arrivée de visiteurs, ces communautés feront face à un changement dans la nature même de la gestion des activités touristiques. Par exemple, la communauté de Monkey River, située à quelques kilomètres au sud de Harvest Caye, est incluse dans l'étude, car elle est pressentie pour accueillir les croisiéristes qui viendront y faire des excursions d'observation de la faune et de la flore en amont de la rivière. Monkey River est une communauté de pêcheurs de 150 habitants dont une partie de la population complète ses revenus en proposant des excursions lors desquelles il est possible de remonter la rivière pour pratiquer l'observation de la faune,

principalement des singes hurleurs. Dans le contexte de l'implantation du port de Harvest Caye, ces guides locaux, dont la clientèle est normalement constituée de touristes de séjour, entreront en concurrence avec les voyagistes, lesquels négocient des contrats d'exclusivité avec l'industrie du tourisme de croisière. Enfin, comme dernière caractéristique notable qui suscite notre intérêt, il y a la présence, au nord du pays, d'un autre port d'escale développé dès 2002 et qui a maintenant atteint une phase avancée dans son développement. Sans envisager une étude comparative, le port de Belize City sera néanmoins un point de référence pratique pour l'analyse et les réflexions portant sur l'ouverture du port de Harvest Caye.

En plus de ces caractéristiques, qui favorisent d'emblée le choix du Belize, un facteur plus englobant a lui aussi attiré notre attention sur le cas de ce petit pays. Contrairement à plusieurs régions de la « planète touristique » qui cherchent à s'émanciper graduellement du tourisme de masse, ou du moins à le rendre plus durable (Weaver, 2014), le gouvernement du Belize a fait le pari récent d'embrasser une activité touristique – l'industrie du tourisme de croisière – laquelle n'est pourtant, et d'aucune manière, reconnue pour sa contribution au développement durable. Ceci entre directement en contradiction avec le développement de l'industrie touristique au Belize, qui avait jusqu'à présent favorisé un tourisme responsable (Diedrich, 2010, Palacio, 2013). Ce changement de cap dans l'approche des politiques nationales en matière de tourisme est intéressant pour notre étude, car le Belize représente dans l'espace caribéen un des rares territoires encore épargnés par le tourisme de masse. En effet, ce pays n'a jamais développé la filière « grands hôtels tout inclus » et le nombre d'arrivées de touristes internationaux est toujours resté faible comparativement à ses voisins. Ainsi, le tourisme au Belize est encore de nos jours de faible intensité.

L'ensemble de ces constats fait de ce pays un lieu privilégié pour répondre à la problématique posée en amont et ainsi contribuer à l'avancement de la connaissance concernant les dynamiques sociospatiales des relations de pouvoir entre les groupes d'acteurs lors de la création de nouvelles destinations de croisière. Pour ce faire, nous proposons cette thèse composée en six chapitres.

Le premier chapitre se divise en deux grandes sections. La première s'attarde au Belize à travers le prisme de sa création géopolitique singulière et du contexte colonial spécifique dans lesquels les éléments historiques et culturels propres à l'espace caribéen se sont combinés pour faire émerger cette entité étatique. La deuxième section porte sur l'objet « tourisme » et sur ses multiples déclinaisons tant comme activité économique au sein de l'espace caribéen que dans le contexte spécifique du Belize.

Le deuxième chapitre présente d'abord une discussion sur la notion de développement, ce qui nous amène à interroger le concept dans le cadre de la pratique du tourisme au Belize. Ensuite, nous présentons le cadre conceptuel sur lequel sont basées nos analyses. Nous nous attardons plus spécifiquement aux mécanismes de production de l'espace, aux différentes notions de relations de pouvoir et, enfin, aux déclinaisons du concept de territorialité.

Afin d'analyser les différentes dynamiques territoriales liées à la mise en place du tourisme de croisière, nous proposons dans le troisième chapitre un modèle d'espace du tourisme de croisière. Tenant compte des concepts de mobilité et du déploiement des activités du tourisme sur le territoire, ce modèle caractérise l'espace du tourisme de croisière grâce à une nomenclature qui lui est propre ; il rend compte des différentes déclinaisons territoriales qui émergent lors de la mise en place d'un port d'escale.

Le quatrième chapitre aborde la notion d'espace de vie et d'espace de tourisme dans le contexte spécifique du Belize. La première partie s'attarde à décrire l'espace de vie du Sud Belize et propose également une lecture des transitions socioéconomiques qui ont fait de la région un pôle touristique important. La seconde partie s'intéresse d'abord aux événements qui ont favorisé une transformation des activités touristiques vers le tourisme de croisière ; ensuite, elle s'intéresse aux différents mécanismes économiques, politiques et culturels qui ont amené plus spécifiquement à la production de l'espace du tourisme de croisière.

Le cinquième chapitre est quant à lui consacré aux dynamiques territoriales qui apparaissent à la suite de production de l'espace de tourisme de croisière décrit au chapitre précédent. D'une part, nous nous intéressons aux dynamiques régionales du déploiement des activités du tourisme de croisière à travers deux temps de transition territoriale. D'autre part, nous

nous immissons dans les dynamiques territoriales à l'échelle locale afin de comprendre comment elles se déclinent dans les zones spécifiques de l'espace du tourisme de croisière. Le dernier et sixième chapitre sera consacré à une discussion qui s'appuiera sur les analyses des deux chapitres précédents. Nous mettrons en évidence le rôle de la présence de l'industrie de l'écotourisme en amont du développement du tourisme de croisière dans le Sud Belize. Cette présence antérieure d'un tourisme de séjour dit durable participe aux dynamiques de relation de pouvoir entre les groupes d'acteurs lors du déploiement du tourisme de croisière en entraînant une dynamique de confinement particulière dans les processus de territorialisation. Nous avançons également que la mise en place de l'île-enclave pourrait être à l'origine d'une dynamique d'appropriation de l'espace de vie du Sud Belize par des acteurs transnationaux beaucoup plus intenses que le tourisme de croisière en soi par l'entremise du développement immobilier.

## CHAPITRE 1

Tel qu'évoqué dans l'introduction, certaines caractéristiques propres au tourisme de croisière induisent des rapports de force inégaux entre les groupes d'acteurs issus de l'industrie du tourisme de croisière (ITC) et ceux issus des communautés locales. Néanmoins, ce ne sont pas les seuls déterminants qui guident la direction que peut prendre le développement d'un port d'escale. En effet, à la nature extraterritoriale et mobile de l'ITC ainsi qu'au contexte néolibéral dans lequel elle se déploie, s'ajoutent encore d'autres spécificités qui viennent aussi moduler les rapports de force entre les différents groupes d'acteurs mis en présence. Les travaux de London et Lohmann (2014) ont mis en évidence des facteurs liés à la diversité des contextes économiques et géographiques qui prévalent dans une destination lors de la mise en place d'un port d'escales, auxquels s'ajoutent des déterminants de nature politique et culturelle. Ces derniers sont le résultat d'un cadre contextuel propre à chaque destination, nécessairement en cause dans l'évaluation et le choix des stratégies à déployer par les différents groupes d'acteurs dès lors que se manifeste l'émergence d'une nouvelle territorialité. De fait, à travers l'étude de cas du port d'escale de Harvest Caye, nous ambitionnons de déceler, de comprendre et de décrire ces différentes stratégies afin de pouvoir ensuite les articuler et les mettre à profit dans d'autres espaces géographiques et dans d'autres contextes. Mais pour y arriver, il convient d'avoir une lecture géohistorique appropriée du contexte dans lequel se construit et progresse le tourisme de croisière au Belize.

Pour ce faire, nous allons poursuivre en procédant à l'analyse de deux objets. Premièrement, celui du « Belize » comme tel, que nous décrirons à travers le prisme de sa géopolitique singulière. Notons déjà que celle-ci s'est déroulée dans un contexte colonial spécifique où des éléments historiques et culturels se sont nourris mutuellement jusqu'à la création officielle du pays. Entité certes modeste en dimension, le Belize est néanmoins doté d'une identité particulière, aujourd'hui porteuse d'influences géopolitiques qui dépassent en proportion ses humbles assises territoriales. Deuxièmement, nous porterons notre attention sur l'objet « tourisme » et sa déclinaison « croisière ». Plus spécifiquement, nous chercherons à mettre en lumière leur nature néocoloniale et la façon dont ils s'insèrent dans l'espace régional caribéen, puis dans le cadre précis du Belize. Cependant, avant toute chose, quelques

remarques s'imposent sur la notion même de Caraïbe, un espace géographique et culturel dans lequel nous inscrivons le Belize pour traiter du tourisme.

## **Caraïbe**

Il est difficile de comprendre adéquatement l'entité Belize sans une mise en contexte régionale relative à l'environnement caribéen, lequel exerce sur lui une influence identitaire certaine, particulièrement lorsqu'est considérée la forte présence des groupes ethniques créoles et garifunas dans le pays. Cette contextualisation s'avère d'autant plus importante que l'industrie du tourisme de croisière au Belize est fortement influencée dans sa construction sociale par la caribéanité de sa zone côtière, porte d'entrée du tourisme de masse.

Mais aussi, afin de mieux comprendre l'interface entre l'espace de l'arrière-pays mestizo/maya et la côte créole/garifuna, où s'inscrivent les espaces du tourisme de croisière à l'étude, nous proposons quelques éléments d'explications concernant notre angle d'approche vis-à-vis la Caraïbe : un espace régional vecteur d'influences internationales du tourisme au Belize. Mentionnons d'emblée que l'espace caribéen s'est construit à travers un mélange de processus géopolitiques, historiques et économiques, ainsi qu'à partir d'une construction sociale et culturelle, ce qui en teinte fortement la perception (Sheller, 2003). Ainsi, il existe une différence entre la Caraïbe géopolitique et la Caraïbe imaginée que nous proposons d'explorer.

Dans le cadre de notre recherche, l'utilisation de « Caraïbe » au singulier sera privilégiée. Ce choix n'a pas pour objectif d'amoindrir la diversité propre à la région, il suggère plutôt un parti pris à l'endroit d'une Caraïbe unie et forte, à l'inverse de plusieurs Caraïbes, divisées et vulnérables aux prédatons de toutes sortes, spécialement dans le contexte mondialisé et néolibéral de l'économie. Certes, d'un point de vue géographique et historique classique, la Caraïbe se déploie au pluriel. Cette pluralité est d'une richesse insoupçonnée qui s'inscrit en totale opposition avec la vision monolithique de la Caraïbe, formatée par le marketing touristique sur la base de clichés généralistes. Reste que la pluralité caribéenne se révèle aussi comme un tendon d'Achille pour la région dès lors qu'arrive le temps de mettre en place un bloc de pouvoir face à la dynamique territoriale opérée par le monde extérieur, c'est-à-dire

hors caraïbe<sup>4</sup>. Le Belize (dont nous dresserons les contours spécifiques un peu plus loin dans ce chapitre) s'inscrit également dans cette pluralité. De fait, nous préférons nous appuyer sur un héritage colonial commun de la région (Cruse, 2014) qui nous porte à associer davantage le Belize à l'ensemble caribéen qu'à la réalité centrale américaine ; de plus, nous relativisons les paradoxes géopolitiques dont l'espace caribéen a hérité étant donné les dynamiques coloniales régionales et qui ont mené à une désunion de ces territoires.

### *Fragments coloniaux et héritage commun de la Caraïbe*

La Caraïbe est à la fois un espace géopolitique fragmenté et un espace culturel relativement homogène. Ces deux facettes de sa construction spatiale sont le fruit d'un héritage colonial complexe qu'il est important de saisir afin de mieux comprendre dans quel type d'espace se déploie le capitalisme contemporain dont le tourisme est un des leviers. C'est à travers cet héritage qu'il est possible d'évoquer l'identitaire dual de la Caraïbe. En effet, la Caraïbe divisée ou unie s'insère dans un processus colonial basé sur l'accumulation primitive dont la région subit les conséquences depuis plusieurs siècles. Concept marxiste plus récemment revisité par le géographe David Harvey, l'accumulation par dépossession (Harvey, 2004) est une constante du capitalisme qui s'imbrique dans son fonctionnement par l'entremise de différents processus de production de l'espace.

Parmi les plus importants, notons l'appropriation territoriale (et celle des ressources naturelles) par l'entremise de privations foncières ou d'expulsions forcées ; la marchandisation de la force du travail ou l'esclavagisme ; la monétisation des échanges, etc. Cette dépossession primitive dans la région par l'entremise d'une économie de plantation<sup>5</sup> a provoqué l'extermination des populations indigènes, a participé au génocide des populations africaines et a saccagé le patrimoine environnemental afin de favoriser la culture de la canne à sucre, laquelle est toujours opérante. Cette entreprise coloniale se poursuit encore de nos

---

<sup>4</sup> Ceci est particulièrement vrai dans les relations de pouvoir qui opposent des destinations de croisières caribéennes aux compagnies de croisière transnationales

<sup>5</sup> Duncan (2007) à travers son étude de l'ancienne colonie britannique de Ceylan (aujourd'hui le Sri Lanka) définit l'économie de plantation essentiellement comme une entreprise de possession de la nature au bénéfice de la métropole qui s'appuie sur la discipline de la force de travail et l'ingénierie du territoire afin de maximiser les profits.

jours sous diverses formes par l'entremise entre autres de l'industrie du tourisme de masse (Weaver, 1988 ; Timms, 2006) et elle participe à forger une identité économique, politique et socioculturelle duale de l'espace caribéen.

### **Caraïbe divisée**

D'un côté, l'ensemble des luttes géopolitiques que se sont livrées les grandes puissances coloniales ont accouché d'une constellation d'états ayant des statuts administratifs distincts. Dans le même espace géographique, nous retrouvons plus d'une trentaine de pays souverains (République et Commonwealth) et des dépendances (territoires d'outre-mer, municipalités spéciales, etc.), où l'on parle quatre langues coloniales et plusieurs autres autochtones. Se côtoient aussi, dans cet espace, une multitude de groupes ethnoculturels venus de partout à travers le monde s'ajoutant à la diversité des populations autochtones (Revert, 1951 ; Clarke, 1976 ; Puri, 2004)

La construction de l'espace ethnoculturel bélizien, que nous décrivons plus loin, s'est produite dans une relative cohabitation fonctionnelle : une condition essentielle pour établir la cohésion politique dont dépend la « survie » du pays. Dans le cas de la région Caraïbe, la cohésion politique s'avère plus difficile à accomplir, causant de ce fait des divisions entre pays et dépendances. Inévitablement, cette situation génère des faiblesses, voire une vulnérabilité, et expose la Caraïbe à l'imposition de stratégies d'appropriation territoriales par des puissances économiques, celle-ci profitant aisément du concept de « diviser pour mieux régner » (Kapoor, 2008). Il importe de retenir et de considérer ce point en relation avec le contexte actuel où l'industrie du tourisme de croisière tire avantage de cette vulnérabilité et conforte sa position de pouvoir à l'égard des différents territoires caribéens (Sprague-Silgado, 2017).

### **Caraïbe unie**

Paradoxalement, ce sont les mêmes éléments historiques qui ont à la fois mené à une division de l'espace caraïbe et contribué à façonner un héritage commun : autrement dit, le

passé colonial à l'origine de la pluralité caribéenne contribue aujourd'hui à forger simultanément une caribéanité unificatrice.

Traiter de l'héritage commun de la Caraïbe, visiter son histoire et aborder sa pluralité, c'est évoquer la façon dont la Caraïbe a été exploitée depuis plus de 500 ans (Sheller, 2003) ; c'est observer comment ses richesses, ses commodités, ses cultures, ses femmes et ses hommes ont été broyés au cours des derniers siècles par l'économie, la politique, et les idéologies. Depuis le début de la colonisation, nous parlons de plusieurs centaines de milliers de morts (Butzer, 1992 ; Richardson, 1992 ; Bauer, 2001). Ce nombre comprend autant les Autochtones que les Africains, dont les populations ont littéralement été « consommées » comme force de travail afin d'extraire les ressources naturelles de la région par le biais d'une exploitation soutenue et barbare.

Même si la Caraïbe est aujourd'hui disloquée politiquement et économiquement, son passé colonial commun lui confère une certaine cohésion culturelle, principalement pour les descendants du continent africain. Sur le plan identitaire, il s'agit-là d'un atout précieux pour alimenter des phénomènes de résistances culturelles au monde extérieur ; la créolisation en est l'une des manifestations les plus probantes (Desse, 2005 ; Glissant, 2011 ; Cunin et Hoffmann, 2012). La résistance coloniale, qui n'est pas seulement l'apanage des descendants africains, mais aussi celui des autochtones, prend souvent la forme d'occupations et de revendications territoriales (Ruz, 1994 ; Wainwright 2008 ; Hoffmann, 2016).

La résistance et ses différentes manifestations – que nous évoquerons plus loin en lien avec le contexte spécifique du déploiement du tourisme de croisière – sont centrales pour faire face à ce qui s'apparente de nos jours comme la poursuite de l'entreprise coloniale au Belize, cette fois sous la forme du tourisme de masse. Ce « projet » néocolonial a beau se dérouler en territoire fragmenté, il n'en reste pas moins que la Caraïbe et le Belize préservent un capital de cohésion qui peut jouer en leur faveur. Ici, l'unité est déterminante quant aux impacts sociaux, politiques, économiques et culturels du tourisme pour l'espace régional caribéen : elle peut participer à faire basculer une réalité dans laquelle les bénéficiaires du tourisme ne sont pas à l'avantage des territoires hôtes. Ce rapport inégalitaire inhérent à la question du tourisme comme vecteur de développement sera traité au prochain chapitre.

## Belize

Cette section a comme objectif de contextualiser le Belize à travers le prisme de sa création géopolitique singulière qui s'est déroulée dans un contexte colonial spécifique où les éléments historiques et culturels qui le construisent se sont nourris mutuellement pour accoucher de ce pays. Entité certes modeste en dimension, elle est dotée d'une identité propre porteuse d'influences géopolitiques qui dépassent en proportion ses modestes assises territoriales.

L'arrivée du tourisme de masse au Belize est un jalon supplémentaire au parcours colonial qui a teinté l'évolution de l'ancienne colonie britannique jadis nommée le Honduras britannique. Pour mieux comprendre ce virage des autorités béliziennes quant aux orientations touristiques privilégiées, il est pertinent de remettre en contexte certains éléments qui ont ponctué la mise en place et la construction de ce petit état du Commonwealth. De fait, nous nous intéressons particulièrement à la singularité du Belize au sein de l'espace régional caribéen, qui s'exprime par une stabilité géopolitique et sécuritaire ayant favorisé le développement d'une identité ethnoculturelle multiple. La compréhension de ce cadre démographique particulier s'avère importante pour l'analyse des enjeux liés aux relations de pouvoir en lien avec l'expansion de l'industrie touristique.

Dans la première partie de l'analyse contextuelle consacrée au Belize, nous porterons d'abord notre attention sur l'occupation coloniale rythmée et teintée par les contacts avec les Mayas, ainsi que sur les différents traités coloniaux et les impératifs économiques liés à l'exploitation du territoire. Ensuite, en nous appuyant sur ces éléments, nous aborderons l'histoire récente du Belize, les fondements de sa création, la lutte anticoloniale et le tournant idéologique de ses leaders nationaux vers une approche économique et politique résolument orientée vers une libéralisation des marchés. Au final, cette mise en contexte historique permettra d'aborder les premières migrations venues du nord, incluant les différentes dynamiques migratoires qui ont façonné la mosaïque ethnoculturelle<sup>6</sup> bélizienne. De fait, le passé colonial

---

<sup>6</sup> Loin de nier le côté essentialiste de la notion de groupe ethnoculturel et sachant que l'identité s'appuie, entre autres, sur la notion de construction sociale, l'objectif poursuivi par ces différentes catégorisations est de mobiliser des critères descriptifs utiles à notre analyse sans pour autant avoir l'ambition de dresser un portrait

du Belize, la nature néolibérale de son économie moderne et sa mosaïque ethnoculturelle sont autant de clés nécessaires pour poser les bases rigoureuses d'une analyse ouvrant la voie à une meilleure compréhension de la construction des inégalités dans le déploiement du tourisme de masse au sein de ce pays.

### *Colonie anglaise - colonie comptoir*

Ce qui frappe le visiteur lorsqu'il se présente aux douaniers béliziens c'est le fait d'être accueilli en anglais. À ce sujet, le pays est une sorte de minuscule bastion de la langue de Shakespeare coincé à l'étroit entre la mer Caribéenne à l'est, le Mexique au nord et le Guatemala à l'ouest et au sud : une singulière création westphalienne dans l'échiquier central américain. Pour bien comprendre sa création, il est utile de rappeler les origines coloniales du territoire qui remontent aux premières occupations de la baie de Chetumal par les colons espagnols et anglais au sein d'une région anciennement densément peuplée par différents groupes mayas.

Le territoire bélizien comporte plus d'une dizaine de sites archéologiques majeurs, témoignant d'une occupation importante du territoire par les Mayas dont l'apogée remonte à l'époque classique tardive (allant de 600 à 900 ans de notre ère). Seulement pour la région de *Three River* (ce qui représente environ 800 km<sup>2</sup>) dans le nord-ouest du pays, les estimations de la population tournent alors autour de 400 000 habitants pour des densités avoisinant les 400 à 800 hab./km<sup>2</sup> approximativement<sup>7</sup>. Cependant, à partir de l'an 1000 l'importante population maya s'effondre, et au moment du contact espagnol, il ne subsiste que quelques communautés dispersées le long de certaines rivières et lacs situés à l'intérieur du territoire (Graham et al., 1989). La présence maya aux abords de différent cours d'eau permet dans un premier temps de contenir stratégiquement les incursions espagnoles sans pour autant

---

qui tient compte de l'ensemble des nuances définissant précisément la société bélizienne. Pour plus de détails, voir l'éclairante discussion de Cunin et Hoffman (2012) sur les catégories de recensement du Belize.

<sup>7</sup> La population actuelle du Belize est légèrement inférieure à cette donnée, sachant que de nouvelles technologies par imagerie télémétrique optique permettent de déceler plus facilement les anciens sites d'occupations mayas sous la canopée, il est probable que ces estimations seront revues à la hausse (Chase et al. 2011).

empêcher ceux-ci de conquérir temporairement les populations locales et leur imposer divers travaux et une conversion forcée (Graham et al., 1989).

Cette première vague de contacts se poursuit jusqu'en 1638, alors que se produit une série de rébellions des Mayas dans cette même région, ce qui leur permet finalement de repousser les colons espagnols vers la côte caribéenne de la baie de Chetumal. Il s'en suit, selon Aimers (2013), une longue période de retour à un mode de vie précolombien pour les Mayas, lesquels doivent tout de même gérer des tentatives de reconquête sporadiques de la part des Espagnols dans la région de Lamanai. Cette période de contact espagnol se produit en parallèle à l'arrivée un peu plus au sud, plus précisément à proximité de l'embouchure de la rivière Belize, de pirates anglais déjà très présents ailleurs dans la mer des Caraïbes. Ces derniers sont attirés dans la région par la présence du bois de Campêche (*Quamochitl*), lequel permet d'obtenir des teintures réputées et possédants conséquemment une forte valeur marchande (Bulmer-Thomas et Bulmer-Thomas, 2012). Déjà, à cette époque, les navires espagnols exportent ce bois en Europe afin de produire de la teinture. La concurrence commerciale amène les Espagnols, dès le milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, à attaquer l'ennemi colonial anglais, dont découle un manège de représailles successives qui durera jusqu'en 1667 : le Traité de Madrid marque la fin des activités de pirateries entre les deux puissances. Dès lors, ce sont les Anglais qui investissent le territoire, à partir de la rivière Belize, ce qui leur confère l'avantage de couper et exporter eux-mêmes le bois de Campêche. En 1670, le nombre d'anglais dans la nouvelle colonie de Belize s'élève déjà à environ 700 colons (Sutherland, 1998).

Le caractère non officiel du site d'implantation des Anglais<sup>8</sup> – qui poursuivent l'exploitation du bois de cette région sur une centaine d'années – explique que les colons essuient à plusieurs reprises des attaques espagnoles, dont les installations sont basées non loin au nord. À la suite du traité de Paris, qui met fin à la guerre de Sept Ans remportée par l'Angleterre, l'exploitation du bois est finalement officialisée sans pour autant conférer aux Anglais une souveraineté sur le territoire. Étant maintenant moins importunés dans leurs

---

<sup>8</sup> Les colons anglais étaient tolérés à cet endroit par les autorités espagnoles, sans que cela n'empêche le fait qu'ils doivent occasionnellement se défendre contre des attaques de leurs voisins hispaniques basés un peu plus au nord dans la baie de Chetumal (Shoman 2011).

activités par les Espagnols, les colons anglais sont en mesure de développer davantage la traite du bois et ouvrent leurs opérations au bois d'acajou. Ce bois précieux, aux qualités indéniables en ébénisterie et beaucoup plus lucratif que le bois de Campêche, donne lieu à un essor du commerce de meubles de luxe en Angleterre (Shoman, 2010).

L'accalmie avec les Espagnols est cependant de courte durée. Un nouveau traité de Paris, signé à la suite de la défaite anglaise de la guerre d'Indépendance américaine de 1783, permet au pouvoir espagnol de reprendre le contrôle de la côte (et surtout une emprise sur le commerce du bois d'acajou), sur un territoire allant du Yucatán à l'actuelle côte du Honduras située plus au sud. Les Espagnols exigent alors le retrait des Anglais pour l'ensemble de cette zone : une grande partie de ces derniers, accompagnée de leurs esclaves africains, trouvent refuge auprès de colons installés dans la région de la rivière Belize. Ce groupe nouvellement formé de colons anglais justifie leur présence par le fait que les Espagnols n'ont jamais véritablement occupé ce territoire, qu'eux exploitent depuis déjà un siècle. De ce fait, ils refusent de quitter le territoire de la rivière Belize (Sutherland, 1998). Cette situation, à l'origine de vives tensions entre les deux nations, culmine en 1798 avec la bataille de *George's Caye* où la victoire des Anglais rend pérenne leur présence, et pose du coup le premier jalon de la création une cinquantaine d'années plus tard d'une nouvelle colonie officielle : le Honduras britannique (Camille, 2000).

### *Ancrage régional britannique*

Sous la gouverne impérialiste des Britanniques, le territoire du Honduras britannique (que nous allons dorénavant nommer le Belize) demeure une colonie comptoir jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. En raison des traités conclus avec les Espagnols qui interdisent le développement de l'agriculture pour fins d'exportation, mais aussi pour répondre aux intérêts des barons du bois, l'économie reste principalement orientée vers l'exploitation forestière (Dobson, 1973 ; Shoman, 2011). À partir des années 1850, sous l'impulsion de la mise en place de la première constitution, le pouvoir métropolitain est établi au sein la colonie. Dès lors, on assiste au développement d'une agriculture de la canne à sucre à plus grande échelle dans le nord du territoire par les réfugiés mayas ; cette lente reconversion de

l'économie relègue l'exploitation du bois au second rang au profit de l'agriculture (Shoman 2010, 2011).

Cette dynamique de reconversion de l'économie s'inscrit dans un cadre plus large de la politique coloniale par laquelle Londres tente de réaffirmer, non sans opposition, un pouvoir plus direct sur ses colonies. Cela intervient non seulement pour des raisons d'ordre économiques, mais également à des fins politiques : la métropole cherche à contrer l'influence grandissante que les États-Unis exercent dans la région par l'entremise de la doctrine Monroe (Shoman, 2011). Au Belize, l'élite locale, dont la richesse repose sur l'industrie forestière, est d'abord réticente à laisser plus de pouvoir à la métropole. Cependant, elle finit par accepter les orientations économiques métropolitaines en raison d'un conflit qui oppose les bûcherons et les réfugiés mayas dans le nord du territoire. En effet, les activités agricoles des Mayas s'appuient entre autres sur la méthode du brûlis, ce qui détruit inévitablement des ressources en bois, ayant comme conséquence de provoquer des tensions avec les travailleurs forestiers jusqu'à dégénérer en conflit ouvert (Harrison-Buck et al., 2019). Or, ces tensions ont un coût élevé en termes de gestion. C'est dans ce contexte que l'élite locale finit par céder aux pressions de la métropole, et laisse par le fait même à cette dernière le soin d'assurer militairement et financièrement la protection de la colonie (Shoman, 2011). La prise en charge du Belize par la métropole permet aux autorités d'assigner un Gouverneur qui nomme des membres au conseil législatif favorables aux orientations de Londres, ce qui a comme conséquence de modifier les orientations traditionnelles de l'élite locale liée à l'industrie forestière.

En parallèle, les dernières décennies du XIX<sup>e</sup> siècle marque la chute de la demande du bois pour l'industrie navale à la faveur du fer (Bulmer-Thomas et Bulmer-Thomas, 2012). Cette transformation de l'industrie navale intervient au même moment que l'arrêt du protectionnisme anglais, permettant à d'autres marchés d'exploitation du bois de gagner la métropole en concurrence ouverte avec l'industrie forestière du Belize. Cela porte un coup énorme à l'activité. Ruinée, l'ancienne élite locale bélizienne se voit dans l'obligation de vendre ses intérêts à ses créanciers basés en métropole, notamment à une firme londonienne qui allait devenir plus tard la *Belize Estate and Produce Compagnie*. Ainsi, sous l'effet combiné de changements politiques et de la chute de l'industrie du bois, le pouvoir de la métropole se

consolide dans la région ; en contrepartie, le pouvoir des barons du bois, qu'ils détenaient depuis le début du XIX<sup>e</sup> siècle, est déclassé.

La *Belize Estate and Produce Compagnie*, qui, comme nous le verrons plus loin, jouera un rôle important sur la scène politique locale durant la période liée à l'indépendance du Belize, consolide lentement son pouvoir foncier et économique dans la colonie (Dobson, 1973 ; Bolland, 1977). Sa mainmise sur le capital foncier du pays est déterminante dans le tournant agricole de la colonie après la chute de l'activité forestière. La *Belize Estate and Produce Compagnie*, par ses intérêts liés à la métropole, s'inscrit dans le renforcement de la présence britannique en Amérique centrale et participe à l'ancrage de la présence de cette puissance coloniale dans la région (Dobson, 1973).

À l'aube du XX<sup>e</sup> siècle, le caractère distinct régional du Belize ne se limite pas qu'à son univers linguistique. D'une part, contrairement aux entités géopolitiques hispanophones voisines qui sont déjà indépendantes, le Belize est plus que jamais intégré à l'Empire britannique. D'autre part, si les différents états d'Amérique latine subissent l'influence des États-Unis sous la doctrine Monroe, la présence coloniale britannique en limite l'incidence au Belize, à l'exception notable de l'États-Unienne *United Fruit Compagny* dans l'industrie bananière. Comme l'explique Shoman (2010), le Belize, qui s'est également lancé dans la production de ce fruit par l'entremise de la *Belize Estate and Produce Compagnie*, n'est pas en mesure de consolider son réseau de distribution devant le contrôle monopolistique de la compagnie états-unienne. Cela force les autorités béliziennes à laisser la *United Fruit Compagny* pénétrer leur marché.

En une centaine d'années, l'élite des barons du bois a donc été remplacée par une nouvelle élite composée d'expatriés européens, ce qui favorise l'implantation d'une culture de corruption et d'exploitation de la main-d'œuvre participant au développement d'une société inégalitaire (Shoman, 2011). Les injustices socio-économiques résultant de cette culture mettent la table à une dynamique de résistance, laquelle culmine au début des années 1930. On observe alors l'émergence de troubles sociaux, signes précurseurs d'une révolte sociopolitique à l'origine, comme nous le verrons dans la prochaine section, des

mouvements indépendantistes que connaîtra par la suite le Belize et qui mèneront (tardivement à l'échelle du continent), à la création d'un état indépendant.

### *Création d'un état moderne*

Anticolonial, mais pas anticapitaliste. Telle est la façon dont Shoman (2011) pose les jalons de son analyse du mouvement indépendantiste au Belize. En fait, comme la plupart des pays de l'Amérique centrale, le Belize est intégré à l'économie de marché et embrasse le modèle économique néolibéral. Cette posture idéologique, qui a commencé à déferler en Amérique latine à partir des années 70, notamment au Chili, au Brésil et en Uruguay (Connell et Dados, 2014), trouve au Belize certaines racines dans la posture politique du People United Party (PUP), la formation politique nationaliste à l'origine de l'émancipation du pays à l'égard de la métropole coloniale britannique.

Le PUP est porté au pouvoir pour la première fois en 1954 à la suite d'une série de batailles politiques et sociales qui s'inscrivent en conséquence aux effets combinés de la Grande Dépression de 1929 et aux désastres causés par un ouragan de catégorie 4 qui a ravagé les côtes béliziennes en 1931 (Dobson, 1973 ; Shoman, 2011). La réponse défailante des autorités coloniales face au désarroi de la population qui a tout perdu dans la catastrophe, combinée à l'effondrement des exportations de bois d'Acajou, fut initiateur d'une grogne populaire qui culmine en 1934 avec une série de protestations, de grèves et d'émeutes : le début du mouvement indépendantiste (Bolland, 1986). Ce mouvement porte le PUP au pouvoir 20 ans plus tard, avec comme objectif principal de rejeter le pouvoir colonial et d'obtenir l'indépendance du pays.

La suite du récit que nous proposons est basée sur les différentes lectures de l'histoire bélizienne (Thomson, 2004 ; Bolland, 2009, Shoman 2010, 2011 ; Bulmer-Thomas et Bulmer-Thomas, 2012) ; elle vise à préciser certains des fondements sociaux, politiques, économiques et culturels que nous considérons essentiels pour comprendre le Belize moderne. En effet, à partir de la mise en place du parti politique indépendantiste PUP en 1954, il faut attendre 27 ans pour que le Belize accède à sa pleine souveraineté et qu'il soit reconnu comme une nation aux Nations-Unis. Ce long parcours politique n'est pas étranger

à l'alignement actuel du pays avec les États-Unis, et réciproquement, les États-Unis ne sont pas étrangers à la façon dont se développe le Belize – particulièrement en ce qui a trait au tourisme.

### *D'une dépendance à l'autre.*

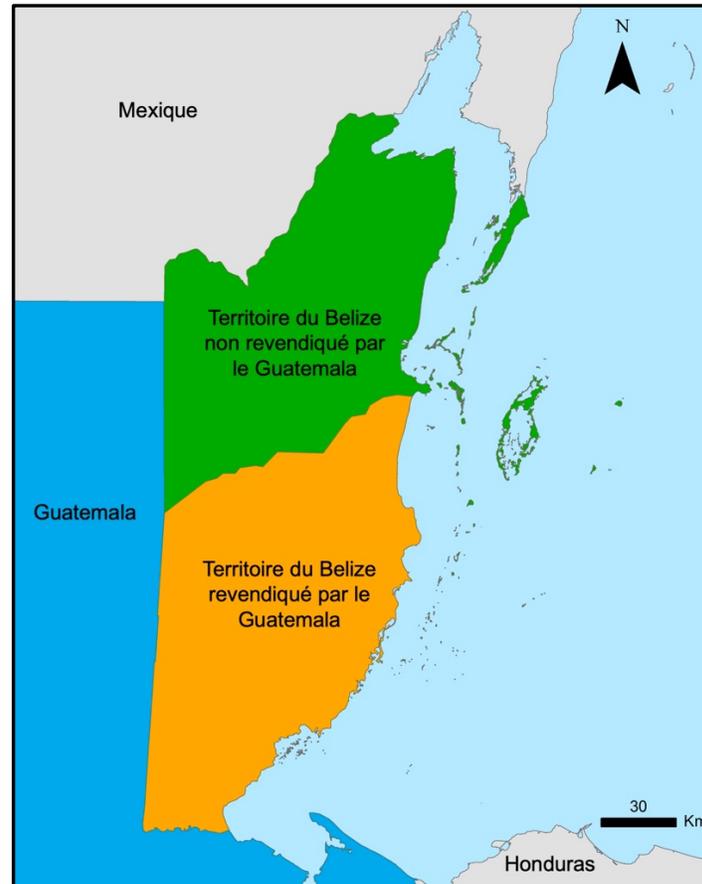
Nous avons évoqué en introduction de section le caractère singulier de l'existence du Belize dans l'espace régional actuel de l'Amérique centrale. Il est vrai que l'apparition initiale de cette entité, fruit d'une géopolitique coloniale, est peu surprenante à une époque où les frontières des différentes possessions territoriales des puissances coloniales apparaissaient et se modifient au gré des différents traités. Ce qui s'avère plus surprenant dans le cas du Belize, c'est sa persistance historique, et principalement, sa reconnaissance contemporaine comme État à la suite des émancipations coloniales des années 50-60.

Initialement, les astres ne sont pas nécessairement bien alignés pour la création d'un mini-état souverain pérenne dans la région. À cet égard, nous pouvons rappeler qu'en 1963, lorsque le territoire du Honduras britannique obtient un statut d'autogouvernance (une première étape politique vers la souveraineté du pays), il ne comprend que 100 000 habitants (alors que 4,7 millions de Guatémaltèques sont voisins du Belize) et l'ouragan Hattie, qui a frappé deux ans plus tôt, a laissé l'économie nationale dans un état précaire (Bulmer-Thomas et Bulmer-Thomas, 2007). Ajoutons que le pays est à l'époque protégé militairement par la métropole, mais que son avenir demeure fortement incertain compte tenu des persistantes revendications territoriales du Guatemala qui menace constamment d'envahir le pays militairement.

Pour comprendre ce contexte géopolitique particulier qui restreint la capacité du Belize à s'émanciper entièrement de la métropole en 1963 à une époque où la plupart des colonies anglaises accèdent à l'indépendance, il est donc nécessaire de remonter jusqu'à la bataille de *Saint Georges Caye* de 1798, remportée par les colons anglais. Aussi importante soit-elle, cette victoire ne scelle pourtant pas le sort de la colonie britannique au plan politique et encore moins pour ce qui est de ses frontières. En effet, même si les autorités espagnoles délaissent au profit des Anglais l'exploitation forestière du bassin versant la rivière Belize, il n'en

demeure pas moins qu'elles préservent leurs visées territoriales, spécialement en ce qui concerne la partie située au sud de la rivière Sibun (figure 3).

**Figure 3.** Territoire du Belize revendiqué par le Guatemala



Source : wikimedia.org

C'est la nouvelle République du Guatemala (souveraine de la métropole espagnole à partir de 1821), qui hérite et poursuit les revendications territoriales sur le Belize lorsque l'éphémère Fédération centrale américaine est dissoute en 1838. Depuis, le Guatemala maintient une politique nationaliste qui revendique l'appartenance du territoire bélizien à son territoire<sup>9</sup>. Il va sans dire que les revendications territoriales constantes du Guatemala, jumelées au contexte politique régional et national dans lequel la lutte pour l'indépendance du Belize s'est

<sup>9</sup> Le gouvernement guatémaltèque a temporairement reconnu l'indépendance du Belize au début des années 90 après son adhésion à l'Organisation des États américains (OEA), mais s'est par la suite rétracté. La position nationaliste du Guatemala s'est encore récemment manifestée avec la tenue d'un référendum national afin de mandater le gouvernement à faire appel à la cour de justice internationale pour revendiquer 53% du territoire bélizien (The Economist, 2018).

déroulée, ont favorisé une vision pragmatique des orientations politiques et économiques du pays. Cela a eu pour effet d’embrasser une nouvelle forme de dépendance extranationale, d’ordre économique cette fois-ci, envers une tierce puissance étrangère : les États-Unis. Devant la montée en puissance du mouvement indépendantiste et la création du PUP en vue des premières élections nationales de 1954, les autorités coloniales, de concert avec les élites locales proches du Belize *Estate And Produce Compagny*<sup>10</sup>, fondent le *National Party* (NP), un parti politique procolonial et anti-indépendantiste. À la suite de la victoire du PUP et de la mouvance indépendantiste, le *National Independance Party* (NIP) émerge des cendres du NP, devenu désuet, afin de poursuivre l’agenda des élites locales et coloniales britanniques. Une des stratégies mises de l’avant par le NIP, tout comme le fait précédemment le NP, est de promouvoir l’idée que le PUP est proche du gouvernement guatémaltèque ; que sous sa gouverne, la souveraineté de la colonie serait incessamment menacée par une prise de contrôle du puissant voisin régional. En fait, le NIP, selon l’analyse de Shoman (2011), est devenu tellement obsédé par la menace du Guatemala que sa plateforme idéologique s’est rétrécie au point d’occulter les préoccupations de l’ensemble de la population. C’est cette opposition basée sur le leitmotiv de la menace guatémaltèque qui favorise en quelque sorte un rapprochement du PUP avec le nouvel allié états-unien.

Ainsi, toujours selon le même auteur, le rapprochement du Belize avec les États-Unis est soutenu par deux mécanismes politiques distincts, qui agissent en complémentarité dans le contexte du système bipartite bélizien. D’abord, afin de pouvoir contrer dans l’opinion publique les affirmations du NIP concernant l’acointance du PUP avec le pouvoir guatémaltèque, ce dernier promeut dans sa plateforme électorale des élections de 1965 les idées du *The Stages of Economic Growth: A Non-Communist Manifesto*, de Rostow, publié en 1960. En cela, le PUP aligne sa politique économique sur celle des États-Unis tout en cherchant à se distancier des influences marxistes qui trouvent alors des oreilles attentives du côté guatémaltèque.

Ensuite, l’accent trop important mis par le NIP sur la question guatémaltèque occulte le fait que le PUP opère plutôt un transfert des ressources nationales (bois et agriculture) vers des

---

<sup>10</sup> Compagnie londonienne qui détenait 20% des terres coloniales à cette époque (Shoman, 2010)

intérêts américains et des acteurs issus de la nouvelle élite locale au lieu de les redistribuer à la population, comme la plateforme nationaliste du parti le commande pourtant. Ce premier épisode de la marche du Belize vers l'indépendance apparaît maintenant comme la première étape d'une influence états-unienne (Shoman, 2011). La relation bilatérale des deux pays ne fait que s'accroître à mesure que le Belize se rapproche de sa véritable souveraineté politique en 1981, et se renforce encore dès lors que les Anglais quittent définitivement le territoire au tournant des années 90<sup>11</sup>.

Donc, des années 60 au début des années 90, la géopolitique régionale se joue à travers une triangulation diplomatique impliquant le Guatemala, le Belize et l'Angleterre, avec comme toile de fond la volonté d'indépendance de l'ancienne colonie anglaise. Tout au long de ce dialogue politique, les États-Unis jouent en quelque sorte un rôle de médiateur, demeurant en retrait d'actions directes ou concrètes. À travers une sorte de ballet de négociations, de menaces et de bluffs, le destin du territoire bélizien se joue graduellement : l'enjeu principal implique pour l'Angleterre de se retirer de la région tout en s'assurant d'un avenir politique pour son ancienne dépendance face à un voisin guatémaltèque qui ne lâche pas prise sur ses revendications territoriales. Cette incessante activité diplomatique, rythmée par la géopolitique internationale et les prérogatives politiques de chacune des trois nations impliquées, se déroule sous l'œil intéressé des États-Unis, lesquels usent de leurs influences pour garantir leur présence en Amérique latine (Payne, 1990 ; Rossiter, 2018). Le Belize obtient finalement son indépendance en 1981 ; l'Angleterre retire ses troupes une douzaine d'années plus tard, comprenant que le Guatemala, malgré une rhétorique belliqueuse cyclique, n'envahira nullement son voisin ; les États-Unis deviennent alors la seule puissance occidentale d'influence dans la région, rôle prévu et préparé subtilement en amont.

En effet, comme nous l'avons mentionné précédemment, les États-Unis demeurent relativement en retrait du bourbier colonial anglais, sans toutefois être totalement passifs dans la région. D'abord, rappelons que depuis la chute du président guatémaltèque Jacobo

---

<sup>11</sup> L'influence de l'Angleterre ne se limite pas qu'à la présence de cette colonie : ses rapports coloniaux se font sentir au niveau économique à la grandeur de l'Amérique latine, et ce, bien avant l'influence américaine par l'entremise de la doctrine Monroe. Bulmer-Thomas (1998) avance qu'à la suite de la période des indépendances de l'Amérique latine dans la première partie du XIX<sup>e</sup>, l'Angleterre a pu poursuivre encore plus librement le commerce avec cette région, l'influence hispanique étant désormais moins importante.

Árbenz Guzmán en 1954, les États-Unis restent proches de l'armée, un allié important dans leur politique d'endiguement communiste (Doctrine Truman) pratiquée dès 1947. Comme leur objectif pour la région est de limiter l'influence communiste, ils n'hésitent pas à soutenir les dictatures au Guatemala (Shoman, 2010) tout en voyant d'un œil favorable la présence de la colonie anglaise, perçue comme un rempart supplémentaire contre les influences marxistes venant de l'est, spécialement de Cuba<sup>12</sup>. Dans ce contexte de Guerre froide, et devant l'inévitable indépendance du Belize, leur intérêt est avant tout de s'assurer que la région ne sombre pas dans le chaos d'un conflit militaire régional.

C'est encore pour cette raison que l'administration Reagan, à la suite de l'indépendance du Belize en 1981, fait pression sur l'Angleterre de Thatcher afin que celle-ci n'abandonne pas le Belize à son sort. À partir de ce point, tout en laissant le fardeau de la protection de l'intégrité territoriale bélizienne aux Anglais, les États-Unis accélèrent leur influence au Belize via l'octroi de prêts et d'importants investissements ; ils font ainsi du pays le plus important bénéficiaire *par personne* d'aides étrangères états-uniennes au monde<sup>13</sup> (Wilk, 2017). Ainsi, l'intégration économique se poursuit jusqu'au retrait des troupes britanniques, et lorsque cela se produit, les États-Unis sont déjà le principal partenaire commercial du Belize<sup>14</sup>. La table est mise pour la suite des choses : le Belize s'aligne directement sur son grand voisin du nord et continue son intégration à l'économie de marché, entamée dans les années soixante. Cela, dans l'intérêt des investisseurs américains.

---

<sup>12</sup> Il aurait été très mal vu dans la région que les États-Unis envoient des troupes au Belize pour protéger le pays face aux Guatemala, dont ils sont simultanément des conseillers sur le plan militaire. Mais aussi, dans le contexte d'une perception négative des États-Unis au sein de l'espace régional central américain, les Béliziens n'ont pas non plus envie de s'appuyer sur eux pour assurer leur protection : « *the British are seen, correctly, as a peacekeeping force. US troops would be seen as a threat* », le Premier Ministre Manuel Esquivel en 1985, cité dans Payne (1990 : 122)

<sup>13</sup> Par sa posture située à l'interface de la Caraïbe et de l'Amérique centrale, le Belize se retrouve bénéficiaire à la fois du programme de la « *Caribbean Basin Initiative* » et de la « *Central America Democracy, Peace and Development Initiative* », ce qui lui donne accès à de doubles fonds d'aide.

<sup>14</sup> La présence américaine prend plusieurs formes. Payne (1990) évoque une série d'actions prises par les États-Unis dans les années qui suivent l'indépendance : l'augmentation de la représentation diplomatique, le déploiement de *Peace Corps volunteers*, l'intensification de la lutte antidrogue à partir du territoire bélizien, la mise en place de programmes d'infrastructures par l'« *Us Army Corps of Engineers* » par l'entremise des fonds de l'Agence de développement états-unienne (USAID), etc., et sans compter l'influence d'acteurs financiers tels que le FMI et la Banque mondiale.

Avec le recul, il est peu surprenant que les États-Unis (tant le gouvernement que les investisseurs) se soient intéressés au Belize dès son indépendance, dans l'anticipation d'un retrait britannique définitif. D'une part, la position géographique du pays s'avère stratégique pour la lutte antidrogue et, d'autre part, le pays recèle un potentiel agricole important pour favoriser des investissements agroalimentaires. Qui plus est, pour ce qui est des investissements privés, l'acointance culturelle entre les deux marchés facilite l'intégration du marché bélizien ; ce facteur est encore de nos jours un avantage comparatif important à l'égard des autres pays de l'isthme central américain (Dougal, 2015). Actuellement, les liens entre les deux pays sont plus étroits que jamais. La culture américaine (télévision, musique, etc.) est fortement intégrée à la vie quotidienne des Béliziens, favorisant en cela l'implantation d'une forte communauté d'expatriés états-uniens concentrés dans certains secteurs du Belize<sup>15</sup>. Cependant, c'est sur le plan économique que la présence américaine se fait le plus sentir ; de fait, son influence et son impact sont centraux dans la mise en place de l'industrie touristique.

Un rapport de l'*Economic Commission for Latin America and the Caribbean* publié en 2015 est éclairant concernant l'importance des investissements directs des États-Unis dans le pays (ECLAC, 2015)<sup>16</sup>. De 2005 à 2014, les investissements étrangers directs se sont concentrés à 35% dans le secteur foncier et à 21% dans le tourisme. Dans le secteur agro-industriel, les plus gros joueurs sont américains, notamment avec la présence de *TexBel Agricultural Investment* et de l'*American Sugar Refining*, qui investissent également dans l'industrie de la noix de coco. Au sud du pays, où se déroule notre étude de cas, les investissements les plus importants concernent l'industrie de l'aquaculture pour la production de crevettes et les fermes d'agrumes. Le secteur du tourisme bélizien fera plus loin l'objet d'une analyse contextuelle à part entière. Toutefois, afin de donner un avant-goût de la question, notons simplement que ce sont des compagnies états-uniennes qui détiennent la mainmise sur le

---

<sup>15</sup> Au dernier recensement officiel national en 2010, on comptait 3279 résidents originaires des États-Unis qui s'ajoutent aux 664 Canadiens. Le quart d'entre eux vivent dans le district de Belize où se trouve Ambergris Caye. Le lieu-dit le plus important de l'île, San Pedro, est littéralement une colonie occidentale et la vie y est tout à fait semblable à ce que l'on peut retrouver, par exemple, en Floride.

<sup>16</sup> Le gouvernement bélizien ne fournit pas les statistiques des investissements étrangers par pays d'origine (Exportgov, 2018), mais les auteurs s'entendent pour dire que la majorité de ce type d'investissement provient des États-Unis (Dougal, 2015 ; Carneiro, 2016), sans toutefois pouvoir donner des chiffres exacts, et ce, tout en considérant que le Belize cherche activement à développer des liens plus importants avec son voisin mexicain (Bulmer-Thomas et Bulmer-Thomas, 2017)

secteur touristique, phénomène exacerbé par les dizaines de millions de dollars investis par l'industrie du tourisme de croisière, notamment dans le projet de Harvest Caye. Le développement parallèle du secteur immobilier, dont la clientèle visée est américaine, ne fait que cristalliser la présence des États-Unis dans l'industrie touristique nationale.

### *Migration et mosaïque ethnoculturelle*

Une des caractéristiques principales du Belize réside dans son portrait ethnoculturel. La compréhension de cet aspect particulier et spécifique au Belize nous semble essentielle pour mener à bien le travail de contextualisation historique que nous proposons. Dans ce prélude historique, nous relevons deux éléments d'importance qui mènent ensemble à la construction ethnoculturelle typique du Belize moderne. D'abord, comme nous l'avons mentionné précédemment, l'Empire britannique priorise une économie de type colonie-comptoir caractérisée par une diversité restreinte de ses produits et de ses productions, et tournée principalement vers l'exportation du bois. Ceci a comme conséquence de limiter le peuplement de la colonie – ce qui ne constitue à l'évidence pas une priorité pour le gouvernement en place – et de maintenir conséquemment une faible densité de population<sup>17</sup>. Ensuite, du fait que son peuplement n'est pas espagnol, la colonie acquiert un statut de sanctuaire pour les populations des différents territoires voisins, qui y trouvent refuge au gré des instabilités géopolitiques. Cependant, bien que la faible densité de population et l'occupation restreinte du territoire constituent des facteurs qui favorisent cet accueil, c'est surtout la présence d'un territoire britannique dans la région qui opère comme le déterminant principal de la migration (Everitt, 1984 ; Shoman, 2011).

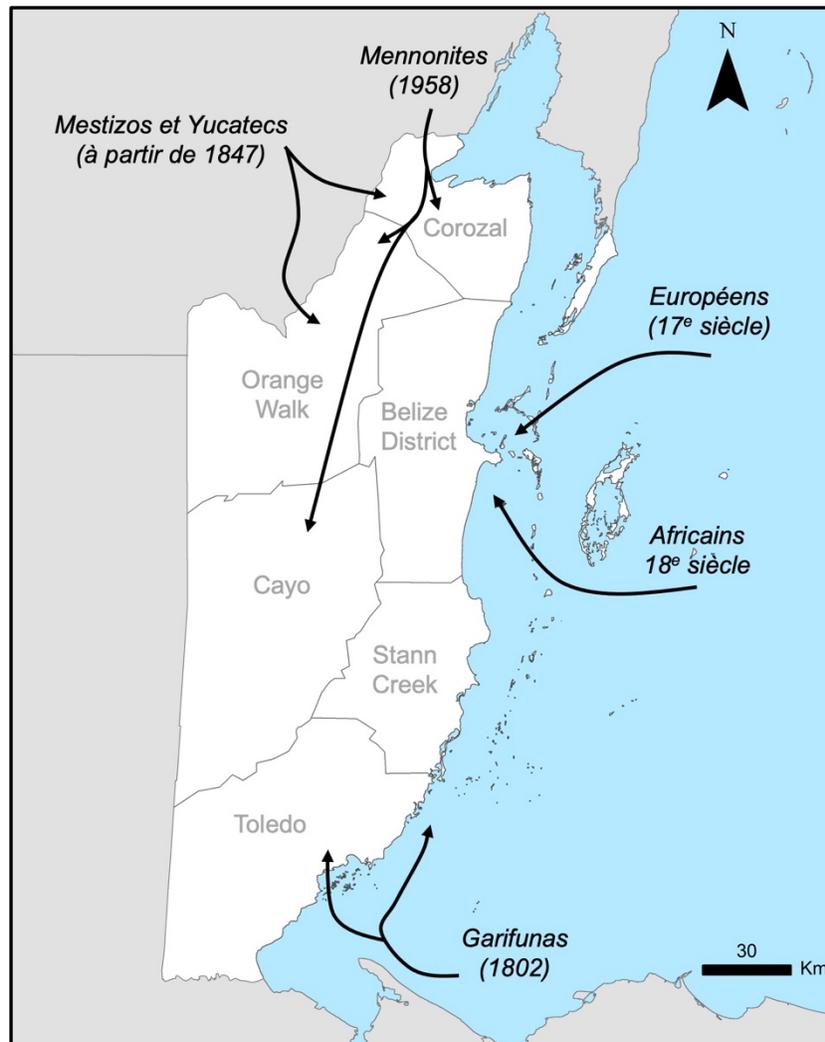
Ce constat reste vrai aujourd'hui : bien que la densité de population au Belize soit jusqu'à 10 fois moins importante que celle de ses pays voisins, ce n'est pas l'espace que recherchent les

---

<sup>17</sup> Résolument tournées vers l'exploitation du bois, les autorités de la colonie anglaise ont mis en place une politique de peuplement qui fait en sorte d'interdire l'installation des colons et de leurs esclaves le long de cours d'eau utilisés pour le transport du bois. En réalité, certains exploitants ayant une forte influence auprès des autorités, sont en mesure de s'accaparer de larges pans du territoire de coupe, créant ainsi une oligarchie forestière qui influence les politiques coloniales de peuplement et qui, en limitant l'agriculture le long des cours d'eau, réduit les possibilités de peuplement à l'intérieur des terres (Ashcraft, 1973 ; Camille, 2000 ; Bolland, 2009).

migrants contemporains. Les facteurs qui relèvent du passé colonial de ce territoire concourent encore à la stabilité politique du Belize moderne, et expliquent les migrations des dernières décennies, façonnant progressivement la mosaïque ethnoculturelle actuelle. Avant de conclure sur la question du Belize, nous proposons de jeter un coup d'œil succinct sur la spécificité ethnoculturelle du pays avec un survol des différents groupes qui composent sa société.

**Figure 4.** Migrations historiques au Belize



Source: rombzwithhope.blogspot.com

Quatre groupes ethnoculturels dominants sont présents sur le territoire du Belize : les Mayas, les créoles, les Garifuna et enfin les Mestizos. À ceux-ci, s'ajoute une constellation de groupes ethnoculturels présents en moins grand nombre, mais néanmoins importants dans la configuration sociale, politique, économique et culturelle du pays. Plus ou moins fixés

géographiquement, ces différents groupes ont pourtant suivi des trajectoires migratoires spécifiques et occupent des espaces géographiques de façon historique (figure 4), même si de nos jours l'occupation territoriale est davantage éclatée (Shoman, 2011).

## **Mayas**

Nous avons mentionné qu'à l'arrivée des colons espagnols, la population maya du territoire bélizien avait déjà connu un important déclin depuis la période classique supérieure. L'époque de contact n'a pas permis de rétablir cette population. Au contraire, le nombre de Mayas a continué à péricliter en raison, notamment, de maladies et d'une pression venant des forestiers anglais sur leur territoire, menant à des escarmouches meurtrières (Bolland, 2009). Cependant, la présence des Mayas sur le territoire est demeurée persistante, et encore aujourd'hui, deux des trois groupes mayas présents au Belize sont des descendants directs des Mayas présents lors de la période de précontact : les Mopans et les Qeqchis. Seuls les Yucatec ont une présence plus récente sur l'actuel territoire Bélizien, ayant principalement migré du Yucatán lors de la Guerre des Castes au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle (Medina, 1997a, 1997b).

Les Mayas Qeqchi et Mopan ont donc un ancrage territorial au Belize qui date de la période classique et qui a été reconnu en 2013 par la cour d'appel du Belize<sup>18</sup>. Principalement concentrées dans le sud du pays, plusieurs communautés sont aussi localisées à la frontière ouest, lesquelles évoluent dans une dynamique de liens territoriaux avec des groupes vivant au Guatemala. Pour ces communautés, les migrations vers le Belize ont plutôt débuté au cours du XIX<sup>e</sup> siècle et sont liées à l'implantation de fermes dédiées à la production de café, les déposant de leurs terres guatémaltèques au profit de propriétaires terriens européens (Wainwright, 2008). Puis, les migrations se poursuivent au cours du XX<sup>e</sup> siècle, cette fois-ci pour fuir les conflits civils qui ont frappé le Guatemala (Wood et al., 1997).

---

<sup>18</sup> Cette décision qui s'applique au district de Toledo dans le sud du pays leur accorde la possession et le droit de cultiver leurs terres ancestrales.

## Créoles

Au Belize, le terme créole fait référence aux esclaves nés en Amérique et qui ont des descendances africaines ou mixtes occidentales (Ashdown, 1979 ; Shoman 2011 ; Johnson, 2018). Jusque dans les années 80, les Créoles constituent le groupe ethnoculturel le plus important du Belize. En fait, à partir du milieu du XVIII<sup>e</sup>, leur nombre est supérieur à celui des colons anglais, qui ont commencé à les importer comme esclaves afin de servir de main-d'œuvre dans l'industrie forestière dès les années 1720 (Bolland, 2009). Aujourd'hui, les Créoles sont principalement concentrés dans la capitale Belize City et, même s'ils ne représentent plus la majorité de la population du pays, ils constituent le noyau de l'élite politique et économique bélizienne.

## Garifunas

La destinée des Garifuna, également appelés *Blacks Carib*, est singulière dans l'histoire de la Caraïbe. Palacio (2013) précise qu'ils sont en fait des descendants d'esclaves africains qui auraient échoué sur l'île de Saint-Vincent lors d'un naufrage pour être ensuite faits prisonniers par les Autochtones de l'île, les Kalinagos, ou encore Caribes pour les colons européens. Toujours selon Palacio, ce sont les enfants issus du mélange entre Africains et Kalinago qui constituent officiellement les premiers Garifunas ; dès 1683, ils représentent les 2/3 des Caribes présents sur l'île. Cependant, ils sont déportés de l'île de Saint-Vincent en 1797 à la suite d'une révolte contre les occupants anglais, ces derniers ayant repris possession de l'île française dans la foulée du Traité de Paris de 1763. Les Anglais expulsent alors les Garifuna vers Roatan et dans les îles de la Baie au Honduras, ce qui les amène à se disperser le long de la côte continentale caribéenne vers le sud, jusqu'à *Pearl Lagoon* au Nicaragua. Toutefois, selon Bolland (2009), environ 150 d'entre eux sont amenés vers le nord afin d'en faire des travailleurs forestiers. C'est ainsi que les Garifuna arrivent pour la première fois au Belize, en 1802. Par ailleurs, à l'époque, lorsque les Anglais prennent la décision de les déporter, seule la moitié des 4000 Garifunas survivent au déplacement de Saint-Vincent à Roatan. De nos jours, selon un recensement datant de 2010, si on considère la portion de territoire allant de la côte du Nicaragua jusqu'au Belize, la population garifuna est d'environ 200 000 individus (Shoman, 2011 : 57), et probablement davantage en 2018.

## **Mestizos**

Surtout présents dans le nord et à la frontière ouest du pays, les Mestizos<sup>19</sup> sont le groupe ethnoculturel le plus important du pays. Issus d'une mixité autochtone/européenne, ils ont gagné le territoire Bélizien en grand nombre avec les Yucatec lors de la Guerre des Castes au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle (Escure, 1997). L'instabilité économique, politique, sociale et militaire qui s'est installée en Amérique centrale au XX<sup>e</sup>, notamment attribuable aux guerres civiles (Guatemala-San Salvador) et aux violences liées aux narcotrafiquants, a contribué à maintenir un flot d'immigrants régulier vers le Belize (Palacio, 1995 ; Medina, 1997b). Bien que le terme s'applique depuis l'arrivée des premiers réfugiés venus du Yucatán, la catégorie officielle ne date que de 1981 dans la foulée des migrations d'Amérique centrale et désigne toute population ayant trait à la culture latino (Cunin et Hoffmann, 2012).

## **Constellation bélizienne**

La description des groupes ethnoculturels que nous venons de proposer s'appuie sur l'idée d'une distinction, voire d'une hétérogénéité du peuplement bélizien. Bien qu'historiquement fondée, cette hétérogénéité n'existe cependant pas de façon aussi tranchée dans la réalité contemporaine. Certes, des distinctions sont possibles, et en se déplaçant dans le pays, il est facile d'observer ou d'incorporer cette catégorisation. Mais quoiqu'utiles, et en partie représentatives de la réalité, elles ne tiennent pas compte de ce que l'on pourrait nommer la constellation ethnoculturelle bélizienne. Celle-ci se décline à la fois en une multitude de nuances des quatre groupes ethnoculturels présentés précédemment, nuances basées à la fois sur la mixité et sur l'incorporation d'autres groupes ethnoculturels minoritaires qui, au fil des siècles, sont venus diversifier encore davantage la mosaïque ethnoculturelle du pays.

---

<sup>19</sup> Il n'existe pas au Belize de distinction entre l'appellation Mestizo et Ladino et à cet égard, nous partageons l'appel à la prudence de l'anthropologue Élisabeth Cunin (2012) sur l'utilisation de ce terme en raison du manque de nuances qui s'impose lorsque l'on se penche sur la représentation de ce groupe. Dans ce pays, le terme inclut autant les réfugiés de la Guerre des Castes que ceux fuyant les guerres civiles des années 80 en Amérique latine qui ont tous des descendants espagnols et autochtones. Malgré que les Mayas Yucatecs soient également métissés, ils ne se considèrent aucunement comme Mestizos.

Parmi ces derniers, notons les « *East Indian* », descendants de travailleurs venus de l'Inde en 1872 à la fin de leur contrat de servitude dans différents coins de la Caraïbe. Ensuite, les Libanais et les Chinois taiwanais, qui sont des migrants économiques. Dans les années 50, des groupes de mennonites germaniques et hollandais sont aussi arrivés du Mexique et du Canada ; en leur qualité d'agriculteurs, ils ont sorti le Belize de sa dépendance agroalimentaire (Roessingh et Boersma, 2011). Enfin, depuis l'indépendance du pays, une multiplicité de groupes est venue compléter le portrait de la société bélizienne : négociants américains, groupes religieux, citoyens de divers pays attirés par les paradis fiscaux, Chinois de Hong Kong, etc. (Sutherland, 1998 ; Shoman, 2010). Au final, le Belize se présente comme un pays profondément multiculturel où aucun groupe ne possède une majorité numérique.

Quiconque s'intéresse à l'Amérique centrale sera immédiatement interpellé par la nature violente de la géopolitique de l'isthme au cours des dernières décennies, voire des derniers siècles. Le court portrait de la mosaïque ethnoculturelle du Belize évoque effectivement plusieurs conflits, lesquels ont eu des conséquences pour la destinée du pays<sup>20</sup> sans pour autant le toucher directement. De la Guerre des Castes jusqu'aux récentes violences des Cartels de drogue, ces différents troubles armés ont instauré des dynamiques de migrations de réfugiés venus des pays voisins à la recherche d'une terre sécuritaire : une terre d'accueil.

« *It may not be perfect but its calm here, it's not like Guatemala or Honduras, it's the war over there...* »  
(entrevue, 2017)

Bien sûr, ceci n'explique pas l'ensemble des migrations qui ont amené des gens à vouloir gagner l'ancienne colonie britannique. En fait, les troubles récents ici évoqués sont la conséquence d'un ensemble de facteurs géopolitiques et économiques qui ont contribué à fragiliser ces sociétés de même que les états voisins. Il n'en reste pas moins que ces conflits, incluant évidemment les violences qui en découlent, sont à la source de mouvements de population qui ont grandement contribué à façonner le visage contemporain du Belize pour lui donner une identité unique dans l'espace caribéen. Le statut de Belize comme terre d'accueil trouve écho dans un constat que les Béliziens en font régulièrement, affirmant que

---

<sup>20</sup> Parmi lesquels : Guerre civile Guatémaltèque (1960 — 1996) --- Révolution Nicaraguayenne (1961 — 1990) --- Guerre Civile Salvadorienne (1979 — 1992) --- Guerre des Castes (1847 à 1901)

leur pays a beau ne pas être parfait, il demeure calme et sécuritaire. Cependant, sous ce vernis pacifique et relativement paisible il existe, comme nous le verrons plus loin, des inégalités qui sont source de tensions entre les groupes ethnoculturels et qui influencent le contexte du développement touristique.

### *Singulière construction géopolitique*

Nous avons vu comment l'histoire coloniale régionale a accouché d'une entité territoriale britannique au sein d'un espace politiquement et culturellement influencé par la présence des Hispaniques. Malgré l'influence économique continentale de l'Angleterre, le fait que le Belize anglophone existe au sud du Mexique est en soi une trajectoire coloniale particulière et à l'évidence, ce fait historique facilite aujourd'hui les relations du pays avec les États-Unis. Nous avons aussi constaté comment un mouvement indépendantiste apparu au Belize avant la Deuxième Guerre mondiale a pu s'appuyer sur les réalités géopolitiques d'acteurs régionaux afin de consolider l'émancipation coloniale du pays, ce qui lui a évité des conflits armés avec ses voisins frontaliers. Autrement dit, dans le contexte d'une mosaïque ethnoculturelle diversifiée et avec un voisin relativement belliqueux, qui encore à ce jour remet l'intégrité du pays en cause, le Belize a réussi le tour de force de devenir une nation à part entière sans verser dans la violence civile, telle que l'ont connue la plupart des pays du continent. Bien sûr, nous l'avons également mentionné, la construction ethnoculturelle du pays ne s'est pas faite sans douleur : des esclaves et des Mayas ont payé chèrement le prix de l'histoire et une bonne partie des migrants actuels sont en fait des réfugiés.

Cela dit, même si la situation contemporaine n'est pas exempte de tensions (Cunin, 2012), le Belize présente un visage multiculturel et une réalité de cohabitation sereine lorsqu'on le compare avec les pays de l'Amérique latine et du Mexique. Aujourd'hui, dans ce contexte d'hybridité culturelle, les différents groupes ethnoculturels s'activent à faire du Belize un lieu d'émancipation pour chacun. À ce titre, même les Mayas, un groupe longtemps marginalisé, ont vu reconnaître leur droit ancestral d'occupation et d'usage des terres situées au sud du pays via l'entremise des instances juridiques nationales. Il s'agit-là d'une victoire importante qui donne un indice du progressisme de la société bélizienne.

Dans un contexte économique dominé par le paradigme économique du néolibéralisme, le pays fait face à des défis de développement important. En ayant comme partenaire commercial principal les États-Unis, il se rend vulnérable aux impératifs économiques d'une économie globalisée largement dominée par les États-Uniens. Déjà, pour l'agriculture, un secteur inscrit comme le deuxième en importance dans l'économie nationale, le Belize peine à faire valoir ses intérêts. Dans le cas du tourisme, le premier secteur en importance au pays, les signes montrent que les ficelles sont tirées par le géant américain, lequel contrôle clairement l'industrie dans la région caribéenne.

La mise en contexte étant maintenant effectuée, il nous est possible de jeter un regard sur l'industrie touristique afin de mettre en lumière sa nature néocoloniale. Nous observerons d'abord la façon dont elle s'insère globalement dans l'espace régional caribéen, puis plus spécifiquement au Belize. Aussi, nous porterons notre attention sur le phénomène du tourisme en général pour ensuite traiter du segment croisière ; les angles économiques et sociaux seront privilégiés tout en portant une attention particulière au contexte historique qui a participé à l'émergence du tourisme.

## **Tourisme**

Nous avons, en guise d'introduction, égrené quelques chiffres sur le tourisme dans le but d'engager la discussion sur l'objet de notre projet de recherche : le tourisme de croisière. Avant de procéder à une mise en contexte du tourisme dans la Caraïbe et au Belize, nous souhaitons prendre quelques lignes pour aborder la question du tourisme en général : le phénomène qu'il représente à l'échelle mondiale et la place qu'il occupe dans les sociétés contemporaines. Ceci permettra une meilleure appréciation du phénomène lorsque nous le contextualiserons dans l'espace régional à l'étude.

D'entrée de jeu, réglons immédiatement la question des chiffres et l'ampleur du tourisme à l'échelle mondiale. C'est vers l'agence spécialisée de l'ONU, l'Organisation mondiale du tourisme (OMT), qu'il faut se tourner pour trouver l'ensemble des statistiques colligées sur le tourisme. Toutefois, comme les données sont fournies par les pays et qu'elles ne sont pas

nécessairement toutes vérifiées, il est impossible de valider leur véracité<sup>21</sup>; néanmoins, considérant que les rapports de l'OMT sont constants sur le plan méthodologique, nous pouvons au moins apprécier, d'une année à l'autre, l'ampleur et la variabilité du déploiement de l'activité touristique.

Nous pouvons d'emblée affirmer que la place du tourisme dans l'économie mondiale est sans contredit majeure. Le dernier rapport de OMT (UNWTO, 2019) est à cet égard fort éloquent. En voici les grandes lignes pour l'année 2018 :

- 1.401 milliards d'arrivées internationales (on parle ici des arrivées aux frontières);
- 7 % des exportations mondiales, et ce, à la hauteur de 1451 milliards USD;
- 10% du PIB mondial (direct, indirect et induit);
- 1 emploi sur 10 dans le monde;
- 3,3% de croissance annuelle en termes d'arrivées internationales annuelles d'ici 2030.

Évidemment, ces chiffres ne sont pas répartis uniformément. Les États-Unis, les pays d'Europe – notons tout particulièrement l'Espagne, l'Italie et la France – ainsi que certains états de l'Asie – ici, il s'agit principalement de la Chine et la Thaïlande – se partagent la large part de l'économie touristique mondiale. Aujourd'hui, rares sont les pays qui échappent au phénomène au point même que certains auteurs n'hésitent pas à parler du tourisme en termes de phénomène ubiquiste (Gibson, 2013 ; Mowforth et Munt, 2016).

En effet, le tourisme est si imbriqué dans les différentes sphères de nos vies qu'il est difficile d'en faire abstraction lorsqu'on se penche sur la compréhension des phénomènes sociaux et culturels qui affectent notre quotidienneté : le tourisme est devenu un phénomène social à part entière. En fait, en l'envisageant comme un outil analytique, il permet de mieux saisir et comprendre les événements contemporains dans leurs dimensions sociale, culturelle et politique (Minca et Oakes, 2014). Bref, nous nous retrouvons donc dans un monde où la

---

<sup>21</sup> Comme le faisait remarquer le chercheur Bruno Sarrasin dans une entrevue accordée à un quotidien montréalais : « Les chiffres de l'OMT sont toujours à prendre avec des pincettes, car l'Organisation se fie aux statistiques des pays, et la crédibilité de ces pays est inégale » (Morin, 2018b)

limite entre la vie quotidienne et l'expérience touristique devient floue et, quelle que soit sa déclinaison, le tourisme apparaît comme un fait « réel » et avéré de l'expérience contemporaine humaine.

Force est d'admettre qu'une simple réflexion sur le tourisme, sans spéculer sur le degré d'influence qu'il exerce sur les différentes sociétés, nous donne l'occasion de constater son imbrication dans les différents aspects de nos vies, dans chacun des espaces géographiques concernés et à des échelles variées. Même dans les situations où nous pensons nous en extraire ou en être exempts, nous y participons; comme société, mais aussi comme individus. Par exemple, assis à la table d'une terrasse entre ami·e·s, dans un quartier plus ou moins touristique, nous faisons potentiellement partie du spectacle pour tout touriste lui aussi présent afin d'expérimenter la « vraie » vie locale. Nous sommes encapsulés dans le « tourist gaze » de Urry et Larson (2011) et faisons partie, qu'on le veuille ou non, d'une performance touristique quotidienne qu'est devenu notre espace de vie. Alors, sans nous en rendre compte, le regard touristique s'oriente vers l'humain comme sujet anthropologique des explorations effectuées, l'impliquant de ce fait dans une mise en spectacle récurrente, et contribuant à la poursuite, voire à la progression du phénomène touristique.

Un autre exemple qui traduit cette ubiquité est celui de la banlieue lambda d'une ville occidentale qui, de prime abord, ne comporte aucun intérêt touristique. Pourtant, dans ces espaces généralement périphériques aux zones touristiques, peuvent vivre de nombreux travailleurs de l'industrie touristique – rappelons qu'un emploi sur 10 est en lien avec l'industrie touristique. Inévitablement, cela participe à la production d'espaces non pas directement consommés par le tourisme, mais qui sont vécus, produits et reproduits par l'entremise de l'industrie touristique. Le tourisme, en contribuant à l'économie d'une population, participe aussi au développement d'espaces qui se déploient hors des limites de l'emprise touristique consommée. Par ces exemples, nous voulons appuyer l'idée que, derrière les chiffres, il existe une réalité quotidienne liée au tourisme dans laquelle pratiquement tous les espaces sont concernés; il est de ce fait difficile d'éviter le tourisme dans la pratique même de sa propre quotidienneté.

Cette ubiquité n'implique cependant pas une approche uniforme dans la façon de vivre le tourisme : nous ne sommes pas tous égaux devant le phénomène. D'abord, nous sommes loin d'une réalité où tous les humains ont la chance d'accéder au tourisme. Le fameux droit aux vacances, concept répandu en occident, ne fait pas vraiment partie des droits dits universellement accessibles (Boyer, 2005). Dans les faits, il y a bien quelques centaines de millions de personnes qui ont la capacité de se déplacer à l'international, que ce soit pour des questions d'agrément ou pour affaires; à cela s'ajoutent plusieurs autres centaines de millions de personnes à le faire régionalement ou localement pour les mêmes raisons (Cousin et al., 2018).

Ainsi, nous pouvons considérer que la mobilité touristique concerne spécifiquement le monde développé de même qu'une partie de l'élite des pays en voie de développement. À noter qu'au sein de ces derniers, le tourisme est surtout vécu comme une offre de services proposés aux touristes de séjour (McCabe et Marson, 2006). Dans ces pays, la majorité des citoyens n'est pas en mesure de participer au tourisme à titre de touriste; elle reste plutôt cantonnée au rôle de subalterne dans des conditions de vie qui leur permettent difficilement de jouir du droit aux vacances. Dure réalité, en effet : la plupart d'entre eux demeurent une main-d'œuvre bon marché – des hôtes souriants et accueillants – qui lèguent volontairement ou par la force des choses une partie de leur existence et de leur espace de vie à la jouissance et au bon plaisir de leurs invités. C'est dire que le tourisme se déploie, à l'échelle internationale, pour le contentement d'une minorité; comme nous le verrons par la suite, cette minorité en est également le principal bénéficiaire économique. L'importance accrue de cette activité fortement intégrée à l'économie globale appelle à poser la question du développement dans le contexte d'un rapport nord/sud inégalitaire qui caractérise aussi l'espace caribéen.

## **Tourisme caribéen**

Nous choisissons de traiter du tourisme caribéen en amont du tourisme bélizien, car nous postulons qu'en lien avec cette sphère d'activité, le pays est résolument tourné vers sa façade caribéenne. En d'autres mots, la façon dont se pratique et se développe le tourisme au Belize est caractéristique des approches insulaires caribéennes. D'une part, à l'instar des îles

caribéennes, l'offre bélizienne est axée sur le triptyque « *Sea-Sun-Sand* » et propose des activités se déroulant en milieu marin. D'autre part, l'offre touristique offerte dans l'arrière-pays bélizien porte principalement sur un tourisme archéologique et naturel semblable à l'offre du Mexique caribéen du Yucatán : on parle d'une offre touristique complémentaire à la dynamique côtière et balnéaire qui demeure quant à elle l'aspect attractif le plus important. C'est dire que le tourisme bélizien d'arrière-pays reste un phénomène moins important en volume, et c'est pour cette raison que nous abordons la question du tourisme au Belize dans le contexte élargi du tourisme caribéen balnéaire.

Au-delà des chiffres que nous allons présenter dans cette section, notre objectif est de montrer comment le passé colonial de la région a d'une part modelé une offre touristique monolithique stéréotypée et a d'autre part provoqué des rapports de dépendance à l'égard du modèle de développement touristique privilégié dans cette région. Mis ensemble, ces facettes ont participé à l'essor de l'industrie du tourisme de croisière dans la région.

### *Image stéréotypée*

Une des facettes importantes du tourisme caribéen est son image : stéréotypée et invariable, exotique et particulièrement séduisante pour les populations du nord ; produite et véhiculée par l'industrie du tourisme, laquelle en fait allègrement usage pour fin de représentations et de discours. À ce chapitre, l'industrie des croisières est directement concernée par ce tourisme du soleil, dont le mythique « *Sand, Sun and Sex* » tant fantasmé des occidentaux (Lew et Cartier, 2004 ; Urry et Larson, 2011). Cette formule recèle en elle tout ce que le rapport colonial nord/sud a produit en matière de production de territoire et de sexualité, teintant le tourisme caribéen à travers un rapport économique et culturel inégalitaire.

En effet, le glissement de l'économie de plantation vers l'économie de tourisme<sup>22</sup> (Weaver, 1988) s'exprime notamment à travers une construction du territoire qui a en premier lieu

---

<sup>22</sup> Ce glissement concerne une économie d'abord basée sur l'agriculture et qui, durant une période de transition (environ 20 ans dans le cas d'Antigua), a graduellement vu la part relative du PIB de l'agriculture et du tourisme s'inverser.

participé à l'émergence d'un imaginaire « sable et soleil ». Depuis sa découverte occidentale, en incluant ici la période des plantations, l'image de la Caraïbe a graduellement été manipulée par une appropriation culturelle et économique pour servir les intérêts des colonisateurs européens (Sheller, 2003). Paradoxalement, les dernières décennies ont été celle de la création par l'industrie touristique d'une image de nature vierge, intouchée, celles de la « *pristine nature* » de Smith (2008), qui repose pourtant sur les assises territoriales de milieux insulaires et côtiers complètement transformés antérieurement par l'économie de plantation.

Parallèlement à la construction symbolique de ce territoire fantasmé, la construction d'une sensualité et d'une sexualité des corps caribéens s'est aussi élaborée : on évoque ici le pôle « sexe » de la formule consacrée, « *Sand, Sun and Sex*, qui a lui aussi participé à créer l'ensemble du stéréotype caribéen. Présent depuis aussi longtemps que le XVIII<sup>e</sup> siècle, le « désir colonial » du corps de l'Autre, sauvage et indompté (Young, 1995), fait aujourd'hui toujours partie d'un rapport touristique raciste et genré entre le visiteur, majoritairement masculin, et l'hôte, généralement féminine et jeune (Pritchard et Morgan, 2000 ; Law, 2008). Territoire et corps, sans être exclusivement réservés à l'espace touristique de la Caraïbe, sont ces deux facettes qui participent à l'image stéréotypée véhiculée par l'industrie touristique. Il s'agit là des deux éléments fondateurs du paysage consommable de la Caraïbe (Sheller, 2003).

### *Essor régional*

Le tourisme caribéen, prisé depuis le XIX<sup>e</sup> siècle par une élite occidentale (Pattullo, 2005), a véritablement pris son envol dans les années d'après-guerre. Son développement est intimement lié à celui de l'aviation commerciale, qui a graduellement démocratisé les déplacements sur de longues distances et sur des avions ayant des capacités sans cesse grandissantes (Shaw et Williams, 2004 ; Goeldner et Ritchie, 2012). Ce développement technologique des flottes aériennes met à mal l'industrie des traversées transatlantiques à la faveur du tourisme de croisière dans la région, donnant ainsi la première véritable impulsion au tourisme de croisière caribéen, des années 60 jusqu'à la crise du pétrole de 1973 (Lawton et Butler, 1987). C'est la recrudescence de l'industrie du transport aérien (due à une augmentation de l'offre encouragée par une baisse des coûts de fonctionnement), à partir des années 2000, qui assure le développement contemporain de l'industrie des croisières en

permettant aux croisiéristes d'atteindre plus facilement les ports d'embarquement, et ce, à faible coût (Johnson, 2002). Cependant, au final, l'avion ne reste qu'une assise technologique pour permettre aux gens de se déplacer ; nous retenons deux autres facteurs importants qui expliquent la poussée du tourisme dans la région caraïbe.

En premier lieu, nous relevons des facteurs d'ordre géopolitique, liés à la période d'émancipation des anciennes colonies caribéennes. Dans ce contexte historique, les nouveaux états se sont trouvés privés des ressources financières de leur métropole respective et ont vu dans le développement du tourisme une façon de structurer et accroître leur économie<sup>23</sup>. De cette façon, ils ont renouvelé leur dépendance économique, si l'on considère que le bassin principal de la clientèle touristique provient du monde occidental (Duval, 2004). En effet, la moitié des arrivées internationales proviennent des États-Unis (CTO, 2015) et les liens historiques qui unissent certains territoires avec le monde occidental (les Antilles françaises et néerlandaises, les anciennes îles du Commonwealth, les îles hispanophones) font en sorte qu'une part importante de leur clientèle provient de l'Europe.

En deuxième lieu, nous retrouvons des facteurs liés à l'apparition d'une mobilité des nationaux caribéens qui se déclinent suivant deux catégories. D'abord, notons la mobilité de la diaspora caribéenne issue de plusieurs vagues successives d'émigrations. Elle peut représenter jusqu'à 50% des arrivées, comme c'est le cas à Haïti (Kolbe et al., 2013), plus de 60% en Guyane et autour de 35-40% en Jamaïque (Nurse, 2016). Ensuite, notons la mobilité intracaribéenne, que celle-ci soit nationale ou régionale. Par exemple, pour le Belize et le Honduras, la proportion de touristes nationaux atteint respectivement 11% et 30%, tandis que Curaçao et l'archipel de Saint-Vincent et Grenadine reçoivent pour leur part 27% et 40% de touristes originaires de la Caraïbe (Dehoorne et al., 2010). Il va sans dire, ce sont là des chiffres qui reflètent une réalité significative, et cela, même si l'apport de touristes hors Caraïbes demeure le plus important, indépendamment du cas particulier d'Haïti.

Le développement du tourisme caribéen cache cependant deux aspects conditionnés par le passé colonial de la région et qui portent ombrage aux perspectives d'émancipation sociale,

---

<sup>23</sup> Cet argument permet d'expliquer une partie de l'envol tardif de l'industrie touristique au Belize, le pays ayant accédé à l'indépendance seulement 1981.

politique, économique et culturelle de la Caraïbe. D'abord, l'activité touristique – qui pèse pour 14,9% du PIB, ce qui lui confère le 1<sup>er</sup> rang des treize sous-régions répertoriées par la *World Travel and Tourism Council* (WTTC), la moyenne mondiale étant de 10,2% (WTTC, 2017b) – reste contrôlée par des intérêts financiers étrangers (chaînes hôtelières, compagnies aériennes et de croisières). C'est ce qui fait dire à plusieurs auteurs que la région n'a pas su s'émanciper de son passé colonial (Duval, 2004 ; Lester et Weeden, 2004 ; Girvan, 2006). De plus, comme nous l'avons évoqué plus tôt, dans la Caraïbe, l'industrie touristique s'est développée sur la base d'un schéma colonial d'une offre touristique monolithique stéréotypée, et cet aspect rend l'ensemble de l'industrie régionale vulnérable devant la diversification de l'offre touristique contemporaine à l'échelle internationale (Mackay et Spencer, 2017).

### *Défis de la croissance*

Au premier abord, si l'on considère la mesure de la croissance en arrivées internationales de l'industrie comme un barème de mesure du succès, la situation actuelle du tourisme dans la région caribéenne semble positive. De fait, même si l'essor de l'industrie après la période des indépendances des années 60-70 s'est relativement atténué, l'analyse des statistiques d'arrivées de touristes de séjour des dernières années indique que pour certaines des destinations les plus importantes de la région, la croissance demeure forte. Nous pouvons effectivement constater un signe important de la vigueur de l'industrie pour ces destinations dans le tableau II. En effet, à l'exception de la colonie états-unienne de Puerto Rico, elles semblent chacune avoir traversé les turbulences de la crise économique de 2008-2009 avec succès ; certaines de ces destinations s'en tirent même très bien avec des croissances annuelles de 2010 à 2016 qui se situe entre 6 et 10,1%. Le Belize, quant à lui, reste une destination plus marginale en termes de tourisme de séjour en chiffres absolus. Malgré cela, pour cette même période, il a lui aussi connu une croissance annuelle post-crise financière importante de 9,8%.

**Tableau II.** Arrivées internationales pour certaines destinations caribéennes et taux de croissance annuelle post crise financière de 2010 à 2016.

<b>Destinations</b>	1995	2000	2005	2010	2016	<b>Croissance annuelle 2010-16 (%)</b>
<b>Puerto Rico</b>	3,131,000	3,341,000	3,686,000	4,130,000	3,599,000	<b>-2,7</b>
<b>Rep. Dom.</b>	1,776,000	2,978,000	3,691,000	3,680,000	5,959,000	<b>10,1</b>
<b>Cuba</b>	742,000	1,741,000	2,261,000	2,510,000	3,901,000	<b>9,2</b>
<b>Bahamas</b>	1,598,000	1,544,000	1,608,000	1,368,000	1,482,000	<b>1,6</b>
<b>Jamaïque</b>	1,147,000	1,323,000	1,479,000	1,922,000	2,182,000	<b>2,6</b>
<b>Aruba</b>	619,000	721,000	733,000	825,000	1,102,000	<b>6,0</b>
<b>Îles Vierges US</b>	454,000	446,000	697,000	691,000	797,000	<b>2,9</b>
<b>Barbades</b>	442,000	545,000	563,000	532,000	632,000	<b>3,5</b>
<b>Martinique</b>	457,000	526,000	484,000	476,000	519,300	<b>1,7</b>
<b>Saint-Martin</b>	449,000	432,000	468,000	336,000	528,200	<b>9,5</b>
<b>Belize</b>	131,000	196,000	237,000	242,000	386,000	<b>9,8</b>

Source : (CTO, 2018)

Cependant, les perspectives pour l'horizon 2030 ne sont pas aussi intéressantes. Si le tourisme global est assurément à la hausse au niveau international, les projections pour la région caribéenne diffèrent, alors qu'elle devrait plutôt voir sa part de marché diminuer durant cette même période. À cet égard, pour la période 2017-2027, la Caraïbe est au 10<sup>e</sup> rang sur 12 quant à la croissance anticipée de son secteur touristique (WITTC, 2017b). Ceci se traduit, sur le plan des arrivées internationales, par une diminution de la croissance annuelle de 2,1% en 2010 à 1,7% en 2030 (UNWTO, 2017). Par ces chiffres, il faut comprendre que d'autres sous-régions touristiques à l'international prendront de l'expansion au cours de la prochaine décennie au détriment de la Caraïbe. En effet, plusieurs de ces marchés proposent des produits touristiques qui se démarquent de la stricte proposition du tourisme balnéaire.

Parmi ces régions, notons comme principaux concurrents l'Asie, le Moyen-Orient et l'Afrique qui occupent systématiquement le haut du tableau des différents indicateurs de croissances de l'industrie touristique : la contribution au PIB, à l'emploi et aux exportations. L'ouverture de grands marchés qui étaient jusqu'à tout récemment difficilement accessibles, par exemple la Russie et la Chine (qui sera d'ailleurs l'hôte des Jeux olympiques d'été de 2022), ainsi que le continent africain, lequel a connu une hausse significative de 8% d'arrivées

internationales en 2017 comparativement à 2016 (UNWTO, 2018), ajoute de la pression sur la région caribéenne relativement à sa capacité de croissance.

C'est donc dire que dans un contexte d'une offre peu diversifiée et face à une concurrence mondiale de plus en plus importante, la région doit chercher à se démarquer malgré un nombre limité d'options (Wong, 2015). Une des stratégies utilisées par les décideurs caribéens consiste au développement de nouvelles niches touristiques plus ou moins marginales ; par exemple, le tourisme médical est un segment qui a connu une forte croissance au cours de la dernière décennie dans la région (Ramírez de Arellano, 2011 ; Connell, 2013). Cependant, encore là, il s'agit d'un segment soumis à une forte concurrence internationale (Beladi et al., 2017). Mentionnons également des efforts pour développer l'écotourisme ou encore le tourisme des jeux de hasard qui peuvent générer de nouvelles clientèles, sans pour autant créer une marque distinctive à l'égard de la planète tourisme (Wong, 2015).

En matière économique maintenant, mis à part des pays comme le Belize, Sainte-Lucie et la Dominique, qui s'appuient aussi sur le secteur de l'agriculture, un constat demeure : le tourisme constitue l'une des principales industries de la région caribéenne. La croissance du tourisme de séjour reste inégale, mais s'inscrit tout de même dans les tendances internationales à la hausse. Aussi, la région semble vouloir poursuivre une promotion basée sur sa marque de commerce classique, « *Sand, Sun and Sea* », afin de soutenir le développement du tourisme de masse balnéaire. Il est vrai que ce produit touristique reste fortement attrayant pour les marchés nord-américain et européen, et cela, malgré les tentatives de diversification de l'offre de la part des différentes instances locales de promotions touristiques. Force est d'admettre que ce sont les mêmes stéréotypes qui attirent bon an, mal an les touristes dans cette région.

En conséquence, il semble que les acteurs du tourisme caribéen locaux et internationaux ont compris que, loin de s'essouffler, l'attrait pour le produit touristique caribéen est persistant. S'appuyant sur cet intérêt qui constitue la force attractive de la région, il n'est pas surprenant que le tourisme de croisière ait trouvé dans la région un terrain fertile pour se développer et connaître une croissance similaire à celle de l'âge d'Or du tourisme caribéen dans les années

d'après-guerre. Depuis le début des années 2000, plusieurs destinations caribéennes se sont donc tournées non pas vers une diversification de l'offre touristique, mais plutôt vers une façon inédite de capitaliser l'offre monolithique actuelle, c'est-à-dire par l'entremise du tourisme de croisière.

## **Tourisme de croisière**

Les vacances sur un bateau de croisières ont tout pour faire rêver : découverte de diverses destinations, possibilité de goûter à la vie mondaine, relaxation dans un lieu sécuritaire, découverte d'expériences nouvelles et uniques, etc. Certes, d'une certaine façon, les destinations de tout-inclus proposent des contenus touristiques similaires. Néanmoins, la perspective de visiter plusieurs destinations dans un court laps de temps rend le tourisme de croisière particulièrement attrayant et constitue, selon *Cruise Line International Association*, un des principaux facteurs expliquant le nouvel engouement pour ce type de vacances (CLIA, 2014). Cet intérêt pour les croisières se reflète d'ailleurs dans les chiffres que nous avons présentés en introduction.

### *Croissance soutenue*

L'engouement pour l'expérience de la croisière est vite décelé dans la Caraïbe par les acteurs de l'industrie, dans un contexte où les différentes destinations cherchent, dès les années 90, à attirer un nombre plus important de visiteurs. Ceci est perceptible dans l'analyse des données statistiques de la *Caribbean Tourist Association*. En effet, le tableau III montre que pour les 21 destinations caribéennes où les données statistiques sont complètes, 15 destinations ont vu leur taux de croissance annuelle diminuer après une période de développement plus intense de 1995 à 2001 dû à l'apparition plus systémique des croisières dans la région. Dans le cas caribéen, il est donc possible d'évoquer un « tournant croisière » pour exprimer cette nouvelle tendance dans la consommation du tourisme : en effet, durant cette période, la croissance annuelle est de 7,5% pour se maintenir depuis autour de 3,5% sur une base annuelle.

**Tableau III.** Croissance annuelle des arrivées de croisiéristes pour différentes périodes entre 1995 et 2016.

Pays/croissance annuelle %	1995 à 2001	2001 à 2010	2010 à 2016
Antigua & Barbuda	10,3	3,5	1,7
Aruba	8,8	1,7	2,9
Bahamas	8,7	4,5	4,3
Barbade	1,4	2,6	-2,2
Belize	35,1	36,0	5,6
Bermudes	1,1	7,6	2,7
Bonaire	24,8	21,0	-0,3
Îles Vierges Britanniques	11,2	9,0	6,9
Île Cayman	10,1	3,1	1,4
Cozumel	9,8	6,9	4,6
Curaçao	9,8	2,7	3,9
Dominique	7,4	10,7	-11,8
République dominicaine	37,7	6,0	18,1
Grenade	-8,4	9,5	-1,1
Jamaïque	5,6	0,9	12,7
Puerto Rico	5,1	-1,4	3,3
Sainte-Lucie	19,3	3,5	-2,6
Saint-Martin	7,4	6,4	2,0
St Vincent & Grenadines	-1,8	4,2	-2,2
Trinidad & Tobago	8,9	2,4	-4,1
Îles Vierge états-uniennes	8,3	-0,2	-0,9
<b>TOTAL</b>	7,5	3,3	3,2

Source (CTO, 2018)

Après une envolée importante des croisières dans la Caraïbe, la croissance s'est donc stabilisée et seules quelques destinations poursuivent leur développement, soutenant la croissance régionale tout en compensant pour le désengagement de l'industrie dans le sud de la Caraïbe (Rodrigue et Notteboom, 2017). En effet, les régions les plus éloignées des principaux ports d'embarquements américains (situés en Floride et dans le golfe du Mexique) font les frais d'une gestion toujours plus serrée des coûts d'exploitation de la part des grandes compagnies de croisières (Dehoorne et al., 2009). Comme la principale dépense est liée au carburant, ces compagnies choisissent de privilégier des destinations moins éloignées, d'où l'important développement de ports d'escales au Mexique, en République dominicaine, aux Bahamas, aux Îles Vierges Britanniques et finalement au Belize, où la croissance annuelle

entre 2001 et 2017 est de 22,5%. Dans ce dernier cas, malgré un ralentissement au cours des dernières années, les projections prévoient une reprise de la croissance liée à l'ouverture du port d'Harvest Caye situé dans le sud du pays, lequel devrait accueillir plus de 300 000 croisiéristes supplémentaires annuellement.

Dans la Caraïbe, de même que dans l'ensemble des régions où l'industrie du tourisme de croisière se déploie, la mise en place de stratégies commerciales doit permettre de soutenir une croissance de l'industrie. Parmi les principales stratégies déployées, on note la multiplication des ports d'escale et la diversification des attraits de toutes sortes à bord des bateaux, par exemple l'utilisation de barmans robotisés ou de cabines télescopiques pour ne nommer que les plus spectaculaires (Mail Online, 2014). Dans une perspective d'accapement maximal des dépenses des passagers, l'ITC cherche à faire des navires une destination à part entière (Weaver, 2005) ; pour ce faire, l'offre à bord doit continuellement se surpasser<sup>24</sup>. Également, au cœur de la stratégie de l'ITC pour favoriser la croissance de ses activités, on privilégie la construction de nouveaux navires à forte capacité d'accueil<sup>25</sup>. À cet égard, notons qu'en 2014, la capacité de la flotte mondiale était de 453 211 passagers (CMW, 2014) et qu'avec la construction en cours de plusieurs navires, dont l'OASIS III de la *Royal Caribbean* (5400 passagers), cette capacité atteindra 511 571 passagers en 2017 (CMW, 2018). Enfin, de 2018 à 2022, l'ajout de 37 nouveaux navires augmentera la capacité de 99 895 passagers (CMW, 2018). Toujours dans la perspective d'accapement des dépenses, les différentes compagnies de croisières se sont lancées dans la construction d'îles privées qui opèrent comme nouvelles destinations (*Great Stirrup Cay* de *Norwegian Cruise Line*, *Half Moon Cay* de *Holland America Line*, *Castaway Cay*, de *Disney Cruise Line*, etc.). La multiplication de ces ports d'accueil artificiels concrétise une tendance de l'industrie afin de s'assurer un meilleur contrôle territorial de ses activités (Showalter, 1995 ; Wood, 2000 ; Weaver, 2005 ; Brida et Zapata, 2010 ; Gui et Russo, 2011 ; Morgan et Power, 2011 ; Ajagunna et Pinnock, 2014).

---

<sup>24</sup> 22 nouveaux navires seront ajoutés à la flotte mondiale en 2019. Rien n'est épargné pour assurer l'offre à bord : thématique exclusivement italienne pour l'un, spectacle du Cirque du Soleil pour l'autre, sans compter les ajouts technologiques et expérientiels comme les barmans robotisés et les simulateurs de chute libre. (Morin, 2018a)

<sup>25</sup> Pour l'image, le dernier né de Royal Caribbean Cruise Lines, le *Symphony of the sea* fait 230 000 tonnes et peut accueillir près de 9000 passagers/membres d'équipage ; ce navire est assez gros qu'il pourrait contenir dans sa cale le célèbre *Titanic* de 56 000 tonnes et 2500 passagers/membres d'équipage.

Les perspectives économiques d'avenir favorables pour l'industrie du tourisme de croisière, suggérées par ces chiffres, n'effacent pas les problématiques liées aux particularismes de l'ITC soulevées en introduction et sur lesquelles ce projet de recherche se penche. Le Belize, comme plusieurs autres territoires caribéens, a embrassé ce type de tourisme ; depuis, le pays connaît une croissance importante. L'ouverture du port de Belize City en 2002 a fait passer le nombre de croisiéristes de 48 000 à 320 000. Une fois déployée, l'ITC a poursuivi son envolée : aujourd'hui, ce sont plus d'un million de visiteurs qui arrivent annuellement par bateau dans ce pays de 350 000 habitants. Qui plus est, le gouvernement semble maintenant vouloir tourner le dos à l'écotourisme, un segment touristique qui a pourtant fait sa renommée depuis les années 90.

## **Tourisme au Belize**

Dans cette dernière section du premier chapitre, nous nous intéresserons au contexte et au trajet particuliers qui ont défini le développement touristique au Belize. Vu sous l'angle du tourisme de croisière, le tourisme bélizien contemporain semble répondre aux caractéristiques typiques du phénomène tel que vécu dans l'ensemble de l'espace caribéen. Néanmoins, le parcours entrepris par le pays pour finalement se retrouver dans le giron du tourisme de masse international des croisières est singulier, à l'exemple d'ailleurs des autres aspects qui ont construit le pays.

Déjà, contrairement au reste de la Caraïbe, le Belize met beaucoup de temps avant de se lancer dans l'aventure du tourisme. Pour expliquer ce fait, nous pouvons émettre les hypothèses suivantes : les importants apports financiers étrangers venus des États-Unis ont retardé cette transition économique vers le tourisme et les autorités en place lors de l'indépendance ont refusé la perspective de faire du pays une terre de « serveurs et hommes de table » (Smith, 2011 cité dans Wilk, 2017 : 239). Quoi qu'il en soit, il a fallu attendre le début des années 90 pour que le tourisme s'ajoute à l'agriculture comme l'une des principales sources de revenus du jeune état.

Lorsque le Belize décide de se lancer dans l'aventure touristique, il fait le choix atypique, et non sans quelques défis, de se tourner vers l'écotourisme, avant d'adhérer finalement, au

tournant des années 2000, à la filière du tourisme de croisière. Aujourd’hui, avec l’ouverture du port d’escale de Harvest Caye, le pays confirme cette orientation pour assurer la croissance de son secteur touristique.

### *Prototourisme bélizien*

La période d’intérêt pour étudier l’émergence du tourisme de croisière au Belize se situe vers la fin des années 90, alors que la question du développement touristique prend une place prépondérante dans les débats politiques. Cependant, nous croyons important d’effectuer un bref survol de la période précédant le retrait des troupes britanniques, lequel a eu lieu en 1994, afin de contextualiser historiquement cette période de transition qui a mené le gouvernement bélizien à céder aux pressions de l’industrie du tourisme de croisière et à se lancer finalement dans l’aventure des croisières.

Les statistiques qui montrent le nombre de séjours touristiques durant la période précédant l’indépendance (tableau IV) confirment le faible intérêt de la part des autorités pour le développement du tourisme. Ramsey et Everitt (2008) rapportent même qu’une publication du gouvernement local en 1967 ne mentionne aucun plan de développement touristique, indépendamment de la construction de quelques hôtels. À cette époque, les visiteurs sont plutôt des baroudeurs qui visitent ce que l’on appelait à l’époque « *The end of earth* » ; ceux-ci se partagent les quelque 600 chambres disponibles pour l’ensemble du pays (Palacio, 1996). Bien que les 30 000 visiteurs mentionnés en 1970 constituent proportionnellement un chiffre important vu la faible démographie du Belize, le bassin caribéen reçoit déjà à cette époque 4,2 millions de touristes annuellement (CTO, 2005). Il va sans dire que le poids touristique du Belize est insignifiant.

**Tableau IV.** Arrivées internationales pour le Belize en millier pour certaines années disponibles entre 1961 et 2018.

61	70	81	85	93	95	00	05	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18
13	30	63	28	110	133	196	251	232	242	250	277	294	321	341	386	427	489

Sources: (World Bank 1992 ; Barry et Vernon, 1995 ; Ramsey et Everitt, 2008 ; BTB, 2019)

Toujours selon Ramsey et Everitt (2008), la faiblesse du secteur touristique bélizien est d'autant plus surprenante qu'au début des années 60 un rapport consultatif met en évidence le potentiel touristique de la colonie. À ce titre, deux éléments peuvent expliquer le retard évident du pays à cette époque comparativement aux autres territoires caribéens. En premier lieu, l'état des infrastructures nationales permet difficilement d'assurer la mobilité des touristes. En effet, la plupart des routes, quand elles existent, ne sont pas pavées ; les services de transport par autobus sont inadéquats, voire inexistants ; les vols intérieurs sont très peu développés. Deuxièmement, il faut ajouter que l'une des attractions actuelles de l'arrière-pays bélizien, la présence de différentes ruines mayas, n'est pas encore ouverte aux visiteurs : les sites archéologiques ne sont pas encore défrichés et n'offrent conséquemment aucun intérêt pour les visiteurs. C'est dire que malgré quelques incitatifs financiers, telles des exemptions de taxes pour la construction d'hôtels, les infrastructures aux fins touristiques et les attraits de l'arrière-pays sont peu développés. Conséquemment, les quelques touristes qui se rendent dans le pays se cantonnent aux environnements côtiers, plus attirants, mais aussi et surtout plus facilement accessibles et envisageables sur le plan organisationnel.

Le problème des infrastructures dans les années 60 s'explique en partie par le peu d'intérêt que la classe politique porte à la question du développement touristique. C'est d'ailleurs dans cette direction qu'il faut regarder pour trouver les explications les plus concrètes à la faiblesse du tourisme de l'époque. D'ailleurs, à ce sujet, l'explication de Ramsey et Everitt (2008) s'avère particulièrement intéressante. Elle fait non seulement écho au contexte politique bélizien que nous avons développé à la section précédente, mais également au contexte colonial dans lequel le tourisme caribéen baigne plus globalement. Au Belize, rappelons que le contexte de la lutte pour l'indépendance amène le PUP à vouloir redonner une vigueur aux secteurs de la foresterie et de l'agriculture, négligés par le régime colonial britannique ; pour ce parti, ce sont les deux secteurs les mieux positionnés pour contribuer directement à l'économie locale. De son côté, le tourisme caribéen se développe à travers une dépendance économique, entre autres à l'égard des États-Unis. Le PUP au pouvoir au Belize ne souhaite pas reproduire ce modèle économique pour le Belize (Barry et Vernon, 1995). En d'autres mots, si l'intention sociopolitique prévalente consiste à décourager l'instauration d'inégalités liées au régime colonial, il est absurde d'embrasser et de laisser le champ libre à une industrie qui, elle, est tout à fait néocoloniale.

Les années 70 ont vu une certaine amélioration des infrastructures touristiques et une hausse substantielle du nombre de visiteurs (Barry et Vernon, 2005). Néanmoins, l'offre touristique est demeurée rustique et les visiteurs sont pour la plupart des gens qui cherchent à fuir le tourisme classique et qui apprécient le faible développement de l'industrie au Belize. À la fin des années 70, une certaine ambition pour développer le secteur apparaît avec comme objectif de garder le contrôle de l'industrie au sein d'intérêts nationaux. Or, peu de Béliziens ont les moyens d'investir dans l'industrie touristique et ce sont finalement des touristes de la première heure qui deviennent les premiers investisseurs. Lors de l'indépendance du pays, tout reste encore à faire. Malgré des potentiels d'investissements importants, le réel développement de l'industrie est retardé par la situation géopolitique qui prévaut alors dans la région.

### *Développement latent et explosion*

Le tumulte géopolitique des années qui ont suivi l'indépendance de 1981, au cours desquelles le Guatemala poursuit sa rhétorique de revendications territoriales en menaçant d'envahir le Belize – rendant nécessaire la présence de troupes armées britanniques pour assurer l'intégrité territoriale de l'ancienne colonie – contribue à alimenter un sentiment d'insécurité. Cette situation trouve écho au-delà de la presse locale, pour être relayée à l'extérieur des frontières du pays : les autorités béliziennes sont alors dans l'impossibilité de contrôler la diffusion de cette image négative (contrairement à la situation actuelle en lien aux violences découlant des groupes criminalisés de Belize City<sup>26</sup>). Évidemment, lorsque le degré de sécurité qui émane d'une destination est faible, peu importe que le phénomène soit réel ou seulement perçu, cela affecte nécessairement l'industrie touristique ; celle-ci reste extrêmement sensible et fragile à tout risque pour la sécurité (Mansfeld et Pizam, 2006). Ainsi, le climat politique instable qui règne au Belize dans les années 80 a des conséquences sur l'arrivée de touristes dans la région en raison des velléités du Guatemala sur le territoire

---

<sup>26</sup> Un des défis actuels du tourisme bélizien, lequel cause des maux de tête aux autorités, est le degré de sécurité apparent qui doit être démontré pour rassurer les touristes dans le contexte d'une couverture médiatique souvent négative. Pour se faire, les autorités font pression sur les médias nationaux afin qu'ils tempèrent leur couverture de crimes violents, et que soit véhiculée une image plus positive de la sécurité prévalant dans le pays (Duffy, 2002).

bélizien qui sont rapportées dans la presse américaine (Shoman 2011). Finalement, ce n'est que vers la fin de la décennie que l'industrie touristique prend l'essor qui le caractérise toujours aujourd'hui.

La situation géopolitique qui prévaut dans le pays durant les années 80 n'empêche pas pour autant d'importants investissements de la part de la Banque mondiale et du FMI. Ces interventions financières ont simultanément lieu dans plusieurs pays de l'Amérique latine et de la Caraïbe, et s'inscrivent dans une mouvance de néolibéralisation de l'économie avec l'objectif de diversifier les économies régionales en réponse à la crise de la dette en encourageant des secteurs d'exportation non conventionnels, notamment, celui du tourisme<sup>27</sup> (Harrison, 2014). Favorisée par l'élection de l'*United Democratic Party* (UDP) en 1984 – une formation politique créée à partir du NIP en 1973 et nettement plus en faveur du tourisme que le PUP – l'idée consiste à privilégier un développement des infrastructures, non pas pour développer le tourisme balnéaire, mais plutôt pour faciliter l'accès à l'arrière-pays par l'entremise du développement de l'écotourisme (Duffy, 2002).

Dans cette perspective, on constate, dès le au tournant des années 90, que 12,7% du territoire national bélizien est protégé selon les critères de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN), incluant tout autant des territoires terrestres que marins (Lindberg et al., 1996). Bien que le développement de la filière de l'écotourisme représente certains bénéfices pour le pays, qui se manifestent par exemple à travers une augmentation notable des visiteurs, ce type de tourisme génère tout de même certains problèmes. Ceux-ci sont principalement liés au fait que l'écotourisme bélizien est intégré à différents réseaux licites ou illicites transnationaux de préservation de l'environnement qui agissent comme des leviers décisionnels et court-circuitent de ce fait les mécanismes locaux de décisions formelles, et ce, au détriment des intérêts nationaux du Belize. Dit autrement, en raison de la corruption des gouvernements et des ONG étrangères, en raison aussi du manque de transparence politique, des impunités environnementales pour les investisseurs étrangers et les élites locales, le constat s'avère qu'au final, le pouvoir lié à la capacité de préservation de l'écotourisme échappe aux acteurs locaux (Duffy, 2000). Évidemment, cette réalité

---

<sup>27</sup> Ce contexte sera abordé plus longuement au chapitre suivant, dans la section portant sur la question du développement.

n'incombe pas seulement au secteur touristique : pratiquement tous les pans de l'économie bélizienne sont également touchés (Vernon, 2013).

L'écotourisme, défini comme un ensemble des activités touristiques pratiquées en milieu naturel dans le respect de l'environnement, et contribuant au développement de l'économie locale (Larousse, 2018), a longuement caractérisé l'offre touristique du pays. Dès le premier véritable plan de développement touristique mis en place en 1998 – communément appelé le « *Blackstone Report* » du nom de la boîte de consultant qui l'a produit – jusqu'aux orientations actuelles pour 2030, le pays continue de véhiculer une vision touristique, du moins sur papier, qui privilégie les préceptes d'un développement durable (Duffy, 2002 ; Berendse et Roessingh, 2007 ; Belize Government, 2010, 2011). En somme, les ressources naturelles sont encore au centre de l'offre touristique, et leur préservation est considérée comme stratégique pour soutenir ce secteur vital de l'économie.

Cependant, ces orientations n'empêchent pas le développement en parallèle d'une industrie du tourisme de croisière, dans une coexistence qui devient rapidement problématique et contradictoire à l'égard des recommandations du « *Blackstone report* » (Launchpad Consulting, 2005). En effet, ce document soutient que le Belize devrait privilégier un tourisme responsable, promouvoir le pays comme une destination d'écotourisme (Diedrich, 2006) et, surtout, éviter de succomber à l'attrait du tourisme de masse afin de ne pas affecter l'authenticité et la pérennité de la destination (Berendse et Roessingh, 2007). À la défense des autorités béliziennes, le « *Blackstone report* » ne s'attarde nullement au tourisme de croisière, effleurant à peine le sujet de cette industrie qui demeure à l'époque fort marginale.

Lorsqu'une nouvelle politique touristique est lancée en 2005, le développement de l'industrie touristique échappe alors clairement à l'esprit du rapport « *Blackstone* » et, de surcroît, il dépasse déjà les limites proposées dans la nouvelle politique. En effet, cette politique évoque tout juste l'idée d'autoriser le développement d'un tourisme de croisière de niche impliquant quelques milliers de croisiéristes annuellement et, surtout, elle suggère d'éviter le dépassement des 140 000 visiteurs de séjours au risque de mettre en péril la destination (BTB, 2005). Cependant, au lancement de la Politique, le pays accueille d'ores et déjà 237 000 touristes de séjours annuellement, comparativement à 133 000 en 1995. En ce qui concerne

le tourisme de croisière, l'explosion est encore plus spectaculaire : des quelque 14 000 croisiéristes estimés au début des années 90 par Ramsey et Everitt (2008), on en compte 851 000 en 2004. Devant ces constats, il est autorisé de douter de la véritable motivation sous-jacente aux rapports, compte tenu du fait que les chiffres qui y sont mentionnés sont largement dépassés dès le moment de leur publication.

La période de 2002-2003 marque un véritable changement de paradigme dans la destinée touristique du Belize avec l'ouverture du port d'escale de Belize City. Même si le tourisme de séjour poursuit une progression régulière pour dépasser les 400 000 arrivées de séjour en 2017, l'ouverture de ce port d'escale implique, elle, l'arrivée massive de croisiéristes qui transforme durablement les dynamiques territoriales. Alors que les relations traditionnellement établies entre les touristes et la population locale se développent sur une base intime et relativement authentique, le « bout du monde » devient plus que jamais accessible à la masse via les croisières. En somme, l'esprit d'aventure et de découverte qui caractérisait un voyage au Belize se transforme en une nouvelle expérience que l'on pourrait qualifier de « McDonalisée », pour reprendre le néologisme de Ritzer (1983), évoquant en cela l'esprit de la production à la chaîne standardisée. Pensons par exemple aux visites organisées par l'ITC dans l'arrière-pays, dont l'expérience est prévisible, efficace et hautement contrôlée. Bien sûr, comme nous le verrons plus loin dans l'analyse de notre étude de cas, l'accessibilité à l'ensemble du territoire bélizien par les croisiéristes reste limitée par divers facteurs et, de ce fait, le phénomène de « McDonaliation » demeure lui aussi restreint au nord du pays. De son côté, le « Deep South » bélizien est encore trop éloigné pour être accessible aux croisiéristes et il demeure à l'abri de toute transformation. Ce, du moins, jusqu'à un certain mois de novembre 2016.

## **Tourisme de croisière au Belize**

L'ampleur du développement du tourisme de croisière, tel qu'on l'observe depuis une quinzaine d'années au Belize – et peu importe ce que tente d'entretenir à ce sujet le discours de l'industrie du tourisme de croisière – s'inscrit en décalage important avec les fondements du tourisme durable à la base de l'image touristique du Belize et promu par l'industrie de l'écotourisme (Duffy, 2002). L'objectif de cette mise en contexte est de mettre en lumière la

trajectoire massive et la croissance rapide prises par le tourisme de croisière, au point de représenter en 2017 70% des touristes dans le pays, tous types confondus.

De fait, même si le tourisme de séjour est un secteur relativement important du tourisme national, il n'en demeure pas moins qu'en chiffre absolu, comme nous l'avons vu plus haut, le Belize se classe loin derrière les principales destinations de la Caraïbe dans cette catégorie (tableau II). La situation est évidemment différente lorsqu'on s'intéresse spécifiquement à l'industrie des croisières : le Belize se classe alors au 7<sup>e</sup> rang des destinations caribéennes en termes d'arrivées de touristes, dernière les deux géants que sont les Bahamas et l'île de Cozumel (tableau V). Ici, le Belize fait bonne figure parmi les plus importantes destinations de la région.

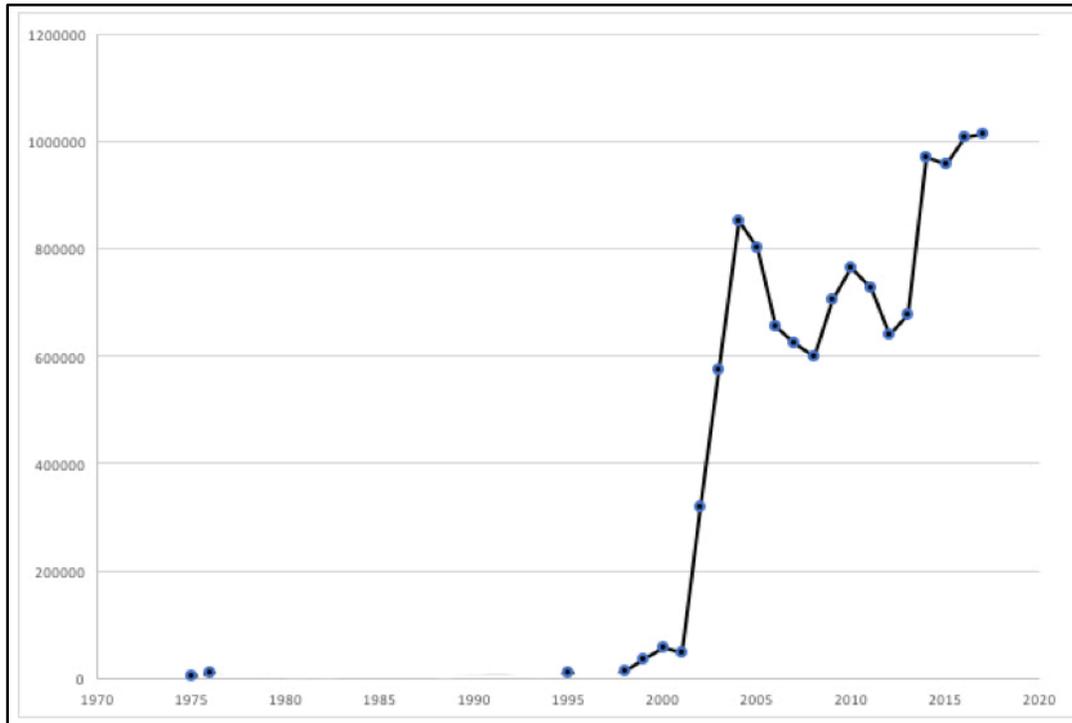
**Tableau V.** Arrivé de croisiéristes des sept plus importantes destinations dans la Caraïbe en 2016

Pays/Territoires	N. d'arrivées croisiéristes en 2016
Bahamas	4 690 000
Cozumel	3 637 000
Saint-Martin	1 777 000
Îles Caïmans	1 711 000
Jamaïque	1 656 000
Puerto Rico	1 402 000
Belize	1 005 000

(Source : CTO, 2018)

Mais avant d'aller plus loin, il convient de porter un regard chronologique sur le développement spécifique de l'ITC au Belize (figure 5). Ainsi, la plupart des croisiéristes qui ont visité la région avant les années 2000 sont des passagers à bord de petites embarcations, attirés par des activités liées à la pêche et à la plongée. À cette époque, celles et ceux qui souhaitent se rendre dans l'arrière-pays se heurtent inévitablement au manque d'infrastructures. Mais au-delà des contraintes que cette problématique impose aux touristes, celles-ci constituent surtout le facteur déterminant pour que les compagnies de croisière possédant de larges navires ne considèrent pas le pays comme une escale possible.

**Figure 5.** Arrivées des croisiéristes au Belize 1975-2017



Sources: (Ramsey et Everitt, 2008, BTB, 2017)

En effet, le modèle d'affaire de l'industrie du tourisme de croisière table autant sur les revenus générés à bord du navire que sur ceux engrangés lors des excursions de leurs passagers sur la terre ferme (Wood, 2000 ; Macpherson, 2008 ; Klein, 2012), sans oublier que ces excursions constituent également un élément de séduction dans l'offre touristique de l'ITC. C'est dire que s'il n'y a pas d'excursions possibles à l'intérieur des terres pour les passagers, il n'est simplement pas dans l'intérêt d'une compagnie de faire escale dans un port donné. Qui plus est, une fois que sont mises en place les infrastructures nécessaires aux excursions, les compagnies de croisières exigent aussi divers engagements de la part des autorités locales afin d'entériner des politiques qui leur sont favorables pour faire escale. Ces engagements prennent généralement la forme d'incitatifs financiers et d'investissements locaux dans les infrastructures portuaires : deux formes d'incitatifs dans lesquelles s'est effectivement engagé le Belize, donnant le signal de départ à l'aventure des croisières (Ramsey et Everitt, 2008).

## CONCLUSION

Au regard de tous ces constats, la question qui se pose est la suivante : pourquoi le Belize a-t-il fait fi des différents rapports recommandant une relative modestie dans le développement de son secteur touristique ? Pour trouver une explication, il faut se tourner vers certains indicateurs économiques relatifs à ce secteur et prendre ainsi la mesure de son importance pour tenir à flot l'économie nationale. Un rapport de la Banque interaméricaine de développement portant sur la croissance économique au Belize (Dougal, 2015) apporte un éclairage intéressant. Durant la période allant de 1986 à 1993, la croissance du pays est soutenue principalement par le secteur de sucre et par l'industrie émergente du tourisme. À l'époque, rappelons-le, les investissements effectués ont permis d'équiper le Belize en infrastructures fonctionnelles, rendant possible l'essor de cette industrie.

Ainsi, en 1998, 25% des revenus de l'État proviennent du secteur touristique, représentant 17,5% du PIB ; cela concerne déjà un emploi sur quatre au pays. Puis, en 1999 se produit une chute des prix du sucre<sup>28</sup>, un secteur important de l'économie bélizienne. Cet événement survient quelques années avant que le tourisme de croisière ne prenne réellement son essor, mais dans un contexte où l'industrie touristique compte tout de même pour plus de 50% dans la croissance des exportations du pays. À ce moment, la dette nationale est élevée : le tourisme se révèle comme un secteur fortement stratégique pour améliorer les finances nationales. Partant de ces données économiques, il est facile de comprendre que le consensus idéologique favorisant un tourisme durable de basse intensité est fortement fragilisé, du moins en ce qui concerne la vision d'un développement durable tel que souhaitée par les gouvernements.

En somme, l'importance économique du tourisme a raison des divergences idéologiques des partis PUP / UDP concernant ce secteur. C'est donc sous le règne du PUP, pourtant historiquement frileux à l'égard du tourisme, que le Belize se lance dans le segment croisière.

---

<sup>28</sup> Les principales causes de la chute du prix du sucre sont liées à une forte augmentation des exportations du Brésil, de l'Australie, de Cuba et de la Thaïlande qui s'est additionnée à la baisse des importations de la Russie et des pays asiatiques en raison de la crise économique de 1998 (van der Linde et al., 2000).

Ainsi, au cours de la période 1998-2004, ayant constaté que le principal avantage comparatif du pays est son industrie touristique, le PUP pratique une politique d'allègements fiscaux qui favorise les investissements privés. Par exemple, le promoteur privé qui a développé le *Fort George Tourist Village*, c'est-à-dire l'enclave portuaire de Belize City qui accueille les croisiéristes, bénéficie directement de cette mesure<sup>29</sup>.

Enfin, il y a lieu de soulever ici un paradoxe important dans la stratégie commerciale du gouvernement bélizien : ce dernier continue de s'inscrire en faux avec les recommandations du rapport de la Banque interaméricaine de développement, lequel soutient plutôt l'imposition d'un frein aux incitatifs financiers pour le secteur privé, et ce, spécialement dans les domaines où l'avantage comparatif du Belize est important (Umaña, 2013), ce qui est le cas du tourisme. Ainsi, l'actuel projet de Harvest Caye bénéficie d'une exemption de taxes et d'impôts pour les 25 prochaines années suivant une entente prise entre le gouvernement et la *Norwegian Cruise Line*. Malgré les recommandations inverses émanant du rapport de la Banque interaméricaine, il demeure que le choix de cette orientation stratégique n'est pas surprenant dans un contexte néolibéral : le tourisme constitue le principal contributeur à la croissance du PIB du Belize. En effet, il est estimé qu'en 2017 la contribution totale du tourisme au PIB du Belize était de 47,8% (WTTC, 2017).

Aujourd'hui, le Belize est devenu une destination « bipolaire » où se côtoient un tourisme de séjour de niche luxueux et un tourisme de masse de plus en plus tentaculaire, avec, en toile de fond, des milieux naturels protégés et des communautés déstabilisées. Globalement, la relation que le pays entretient avec le tourisme, à l'instar de plusieurs autres pays de la région (Caraïbe et Amérique centrale), ne semble pas particulièrement positive. Force est de constater que, malgré les valeurs nationales, le mantra néolibéral des politiques économiques qui met l'accent sur la croissance du PIB a conduit le pays sur une voie qui promeut les investissements privés dans le domaine des services, spécialement dans le domaine du tourisme.

---

<sup>29</sup> Il est à noter qu'il n'y a pas eu de construction d'infrastructures au port de Belize City pour accueillir les navires de croisières. Situé en eau peu profonde, ce port a simplement été aménagé en village touristique pour accueillir de plus petits bateaux qui transfèrent les touristes depuis les grands navires qui, eux, demeurent en rade au large.

Cependant, cette stratégie n'a pas donné lieu aux bénéfices attendus. En effet, depuis 2002, les performances économiques du pays demeurent relativement modestes et le poids de la dette nationale (ratio dette-PIB) est resté sensiblement la même, variant autour de 75% (Dougal, 2015 ; World Bank, 2017). Mais surtout, la pauvreté générale et la pauvreté extrême ont connu, elles, des hausses significatives entre 2002 et 2009, donc au cours des années qui suivent l'explosion du tourisme de masse au Belize, passant de 33,5% à 41,3% (HGL, 2010). L'objectif de réduire la pauvreté à 16,8% pour 2015 (PNUD, 2010) n'a visiblement pas été atteint car elle s'établissait toujours à 41% en 2013 selon des dernières données disponibles (United Nations, 2016)

Le legs colonial qui incombe à la région est le fruit d'un parcours historique teinté d'inégalités et de dépossessions. La construction progressive de l'histoire néocoloniale semble se poursuivre avec l'implication étroite de l'industrie touristique, handicapant la région comme une entrave à sa capacité réelle de développement. Ce constat nous ramène au questionnement évoqué en introduction, à savoir si le tourisme constitue un réel tremplin pour la croissance économique. Les propos qui suivent s'attardent à cette question. Ils permettront de mieux saisir les contextes socio-économiques et historiques dans lesquels s'inscrit le tourisme au Belize. Nous verrons que cette question est fortement liée au paradigme de développement néolibéral, que nous analyserons sous l'angle de la géographie critique et des notions de production de l'espace.

## CHAPITRE 2

Au chapitre précédent, nous avons dressé un portrait général de la nation bélizienne, exercice qui nous a permis de mieux contextualiser le déploiement de l'industrie touristique dans ce pays, de même que dans l'ensemble de l'espace caribéen. Le constat établi en conclusion met en lumière les difficultés économiques que le Belize connaît malgré l'essor de son industrie touristique depuis le début des années 2000. Il révèle une situation non seulement présente dans ce pays, mais aussi dans une multitude d'autres espaces régionaux caribéens, c'est-à-dire que le tourisme ne constitue pas le levier de développement durable pour les pays en voie de développement.

Les particularités liées au tourisme de croisière que nous avons évoquées en introduction de la thèse, ainsi que les questions qu'il soulève et dont découle notre problématique de recherche, ne sont pas étrangères au fait que l'économie bélizienne ait été incapable de s'appuyer sur cette industrie pour soutenir son économie au cours des années 2000.

Pourtant, malgré ces résultats mitigés en matière de développement socio-économique, le gouvernement bélizien prend tout de même le parti de poursuivre le développement de son industrie touristique des croisières à travers la mise en place du projet de Harvest Caye. Dans le contexte actuel, il y a lieu de s'interroger quant à la poursuite de cette stratégie, question qui se situe au centre de notre projet de recherche.

Afin de répondre à notre problématique, le présent chapitre propose un cadre conceptuel structuré en trois principaux groupes de concepts : les notions de production de l'espace, de pouvoir et de territorialités. Mais avant de nous pencher directement sur ce cadre conceptuel, nous aborderons en amont la question du tourisme en tant qu'outil de développement. Dans un contexte où la mise en place du tourisme de croisière est amenée comme un élément de développement de la société bélizienne, principalement de la croissance économique, l'idée est d'effectuer un survol des différents paradigmes développementalistes afin de mieux cerner dans lequel d'entre eux s'insère le tourisme caribéen, particulièrement le segment du tourisme de croisière, et ainsi aider à éclaircir les difficultés, les contraintes et les défis que pose cette industrie en termes de développement. Nous verrons que les approches économiques néolibérales sont centrales dans le déploiement du tourisme dans la Caraïbe et

que différents mécanismes qui sous-tendent ce paradigme développementaliste servent d'appui à l'industrie du tourisme de croisière.

Concernant maintenant notre cadre conceptuel, nous traiterons d'abord de la notion de production de l'espace. Cette discussion vise à enrichir notre réflexion sur l'analyse des dynamiques socio-territoriales, lesquelles prennent entre autres la forme de relations de pouvoir inégales lors du déploiement du tourisme de croisière. Nous serons alors en mesure de comprendre globalement l'idéologie économique dans laquelle le tourisme de croisière s'insère, à savoir le néolibéralisme, afin d'en cerner et d'en maîtriser davantage les rouages internes qui produisent les espaces touristiques caribéens et plus spécifiquement les espaces de tourisme de croisière dans le cas du Belize. Cela permettra de définir les contextes opportuns pour le débarquement de l'industrie du tourisme de croisière (ITC) sur un territoire donné et saisir comment l'amalgame de mécanismes économiques, politiques et culturels jumelé à une dynamique de relations de pouvoir inégale s'avère apte à consolider et favoriser le déploiement des assises territoriales de l'industrie.

Les réflexions qui seront posées sur la production de l'espace, lesquelles donneront aussi l'occasion d'approfondir les dynamiques spatiales, s'appuient sur la notion de pouvoir. Étant donné notre question de recherche, cette notion s'avère centrale – et c'est la raison pour laquelle nous l'aborderons ici. En effet, la notion de pouvoir s'inscrit au cœur de la problématique générale qui détermine des rapports de force en faveur de l'ITC dans les processus inégalitaires d'appropriation de l'espace de vie des communautés. Plus précisément, la notion de pouvoir se décline en termes de relations entre les groupes d'acteurs présents sur le territoire, pour qui les mécanismes relationnels de l'exercice du pouvoir sont tributaires de l'ensemble des dynamiques socio-territoriales induites par le déploiement du tourisme de croisière.

Enfin, la dernière partie de ce chapitre concernera spécifiquement les notions de territoire et de territorialisation, lesquelles seront abordées dans une approche spatiotemporelle. Celles-ci viendront appuyer les concepts spatiaux de la géographie sociale liés au processus de déploiement et de restructuration territoriale de l'espace concerné par la mise en place du tourisme de croisière. Nous identifierons quel est le cadre de la géographie sociale qui

participe à définir comment pouvoir et espace dialoguent dans le contexte des processus de territorialisation. Pour ce faire, nous porterons une attention particulière à la notion spécifique de territorialité et à la façon dont elle s'insère dans la question des dynamiques spatio-temporelles qui définissent comment le territoire se (re)structure dans un contexte d'imposition de nouveaux paradigmes socio-territoriaux.

## **DÉVELOPPEMENT ET TOURISME**

Les iniquités relatives aux bénéfices tirés du tourisme sont révélatrices des inégalités entre les différentes économies à l'échelle de la planète. Cette conjoncture soulève directement la question générale du rapport entre le tourisme et le développement, laquelle enchâsse plusieurs importantes sous-questions qu'il importe de soulever dès lors qu'un pays souhaite s'engager dans l'activité du tourisme de croisière. Par exemple, dans quelle mesure le tourisme est-il susceptible de réduire les inégalités? Ou encore, les modalités de déploiement du tourisme sont-elles un facteur de production des inégalités? Devant l'ampleur du phénomène touristique, et en raison des sommes d'argent en jeu, y a-t-il lieu de contester ou de critiquer l'objet « tourisme » considéré à tort ou à raison comme un vecteur de croissance économique et d'émancipation pour les sociétés? En résumé, pouvons-nous affirmer que cette industrie, laquelle s'insère dans les processus capitalistes, est effectivement le levier de développement qu'elle affirme être pour les pays sous-développés, aussi dits exploités<sup>30</sup>? L'importance économique du tourisme pour le Belize vaut donc qu'on s'interroge sur la capacité de cette industrie à participer à son développement, d'autant plus que le pays tend à s'appuyer sur le segment précis du tourisme de croisière dont les failles se font, pourtant, de plus en plus évidentes.

Nous l'avons évoqué au tout début de l'introduction, le lien entre tourisme et développement s'insère dans une réflexion critique qui se développe depuis plusieurs décennies. Sur ce sujet, l'ouvrage de De Kadt (1979) en assoit les bases critiques. Publié à la suite d'une série de rencontres effectuées en décembre 1976, à l'initiative de la Banque Mondiale et de l'UNESCO, cet ouvrage interroge précisément l'interconnexion des

---

<sup>30</sup> Selon les termes de l'économiste Alfred Sauvy (1952).

phénomènes du tourisme et du développement. En prémisses à sa réflexion, De Kadt dénonce les inégalités imputables à la croissance économique et à la redistribution non équitable des bénéfices matériels du tourisme. Le postulat sur lequel repose l'ouvrage peut se résumer ainsi : les changements sociaux induits par la croissance du tourisme – incluant ici les différentes classes sociales et les conséquences de l'implication, à l'échelle locale, de groupes économiquement et politiquement puissants à l'échelle nationale ou internationale – n'ont pas fait l'objet d'analyses préalables. Ces changements sociaux et les impacts qu'ils engendrent constituent des variantes clés pour déterminer si le développement du tourisme s'avère bénéfique ou non. De Kadt est donc un des premiers à poser, pour le tourisme, deux questions cruciales, à savoir : « Qui perd ? Qui gagne ? »

## **Autodétermination dans le développement**

Ces questions sont au centre de la problématique plus large du développement dans lequel le tourisme s'insère. Le développement est défini comme « *a movement upward of an entire social system* » (Myrdal, 1974 ; 729), qui vise, selon des critères établis par les pays dits développés, à

« *...improving the life conditions that are faced by the global majority, and specifically this means reducing existing levels of poverty and inequality at the world scale* » (Potter, 2012 : 3).

Dit autrement, la réelle nature du développement est de faire progresser les indicateurs économiques et sociaux au bénéfice de toutes les parties. Or, prise dans une approche purement économique, elle ne tient pas compte des contextes précis de valeurs faisant en sorte que chaque société n'aspire pas aux mêmes finalités de développement. Ici, nous adhérons à Sen (2000) et nous appuyons l'idée que le développement, dès qu'il est envisagé avec une perspective de justice, doit aussi prendre en compte les aspects non économiques touchant aux aspirations sociales, politiques et culturelles des peuples concernés en leur offrant la liberté de choisir à la fois leur modalité d'organisation économique et la finalité recherchée. L'auteur fait référence à la notion de liberté par le développement, où seule la richesse économique n'est pas en mesure de répondre aux aspirations des individus et des collectivités. Par exemple, une personne économiquement riche qui se voit restreinte dans sa liberté d'expression est privée d'un élément important qui

participe à la notion de développement ; cela doit être considéré dans l'appréciation liée à l'atteinte de ses aspirations non économique. Dans cette perspective, c'est la liberté, prise dans son sens large, qui se situe au centre de la notion de développement.

*« The relevance of the deprivation of basic political freedoms or civil rights, for an adequate understanding of development, does not have to be established through their indirect contribution to other features of development (such as the growth of GNP or the promotion of industrialization). These freedoms are part and parcel of enriching the process of development » (Sen, 2000 : 37) .*

Ceci fait écho à la « finalité » du progrès de Comeliau (2009), où l'humain et la société intègrent tout autant, et de façon indissociable, les dimensions matérielles et spirituelles de l'individu. Plus important encore, Comeliau considère comme essentiel de défendre une pluralité dans la conception des finalités en évitant d'imposer une règle unique du développement à l'ensemble de l'humanité. En effet, longtemps, les pratiques institutionnelles internationales ont cherché à homogénéiser les besoins humains ; prenons pour exemple le très connu *Indice de développement humain* (IDH) promu par le *Programme des Nations Unies pour le développement* (PNUD). Afin d'atteindre l'objectif visant une pluralité de finalités dans les différents contextes de développement, il s'agit d'esquiver la tentation d'un développement technocratique et idéologique « par le haut », ou « *top down* », principalement basé sur les avancées économiques promues par les pays dits développés. À l'opposé, nous favorisons plutôt une approche humaniste dite « par le bas », ou « *bottom up* », plus apte à répondre aux aspirations des peuples concernés par l'amélioration de leurs conditions d'existences (Pieterse, 2009 ; Bianchi, 2011).

Depuis la fin des années 40, la question du développement s'est appuyée presque exclusivement sur des indicateurs économiques ; de ce fait, l'aide aux pays marginalisés a pris la forme d'interventions fiscales ou technologiques proposées par les pays plus riches, dits développés. Ces interventions se sont inscrites à travers une série de paradigmes développementalistes (modernisme, dépendantisme, néolibéralisme, etc.) qui ont comme caractéristique commune d'être impulsés par un schéma de valeurs distinct de celui des sociétés réceptrices (Sen, 2000). Néanmoins, en raison des résultats peu concluants concernant la diminution de la précarité économique des pays concernés, de nouvelles

approches alternatives de développement dites durables sont apparues au tournant des années 80, lesquelles mettent l'accent à la fois sur des indicateurs économiques et non économiques.

## **Du modernisme au néolibéralisme et la réponse alternative**

Ce sont principalement les approches développementalistes dites « par le haut », d'abord modernistes et plus tard néolibérales, qui ont caractérisé l'après-guerre. En apparence divergente, la première approche (moderniste) est principalement basée sur un dirigisme étatique, contrairement à la seconde (néolibéraliste), qui se définit plutôt par un encadrement législatif de l'État favorisant la croissance de échanges commerciaux accentuant un environnement de libre marché (Amable, 2017). Elles n'en sont pas moins toutes deux structurantes dans le maintien du rapport de dépendance Nord-Sud.

Guidé par des intellectuels et des scientifiques « éclairés » (Parsons, 1951 ; Hirschman, 1958 ; Hoselitz, 1960 ; Rostow, 1960 ; Lewis, 1966), le modernisme est un courant développementaliste qui s'est répandu à partir des années 40 et qui revendique l'application d'une approche du progrès à l'image de celle privilégiée dans les pays développés, et ce, à l'ensemble des nations. Cette thèse s'inscrit en rupture avec le traditionalisme, lequel suggère plutôt l'existence immuable de pays sous-développés, autrefois carrément, et péjorativement considérés « arriérés » en termes social, politique et économique (Power, 2014). À ce titre, le discours du président de la Banque Mondiale, James Wolfensohn, prononcé le 1<sup>er</sup> octobre 1996 à Washington DC résume bien cette perspective longtemps présente dans la philosophie des institutions vouées au développement des pays du sud :

*« Knowledge is like light. Weightless and intangible, it can easily travel the world, enlightening the lives of people everywhere. Yet billions of people still live in the darkness of poverty – unnecessarily »* cité par Power (2014 :158)

Ainsi, l'approche moderniste est basée sur la présupposition qu'en favorisant la création de conditions économiques, politiques et technologiques favorables, les pays « pauvres » sont en mesure d'atteindre ultimement un niveau de développement équivalent à celui des pays

occidentaux (Gwynne, 2009). Concrètement, il s'agit ici de références à la mise en place de processus économique d'industrialisation, à l'instauration de politiques de bonne gouvernance ou encore au transfert de connaissances technologiques. Misant par exemple sur une réforme de l'agriculture, ou encore sur des projets d'infrastructures et sur des développements industriels, il s'agit de moderniser les États « en retard » afin qu'ils s'incorporent et contribuent de ce fait à l'économie mondiale. Le problème réside dans le fait que pour certaines raisons, entre autres que la modernisation a fait face à une forte résistance des populations réceptrices parce qu'elle conduit à une élimination des traditions et de l'héritage culturel (Marglin et Appfel-Marglin, 1990), les conditions favorables ne se sont pas concrétisées. De fait, le transfert réel des connaissances ne s'est pas produit, accentuant plutôt la situation de dépendance initiale dans laquelle les pays se trouvaient avant même d'avoir reçu ladite « lumière » (Sen, 2000).

Le modernisme, dans sa proposition théorique, suggère la création de pôles de croissance économique dont l'objectif est de diffuser la richesse des régions les plus riches, les centres, vers les régions les plus pauvres, les périphéries (Friedmann, 1963). Selon ce paradigme, une partie de la richesse accumulée des régions prospères devrait retourner vers les régions périphériques sous forme d'investissements pour leur développement économique par l'effet de ruissellement, le « *trickle down effect* » (Hirschman, 1958 ; Myrdal, 1974). Dit autrement, à l'échelle internationale, la proposition moderniste suggère que les pays développés sont plus aptes à valoriser les richesses des pays en voie de développement, et qu'une fois le processus de mise en valeur durablement établi, les surplus de richesse produits par les premiers devraient servir à financer le développement des seconds (Ehrhart, 2004 ; Peet et Hartwick, 2009). Dans le cas des pays en voie de développement, l'approche par ruissellement devrait aussi se faire par une mise en valeur de la part des régions centrales industrialisées des ressources naturelles détenues par les régions périphériques. En réalité, selon Hirschman (1958), le développement par ruissellement n'est pas effectif, car la diffusion de la richesse est inégale et celle-ci est plutôt accumulée dans les régions centrales. Lorsqu'une partie du capital accumulé quitte vers les périphéries, il se concrétise plutôt sous la forme d'aides directes et indirectes afin de répondre aux urgences sans pour autant aider à développer de manière structurante leur économie.

Ce sont les tenants de la théorie de dépendance qui ont très tôt jeté la lumière sur l'inefficacité relative du processus de développement moderniste (Baran, 1957 ; Frank, 1966, Emmanuel, 1972 ; Amin, 1979). Ils mettent alors en évidence les mécanismes de relation de pouvoir inégal entre le centre et les périphéries, principalement entraînés par un déséquilibre des capacités financières et perpétuant le cycle de dépendance économique caractéristique des relations Nord/Sud. Cette perspective pose un regard critique sur la nature néocoloniale du développement (domination des états occidentaux et des multinationales étrangères). Elle démontre aussi des effets pervers de l'approche moderniste : les pays périphériques du sud se retrouvent empêtrés dans une précarité économique et doivent se résoudre à emprunter aux pays riches des sommes d'argent, pourtant issues de l'extraction de leurs propres richesses, afin de financer leur développement promis (Hartwick, 2009 ; Conway et Heynen, 2014).

De cause à effet, cette réponse économique précarise encore davantage ces pays d'ores et déjà endettés, les rendant vulnérables lors de périodes économiquement instables. C'est ce qui s'est passé dans les années 1970 alors que l'économie mondiale a été frappée de plein fouet par les différentes crises du pétrole qui ont provoqué une situation de stagflation – ralentissement économique couplé d'une forte hausse de l'inflation – résultant de la hausse des prix du pétrole et une baisse de l'activité de l'économie mondiale (Harvey, 2005 ; Steger et Roy, 2010). L'importante hausse des taux d'intérêt qui a suivi dans le but de contrôler l'inflation a donc placé les économies périphériques déjà endettées en situation de défaut de paiement, et celles-ci ont dû se résoudre à répondre aux conditions de remboursement imposées par les créanciers étrangers : la table était mise pour le déploiement de l'idéologie néolibérale.

*« I've always treated neoliberalism as a political project carried out by the corporate capitalist class (Harvey, 2016) »*

Avec la mise en place du néolibéralisme, un nouveau modèle de développement s'impose, contrôlé par une minorité d'États au sein desquelles des oligarchies financières ont été promues ; ces dernières arrivent à faire prévaloir leur vision d'un capitalisme dérégularisé (McKay, 1990 ; Peet et Hartwick, 2009). Étant simultanément un processus économique et un projet politique, le néolibéralisme s'impose comme paradigme de développement à travers la création d'un système omniprésent de pouvoir diffus, système déterminant dans la

fabrication du consentement (Harvey, 2010), un mécanisme néolibéral de production de l'espace qui sera analysé au cours de cette thèse. En effet, ce système de pouvoir s'appuie sur la notion de persuasion (Dowding, 2006) en cherchant à manipuler directement les subjectivités, ce qui confère une certaine hégémonie au néolibéralisme (Peck et Tickell, 2002).

La notion de processus, au sens de « néolibéralisation » (la forme active de la théorie du néolibéralisme), est importante à saisir afin d'apprécier la capacité de persistance du néolibéralisme. Par exemple, malgré l'ampleur des discours anti-néolibéraux, malgré la crise économique de 2008, ou encore des mouvements tels *Occupy* en 2011, Springer (2016) note que le néolibéralisme réussit néanmoins à se garder à flot et à se moquer des différentes voix qui annoncent sa défaite (Fletcher, 2011, Harvey, 2014). Ceci est possible parce que, comme processus, il arrive à s'émanciper partiellement de sa base théorique pour s'adapter de façon opportuniste aux conditions évolutives, dans le cas qui nous intéresse, de l'économie capitaliste. En d'autres mots, le néolibéralisme a souvent fait la preuve de sa capacité d'adaptation, et donc de sa pérennité, à l'égard des modulations des contextes dans lesquels il s'inscrit.

Ce modèle persistant poursuit le même rapport de dépendance centre/périphérie que celui induit par le modernisme et se situe à mille lieues du Nouvel Ordre Économique Mondial, notion que l'on peut sommairement décrire comme une série de revendications commerciales et financières lancée par une coalition de pays en voie de développement au début des années 70 (Dumas, 1976 ; Clerc, 1997) dans la foulée de la crise économique de cette époque. Il s'agissait du droit d'accéder aux nouvelles technologies sans devoir payer les droits de brevet, de pouvoir exporter à des tarifs douaniers préférentiels, de mettre en place des mécanismes de stabilisation des cours des matières premières, et enfin, d'assurer à ces pays l'accès à des prêts à long terme à faible taux d'intérêt. (Clerc, 1997 : 203).

Aujourd'hui, sous l'égide du paradigme néolibéral, les mécanismes qui régissent les rapports inégalitaires Nord/Sud ont bien été mis en évidence (Larrain, 1989 ; Hartwick, 2009 ; Pieterse, 2009, Bianchi, 2011). Les conditions de remboursement imposées par les bailleurs de fonds occidentaux ont pris la forme de programmes d'ajustements structurels (PAS), aussi

connus sous le nom de Consensus de Washington (Harvey, 2005 ; Conway, 2014). Ces programmes, institués sous l'égide du Fonds Monétaire international (FMI) et de la Banque Mondiale (BM), consistent en une série de mesures visant à « redresser » les économies en difficulté : discipline fiscale, incitatifs fiscaux pour les investisseurs, réorientation des dépenses publiques (santé, éducation environnement, etc.), accroissement de la mobilité du capital, privatisation des entreprises d'État et dérèglementations du secteur privé (Peet et Hartwick, 2009).

Avant de s'intéresser aux alternatives, il faut souligner le fait que les processus à la source des rapports inégaux liés au néolibéralisme ne s'opèrent pas qu'à l'échelle des nations. Ceux-ci se reproduisent également à l'échelle des rapports sociaux et deviennent importants dans la détermination de certains types de rapports de domination entre individus différenciés. La compréhension de ces échelles dans l'implantation de rapports inégalitaires est centrale lorsque vient le temps de saisir les mécanismes de relations de pouvoir entre des groupes d'acteurs. Par exemple, à travers le néolibéralisme, il s'opère à l'échelle des individus une forme de colonisation de la sphère privée dont, comme le soulignent Lapointe et Bélanger (2019), découle une réification des rapports sociaux. S'appuyant sur Brown (2015), ces auteurs affirment qu'apparaît, dans ce processus de colonisation, une aliénation : « (...) produite par l'intégration des codes disciplinaires du capital et du marché à l'intérieur même de l'individu et de son identité (Lapointe et Bélanger, 2019 : 5 ». Cette codification induit une hiérarchisation des individus, laquelle facilite l'instauration des niveaux de différenciation sociale dans les rapports nord/sud, exacerbant, entre autres avec le cas du tourisme, des rapports de pouvoir entre les hôtes et les visiteurs (Scheyvens, 2007 ; Salazar, 2017). En assignant des positions et des identités aux individus, notamment liées aux classes sociales, à l'ethnie ou au genre qui sont médiatisés à travers le filtre de l'idéologie capitaliste, s'installe donc un rapport de domination qui reproduit les relations inégalitaires sur lequel le néolibéralisme s'appuie (Fraser et Jaeggi, 2018). Dit autrement, la réification des rapports sociaux dans le contexte du capitalisme soutient les processus de fabrication du consentement néolibéraux à différentes échelles, ceux-ci étant internalisés sur le plan individuel dans les actions concrètes de mise en relation.

Cela dit, par leur critique des inégalités centre/périphérique véhiculées par le modernisme et le néolibéralisme, les tenants des théories critiques du dépendantisme contribuent à inspirer des modèles de développements dits « alternatifs<sup>31</sup> ». Dans le contexte actuel, l'objectif de ces modèles est de répondre, ou du moins de faire obstacle aux idéologies économiques, sociales et environnementales qui résultent d'un modèle de développement promu par le modernisme et le néo-libéralisme. Basés davantage sur une relance de la croissance par le bas, dite « *bottom up* », les modèles alternatifs ont été inspirés par le rapport Brandt de 1980, celui de l'UNICEF de 1987<sup>32</sup> et par le rapport Brundtland de 1987.

Ces rapports appelaient à une réduction des disparités nord-sud en misant sur l'importance du développement humain – tant dans ses composantes physiques, mentales et sociales – incluant par exemple des valeurs liées au bien-être, plutôt qu'en privilégiant des mesures et des approches de nature strictement économique (Gasper, 2014). En plus de sa composante humaine, le développement alternatif porte logiquement une attention particulière à l'écologie et à la question de durabilité. Plus récemment, les approches alternatives se développent et sont promues à travers les grands principes des Objectifs du Millénaire pour le développement (OMD) des Nations-Unis, stipulant qu'en termes de développement durable, le développement économique doit notamment tenir compte des ressources régionales environnementales et socioculturelles, c'est-à-dire éviter de se cantonner aux seuls indicateurs traditionnels de croissance économique (Saarinen et Rogerson, 2013). Le dénominateur commun des OMD, de même que tout ce qui a trait aux approches alternatives, réside dans l'atteinte d'une réduction de la pauvreté par l'émancipation économique et sociale.

## **Et le tourisme ?**

Suivant la perspective du modernisme, le tourisme est envisagé comme un vecteur de croissance économique pouvant favoriser l'employabilité, la captation de capitaux étrangers

---

<sup>31</sup> L'usage de ce terme est critiquable dans la mesure où il ne s'agit pas nécessairement d'une alternative à la notion de croissance économique, mais plutôt d'une alternative à la façon dont la croissance s'effectue pour lutter contre la pauvreté, par exemple à travers la protection de l'environnement.

<sup>32</sup> L'Ajustement à visage humain : protéger les groupes vulnérables et favoriser la croissance (Cornia et al., 1987)

par des investissements en infrastructures ; qui plus est, il est considéré comme un moyen de valoriser l'humain moderne et de permettre, ce faisant, une transformation positive des sociétés rurales en les intégrant aux circuits économiques dominants (Britton, 1982 ; MacCannell, 1999 ; Sheller, 2004). Dans ce contexte, l'approche moderniste est principalement associée à la vision d'une expansion bénéfique du tourisme de masse dans (et pour) les pays en voie de développement, approche défendue par plusieurs auteurs (MacNaught, 1982 ; Sharpley, 2003 ; Aramberri, 2010). Certes, il est honnête de mentionner que le tourisme a produit des succès économiques ponctuels, par exemple au Vanuatu avec l'exploitation de la cérémonie *Ghol*<sup>33</sup> ou encore avec le développement du Mana Island Resort aux Îles Fidji (Aramberri, 2010). Succès mesurés par l'auteur dans la perspective de la prise en charge des projets par des acteurs locaux. Cependant, le développement touristique moderniste, par l'entremise du tourisme de masse, est basé sur une structure de type « *top-down* » souvent majoritairement contrôlé à partir de l'étranger et dont une grande partie des richesses générées est évacuée hors des destinations<sup>34</sup> (Britton, 1991 ; Grandoit, 2005 ; Dodman, 2009 ; Vainikka, 2013) notamment par des taux élevés de fuites de capitaux et par le rapatriement des profits (Sharpley et Telfer, 2014).

De son côté, l'approche néolibérale considère que le tourisme doit faire l'objet d'une croissance économique basée sur une dérégularisation et une libre circulation des capitaux, favorisant ainsi le maintien de la relation centre/périphérie. Une des portes d'entrée du néolibéralisme dans le tourisme est liée aux difficultés économiques de certaines destinations. Tel que mentionné précédemment, plusieurs pays dits sous-développés ont connu différentes crises financières à partir des années 70 et ont conséquemment été soumis à des PAS<sup>35</sup>, dont un des dispositifs opératoires consiste à libéraliser l'économie et à favoriser les investissements étrangers. Le Belize n'a d'ailleurs pas échappé à cette règle (Moberg, 1992) ; nous aborderons ce point plus en détail un peu plus loin.

---

<sup>33</sup> Il s'agit d'un rite de passage où les jeunes hommes se lancent du haut d'une plate-forme de 25 mètres attachés par les chevilles avec des lianes de manière à ce que leur chute soit brusquement arrêtée à quelques centimètres du sol.

<sup>34</sup> Selon la nature de la discussion, la destination peut prendre une des dimensions proposées par Kadri et al. (2011) soit celle de projet anthropologique, économique, d'aménagement ou de gestion urbaine. La dernière dimension ne s'applique pas nécessairement à la discussion sur le tourisme de croisière qui se trouve parfois loin des zones urbanisées ou occupées.

<sup>35</sup> Programme d'ajustement structurel.

Dans ce contexte, le rôle des États se transforme en cherchant à attirer davantage d'investisseurs afin de stimuler le développement du secteur privé. À cet égard, les outils et les stratégies privilégiés par les États prennent généralement la forme d'incitatifs divers. Le Belize, par exemple, a fait voter une loi exemptant la Norwegian Cruise Line de toute imposition fiscale pour les 25 premières années d'opérations de la nouvelle escale de Harvest Caye. Les gouvernements nationaux perdent donc une partie de leurs revenus et de leurs fonctions comme régulateur économique, laissant la place (et une marge de manœuvre économique enviable) aux entreprises étrangères, expertes dans le secteur du tourisme (Telfer, 2014). La Banque Mondiale (BM) n'est pas étrangère à ce glissement du contrôle des ressources. À titre d'exemple, malgré l'abolition d'une branche dédiée précisément au tourisme à la fin des années 70, la BM a financé le tourisme grâce à des prêts émanant de certaines de ses agences internes, offrant des programmes visant le développement des infrastructures de transport et pouvant être indirectement liés au tourisme (Hawkins et Mann, 2007). En somme, les pratiques néolibérales participent à consolider les inégalités centre/périphérie en permettant un contrôle accru des multinationales étrangères sur les industries touristiques nationales. On peut donc considérer que l'émergence du tourisme alternatif au tournant des années 80 intervient en parallèle à l'avènement de l'approche néolibérale : il s'agit là d'une réponse à la persistance des inégalités, laquelle est nourrie simultanément par les paradigmes dépendantistes et modernistes.

Cette persistance est particulièrement prégnante dans le contexte caribéen. Pour l'illustrer, le tourisme est souvent évoqué comme la nouvelle économie de plantation de la région (Weaver, 1988 ; Cruse, 2011), faisant ici référence à l'époque coloniale. La Caraïbe est une fois de plus cannibalisée, mais cette fois-ci par l'industrie touristique (Sheller, 2003 ; Cruse, 2014) et par l'entremise d'un modèle de développement touristique basé sur la domination de multinationales étrangères (Britton, 1982) qui accentue les disparités nord-sud (Britton, 1991 ; Hall 2007). Il est entendu que le tourisme caribéen s'inscrit dans un contexte d'appropriation territoriale qui s'appuie sur les principes d'accumulation du capital nécessaire à la vitalité même du capitalisme (Harvey, 2005).

Les processus qui sous-tendent la nature économique de tourisme caribéen produisent de ce fait des espaces de consommations qui restructurent les dynamiques économiques, mais

aussi les relations sociales, culturelles et ontologiques des hôtes, d'où la métaphore du cannibalisme. Cependant, différentes initiatives s'instaurent graduellement, visant à briser le lien de dépendance entretenu entre les pays développés et les destinations sous-développées de la Caraïbe. Par exemple, déjà, dans les années 70, des initiatives ont comme objectif de créer des entreprises domestiques en tourisme, mais cela, dans un contexte où la capacité financière et organisationnelle des destinations est limitée (à l'exception du Mexique) ; ici encore, le lien de dépendance envers les partenaires du Nord reste important. En effet, comme le souligne De Kadt (1979), à cette époque, les destinations concernées sont dans l'obligation d'emprunter afin de développer leur industrie touristique nationale. Et comme les bailleurs de fonds sont issus des pays développés, la conséquence est de maintenir le cercle vicieux de la dépendance pour ces États en voie de développement, tout particulièrement dans le contexte des crises économiques liées à la dette – tel qu'évoqué plus tôt. Mais dans les faits, peu importe la réussite, ou non, de ces initiatives, l'idée d'instaurer des approches alternatives pour briser le paradigme de la dépendance est lancée.

Le tourisme alternatif a comme objectif de développer une industrie en réponse aux besoins et aux attentes des communautés locales suivant une approche « *bottom-up* », c'est-à-dire suivant la mise en place d'initiatives locales, gérées par le pouvoir local. Ce type de tourisme englobe tout ce qui n'est pas tourisme de masse et fait clairement écho au concept de durabilité : *backpacking, green, slow, pro-poor, nature-based, eco*, etc. Il est basé sur trois principes : premièrement, limiter l'exploitation des ressources et protéger l'environnement local ; deuxièmement, s'assurer d'une pérennité des activités touristiques en respectant la capacité du milieu ; troisièmement, mettre l'emphase sur la communauté et soutenir la prise en charge de celle-ci en développant la force du capital social (Saarinen, 2006).

Le tourisme alternatif se présente donc comme une avenue intéressante pour plusieurs communautés. Cependant, il est nécessaire de comprendre que son développement ne peut pas intervenir comme un moyen de remplacer complètement le tourisme de masse (Aramberri, 2010). On retrouve dans cette dernière affirmation un des défis qui incombe aux initiatives de développement touristique alternatif, à savoir comment concilier la question du volume avec celle du développement économique durable. À ce sujet, il va sans dire que le tourisme alternatif et le tourisme de masse se développent dans des directions opposées. Le

tourisme de masse ne fait certainement pas la preuve de sa durabilité : il commande, pour des questions de rentabilité, des volumes considérables de touristes dont la seule présence représente en soi un défi colossal quant à la capacité de répondre aux trois principes du développement alternatif.

Inversement, le tourisme alternatif, lui, appelle à ne pas dépasser un seuil critique<sup>36</sup> d'activités touristiques qui mettrait en péril l'atteinte de ses propres principes de durabilité, ce qui, en même temps, vulnérabilise la rentabilité de ses opérations. Conséquemment, il est possible de s'interroger sur la capacité réelle de créer des conditions de croissance économique satisfaisantes pour l'ensemble des types de tourisms pratiqués. Qui plus est, question de compliquer davantage la situation, les effets induits par les différentes approches touristiques – tourisme alternatif/tourisme de masse – ne sont donc pas clairement et strictement conséquents de leurs objectifs premiers. D'une part, certaines activités touristiques visant les principes de durabilité rencontrent des défis et des difficultés du point de vue environnemental et social, car leur mise en place ouvre la porte à des situations d'accaparements territoriales (Duffy, 2002 ; Ojeda, 2012). D'autre part, certains développements de masse, eux, sont susceptibles de créer des impacts positifs pour les destinations hôtes. Cependant, cette démonstration reste à faire (Harrison, 2014) en raison du climat de suspicion entretenu par certains chercheurs ayant des approches critiques envers le tourisme de masse, et pouvant de ce fait se montrer idéologiquement imperméables à l'idée que ce type de tourisme puisse être porteur d'émancipation pour les populations hôtes (Aramberri, 2010).

## **Et le Belize ?**

Rappelons-nous qu'à la fin des années 70, à la veille de l'indépendance du Belize, le Premier ministre entretient de fortes réticences à l'égard du développement touristique conséquemment à ce qu'il observe dans les autres pays de la Caraïbe, allant même jusqu'à qualifier l'industrie de « whorish ». Pour lui, il est hors de question que le pays se prostitue pour des intérêts étrangers (Roessingh et al., 2005). Malgré tout, considérant que le Belize

---

<sup>36</sup> Ratio maximum de touristes / minimum d'impacts

subit les contrecoups de la crise économique au début des années 80, le Premier ministre se voit dans l'obligation d'obtempérer aux exigences du PAS, dont les fonds fournis par le FMI et la Banque Mondiale sont entre autres dédiés au tourisme afin de diversifier l'économie nationale jusqu'alors basée sur les exportations de matières premières (Berendse et Roessingh, 2007). Dans ce contexte, le pays tente donc de promouvoir un tourisme alternatif basé sur la richesse de son milieu naturel.

De façon générale, même si les approches alternatives favorisent l'atteinte d'objectifs de développement à l'avantage des économies périphériques et qu'elles font conséquemment l'objet d'un intérêt grandissant (Ateljevic et al., 2007 ; Telfer, 2014 ; Mowforth et Munt, 2016), nous ne croyons pas, à l'instar de Butler (1999) et de Aramberrí (2010), que ces formes de tourisme sont en mesure de remplacer radicalement le tourisme de masse. Il n'est pas dit ici que le tourisme alternatif n'a plus sa place au Belize, mais qu'il doit maintenant évoluer aux côtés du tourisme de masse : le développement lié au tourisme dans ce pays d'Amérique centrale s'effectue maintenant dans un contexte de cohabitation entre deux approches opposées. De plus, nous pouvons avancer que le tourisme de croisière tel qu'il se déploie au Belize (étant par définition et par application un tourisme de masse) s'appuie sur des approches de développement renforçant les liens de dépendance de la région caribéenne (périphérique) vis-à-vis les acteurs du centre.

Étant fortement modelée par les préceptes du néolibéralisme, qui plus est dans la conjoncture de globalisation actuelle, l'industrie du tourisme de croisière trouve en effet au Belize un terrain fertile pour son développement (Chin, 2008). Cela, d'autant plus que le pays évolue dans un contexte économique très fortement influencé par son principal partenaire commercial : les États-Unis, principal pourvoyeur du tourisme de croisière dans la région. C'est dans ce contexte que cette activité s'installe dans le pays à travers la production d'un espace de tourisme de croisière ; d'abord par la mise en place d'une île dédiée à l'accueil des navires de croisière, et ensuite par le déploiement des activités parallèles liées à l'exploitation de cette enclave portuaire. C'est à partir de cet espace que se déroulent les processus de territorialisation médiatisés par les relations de pouvoir entre les différents groupes qui concernent notre question de recherche.

Avant d'aborder de front ces processus spécifiques à notre étude de cas – ce que nous ferons dans les prochains chapitres – nous proposons d'établir au cours des prochaines sections la base des concepts sur lesquels reposeront nos analyses de relations socio-territoriales. Dans un premier temps, nous aborderons la notion de production de l'espace à travers une approche critique en géographie laquelle met en lumière les mécanismes économiques, politiques et culturels néolibéraux qui sous-tendent cette notion dans le contexte de notre sujet d'étude. Puis, les sections suivantes s'intéresseront respectivement aux notions de territorialisation sur lesquelles s'appuie notre démarche d'analyse du déploiement du tourisme de croisière dans l'espace de vie du Sud Belize. Enfin, nous chercherons à éclaircir la notion de pouvoir pour comprendre dans quel contexte relationnel s'inscrivent des dynamiques territoriales issues de la mise en marche des activités du tourisme de croisière.

## **PRODUCTION DE L'ESPACE**

La libéralisation économique, la dérégularisation des échanges commerciaux, l'affaiblissement du rôle des frontières et des appareils étatiques constituent autant d'éléments qui structurent une vision économique néolibérale à même de favoriser l'essor massif du tourisme de croisières. Nous chercherons dans cette section à décortiquer les mécanismes du néolibéralisme à la base de la production d'espaces de tourisme. En effet, la question du déploiement du tourisme de croisière invite à poser la question de la création d'espaces de tourisme, sous la forme d'entités spatiales, à partir desquelles nous analyserons les relations de pouvoir participant aux dynamiques socio-territoriales impliquées dans la problématique d'appropriation.

### **Développement inégal et production de l'espace**

« Peu de gens aujourd'hui refuseraient d'admettre l'influence des capitaux et du capitalisme dans les questions pratiques concernant l'espace, de la construction des immeubles à la répartition des investissements et à la division du travail sur la planète entière » (Lefebvre, 2000 :16).

Cette affirmation est éclairante, car elle pose de façon concrète l'angle d'analyse par lequel la géographie aborde la question de l'espace à travers la notion d'accumulation du capital et à la création des inégalités. Longtemps considéré, de façon erronée, comme inerte et immobile (Foucault, 1980 :70), l'espace est envisagé ici comme une notion dynamique où le territoire qu'il abrite est en constante évolution ; plus précisément, la production de l'espace repose sur le principe que les sociétés produisent graduellement leurs propres espaces. Cette approche s'oppose en quelque sorte à l'idée commune selon laquelle l'espace serait plutôt donné comme fixe et établi dans lequel se déroulerait ensuite l'Histoire. Au contraire, « l'espace (social) est un produit (social) » (Lefebvre, 2000 :35). En somme, l'espace est construit à partir de relations sociales qui répondent à des objectifs précis et à des finalités instituées pour l'intérêt des groupes qui les mettent en place. L'espace n'est donc pas statique : il dépend du contexte dans lequel il s'inscrit (Soja, 1989).

Ainsi, la compréhension de l'espace instaurée par la géographie critique pour l'étude des relations économiques inégalitaires centre/périphérie apparaît au cœur de la critique du capitalisme. Le livre « *The limits to Capital* » (Harvey, 1982) pose les fondements de cette géographie qui élargit la compréhension des relations centre/périphérie, et dont « l'intégration de la production d'espace et des configurations spatiales constitue un élément actif au cœur de la manière marxiste de théoriser » (traduit de Harvey dans Claval, 1987 : 162). Harvey (1982, 1985, 2001) s'appuie sur les notions contradictoires d'ancrage et de l'étalement du capital dans l'espace, le « *spatial fix* ». Ce concept est donc entendu dans le double sens de l'expansion du capitalisme pour résoudre (*fix*) les problèmes de suraccumulation du capital en ancrant (*fix*) les investissements dans l'espace afin de produire de nouveaux territoires d'accumulation du capital (Harvey 2001). Suivant cette idée, Harvey affirme que l'espace ne peut être maîtrisé que si les forces de production du capitalisme y sont immobilisées et stabilisées. Or, pour accumuler le capital nécessaire à la poursuite de son fonctionnement, le capitalisme doit être en mesure d'accaparer de plus en plus les surplus provenant d'espaces géographiques distincts.

Pour surmonter cette contradiction, le capitalisme requiert continuellement de nouvelles structures spatiales où la force de production pourra s'exercer, ce qui équivaut concrètement à constamment s'ancrer ailleurs ou à déplacer la force de production. Pourtant, cela ne

participe qu'à reproduire les contradictions existantes et à donner toujours plus d'ampleur géographique au problème d'ancrage nécessaire du capital. En d'autres mots, le capitalisme absorbe sa suraccumulation de capital par une expansion spatiale constante de ses forces de production. Ainsi, par sa nature, le capitalisme doit impérativement s'étendre géographiquement : plus il est vigoureux, plus il doit produire de l'espace pour répondre à ses contradictions internes (Harvey, 1985). Cela se résume par l'idée que :

« ... le développement géographique inégal est une condition de la survie du capitalisme... Le capitalisme, c'est le développement géographique inégal » (Harvey, 2010 :237).

Le capitalisme porte donc en lui cette nécessité de mouvement dont un des effets consiste à produire des espaces inédits pour assurer sa survie. Cependant, force est de constater que ces nouveaux espaces sont, en règle générale, produits au détriment de deux éléments primordiaux : le travailleur et la terre (Polanyi, 2009). Ce constat nous oriente vers une autre facette de la géographie critique, celle de l'analyse de la relation Humain/Nature à travers la production de l'espace induite par le capitaliste. Toujours dans son livre « The limits to Capital », Harvey observe avec justesse qu'étant donné la relation constante que l'Humain entretient avec la Nature, une attention particulière doit impérativement être portée au lien Humain/Nature dans le contexte du capitalisme.

### **Production de l'espace – Nature « vierge »**

La notion de production de l'espace, laquelle se décline aussi en production de l'espace touristique, sera abordée ici à travers son corolaire : la production de la nature. Ces deux notions sont mises en relations dans le sens où :

*« unless space is conceptualized as a quite separate reality from nature, the production of space is a logical corollary of the production of nature » (Smith, 2008 : 92).*

Ici, la déconstruction du concept usurpateur de Nature « vierge » nous apparaît essentielle, et particulièrement éclairante, si l'on cherche à comprendre la relation Humain-Nature à travers le fondement du rapport capitaliste que l'humain entretient avec l'espace où il évolue. En

effet, la Nature telle qu'on la voit ou qu'on la vit, dans sa forme ou par ses limites, n'est jamais une Nature originale offerte, mais plutôt une Nature seconde, modelée par le système socio-économique du moment : elle est construite à travers une dichotomie Humain/Nature (Castree et Braun, 2001 ; Castree, 2013). Smith (2008) avance l'idée d'une Nature externe, « première », maintenue idéologiquement opérante par le capitalisme dans le but de faire « dévier » notre regard de la Nature réelle telle que concrètement produite par le capitalisme, une nature quelque peu moins intouchée. Cela soulève un paradoxe intéressant, car cette nature « première » n'existe pas concrètement : elle est socialement construite, de la même façon, d'ailleurs, que la nature « seconde ». Dans les deux cas, cela entre en conflit avec la définition même de la Nature, vierge et intouchée par l'Humain : même s'il existe encore pour certains des endroits dans le monde où la Nature peut réellement être qualifiée de vierge, il n'en demeure pas moins que la Nature est de plus en plus globalement transformée, directement ou indirectement par l'Humain, à travers les besoins expansionnistes du capitalisme.

La production contemporaine de la nature par le capitalisme s'appuie donc sur le principe que la nature et l'espace sont tous deux un résultat direct de la production matérielle, qui, elle, est le corolaire du développement capitaliste. Pour Smith, Nature et capitalisme sont intimement liés :

*« But with the progress of capital accumulation and the expansion of economic development, this material substratum is more and more the product of social production, and the dominant axes of differentiation are increasingly societal in origin. In short, when this immediate appearance of nature is placed in historical context, the development of the material landscape presents itself as a process of the production of nature » (Smith, 2008 : 49-50).*

Cependant, tout ne se réduit pas au substrat matériel de la nature. La nature « capitaliste » produite n'est pas que physique : elle est aussi issue de l'idée ou de la représentation qu'on se fait d'elle à travers les relations sociales et matérielles induites par le capitalisme. À cet égard, Smith anticipe le débat concernant la construction sociale de la nature; ses réflexions placent l'idéologie capitaliste au cœur de la compréhension de la nature et de la façon dont elle est conséquemment construite (Gregory, 2001 ; Castree, 2003; Gregory et al., 2009) et perçue. Il

en va de même pour l'espace lié à l'activité touristique. La construction d'une île-enclave ne se limite pas qu'à un aspect matériel : cela amène également une construction sociale de la représentativité de l'espace caribéen que l'on propose non seulement aux touristes, mais également à la population locale. C'est dire que lorsqu'elle est transposée dans un discours dominant, la construction sociale de la nature, tout comme celle de l'espace de vie, s'intègre dans le tissu de la quotidienneté et façonne les perceptions sur l'idée même que l'on se fait des territoires transformés par le capitalisme. Comme activité capitaliste, le tourisme contribue simultanément à cette production de l'espace, incluant celle de la nature, dans sa dualité matérielle et immatérielle.

## **Tourisme comme producteur d'espace**

L'espace a fait l'objet de nombreuses conceptualisations. Dans la représentation qui nous intéresse, il n'est pas considéré comme quelque chose d'absolu, mais plutôt comme un élément relatif qui se déploie par le biais d'un ensemble de relations spatiales afin de créer ce que Smith appelle des « espaces géographiques :

*« It is the totality of spatial relations organized to a greater or lesser extent into identifiable patterns, which are themselves the expression of the structure and development of the mode of production » (Smith, 2008: 114).*

Dans le concept de territoire que développe Smith, l'espace géographique est un corrélat du développement social. Le territoire n'est pas qu'un vase clos imposé, mais il est plutôt produit par nos actions dans l'espace. En d'autres mots, la production de l'espace est le fruit de nos actions sociales dans l'espace géographique : « ...space so much as by living, acting, and working we produce space » (Smith, 2008 : 116). Cette notion est très proche de la définition proposée par Raffestin, et qui donne lieu à la notion de territoire :

*« Le territoire, dans cette perspective, est un espace dans lequel on a projeté du travail, soit de l'énergie et de l'information, et qui, par conséquent, révèle des relations toutes marquées par le pouvoir. L'espace est la "prison originelle", le territoire est la prison que les hommes se donnent » (Raffestin, 1980 : 129).*

Ce parallèle est important, car il invite à créer un lien entre la notion de production de l'espace et celle de territorialité (qui sera développée dans la dernière section de ce chapitre) concernant la mise en place de destinations touristiques. C'est à partir de ce lien que l'on peut affirmer que l'industrie capitaliste du tourisme, en tant que producteur d'espaces, devient un élément de territorialisation lors de son déploiement. Pour être plus explicite, le tourisme s'inscrit également dans une dynamique de « *spatial fix* » où le surplus de capital en un point donné engendre un processus d'ancrage (*fix*) du capital dans l'espace de nouvelles destinations – notamment en termes d'infrastructures et de flux touristiques – afin de résoudre (*fix*) les problèmes économiques engendrés par l'immobilité des surplus de capital (Harvey, 2001).

Les destinations touristiques sont des territoires d'accumulation du capital et ils donnent lieu de ce fait à la fois à une production matérielle et à une production sociale (immatérielle), qui sont toutes deux médiatisées par des mécanismes inducteurs de territorialité que Buléon et Di Méo (2005) déclinent sous la notion d'« instances du territoire ». L'analyse de ces instances est au cœur de la compréhension des territorialités transformées/renouvelées lors de la mise en place d'une destination de croisière. D'emblée, nous pouvons affirmer que l'arrivée de l'entité « navire de croisière » dans un espace donné le transforme nécessairement, car seul, ce capital mobile n'est pas viable ; il nécessite un ancrage immobile pour se réaliser, sous la forme, par exemple, d'une île-enclave portuaire. C'est cette transformation d'un espace de vie vers un espace d'accumulation du capital qui nous intéresse. Plus précisément, nous cherchons ici à savoir comment cet objet flottant mobilise les mécanismes de production capitaliste et néolibérale de l'espace pour adapter celui-ci afin d'en tirer le maximum de bénéfices. Attardons-nous maintenant à mieux définir ces mécanismes globaux qui participent à la production de l'espace, pour ensuite nous intéresser plus précisément à la production d'espaces qui façonnent les processus de territorialisation à l'échelle des destinations.

## **Mécanismes de production néolibérale de l'espace**

La dynamique de production de l'espace générée par le tourisme provoque, ou plutôt entretient un sous-développement à l'égard d'un modèle économique dominant hérité de l'époque coloniale (Britton, 1982). Elle est caractérisée par un maintien des inégalités centre/périphérie, qui consiste en un élément incontournable permettant l'accumulation du capital. Afin d'approfondir cette prémisse, la présente section s'attardera aux mécanismes néolibéraux en jeu dans la création d'inégalités, lesquels se situent à la base de la production de l'espace.

### *Mécanismes économiques*

#### **Marchandisation néolibérale de la nature**

Jusqu'à présent, comme nous en avons discuté à la section précédente, le tourisme de masse peine à démontrer sa réelle efficacité comme outil de croissance économique. À partir d'analyses relevant de la géographie économique, plusieurs auteurs montrent que cette activité, au contraire, donne lieu à une augmentation des disparités nord-sud (Britton, 1991 ; Hall 2007). D'autres auteurs, sans être directement de pensée marxiste, ont également critiqué le tourisme dans le contexte de la mondialisation (Bianchi, 2002) ou dans son rapport aux questions de développement durable (Sharpley, 2000 ; Mowforth et Munt, 2009). En fait, ces différentes analyses pointent toutes dans la même direction, c'est-à-dire l'échec du tourisme comme vecteur de développement durable des populations hôtes. Bien sûr, nous l'avons évoqué, il existe des exemples de réussites (Aramberri, 2010), mais de façon générale, le lien entre le sous-développement et le tourisme est persistant.

En effet, et nous tenons à le rappeler ici, les critiques du tourisme – qui s'appuient sur les théories d'accumulation du capital et sur l'étude des rapports centre/périphérie – ont largement contribué à mettre en évidence le caractère inégalitaire de cette activité. De nombreux auteurs, à commencer par Britton (1982 ; 1991), mais aussi Weaver (1988) et Torres et Momsen (2005), ont mis en évidence les mécanismes néocoloniaux sous-jacents au fonctionnement du tourisme, spécialement dans la région caribéenne. Ces travaux

s'inscrivent dans le cadre théorique du « *Caribbean Dependency Thought* », un concept largement utilisé dans les années 70 et 80, et récemment remis à l'avant-plan dans la recherche académique aux fins d'analyse des inégalités persistantes dans le contexte de la mondialisation (Girvan, 2006).

En effet, les transformations structurelles apportées par le néolibéralisme ont favorisé la création d'entreprises corporatives transnationales qui, par leur position oligopolistique, contrôlent la plupart des secteurs clés de l'offre touristique (Clancy, 1998 ; Mosedale, 2006). Cette observation s'applique également pour le segment du tourisme de croisière (Chin, 2008 ; Clancy, 2008). Dans ce contexte, la question du pouvoir du capital doit être étudiée, considérant qu'il est tout à fait possible pour l'élite économique d'exercer ce type de pouvoir dans le contexte du capitalisme, perpétuant de cette façon les inégalités géographiques par un contrôle adéquat des mécanismes de production de l'espace (Harvey 2010).

Les politiques néolibérales ont participé à éliminer les barrières au commerce, ce qui a eu comme principal effet d'accentuer la mobilité des capitaux et de certains travailleurs, créant du même coup des conditions parfaites pour le déploiement géographique des forces de production. Dans la Caraïbe, la mobilité du capital s'est effectuée, entre autres, à travers le véhicule de l'industrie touristique, favorisant la mise en place de zones d'investissements contrôlées, à l'avantage des détenteurs du capital (Buzenot, 2009). Sous la bannière du développement, les régions périphériques du Sud ont vu affluer des projets de toutes sortes. Par exemple, des complexes hôteliers sont apparus, ce qui a servi le développement du tourisme de masse ; des zones de préservation de la nature ont été instaurées en écho à des initiatives visant le tourisme alternatif. Cependant, en fin de compte, on constate l'émergence de vecteurs d'accaparement des territoires (McCarthy et Prudham, 2004). De plus, les investissements effectués mènent souvent à une forme de marchandisation de la nature aux fins d'accumulation du capital, et ce, au détriment des espaces naturels.

La marchandisation de la nature induite par les mécanismes néolibéraux ne se limite pas aux ressources servant directement les activités touristiques. La mise en place de politiques qui favorisent les intérêts privés et l'expansion des marchés touchent également la marchandisation de différentes ressources naturelles (Castree, 2008), telle que l'eau potable.

C'est à partir de cette marchandisation, sous ses différentes formes, que le néolibéralisme tend à transformer la nature et à produire l'espace pour assurer au capitalisme son bon fonctionnement. En résumé, à partir du moment où cette nature est prise en charge par les mécanismes néolibéraux, elle devient monnayable ; dès lors, elle est intégrée au marché pour être consommée et, ultimement, pour générer du profit. Suivant cette idée, une des « missions » de l'industrie du tourisme consiste à produire de nouveaux espaces « naturels » et attrayants, de sorte que les touristes, une fois exposés à ces espaces, soient non seulement « séduits », mais en deviennent aussi captifs et prêts à payer pour en profiter (Britton, 1991).

Avant de s'intéresser de façon plus approfondie aux mécanismes culturels qui favorisent les conditions de consommation idéales au sein des espaces « naturels » produits par le capitalisme, plus précisément par l'industrie du tourisme, il convient d'aborder la question des mécanismes politiques, que l'on peut considérer comme des assises politico-légales de l'accaparement d'espaces aux fins de l'activité touristique.

### *Mécanismes politiques*

#### **Contradictions au cœur du fonctionnement du néolibéralisme**

Il existe, nous venons de le mentionner, certains mécanismes économiques propres au néolibéralisme qui permettent l'accaparement d'espaces où la nature peut être transformée. Toutefois, ces mécanismes économiques sont intimement liés à des mécanismes politiques, ce qui met en lumière la présence de contradictions inhérentes à l'orthodoxie néolibérale, dont un recours à la complicité plus ou moins volontaire des États (Konings, 2010). En effet, la doctrine néolibérale, selon le sens que lui confère les économistes Milton Friedman et Friedrich Hayek, cherche à diminuer les interventions étatiques dans la sphère économique afin de laisser un maximum de liberté à l'individu (ou, dans le cas d'entreprises, à une personne morale) et à assurer la défense de la propriété privée. Or, Harvey (2005) démontre bien que, sans la complicité de l'État, ou comme l'affirme Bourdieu (1998), sans sa subordination politique, le néolibéralisme est voué à l'échec. En effet, ce dernier ne peut pas exister indépendamment de l'instauration de politiques économiques en sa faveur, par les États. Il importe aussi de garder en mémoire que la mise en place des doctrines néolibérales

n'est pas strictement le fait des États du centre, mais aussi des États périphériques du Sud – également néolibéraux – ce qui facilite une intrusion idéologique<sup>37</sup>.

En réaction aux plans d'ajustements structurels (PAS) imposés par la Banque Mondiale et le FMI, des États comme le Belize ont libéralisé leur économie en facilitant des investissements étrangers dans le but de développer de nouveaux secteurs économiques, dont le tourisme. Concrètement, l'État prend alors l'initiative de mettre en place un climat d'affaires propice aux investissements, facilitant des dispositifs tels que l'adoption d'incitatifs fiscaux à l'avantage des entreprises étrangères, dans le but d'enranger des profits à court terme (Patterson et Rodriguez, 2004). Bien sûr, comme l'objectif visé s'inscrit dans un court terme, ce type de développement concerne avant tout le tourisme de masse, dont le volume donne lieu à des entrées de devises importantes et rapides (Telfer, 2014). À l'évidence, cette dynamique économique ne s'inscrit clairement pas dans une perspective de durabilité sociale ou environnementale, qui commanderait, elle, un développement moins massif (Scheyvens et Momsen, 2008).

Les tenants du néolibéralisme peuvent également accaparer de nouveaux territoires en s'appuyant sur d'autres outils étatiques pour assurer la production d'espace nécessaire à leur déploiement territorial. Par exemple, ils peuvent avoir recours au monopole de la violence détenu par l'État afin d'assurer la bonne conduite de leurs activités économiques (Gill, 1995 ; Glassman, 2001 ; Masquelier, 2017), et ce, autant dans les pays du Nord que du Sud (Connell et Dados, 2014). Cette option est privilégiée particulièrement lorsque les activités visées font l'objet de contestations. En effet, en règle générale, les mesures d'austérités néolibérales ont des conséquences sociales violentes qui sont souvent contestées par les populations qui les subissent (Harvey, 1989 ; Hursh et Henderson, 2011). Face à cette situation, la réaction des autorités étatiques peut elle aussi, parfois, prendre des tangentes violentes et radicales, devant assurer une application adéquate et fonctionnelle des mesures économiques et politiques mises en place. Dans le cas spécifique du tourisme, il arrive également que des projets de développement touristique soient directement contestés par la population locale et que l'État

---

<sup>37</sup> Si cette intrusion peut s'appuyer sur une bourgeoisie compradore, cette élite locale, d'origine coloniale dans le cas du Belize, elle peut également s'exercer ailleurs dans les pays du Sud par l'entremise de l'émergence d'une classe capitaliste mondiale qui transcende les relations traditionnelles nord-sud (Robinson, 2016).

doive alors faire appel aux forces de l'ordre pour mener à bien les dépossession territoriales qui en résultent pour mettre en place des espaces enclavés (Devine, 2017), pouvant provoquer des résultats sinistres<sup>38</sup>.

### **Construction du consentement**

Ainsi, le caractère inégalitaire du tourisme dans les Caraïbes – de même que la production des espaces qui permettent l'accumulation de capitaux par les entreprises étrangères – ne serait pas possible sans la présence de mécanismes politiques par les États périphériques. En Amérique latine, cette complicité étatique trouve appui, comme l'a démontré Frank (1966), sur une élite locale qui, à l'échelle régionale, nourrit elle aussi une relation inégalitaire centre/périphérie. Par conséquent, ce sont les populations d'emblée marginalisées qui subissent de façon plus évidente les conséquences sociales et matérielles du développement inégalitaire. Devant ce constat, il faut se demander comment et pourquoi ces populations acceptent des situations à l'encontre de leurs propres intérêts.

Pour ce faire, les gouvernements doivent établir ce que Harvey (2005) nomme « la construction du consentement ». C'est en partie par le biais de ce consentement, issu de politiques sociales et culturelles, que les populations finissent par accepter la situation imposée – et ainsi à permettre l'atteinte des objectifs visés par les autorités étatiques et poursuivre l'expansion du néolibéralisme. La construction du consentement peut prendre plusieurs formes selon le contexte. Dans le cadre d'un développement touristique, par exemple, les groupes d'acteurs intéressés par un projet particulier chercheront à « enrôler » d'autres groupes d'acteurs afin d'élargir l'adhésion à leur projet. À cette fin, ils proposeront un modèle de développement où le tourisme est présenté et envisagé comme un moyen idéal de répondre aux intérêts de tout le monde : entrée de devises, création d'emplois à l'intérieur de la communauté et protection de l'environnement (Sarrasin, 2007). La stratégie s'appuiera aussi sur des outils discursifs afin de convaincre l'ensemble de la population, suggérant que le

---

<sup>38</sup> Un cas parmi tant d'autres est celui du projet touristique de l'Île-à-Vaches à Haïti. Forcée par un décret présidentiel et dont la mise en œuvre semblait vouée à l'échec dès le départ (Sarrasin et Renaud, 2014), l'initiative a provoqué une résistance importante de la population locale qui s'est traduite par une réponse violente de l'État haïtien (Thomas, 2015). Au moment de l'écriture, le projet est toujours en suspens malgré les arrestations et les violences étatiques qui ont pour but de mater la résistance.

développement touristique est un « point de passage obligé » pour la réalisation des intérêts communs (Callon et al., 2001). Il va de soi que les approches stratégiques privilégiées visent ultimement à conférer au développement touristique une légitimité sociale au sein de la communauté concernée.

### *Mécanisme culturel*

Les mécanismes culturels qui participent à la production de l'espace font l'objet d'une analyse reposant sur une approche épistémologique complémentaire aux explications structuralistes basées, elles, sur les questions plus déterministes de l'accumulation du capital et de l'économie néolibérale. De nature poststructuraliste et constructiviste, cette approche repose plutôt sur des prémisses non déterministes qui placent l'humain ainsi que l'utilisation des codes culturels au centre des explications pour arriver à des réponses plus satisfaisantes face à la production de l'espace. Il s'agit alors de mettre en évidence des indicateurs socioculturels liés à l'idéologie (Wilson et al., 2008) à la base des stratégies discursives de manipulations culturelles induisant une production socialement construite de l'espace ; dès lors qu'il y a la mise en place d'un ailleurs imaginé (Said, 2000).

Cette façon d'aborder les questions d'inégalités spatiales et de justice sociale vient en quelque sorte compléter la construction épistémologique de la géographie critique en combinant, d'une part, une vision tenant compte de l'influence des forces structurantes qui sont à la base des aspects matériels et productifs de l'espace, et, d'autre part, les concepts et les théories qui s'ouvrent à des explications socioculturelles. Appliquée au tourisme, cette épistémologie « culturelle » a participé au tournant critique de la recherche durant les années 2000 (Ateljevic et al., 2007). Cela a ouvert une approche de la connaissance qui s'est émancipée de la vision utilitariste et positiviste qui a longtemps limité la compréhension des enjeux territoriaux liés à la production de l'espace par l'activité touristique.

Ainsi, une fois que la population locale est sensibilisée à l'idée que le développement touristique est un moyen pertinent de servir ses intérêts, encore faut-il concrétiser la production de l'espace. À ce stade, il convient donc de rendre accessible l'espace concerné aux investissements de capitaux. En soi, l'espace investi par le tourisme est considéré comme

une ressource dédiée à l'exportation<sup>39</sup>, mais qui doit être en l'occurrence transformée en « destination » afin de la rendre consommable. Pour se faire, l'espace produit doit nécessairement répondre aux fantasmes des Occidentaux. On entre ici dans une autre sphère de la fabrication du consentement qui chevauche les mécanismes politiques et culturels : celle qui vise le marché occidental en lui proposant une Caraïbe en adéquation avec l'image coloniale stéréotypée liée au triptyque « Soleil-Sable-Sexe » qu'il s'en fait, ce qui en favorisera la consommation (Sheller, 2003). Il s'agit ici d'un consentement social émanant des centres pour attiser le désir des Occidentaux de consommer des ressources présentes dans des territoires périphériques.

Par exemple, un des mécanismes culturels propres à la production d'espaces destinés au tourisme consiste à fabriquer un territoire par l'entremise du discours et à mettre en place une certaine perception du lieu (Stokowski, 2002), faisant en sorte d'y implanter une forme d'authenticité culturelle (Silver, 1993) et territoriale (MacCannell, 1973 ; Young ; 1999). Il s'agit là d'une réalité socialement construite que le touriste peut ensuite consommer en toute innocence. Dans ce contexte, on place le touriste dans une sorte de pièce de théâtre dont la mise en scène varie selon chaque contexte particulier. Afin de bien saisir la façon dont cette représentativité se construit concrètement, il faut tenir compte des relations hégémoniques centre/périphérique, où les premiers usent des codes culturels néocoloniaux pour représenter les seconds (Mowforth et Munt, 1998 ; Sheller, 2003), c'est-à-dire les pays du Sud.

Situation normale s'il en est : les « metteurs en scène » de l'espace touristique ainsi que les « spectateurs-touristes » sont issus des pays développés, tandis que les acteurs-hôtes des pays en voie de développement sont culturellement travestis par un processus de marchandisation de leur propre identité. Dans ce même processus, on travestit également le territoire. Cela se fait non seulement dans sa représentation physique et géographique, mais également en ce qui a trait à son caractère identitaire et vécu (Salazar, 2012). De ce fait, la représentation du territoire est rattachée aux relations sociales et culturelles qui ont cours dans l'espace

---

<sup>39</sup> Le tourisme international est un produit d'exportation au sens économique, car il implique l'échange d'une ressource contre des devises étrangères.

concerné (Di Méo, 1985), sans toutefois en émaner. En d'autres mots, le fait de construire socialement un espace lui confère une identité différenciée.

La différenciation peut s'exercer à travers la manipulation de l'image des destinations via différents outils de marketing et médiatiques détenus par les pays pourvoyeur de touristes (Crang, 1997). Elle peut également se faire à travers un objet communicationnel particulièrement connu et reconnu : le récit de voyage. L'industrie touristique s'est abreuvée de cette littérature pour s'approprier l'image exotique de l'ailleurs qui s'y trouve véhiculée pour des fins de marchandisation des destinations, ce que Pratt (2008) nomme la propagande touristique. En effet, même s'il comporte toute l'authenticité de son auteur, ce type de roman littéraire contribue à sa façon à la création des imaginaires et des désirs en évoquant chez le touriste la représentation d'un lieu fantasmé ou encore les souvenirs d'un voyage passé (Herbert, 2001).

De son côté, le guide touristique imprimé est un outil de production d'espaces de tourisme qui s'inscrit dans une perspective entièrement intentionnelle et formatée. En effet, les formes du discours proposées par des livres touristiques contemporains du type *Lonely Planet* cherchent à « guider » le touriste dans une aventure somme toute bien encadrée. Et même si on tente de faire croire à l'utilisateur qu'il fera l'expérience d'un territoire inédit, hors des sentiers battus (Delmas, 2012), on constate qu'en réalité celui-ci déambule au final dans un espace culturellement produit et formaté<sup>40</sup>.

Dans le cadre du tourisme de croisière, même s'il existe des guides écrits, c'est la popularité et l'accessibilité des réseaux sociaux qui participent à la construction de l'imaginaire du tourisme de croisière. Ainsi, aujourd'hui, un site tel que « *Cruise Critic* » fait office de référence, et c'est par l'entremise des commentaires et des images des croisiéristes que ses administrateurs et les participants au blogue sont en mesure de participer activement à la construction d'une destination. Ces sites regorgent de commentaires, souvent en temps réels, de participants « experts » qui définissent les attentes des croisiéristes orientées sur les

---

<sup>40</sup> Pour ne prendre qu'un exemple, nous pouvons comparer l'expérience d'une île comme Caye Caulker au Belize avec celle de Gili Trawangan en Indonésie qui sont des lieux présentés comme incontournables. Bien qu'ils soient situés dans des pays culturellement très différents, l'expérience du voyageur est la même pour ce qui est de la langue d'usage, de la musique entendue, des activités proposées, etc.

mêmes clichés caribéens. À l'ère où les réseaux sont entièrement intégrés à l'activité du tourisme, ils participent de façon complémentaire à l'expérience touristique en forgeant par le partage d'informations à une production d'un imaginaire du lieu visité (Munar et Jacobsen, 2014).

Enfin, il existe une autre façon de construire une destination. Il s'agit de développer les attractions scéniques en guidant et en orientant le regard du touriste vers des éléments précis de représentation : autrement dit vers des éléments consciemment déterminés par ceux qui mettent en tourisme la destination. À ce sujet, le travail de Urry (1990) a fait la démonstration de l'importance de manipuler le « *tourist gaze* » dans ce processus de théâtralisation. En effet, dès lors que l'on considère le tourisme comme une offre de consommation capitaliste (Britton, 1991), il devient impératif de proposer en retour une expérience dite « authentique » au touriste/consommateur, lui donnant l'impression et la satisfaction d'avoir réellement « fait » la destination (Urry, 1990). Cependant, cette posture « oculocentriste » a récemment été critiquée, entre autres par Urry lui-même dans la dernière édition de son livre (Urry et Larsen, 2011). En effet, l'idée d'un touriste observateur et passif dans un monde mis en place pour lui par l'industrie ne semble pas tenir la route dès qu'on tient compte du concept d'« *embodiment* » développé par Raki et Chambers (2012). Suivant cette théorie, par sa simple présence et ses actions (aussi minimes soient-elles), le touriste fait partie intégrante de la performance touristique et, conséquemment, il contribue à la construction de la destination par la présence et l'influence de ses propres codes culturels.

Ainsi considérées, la construction et la consommation de l'objet touristique peuvent être interreliées. Pour appuyer ce point, McCabe et Marson (2006) avancent que le touriste est également en mesure de créer sa propre représentation de l'espace, au-delà de celle générée par l'industrie, via ses expériences et ses relations. Conséquemment, on peut considérer que le touriste a en soi la capacité de créer de nouveaux espaces en jouant en quelque sorte sa propre représentation (maintenant qu'il fait partie des acteurs de la pièce) par l'entremise de son autodétermination touristique. Cette autodétermination, nous le verrons plus loin, peut alors devenir aussi un facteur de création d'espaces du tourisme de croisière dans la mesure où elle participe à repousser certaines zones mises en place et contrôlées par l'industrie du tourisme de croisière : en cela, elle fait partie intégrante de la mobilité touristique dans

l'espace d'une destination. Enfin, ajoutons que la production de la destination par le touriste ne s'arrête pas nécessairement lorsqu'il quitte la destination. Le processus de construction se poursuit à la maison, via les anecdotes et les récits de voyage qu'il ramène avec lui, contribuant ainsi à forger une représentation à travers le prisme de rapports culturels différenciés entre l'hôte et le visiteur (Raki et Chambers, 2012). Le touriste est donc loin d'être un agent passif dans la construction de l'espace touristique, et cela, même dans le cadre de l'expérience hautement formatée du tourisme de croisière.

La production d'espaces telle que nous venons de la décliner repose au final sur la capacité de certains groupes d'acteurs liés à l'industrie du tourisme de croisière, et plus globalement au tourisme, à imposer spatialement leur idéologie (économique, politique et culturelle) à travers la création d'une dynamique territoriale qui les avantage face à d'autres groupes d'acteurs. Il faut considérer que cette dynamique s'insère dans un jeu de relations de pouvoir entre les groupes d'acteurs impliqués lors de la mise en place d'une destination de croisière, et dont la finalité est modulée par la capacité de chacun de ces groupes d'acteurs à s'approprier les différents espaces de tourisme dès lors créés. Conséquemment, il convient de définir ce que nous entendons par la notion de pouvoir. Cette notion est en quelque sorte le moteur qui permet aux différents mécanismes évoqués plus haut de se matérialiser au sein des dynamiques socio-territoriales, pour participer au processus de territorialisation qui sera engendré par la mise en place du port d'escale.

## **POUVOIR**

L'espace est fondamental dans l'exercice du pouvoir (Foucault, 1980) et le contrôle du territoire est l'une des exigences pour assurer le développement touristique (Hall, 2007). C'est en partant de ces postulats que l'industrie du tourisme de croisière déploie ses activités dans le sud du Belize : en fonction de ses nécessités et de ses intérêts. La notion de pouvoir se retrouve donc au centre des enjeux de contrôle territorial dans le cadre de ce que nous nommons une « lutte territoriale » entre différents groupes d'acteurs. De fait, les rapports de force, les stratégies d'accaparement territorial, l'exclusion territoriale, les sphères d'influence, le pouvoir de négociation, la justice sociospatiale, etc., sont autant de thématiques évoquées

en introduction pour relater la problématisation territoriale liée au déploiement du tourisme de croisière dans l'espace de vie des Béliziens.

Cet ensemble lexical évoque le contexte, mais aussi l'esprit dans lequel s'insère cette étude sur le tourisme de croisière, c'est-à-dire une confrontation de pouvoirs entre les différents acteurs impliqués, œuvrant chacun pour un contrôle du territoire. C'est à cet égard que nous croyons justifié d'utiliser le terme « débarquement », lequel permet d'évoquer efficacement ce contexte et cet esprit qui nous apparaissent caractéristiques des destinations liées au tourisme de croisière. Ici, il n'est pas question simplement d'une métaphore militaire, mais bel et bien d'une réalité spatiale et physique : le tourisme de croisière produit de l'espace et implique concrètement la présence de milliers de touristes qui débarquent de façon quotidienne, transformant les territoires investis ainsi que l'existence des populations locales.

Nous sommes bien sûr conscients que la problématique ne se réduit pas non plus qu'à des formes d'exclusions pures et que les processus de territorialisation impliqués par l'arrivée de l'industrie du tourisme de croisière sur un territoire donné comportent aussi des dynamiques de coopération (acceptées ou forcées) tout comme de résistance, faisant en sorte que certaines parties du territoire sont plutôt « partagées » entre les différents groupes d'acteurs et l'ITC. Il s'exercera dans ce contexte des actions de négociation, de persuasion et de manipulation qui sont d'autres déclinaisons des diverses relations de pouvoir entre les groupes d'acteurs. En d'autres mots, le pouvoir se décline bien au-delà des acteurs impliqués et des structures dans lesquelles ils s'insèrent : il s'inscrit dans les pratiques.

Notre posture à l'égard de la notion de pouvoir cherche à tenir compte de la diversité des définitions et des validations de ce concept de manière à impliquer les multiples facettes qui peuvent se mettre en place et se présenter sur le terrain. À cette fin, nous ouvrons notre analyse des dynamiques socio-territoriales à diverses approches du pouvoir, lesquelles se basent sur des visions relationnelles, structurelles et poststructurelles du concept. Ces trois visions s'appuient sur une remarque en trois points de Massey (2000). D'abord, sur l'importance de multisituer le pouvoir afin de reconnaître son caractère ubiquiste, de porter une attention particulière à ses micromanifestations et, enfin, de ne pas noyer la production structurelle des inégalités dans le foisonnement des enchevêtrements que produisent les

relations de pouvoir/résistance. Ainsi, en tenant compte de différentes approches du pouvoir, nous serons en mesure de mieux répondre à l'effet totalisant des narrations larges et globalisantes, et des difficultés d'y opposer de véritables alternatives, voire des résistances. Nous pourrions alors évaluer la diversité des déclinaisons du pouvoir en présence afin d'offrir la meilleure critique possible des enjeux inhérents aux dynamiques de territorialisation des espaces affectés par le tourisme de croisière dans le contexte néolibéral.

C'est donc dans cette perspective que nous proposons de définir le pouvoir selon une approche qui sera utile à notre démarche : pour nous donner les outils conceptuels qui nous permettront d'étudier adéquatement notre problématique. Nous décrirons, à travers le principe des trois dimensions du pouvoir, les visions relationnelles et structurelles qui le sous-tendent. Ceci nous permettra de glisser vers une approche poststructurelle où la notion de domination laisse également sa place à celle de la pratique des résistances, porteuse de solutions.

### **Les trois dimensions du pouvoir**

De façon générale, la perception commune amenée par la notion de pouvoir dans la première dimension demeure relativement négative. Le pouvoir y est souvent perçu comme faisant partie d'une dialectique de déséquilibre dans les rapports de force établis entre différents acteurs ou groupes d'acteurs. Dans ce contexte, Dahl (1957) définit le pouvoir comme une capacité d'imposer sa volonté sur un autre parti contre son gré ; de plus, selon Wrong (2017), il doit s'exercer de façon exclusivement intentionnelle. Pour Parsons (1963), le pouvoir est également la capacité d'atteindre ses objectifs à l'égard d'un acteur ou un groupe d'acteurs, où la notion d'opposition doit être prise en compte pour concrétiser l'existence d'un pouvoir. Dans ce contexte, l'usage de la force, de contraintes, de menaces, voire de récompenses, est présent afin de modifier les préférences et les comportements d'un (ou de plusieurs) groupe(s) d'acteurs. Dans cette première dimension, le pouvoir est relationnel, mais il est aussi unidirectionnel et pluraliste (Whitt, 1979), et il force la main des groupes ou des individus visés de façon directe, non camouflée.

Cette vision relationnelle du pouvoir a été confortée par d'autres auteurs (Bachrach et Baratz, 1962, Lukes, 1974, Bourdieu, 1989), qui ont chacun apporté des nuances quant à la façon dont le pouvoir peut être sollicité pour l'atteinte d'objectifs précis. Ultimement, l'idée d'approche structurelle est apparue en introduisant la notion de mode opératoire du pouvoir. Wolf (1999) éclaircit ce glissement du relationnel vers le structurel en proposant différentes modalités du pouvoir qui s'inscrivent dans les relations sociales : celui des individus et de leur pouvoir d'action directe sur l'autre, celui de ces mêmes individus en interaction sociale pour s'imposer à l'autre, celui de groupes qui sont en mesure de contrôler le contexte dans lequel apparaissent les relations sociales, et enfin celui qui réfère à la capacité de façonner ce même contexte. Donc, même si le pouvoir s'inscrit à travers des relations où des groupes d'acteurs sont en mesure de mobiliser des ressources (économique, politique, culturelle) pour imposer des contraintes directes qui vont à l'encontre des intérêts d'autres groupes visés, il existe une déclinaison structurelle du pouvoir dans laquelle la notion d'intentionnalité directe est plus floue et moins perceptible<sup>41</sup>.

Il s'agit ici d'une deuxième dimension du pouvoir, laquelle est issue de la capacité de groupes d'acteurs à modeler le contexte des relations sociales dans l'objectif d'influencer les préférences des groupes visés pour que ceux-ci répondent aux finalités souhaitées par les tenants du pouvoir. En cela, cette seconde dimension du pouvoir dépasse le concept d'autorité hiérarchique qui caractérise l'approche relationnelle (Brass, 1984). De fait, avec cette dimension du pouvoir, nous pénétrons dans une zone où la notion de stratégie prend toute son importance. Elle suppose que les tenants du pouvoir sont en mesure de contrôler la mise en place d'actions décisionnelles de façon à limiter les choix stratégiques de résistance ou d'adaptation des groupes visés. Il s'agit donc, par exemple, d'éviter des discussions et de diminuer l'importance de certains éléments d'une problématique de façon à manipuler la légitimité des argumentaires pouvant être mis de l'avant par celles et ceux qui subissent le pouvoir. Dans ce contexte, le pouvoir s'exerce par la manipulation des processus décisionnels politiques et économiques, et permet d'écarter les groupes moins puissants des discussions ou, dans le cas où leur présence est inévitable, permet à tout le moins d'organiser

---

<sup>41</sup> « Interactions - which bring immediate gratification to those with empiricist dispositions...mask the structures that are realized in them. This is one of those cases where the visible, that which is immediately given, hides the invisible which determines it ». (Bourdieu, 1989: 16)

les règles du jeu en faveur des acteurs les plus puissants. De ce fait, ces derniers (les acteurs de la gouvernance) voient la primauté de leurs intérêts assurée (Bachrach and Baratz, 1970), ce que Foucault (2004) nomme justement la « gouvernementalité ». Cependant, comme Lukes (2005) l'argumente, le fait de manipuler les processus décisionnels convoque également la notion de valeur qui repose, elle, avant tout sur des éléments culturels et symboliques. Ce qui implique, dans la perspective de l'auteur, une autre déclinaison du pouvoir.

Dans cette troisième dimension, le pouvoir s'exerce de façon à rendre son acceptation, par les acteurs visés, comme étant naturelle ou normale, ce que Bourdieu (1989) nomme l'*habitus*. Cela réfère, concrètement, à des pratiques quotidiennes dans lesquelles un ordre social est accepté et imposé par des modalités structurelles. Suivant cette perspective, l'exercice du pouvoir est intégré et valorisé par les différents groupes sociaux, sans que ceux-ci soient en mesure d'en saisir la source et la présence. Il s'agit effectivement d'un pouvoir forçant et orientant les préférences de façon plus dissimulée (Lukes, 2005), et manipulant l'autre (Dowding, 2006) dans une perspective de persuasion où les leviers de coercition présents dans la première dimension du pouvoir sont plus subtils. Cette forme de manipulation requiert au final un élément d'acceptation des groupes moins puissants, qui les amène à s'adapter à une nouvelle situation (Mustonen, 2010). Au final, nous sommes ici dans ce que nous pouvons appeler un pouvoir hégémonique où la notion de discours est centrale. C'est celui qui contribue au processus de marginalisation sociale, et conséquemment spatiale, par l'entremise de différenciation de groupes sociaux cristallisant le pouvoir des plus puissants (Gallaher, 2009) et facilitant de ce fait la valorisation de leurs intérêts ; dans le cas qui nous intéresse, il s'agit d'intérêts de nature territoriale.

La conceptualisation du pouvoir par le biais de trois dimensions s'avère très éclairante, permettant d'entrevoir des méthodologies opérationnelles adaptées à différents contextes de déploiement de l'ITC, et visant ultimement à déterminer les effets induits par les relations de pouvoir entre les différents groupes d'acteurs impliqués. Même si nous cautionnons cette approche conceptuelle, il nous semble tout de même, à l'instar de Digeser (1992), qu'elle comporte certaines lacunes qui limitent la possibilité de tenir compte de l'ensemble des recouvrements effectifs entre l'approche relationnelle et l'approche structurelle. En effet,

même si la deuxième dimension du pouvoir semble répondre en partie à cette dialectique « interapproche », nous croyons que celle-ci n'est pas suffisamment considérée et qu'il convient d'utiliser des outils supplémentaires de compréhension pour saisir les possibles nuances et teintes de l'exercice du pouvoir. Le point soulevé par Digeser aborde la nécessité de montrer comment peuvent émerger des éléments de nature relationnelle dans l'exercice structurel du pouvoir, et comment ce qui apparaît comme étant des modes opératoires relevant de la nature structurelle du pouvoir peut agir dans le mode des relations de rapport de force (entre les acteurs).

Par exemple, dans la première dimension du pouvoir, la capacité d'action des agents qui détiennent le pouvoir apparaît clairement dès lors qu'il est question de coercition ou d'utilisation de la force. En ce qui concerne les deux autres dimensions, elles sont susceptibles d'être influencées par des agents relationnels utilisant persuasion et fermeté pour participer à la construction des forces structurantes qui alimentent le pouvoir. Autrement dit, même si la deuxième et troisième dimension du pouvoir relèvent plutôt d'éléments opératoires liés aux notions d'influence, de persuasion et de manipulation, et d'où la notion de coercition et de force est en apparence absente, il peut être possible d'y déceler des modes opératoires typiques de la première dimension dans les dynamiques de pouvoir imposées.

Terminons en ajoutant que ces nuances posent la question des liens qui existent entre les trois dimensions dans l'exercice tangible du pouvoir, dans la mesure où le pouvoir n'est pas polarisé entre une nature purement relationnelle et purement structurelle, mais qu'il est plutôt le résultat d'une combinaison de ses différentes natures. En effet, le pouvoir se situe sur un continuum intermédiaire, qui, pour bien en saisir les nuances, nécessite la mobilisation d'outils conceptuels supplémentaires qui relèvent de l'analyse des acteurs, des structures et du discours ; ce dernier étant lié à la nature diffuse du pouvoir dans l'espace social hors de portée directe des deux premiers.

*« One of the most powerful ways in which social space can be conceptualised is as constituted out of social relations, social interactions, and for that reason, always and everywhere an expression and a medium of power » (Massey, 1995: 284).*

L'espace du tourisme et l'espace de vie des communautés qui nous concernent sont des espaces sociaux générés par les relations de pouvoir. Afin d'en saisir les contours, il importe de bien comprendre comment s'exerce ce pouvoir depuis la genèse des territoires physiques jusqu'à l'apparition des territoires sociaux qui s'inscrivent dans l'espace de vie (Di Méo, 2014). Ceci implique que le territoire est assujéti à des contraintes liées aux stratégies d'accapement territorial qui se déroulent dans le temps au sein d'espaces physiques et sociaux (ou d'arènes), et que le résultat de cette lutte stratégique est dicté par les dynamiques de pouvoir qui s'installent entre les acteurs impliqués : c'est le processus de territorialisation.

Massey pointe en quelque sorte l'importance du lien pouvoir/espace qui sert de base à l'étude des processus de territorialisation, validant également la vision de Foucault que nous avons relevée dans la première phrase de cette section. Le pouvoir étant indissociable de la notion d'espace, c'est à travers cette dialectique que nous nous efforcerons d'analyser les dynamiques socio-territoriales liées au tourisme de masse.

## **TERRITORIALITÉ**

Maintenant que nous avons précisé les mécanismes de production de l'espace qui soutiennent les relations de pouvoir entre les acteurs et que nous avons décliné la façon dont nous entrevoyons l'exercice du pouvoir, il est nécessaire de définir plus précisément le concept de territorialité, socle conceptuel des processus de territorialisation. Une fois ce concept bien défini et situé dans son cadre spatio-temporel, il nous permettra de comprendre comment se déroulent les différentes dynamiques socio-territoriales qui apparaissent lors de la mise en relation entre l'espace de tourisme de croisière et l'espace de vie des communautés réceptrices. C'est cette rencontre entre espaces vecteurs de processus de territorialisation distincts qu'émane une territorialité renouvelée générée par la mise en place du port d'escale.

### **Lieu, espace et territoire – ingrédients de la territorialité**

*« What begins as undifferentiated space becomes place as we get to know it better and endow it with value » (Tuan, 1997: 6).*

La conceptualisation des notions de territorialité réfère préalablement à ce que l'on entend par le lieu, l'espace et le territoire. Selon Sack (1987), le lieu est défini par une activité qui s'y déroule, et une série de lieux s'inscrivent dans un espace associé à un contexte précis, par exemple l'espace de la rue dans lequel plusieurs activités se déroulent. Cet espace, ainsi que les expériences objectives et subjectives qui s'y rattachent, forme la base d'un territoire. Autrement dit, le territoire est généré par l'espace dans lequel s'inscrit une série d'actions ou d'expériences qui se produisent dans des lieux de relations ou d'interaction sociales (Raffestin, 1980).

Le territoire est cependant davantage qu'une simple délimitation des espaces. Dès lors qu'existe une délimitation physique ou sociale des espaces, la production du territoire implique nécessairement une action de transposition du pouvoir par lequel il est possible d'exercer un contrôle de ladite délimitation (Sack, 1986). Ce pouvoir peut s'exercer en contrôlant physiquement l'accès à un territoire formel, par définition de nature normative (Germain, 2012), délimité clairement par des frontières physiques; ou encore en provoquant une situation d'inclusion/exclusion à un territoire fonctionnel, par définition de nature sociale et culturelle (Di Méo et Buléon, 2005), et délimité par des frontières symboliques. Le territoire fonctionnel, au pourtour plus dynamique et organique, transcende le territoire formel et s'étend au-delà de la délimitation physique selon la portée des relations sociales le constituant.

Di Méo (1998) précise à propos du territoire fonctionnel qu'il correspond non seulement au résultat d'un déterminisme physique, mais qu'il émerge aussi de multiples choix de société en regard aux contextes culturels, économiques et techniques le définissant. Il devient en quelque sorte le résultat de facteurs idéologiques et culturels, ceux-ci étant combinés à la politique, à la géographie, à l'histoire et, ultimement, à l'évolution des rapports sociaux entre les acteurs. Ce territoire est donc formé d'espaces subjectifs qui convoquent un sentiment d'appartenance forgé à travers les pratiques et les représentations réelles ou imaginaires de ces mêmes espaces. On peut alors parler d'une construction sociale du territoire, car celui-ci se structure par la jonction et l'association d'espaces subjectifs socialisés dans laquelle se tissent concrètement des rapports de pouvoir entre les acteurs qui les occupent, y compris l'État.

Même s'il n'est pas exclusif, le rôle de l'État en amont reste déterminant dans la création de territoires dans la mesure où celui-ci peut dicter les prémisses des phénomènes d'inclusion et d'exclusion. Considérant que le territoire ne découle pas simplement d'éléments d'ordre culturel, mais aussi de gestes politiques, il importe de bien décortiquer les mécanismes politiques qui affectent non seulement les aspects économiques du territoire, mais également les paramètres sociaux. À ce niveau, l'état est l'acteur dont les gestes – politiques – sont les plus signifiants et influents dans la construction initiale des territoires, dans la mesure où ces gestes sont combinés au caractère social des phénomènes d'inclusion et d'exclusion. (Delaney, 2005).

Ces éléments liés aux processus de production territoriale, qui sont eux-mêmes par définition une déclinaison de la production des espaces, et qui ont pu être mis en évidence à travers la nature fortement polysémique de la notion de territoire (Giraut, 2008) – phénomènes d'inclusion/exclusion, pouvoir, dimensions objectives/subjectives et influences culturelles/idéologiques – permettent maintenant d'aborder de front la question de la territorialité.

## **Territorialité**

Storey (2009) affirme que la territorialité réfère à l'action de revendiquer un espace. Cette définition simple, mais insuffisante, permet néanmoins de poursuivre la réflexion. Dans cette acception du terme, la nuance entre territoire et territorialité s'avère subtile et suppose la présence de la notion de stratégie ou d'action. Ainsi, si l'on accepte l'idée que des rapports de pouvoir sont impliqués dans la production du territoire, la stratégie, elle, est donc implicitement sous-jacente aux actions de territorialisation. En d'autres mots, un pouvoir est exercé et la territorialité est le fruit d'une stratégie mise en place par ce pouvoir pour créer et produire un ordre social (Sack, 1987 ; Delaney, 2005).

Tout comme le territoire, la territorialité se décline à partir de fonctions sociales, voire de constructions sociales où son analyse « n'est possible qu'à travers une saisie des relations réelles replacées dans leur contexte sociohistorique et spatio-temporel » (Raffestin, 1980 : 146). Il s'agit donc d'un « système de relations qu'entretient une collectivité avec l'extériorité

et/ou l'altérité à l'aide de médiateurs » (Raffestin, 1982 : 170) où l'espace se définit en termes de représentations socialement construites et, en dernier lieu, médiatisées par la société (Aldhuy, 2008).

Pour faire écho aux notions de territoire formel et fonctionnel (Sack, 1986 ; Di Méo, 1998), la dualité des visions sur la territorialité – d'un côté, objective, organisationnelle et stratégique et de l'autre basée sur les constructions sociales et symboliques – se confond à travers l'émergence d'une territorialité qui serait simultanément matérielle et idéale (Di Méo et Buléon, 2005). La territorialité matérielle est avant tout géopolitique et imposée, ou fixée (Sack, 1986 ; Melé, 2009). Elle est forgée par une économie globale, stratégiquement confortée par une finalité de domination où la notion de pouvoir est centrale. De plus, elle s'inscrit dans la production d'un territoire dans lequel l'espace est objectivé afin de maintenir politiquement un ordre économique et social. Cette territorialité objective est aussi dite formelle, à l'instar de la notion de territoire formel, car il y a création de frontières physiques (Germain, 2012).

La territorialité idéale est celle de la représentation et de l'organisation sociale des populations qui habitent le territoire. Ici, le territoire est produit à partir d'un espace subjectif qui se vit au gré des besoins sans nécessairement tenir compte des frontières physiques. Cette subjectivation des espaces produit une territorialité qui s'appuie sur une représentation et une pratique du territoire dont les origines se trouvent dans les éléments culturels de la population et qui ignorent partiellement les limites territoriales imposées par une territorialité matérielle (Di Méo, 1998). Autrement dit, la territorialité se pratique à la fois de façon matérielle, ou formelle, par la création de frontières plus ou moins étanches suivant les intentions de contrôle sous-jacentes ; et de façon idéale, ou fonctionnelle, dès lors que le territoire est produit par les représentations ainsi que par la pratique de relations sociales (Germain, 2012).

Ces concepts de territoires formels et fonctionnels, ainsi que les territorialités matérielles et idéelles qu'ils induisent, sont simultanés et deviennent utiles à la compréhension des relations socio-territoriales d'espaces impactés par leur mise en relation avec une nouvelle activité économique, elle-même productrice d'espaces. Il s'agit d'outils conceptuels permettant

d'expliquer comment un espace préexistant et initial est altéré par l'imposition d'un nouvel espace, imposé ou proposé, et comment se reconstruit l'ensemble des nouvelles relations territoriales ; en d'autres termes, ces outils permettent d'expliquer l'évolution spatiotemporelle des territoires.

Plus spécifiquement, pour nous, il s'agit de comprendre comment le tourisme de croisière opère une production de l'espace par le déploiement de ses activités et comment celle-ci, par l'entremise des relations de pouvoir qui sont induites, vient modifier les territorialités de l'espace de réception. Ce processus d'empiètement a des conséquences sur les relations socio-territoriales. Il s'avère déterminant pour savoir lesquels des groupes d'acteurs de l'espace de vie, ou de l'espace du tourisme de croisière, seront au final en mesure d'imposer leur influence sur les processus de territorialisation renouvelés et en tirer les bénéfices qui leur conviennent. Avant d'aborder plus précisément la question de cet empiètement et des rencontres qu'il génère, mais aussi d'étudier comment cela se traduit spatialement et quelles en sont les conséquences sur les territoires, il est nécessaire de spécifier les notions d'espace qui sont en jeux.

## **Les espaces de la géographie sociale**

Partons de la prémisse de Raffestin (1980), qui a été déjà évoquée plus haut, énonçant que l'espace est porteur d'actions et d'expériences qui prennent forme dans des lieux de relations ou d'interactions sociales, et qui génèrent le territoire. Ici, l'espace est le socle du territoire et c'est à travers celui-ci que nous pouvons déterminer la nature des relations territoriales en action, c'est-à-dire les éléments de sa territorialisation. Ainsi compris, le territoire, ou la vertu du territoire selon l'expression de Di Méo et Buléon (2005 : 79) :

*« ... combine les dimensions concrètes, matérielles, celles des objets et des espaces, celles des pratiques et des expériences sociales du quotidien, avec les dimensions idéelles des représentations (idées, images, symboles, souvenirs) et des pouvoirs »*

Toujours selon la conception de Di Méo, un territoire « complet » ou complété combine d'une part des instances géographiques et idéologiques ; il est le fruit de pratiques

individuelles, de formations de milieux de vie et de liens collectifs qui le subjectivent. C'est une forme d'appropriation idéale qui est portée par l'expérience ou le vécu. Mais aussi, le territoire prend forme au sein d'espaces spécifiés comportant des instances politiques et économiques déterminées ; il est alors issu d'une intentionnalité, d'un contrôle normé de l'espace, ce qui l'objective. C'est une forme d'appropriation matérielle qui en permet la reproduction au bénéfice des entités qui le contrôlent. On peut dès lors envisager le territoire « complet » comme l'association des pendants fonctionnels et formels du territoire. Ensemble, ces deux instances forment une structure sociospatiale plus forte que la seule structure sociale, qui définit habituellement le territoire, « *ce faisceau d'interrelations complexes à dimension historique tissé entre la société et son espace* » (Di Méo, 1985, 664).

En fin de compte, ces instances interviennent de façon simultanée, le fonctionnel et le formel agissant en symbiose l'une et l'autre avec ou sans intention spécifique d'exercer une quelconque forme de pouvoir. Cette approche du territoire a l'avantage d'en favoriser une compréhension de sa structure complexe, et surtout de la restructuration de ses espaces. Grâce à cette perspective théorique, il devient possible de représenter comment l'action politique, couplée avec l'influence de la donne économique et des perceptions idéelles/culturelles, peut redéfinir l'espace territorialisé à travers son socle géographique. En d'autres mots, c'est l'analyse de ces espaces, conceptuellement mobilisés par l'entremise de la notion polysémique des espaces sociaux territorialisés qui nous permet de saisir les enjeux liés à l'interaction, en plusieurs lieux, de territoires à vocations distinctes. Les espaces sociaux de la géographie, dont la nature comporte également un élément de dynamisme spatio-temporel, exigent d'être finement compris dès lors qu'on souhaite tenir compte des enjeux relatifs à toute modification de territorialité.

## **La dynamique spatio-temporelle des espaces sociaux**

C'est au sein des espaces de vie initialement territorialisés que se produisent les rencontres entre acteurs tenants et bénéficiaires de territoires distincts. C'est là aussi que s'installent des dynamiques spatio-temporelles médiatisées par les instances à travers des relations de pouvoir, celles-là mêmes qui restructurent l'espace vécu, générant de ce fait de nouvelles

territorialités. Puis, ce sont ces nouvelles territorialités qui donnent lieu à l'émergence de dynamiques spatio-temporelles inédites, qui seront cette fois-ci médiatisées par des instances renouvelées ou remodelées par la nouvelle réalité de l'espace vécu. Ultiment, cela aura comme effet de générer encore d'autres territorialités, qui seront à leur tour une fois de plus restructurées, pour en arriver chaque fois à une réalité modulée. L'espace vécu est ainsi toujours en reconstruction. En effet, cette médiation continue et ininterrompue entre les instances, leur structure spatio-temporelle et les acteurs qui façonnent l'espace social empêchent une fixation du territoire.

À ce stade, il est intéressant de préciser ce développement structurel dynamique des territoires à travers la pensée de Berque (2010), tout particulièrement la question du processus d'évolution de la réalité « non fixée ». L'approche de Berque permet en effet de saisir plus en détail la façon dont nous abordons la notion de territoire non fixé et de territorialité en constante recomposition. En lien avec la pensée de Di Méo, qui a inspiré en grande partie les précédentes réflexions, elle apporte une dimension herméneutique plus complète sur l'évolution des espaces sociaux, dans la mesure où l'apport du culturel est pris en compte dans l'interprétation des changements sociospatiaux. Nous proposons un exercice visant à démontrer et à mettre en évidence certaines correspondances théoriques manifestes entre les travaux des deux auteurs, et qui nous apparaissent éclairantes pour l'explication de la dynamique des espaces sociaux. Il s'agit aussi d'affirmer l'importance accordée par Di Méo (2008) à l'apport culturel dans la médiation des relations territoriales surgissant au sein des espaces sociaux.

Précisons d'entrée de jeu qu'il n'est pas question de revisiter les concepts de « sujet », de « fûdo » et de « mésologie » (Berque, 2010), mais plutôt de mettre en exergue certains éléments d'analyse afin d'attester de l'importance de la notion temporelle (T) dans le dynamisme des espaces sociaux. C'est cette notion temporelle de territorialité ou de territorialité subséquente qui guidera dans le chapitre 5 l'analyse des processus territoriaux amenés par différents temps ( $T_x$ ) et temps de transition ( $T_{x \rightarrow x+1}$ ) lors de la mise en place de l'enclave de Harvest Caye.

Ainsi, nous souhaitons plus explicitement démontrer de quelle façon le dynamisme sociospatial (la territorialité) de Berque représenté par  $r = S/P$  se transforme continuellement selon :

$$((r = S/P_1)P_{1+x})$$

De la même façon, la dynamique sociospatiale (la territorialité) de Di Méo est représentée par  $t = Ing/Ins$  et se transforme continuellement comme le démontre cette formule :

$$((t = Ing/Ins_1)Ins_{1+x}).$$

où :

$r$  = la réalité concrète ;  $t$  = l'espace vécu

$S$  = le sujet physique ;  $Ing$  = les ingrédients matériels de la territorialité

$P$  = le prédicat subjectif ;  $Ins$  = les instances, ou les sphères de la structure sociospatiale

Il est possible d'édifier ces postulats comme étant équivalents si nous démontrons que  $r = t$  et que  $S/P = Ing/Ins$ .

Commençons par la correspondance entre la réalité concrète  $r$  et le territoire vécu, c'est-à-dire la territorialité  $t$ . Selon Berque la réalité est le fruit d'une trajectivité qui est implicitement liée à la manière dont nous vivons et interprétons l'environnement. L'environnement et le lieu, ou encore l'espace de vie selon Tuan (1977), et que Berque nomme réalité, ramènent à la territorialité, où l'espace vécu est le fruit d'une médiation entre les actions du quotidien insérées dans son socle, le lieu des actions, c'est-à-dire son espace. Ainsi comprises, la réalité  $r$  de Berque tout autant que la territorialité  $t$  de Di Méo peuvent être déterminées comme des réalités consubstantielles du matériel et du social.

Ensuite, le sujet physique, c'est-à-dire le donné environnemental  $S$ , entre en concordance avec ce que nous avons défini plus haut comme étant les ingrédients du territoire ( $Ing$ ). Le sujet physique est étymologiquement interprété par Berque comme quelque chose qui

supporte au sens de « substance qui tient le monde » (Berque, 2010 : 462). Cette conceptualisation intervient comme le corolaire des lieux de Sack, de Tuan et de Raffestin, qui ont été définis comme étant les ingrédients de la territorialité. Ainsi, le sujet physique S représente l'ensemble des ingrédients matériels à prédiquer ou à médiatiser socialement afin que le territoire prenne forme.

Enfin, les instances *Ins* jouent le rôle de prédicat P si l'on entend par ce dernier le sens soutenu par Berque, c'est-à-dire une interprétation subjective du monde individuel et collectif (culturel) qui renvoie à l'idée que : « chaque société a son propre monde, mais en particulier une manière spécifique de le regarder » (Berque, 2010 : 467). Prenons maintenant Hall (1995), cité dans Di Méo (2008 :52), qui affirme que la culture est un : « système de significations partagées par des personnes appartenant à la même communauté, groupe ou nation et qu'elles utilisent pour interpréter le monde et le comprendre » et qui est une constituante des sphères de la réalité sociale, prise ici pour instances politique, économique, idéologique et géographique. Dans un cas comme dans l'autre, les éléments sociaux et culturels s'insèrent dans la formation de la réalité à la base de la territorialité.

Les éléments conceptuels évoqués à travers cette discussion, plus précisément les instances et les sphères de la réalité sociales, proviennent des *formations sociospatiales*, outils d'analyse des processus de territorialisation (Di Méo, 1985), dont nous revendiquons l'utilité pour une lecture pertinente des dialogues entre les espaces et la société qui sont l'objet de nos travaux. Ces instances interagissent avec la singularité culturelle des réalités sociales. De fait, nous pensons que l'interprétation des dynamiques sociospatiales médiatisées par les relations de pouvoir doit tenir compte autant des traits particuliers que des traits globaux « au prix d'une analyse des interactions sociales et de leur contenu culturel, dans un espace donné » (Di Méo, 2008 : 64). Il s'agit de tenir compte des facteurs culturels imbriqués dans le tissu des rapports sociospatiaux pour éviter une vision culturaliste incluant l'écueil d'une polarisation herméneutique entre éléments structurels et poststructurels.

En résumé, c'est à travers leur nature sociodynamique que les espaces sociaux permettent une véritable interprétation des relations territoriales entre les différents acteurs. Une fois ces espaces bien définis, exercice que nous ferons au chapitre suivant, il est alors possible de

spécifier ou de mettre en évidence les lieux d'interactions dynamiques ainsi que l'interface où se rencontrent et évoluent les divers espaces sociaux. Cela permet entre autres de situer les relations spatiales dans les lieux où s'exerce le pouvoir. En somme, il devient possible de déterminer où et comment se concrétise le pouvoir, mais aussi de déterminer la nature des articulations entre les différentes territorialités imposées, par exemple par le tourisme de croisière. Rappelons ici que l'enjeu et l'objectif, pour l'industrie, est de mettre de l'avant ses processus de territorialisation et, par le fait même, de transformer le vécu territorial en détournant, voire en occupant l'espace social – de vie – déjà en place pour favoriser l'avancement de ses propres intérêts.

Ainsi, nous cherchons à comprendre et à définir la nature transitionnelle de la territorialité de façon à faciliter une lecture territoriale spatio-temporelle qui permette de déceler ou d'anticiper les territorialités subséquentes ( $T_x$ ,  $T_{1+x}$ ). L'intérêt pour les communautés réceptrices tient au fait que la mobilisation des connaissances liée à la production d'espace et au processus de territorialisation pourra générer des outils stratégiques utiles à la consolidation de leur ancrage territorial. Il est bon de noter que l'ancrage territorial des communautés se concrétise à travers la prévalence d'instances idéelles/culturelles fortes. Cela n'est pas anecdotique, car du côté de l'industrie du tourisme de croisière, l'ancrage territorial repose surtout sur des instances politiques, et davantage encore sur des instances économiques : « l'économie influence ainsi, au plus haut degré, les pratiques, les appropriations identitaires et affectives de l'espace, en un mot sa territorialisation (Di Méo et Buléon, 2005 : 90) ». Il convient donc pour les communautés réceptrices de l'TTC de combiner des stratégies de préservation identitaire et culturelle, qui sont des éléments fondateurs du territoire fonctionnel, à des stratégies économiques et politiques. L'ensemble de ces stratégies opère simultanément dans les actions de résistance, d'adaptation et de coopération qui apparaissent lors des rencontres entre espaces distincts.

Donc, à ce stade de la réflexion, il faut insister sur le fait que les espaces territorialisés, lesquels induisent les ancrages territoriaux, font appel à l'ensemble des instances étant chacune différemment valorisées. Dans cette optique, nous n'adhérons pas à l'idée qu'il puisse exister des territoires fonctionnels ou formels au sens pur, et qui entreraient en opposition : les territoires reposent plutôt sur une combinaison d'instances plurielles,

définissant de ce fait le territoire voulu en réponse aux objectifs de ses tenants. Ainsi, ce qui se trouve au cœur de la problématique d'appropriation territoriale, c'est la mise en relation d'espaces territorialisés qui comportent des équilibres d'instances différents avec le contexte préexistant de relations inégales de pouvoir.

Il en résulte une dynamique relationnelle où chaque partie est appelée à faire usage de stratégies afin de protéger un équilibre optimal de ses instances. Tel que nous l'avons mentionné plus tôt, cette dynamique relationnelle n'est jamais déterminée et fixée, elle est en redéfinition constante avec l'espace global dans laquelle elle s'insère. En ce sens, elle use d'emblée de stratégies au quotidien : c'est l'espace de vie, celui de la quotidienneté. Par contre, l'apparition d'un nouvel espace territorialisé que les tenants cherchent à imposer et à déployer selon leurs intérêts oblige les communautés réceptrices à redéfinir leurs stratégies du quotidien. Ce sont ces stratégies, et leur capacité à (re)territorialiser, qui sont au cœur des relations de pouvoir « territoire hôte / ITC » ; leurs mises en œuvre déterminent quel type de territorialité en résultera.

Comme nous venons de le voir, la rencontre entre différents processus de territorialisation se manifeste entre des espaces sociaux médiatisés par les différents acteurs qui les composent. Nous avons aussi souligné l'importance de situer les relations spatiales dans les lieux où s'exerce le pouvoir, et ces lieux sont multiples (Foucault, 1980). Le fait de connaître où et comment s'exerce le pouvoir est à la base de la compréhension des stratégies d'appropriation territoriale, ce qui constitue l'enjeu principal dans la progression du déploiement de l'activité du tourisme de croisière. Le défi consiste dans ce que l'on peut nommer le repérage et la localisation du pouvoir à travers des lieux d'articulation territoriale *sociospatialement* non fixés, ce qui nous ramène à la notion d'enchevêtrement du pouvoir (Massey, 2010). Dans ce contexte, la notion d'interface géographique devient elle aussi un concept particulièrement utile à la compréhension des dynamiques relationnelles entre territorialités. Elle fait appel à des outils qui tiennent compte des défis générés par les différentes échelles dans lesquelles se déroulent ces rencontres ainsi que de leur nature dynamique.

## **L'interface de dynamiques relationnelles : des lieux en action**

Prenons ici pour exemple l'interface située entre une enclave touristique et une communauté locale. Il existe entre l'enclave touristique et la communauté dans laquelle elle s'insère, un jeu de pouvoir où se confrontent le territoire formel, extrêmement délimité, gardé et protégé, et le territoire fonctionnel, dans lequel se déroulent les actions de transgression, d'inclusion et d'exclusion envers le territoire formel (Carlisle et Jones, 2012). Bref, on observe ici des relations de pouvoir. La région frontalière entre ces deux espaces territorialisés peut être identifiée comme une zone d'interface, c'est-à-dire « une zone de contact entre deux systèmes qui tire son homogénéité de l'équilibre entre les influences nationales et globales » (Le Masne, 2012 : 2). Seulement, il nous apparaît insuffisant de faire reposer la dynamique complexe de cette zone sur la seule base du territoire fonctionnel, porteur d'influences nationales (ou locales), et en diminuant l'impact du territoire formel, porteur d'influences globales. Nous croyons plutôt qu'elle est construite à partir d'enjeux politiques, sociaux, économiques et culturels induits par les rapports territoriaux générés par l'imbrication de territoires à la fois fonctionnel et formel. En d'autres mots, nous ne pouvons pas définir la zone d'interface de façon dichotomique, c'est-à-dire segmentée d'un côté par un espace à territorialité strictement fonctionnelle portée par les différents espaces de vie, et de l'autre, comme un espace à territorialité strictement formelle portée par la mise en place d'une activité économique et politisée.

En effet, les espaces de vie qui entrent en relation avec les espaces de l'industrie du tourisme de croisière ne sont pas que sociaux et subjectifs, ils sont construits en altérité avec le milieu dans lequel ils s'inscrivent par des « relations réelles et sociales replacées dans leur contexte sociohistorique et spatio-temporel », ceux-là mêmes que Raffestin (1980 : 146) évoque, et qui comprennent à la fois des éléments fonctionnels et formels. De la même façon, les espaces produits par l'industrie du tourisme de croisière sont également à double territorialité. Leur nature fonctionnelle et objectivée est évidente, elles sont le fruit d'une stratégie pragmatique de la part de l'ITC, mais dès lors que ces espaces sont réfléchis, pensés et, enfin, exposés au milieu de vie, même à l'étape de projet à venir, ils sont immédiatement socialement représentés et médiatisés. Ils deviennent dès lors des espaces réels et sociaux qui impactent les relations territoriales du point de vue social et culturel.

Dans « *Introduction à la géographie sociale* », Di Méo (2014) s'interroge à savoir si le processus de territorialisation d'un espace peut être envisagé comme le résultat de la multiplication de lieux, et ce, considérant que le territoire regroupe et associe nécessairement différents lieux. De son point de vue, le lieu est le siège des usages et de la réalité, à la fois individuelle et collective, du territoire par un « ...double processus d'élaboration fonctionnelle et symbolique » (Di Méo, 2014, 133). Par ailleurs, nous évoquions plus haut que le concept de territoire « complet » se définit en somme comme un ensemble de lieux produit par une territorialisation non fixée et issue de l'exercice de jeux de pouvoir au sein d'un espace relationnel. L'ensemble des lieux ainsi généré, qui compose le territoire, devient alors l'arène dans lequel les luttes de contrôle et d'appropriation pour l'espace se déroulent : c'est le lien entre le pouvoir et l'espace (Foucault, 1980 ; Massey, 2000 ; Sandoval et al., 2017). Dans une perspective foucauldienne où le pouvoir est multisitué selon une notion de « relations de pouvoir », il convient d'autant plus de considérer dans notre analyse le concept d'interface, où se situent les nœuds et les enchevêtrements sociorelationnels. Il s'agit ici de considérer cette interface comme un espace composé de lieux en relation, plutôt que sur le concept de lieu abordé comme entité indépendante du territoire et de l'espace occupé.

L'exercice de ce jeu de pouvoir crée un espace relationnel composé de lieux dynamiques que nous proposons de nommer « Interface de dynamiques relationnelles ». Notons que dans le contexte d'une analyse des espaces sociaux et des rencontres (empiètements) de territorialités, l'interface ne porte pas en elle cette notion de discontinuité spatiale que le lieu impose comme entité au sein de l'espace. En effet, un lieu donné peut être en relation avec un autre, il peut également en être coupé : l'enclave théorique en est un exemple. Or, comme nous le verrons, dans la pratique, cette entité territoriale se retrouve dans une relation obligée avec les communautés réceptrices. À cet égard, dans les dynamiques territoriales qui nous intéressent, aucun lieu défini comme tel n'est en totale rupture avec son environnement, autrement dit avec le territoire composé de lieux divers. Déployés dans l'espace de vie des communautés réceptrices, les différents espaces du tourisme de croisière ne sont donc pas en rupture nette les uns avec les autres, et ce, quels que soient les types de territorialités qui influencent principalement leur genèse. Il est donc souhaitable d'aborder notre analyse spatiale à travers la notion d'interface, c'est-à-dire « d'une ligne ou d'une aire de

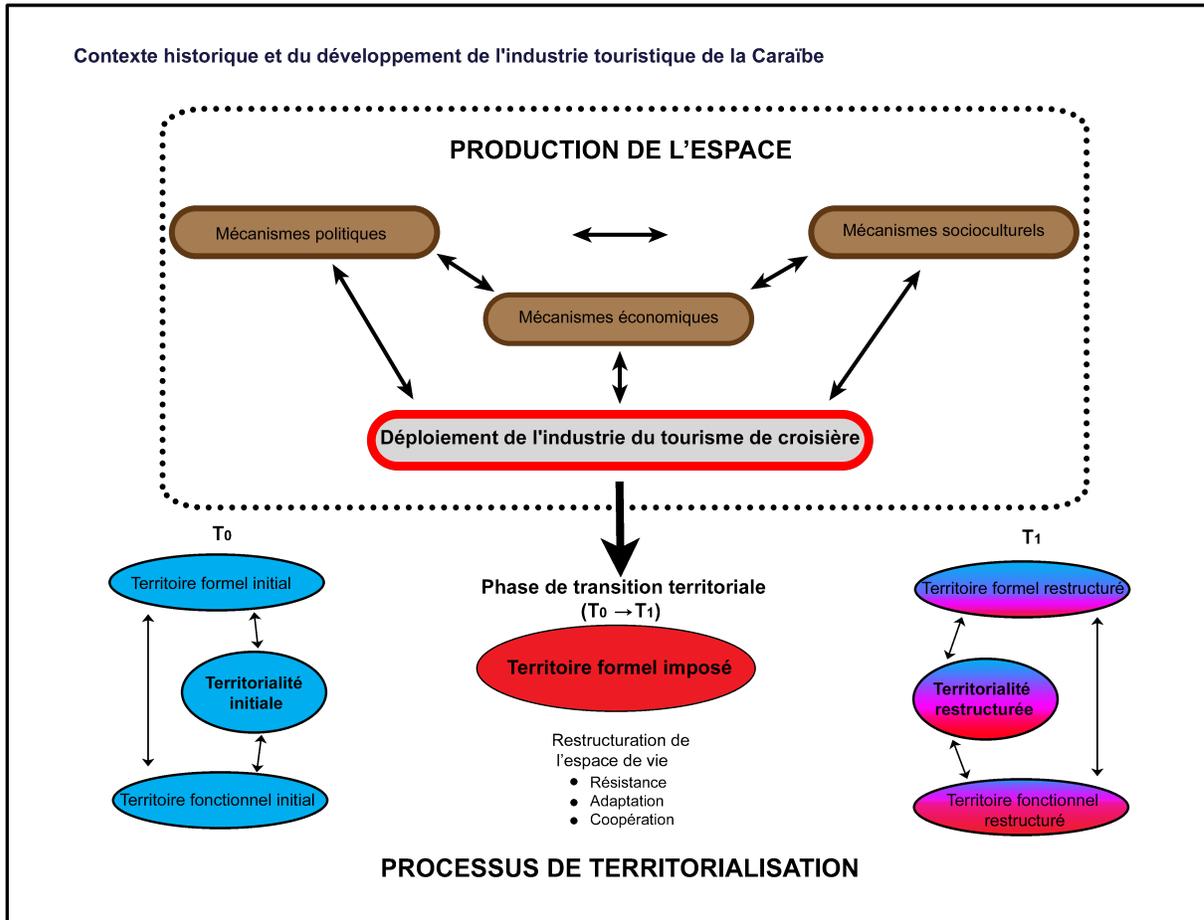
contact entre deux espaces, locaux ou régionaux, stipulant aussi, entre eux, la communication et l'échange, le passage » (Di Méo, 2014, 113).

Proposée de cette façon, l'interface est donc une ligne ou une aire de contact composée de lieux simultanément discontinus et imbriqués; en d'autres mots un « espace » de dynamiques relationnelles et de lieux qui sont le siège de rencontres et d'articulations entre territorialités; un « espace où les relations de pouvoir entre les différents groupes d'acteurs influencent le façonnement même de l'interface. Dès lors, au gré des dynamiques établies entre les divers lieux composant l'interface, mais aussi entre les espaces en jeu, il se crée constamment de nouveaux lieux de rencontres, redéfinis par une restructuration temporaire des différentes instances qui composent les territorialités, car rien n'est fixé, ni dans l'espace, ni dans le temps. Au final, territorialiser n'est pas uniquement un acte de multiplication des lieux, c'est aussi un *continuum* d'actes qui dynamisent ces lieux, en fonction de leur genèse et considérant leur restructuration constante.

## CONCLUSION

La figure 6 se veut un résumé de notre modèle conceptuel. Elle met en évidence les groupes principaux de concepts qui nous apparaissent pertinents à l'étude des processus de territorialisation ou nous allons intégrer la notion de temporalité que nous avons discutée plus haut. Le cadre s'inscrit dans le contexte englobant de l'histoire et des spécificités du tourisme de croisière dans la Caraïbe que nous avons présenté au chapitre précédent. Ces éléments contextuels à l'échelle globale médiatisent la production d'un espace de tourisme de croisière et vont également avoir des influences sur les processus de territorialisation qui affecteront l'espace de vie à l'échelle locale au temps initial ( $T_0$ ) qui est défini comme le temps précédent la mise en place d'un espace de tourisme de croisière imposé vers un temps nouveau ( $T_1$ ) le marqueur temporel de nouvelles instances apparaissent après la phase de transition territoriale ( $T_0 \rightarrow 1$ ) marquée par la mise en place de stratégies territoriales de la part des différents groupes d'acteurs impliqués. À la suite du ( $T_1$ ), une nouvelle phase de transition territoriale suivra ( $T_1 \rightarrow 2$ ) pour atteindre un temps ( $T_2$ ), etc. L'introduction du chapitre 5 présente un tableau des temps et transitions de notre étude de cas.

Figure 6. Cadre conceptuel



Conception : Luc Renaud

Notre cadre conceptuel nous permettra donc au chapitre 4 de mettre en évidence les mécanismes de production d'un espace de tourisme de croisière, étape préalable des processus de territorialisation qui apparaîtront une fois qu'aura débuté le déploiement des activités du tourisme de croisière dans le Sud Belize, ce que nous analyserons au chapitre 5. Pour ce faire, nous proposons en amont, au chapitre 3, un modèle de l'espace de touriste de croisière. Une fois que les mécanismes de production de l'espace du tourisme de croisière seront compris, ce modèle permettra de conceptualiser l'espace de vie du Sud Belize en tant qu'entité spatiale transformée par le déploiement des nouvelles activités touristiques, permettant une analyse des processus de territorialisation qui vont apparaître à la suite de la mise en place du territoire formel imposé.

Non seulement, le modèle facilitera la compréhension enchevêtrements des relations de pouvoir entre les acteurs à l'échelle fine des lieux touchés par déploiement du tourisme de croisière, mais il permettra aussi d'établir une lecture régionale des transformations territoriales qui sont amenées par le déploiement de l'activité du tourisme de croisière dans le Sud Belize. En effet, ce ne sont pas que les micro-espaces du tourisme de croisière qui sont dynamiques dans leur genèse et leur évolution; c'est également l'ensemble de la région qui est soumise à des transformations dynamiques liées aux processus de territorialisation. Ainsi, au final, l'observation et l'analyse de l'ensemble de ces phénomènes permettent aussi une lecture à plus grande échelle des territoires et des influences qu'ils subissent autant par des acteurs régionaux que globaux.

## **CHAPITRE 3**

En fermeture du chapitre précédent, nous avons constaté que la notion d'interface relationnelle est centrale dans le jeu des relations de pouvoir entre les tenants des différentes territorialités. Il s'agit de lieux et de zones où interagissent les processus de territorialisation de différente nature. Cependant, pour mobiliser cette notion et la rendre utile dans la compréhension des relations territoriales, il est nécessaire de situer ces interfaces au sein de l'espace du tourisme de croisière. Ceci a comme objectif de saisir efficacement la spatialité et la localisation du pouvoir, en d'autres mots, de déterminer les arènes où les territorialités entrent en contact ; ce que nous ferons en proposant un modèle des espaces de tourisme de croisière.

Avant de procéder à cet exercice, il nous apparaît nécessaire de définir en amont, et de façon plus précise, la nature des espaces qui seront pris en compte dans ce modèle analytique. Il s'agit donc pour la première partie de ce chapitre de conceptualiser les types d'espaces mobilisés dans l'étude et, ensuite, de proposer un modèle dans lequel les relations territoriales qu'elles abritent sont appréhendées de façon à y déceler les dynamiques à la base de la compréhension des enjeux de reterritorialisation et de distribution du pouvoir.

La deuxième partie de ce chapitre sera consacrée à décrire l'approche méthodologique sur laquelle nous nous appuyons dans le cadre de nos analyses des espaces de tourisme et des relations de pouvoir qui les médiatisent.

### **CADRE ANALYTIQUE**

#### **Espace du tourisme de croisière**

Le modèle analytique des espaces du tourisme de croisière est défini à travers différents concepts territoriaux (enclave, site d'incursion, zone d'errance, corridor de transit) qui sont à la fois distincts et interreliés, et qui ont comme assise commune la notion de bulle touristique

(Judd, 1988 ; Jaakson 2014) et de *Shorescape*<sup>42</sup> (Weaver et Lawton, 2017). Malgré le fait que la bulle touristique et le paysage côtier permettent en soi de bien saisir la genèse des espaces qui se développent lors de la mise en place d'un port de croisières, nous chercherons à préciser ces modèles d'espaces de tourisme de croisière. En effet, nous croyons qu'il est essentiel de les affiner, car dans leur proposition actuelle, ils ne répondent pas à l'ensemble des possibilités de production d'espaces liés au tourisme que nos travaux de terrain ont pu déceler. Cet exercice est donc nécessaire pour permettre une meilleure compréhension et analyse des dynamiques territoriales et éviter que certains espaces ne soient pas conceptualisés, laissant par le fait même des manques dans notre capacité à interpréter les processus de territorialisation.

La conceptualisation des espaces du tourisme de croisière sera traitée en deux volets selon la nature des territoires concernés. D'abord, nous nous attarderons aux espaces dits « fermés » qui sont liés à la notion d'enclave. En effet, telle qu'elle se traduit dans l'activité touristique, la notion d'enclave concerne principalement les zones portuaires (port et navire), mais on la retrouve également de façon multisituée sur le territoire sous la forme de sites d'incursion et de corridor de transit, lesquels sont généralement localisés en marge des espaces de vie. Ensuite, il sera question de la bulle touristique, laquelle inclut des espaces ouverts qui comprennent l'ensemble des territoires non enclavés et qui permettent une relation parfois plus directe entre les tenants des différentes territorialités : zone d'errance, corridor de transit, site d'incursion. Nous introduirons également la notion d'espace de l'antourisme de croisière qui est une zone située au-delà de la limite de déploiement du tourisme de croisière.

### *Espace fermé – enclave*

Lorsque nous évoquons une enclave, nous faisons principalement référence aux zones portuaires et aux navires de croisières. Il faut cependant noter qu'il existe aussi des zones d'excursion enclavées que l'industrie du tourisme de croisière (ITC) déploie sur le territoire des destinations, et qui ne représentent alors que des appendices à leurs pendants portuaires ; nous y reviendrons plus loin. De façon générale, l'enclave, telle qu'elle prend place dans

---

<sup>42</sup> Nous utiliserons la traduction libre de « Paysage côtier ».

l'espace caribéen, repose avant tout sur la notion plus globale d'extraterritorialité. Il convient de préciser ce phénomène avant même d'engager la discussion sur l'enclave, afin de mieux saisir la nature de cet outil territorial et de comprendre comment l'ITC l'utilise pour mettre en place ses stratégies d'appropriation et de déploiement.

### **Extraterritorialité - Antimonde et zone de dérogation**

La notion d'extraterritorialité est fortement teintée par le domaine du droit international. Elle est le résultat d'une contextualisation des territoires dans le cadre de la mondialisation et des relations centre/périphérie. L'extraterritorialité peut être définie par un territoire :

*« ...characterised by ... efforts to apply rules to activities that do not take place within the territory of the regulatory authority which seeks to extend its rules »* (Hudson, 1998 : 92-93).

Prise dans son sens premier, l'extraterritorialité est la substitution directe d'une souveraineté par une autre dans le but de projeter son pouvoir à travers le contrôle de territoires et de ressources étrangères (Bridge et Perreault, 2009). Dans l'espace caribéen, les démonstrations les plus éloquentes d'extraterritorialité se retrouvent dans le domaine fiscal des zones franches et du transport maritime. Il existe donc des zones de droit particulier en marge des souverainetés étatiques, où des forces économiques, politiques et/ou sociales entrent en jeu afin d'imposer un principe de dérogation.

Ces zones de dérogation sont présentes partout sur la planète et ne sont pas nécessairement des créations récentes du néolibéralisme (Nyíri, 2009). L'espace caribéen, par son héritage colonial, a été (et est toujours) un espace favorable aux dérogations de toutes sortes. Desse et Hartog (2003) proposent une analyse de cette dynamique qu'ils appellent la version « légalisée » de l'antimonde, un concept défini comme la « partie du monde mal connue et qui tient à le rester, qui se présente à la fois comme le négatif du monde et comme son double indispensable » (Brunet et al., 1992 : 35). Zone en marge et monde parallèle, l'antimonde est investi par des acteurs pour contourner les règles établies même dans le cas où l'activité est légale. Par exemple, un casino qui opère sur un bateau de croisière a beau être légal, sa situation lui permet néanmoins de contourner les règles du territoire visité.

L'antimonde se manifeste à différentes échelles, allant des quartiers délabrés des villes caribéennes qui se trouvent en marge des zones d'accumulation du capital urbain jusqu'aux zones hors territoire que sont les espaces « offshore », qui dépendent du pouvoir privé et qui participent également à la concentration de capitaux (Cruse, 2009). Au départ, certaines des versions actuellement légales de l'antimonde ont été tolérées avant d'être, à un moment ou à un autre, régularisées : paradis fiscaux, zones franches, enclaves flottantes ou terrestres. Ces versions légales côtoient des versions dites illégales, qui sont nombreuses : économies souterraines, zones de contrebandes, lieux de défoulements (drogue, prostitution). En somme, elles constituent des à-côtés du monde officiel.

L'antimonde semble donc s'inscrire dans les dytiques pays développés/pays sous-développés, centre/périphérie ou encore Nord Sud selon qu'il s'agit d'échelles régionales ou transnationales. Dans le cas qui concerne les notions d'extraterritorialité caribéenne propre au tourisme, il nous faut nous tourner vers la notion plus spécifique des zones de dérogation. Le Belize en est un exemple, tant par la nature opaque de son système bancaire et d'investissement que par la création de zones extraterritoriales dédiées entre autres à l'activité touristique (Duffy, 2000).

Deneault (2016) explique que les paradis fiscaux sont le résultat d'une faible imposition sur les revenus et sur les investissements étrangers; ils cachent des sociétés-écrans à travers lesquelles sont investies et transigent des sommes importantes d'argent, évitant de ce fait aux détenteurs de capitaux de payer des redevances (ou autres) à leur pays d'origine. Les pays qui abritent ces paradis fiscaux se gardent une quote-part; on se retrouve donc dans une situation gagnant-gagnant. Certaines îles des Caraïbes engrangent de cette façon des revenus plus importants que leur secteur touristique. Ces « paradis » sont nombreux et ils deviennent l'expression d'une facette prépondérante de l'extraterritorialité caribéenne.

Dans le même registre, mais avec des implications beaucoup plus directes pour la population locale, on observe l'émergence des zones franches industrielles. L'industrialisation caribéenne a pris forme dans les années d'après-guerre pour répondre à la nécessité de briser la dépendance envers les métropoles en optant pour une économie de substitution face aux importations. Cette dynamique économique a rapidement fait place, dans les années 80, à

une production orientée vers les exportations (Grandoit, 2005 ; Hartwick, 2009). Ce changement de cap a été imposé par des plans de restructuration économiques dus à la dette extérieure contractée par la région au gré du financement de son industrialisation. Ces plans de restructuration ont modifié la nature des zones franches, qui abritent depuis des entreprises étrangères dédiées à l'exportation.

Concrètement, ces zones franches apparaissent par l'imposition de décrets qui fixent les activités industrielles dans des aires géographiques précises. Elles ont leurs propres frontières et elles sont soumises à des contrôles douaniers; les régimes fiscaux qui y sont établis favorisent la rentabilité des exportations (Desse, 2005 ; Buzenot, 2009). Mais aussi, on y maintient des conditions favorables aux entreprises étrangères, comme des exemptions de taxes qui s'ajoutent à la faiblesse des salaires, lesquels sont souvent moindres que dans le reste du territoire national. De fait, ces zones franches sont caractérisées par l'exploitation des travailleurs, majoritairement des femmes, qui œuvrent dans des conditions précaires et dangereuses (Desse et Hartog, 2003).

On constate aussi une extraterritorialité de l'espace caribéen dans le domaine maritime, par l'utilisation de pavillons de complaisance. Le principe est simple et il s'applique tout autant à la marine marchande qu'à l'industrie des bateaux de croisières (Chin, 2008). D'abord, il suffit pour un exploitant situé, par exemple, au Canada, de s'incorporer dans un pays ayant une législation déficiente en ce qui concerne les droits des travailleurs ou encore les normes environnementales. Ensuite, cette société « étrangère » peut immatriculer son navire dans un tiers pays. Si on ajoute à cela que l'équipage est très majoritairement composé d'étrangers et que l'affrètement peut provenir d'un autre pays, il devient facile pour ces navires d'échapper aux règles du droit international et aux législations nationales dans lesquelles ils pénètrent. Ainsi, les compagnies propriétaires des navires de croisière dans la Caraïbe sont à l'abri des lois grâce à cette forme d'extraterritorialité. Encore là, on devine aisément que cette situation ouvre la porte à des abus de toutes sortes en termes de conditions de travail pour l'équipage ou en termes de non-respect des normes environnementales (Johnson, 2002 ; Milde, 2011).

À la fois antimonde légal et zone de dérogations, l'extraterritorialité caribéenne s'inscrit dans une perspective de production de territoires formels. En ce sens, elle est produite par des acteurs externes : étatiques, supra-étatiques ou sociétaux, qui arrivent à imposer leurs conditions de « consommation ». Ces territoires formels apparaissent pour répondre aux objectifs économiques établis par des acteurs situés hors de l'espace caribéen. L'industrie du tourisme de croisière ne fait pas exception : les trois compagnies qui détiennent 80% du marché sont basées aux États-Unis (Dehoorne et Petit-Charles, 2011 ; Pinnock, 2014). Parallèlement, les principes dérogatoires qui sous-tendent l'extraterritorialité caribéenne constituent une forme de construction sociale (Hudson, 1998) dans la mesure où l'espace économique est reconfiguré par la mise en place de politiques dérogatoires, grâce auxquelles les frontières ne sont pas toujours fixées, par exemple lorsque l'ITC étend ses activités à l'intérieur des pays hôtes. Dans ce cas, l'exercice spatial du pouvoir et des relations sociales se redéfinit à travers des territoires fonctionnels aux contours mobiles.

Les activités propres aux zones franches, au monde bancaire et à l'industrie maritime s'inscrivent dans un système relationnel qui relie à la fois des territoires formels et fonctionnels, ce qui détermine la nature particulière de leur territorialité respective. Le tourisme enclavé est également soumis à ce type de système relationnel et résulte en ce sens de l'extraterritorialité caribéenne. Pour cette raison, avant d'aborder de front la question de la territorialité des enclaves touristiques, il nous semble pertinent de définir et d'approfondir le concept d'enclave, aux fins d'analyse.

### **Enclave : fonctions et objets**

L'enclave est une «...unité qui opère de façon autonome par rapport à son environnement immédiat, mais en relation suivie avec un partenaire extérieur...» (Brunet et al., 1992: 184). Elle évoque, d'entrée de jeu, une posture négative en symbolisant une structure territoriale de non-échange avec le milieu dans lequel elle s'insère. Donner (2011) fournit d'ailleurs des éléments de compréhension intéressants au sujet des enclaves en milieu pétrolier, que nous transposerons plus loin vers les enclaves touristiques. Selon lui, l'enclave sert, lorsqu'elle est construite dans des pays en voie de développement, à immuniser une activité économique au bénéfice des économies développées contre un extérieur hostile, et

ce, pour permettre la production dans les meilleures conditions possible. Elle représente donc une double fonction de sécurisation et de productivité. En poursuivant ce raisonnement, on peut constater qu'il s'agit-là d'une production du territoire où peuvent avoir lieu des activités – sous la forme d'extraction ou d'exploitation des richesses naturelles – affranchies des conditions préalables relevant du milieu d'accueil. Ici, on observe donc une situation où le monde extérieur (celui du territoire national) est totalement nié, en considérant que « l'agencement de l'intérieur de l'enclave constitue un enjeu autrement plus déterminant que l'aménagement de son milieu d'implantation » (Donner, 2011). L'enclave dite en milieu vide est le pendant d'une « architecture du vide » (Sloterdijk, 2005 cité dans Donner, 2011 : 2), c'est-à-dire celle implantée dans un milieu non habité ou du moins encapsulé, voire isolé, et qui s'avère particulièrement « efficace » pour le partenaire extérieur. Elle nécessite alors très peu de barrières physiques à sa protection, et sa gestion s'en retrouve ainsi facilitée. L'éloignement, spécialement dans le cas d'une île, protège naturellement ce type d'enclave.

Autrement, on parlera d'enclave en milieu plein, lesquelles sont implantées dans un milieu habité. Le cas échéant, il importe ici de maintenir une barrière sécuritaire entre l'enclave et le monde extérieur. Cette barrière peut prendre une forme active, par exemple une force de sécurité humaine, ou elle peut prendre une forme passive qui s'exprime par l'utilisation de contraintes physiques. Nous pouvons penser ici aux clôtures et aux barbelés, qui sont utilisés depuis très longtemps, et qui sont de plus en plus appuyés par l'utilisation de technologies de surveillance (Razac, 2009); ainsi, ce type de barrière passive est maintenant couplé d'une composante active. Or, l'enclave terrestre, spécialement en milieu plein, ne peut être totalement imperméable, et ce, peu importe le degré de surveillance et de contrôle dont elle fait l'objet. Les limites de ces enclaves demeurent poreuses : elles peuvent être soit transgressées, ou encore volontairement perméables afin de laisser pénétrer des travailleurs.

Conséquemment, il devient nécessaire pour les tenants d'une enclave terrestre de développer une relation relativement saine avec son environnement (engager des travailleurs locaux, se ravitailler dans la région, etc.) afin de réduire les risques de tension et assurer une pérennité dans la pratique de ses activités (Nilsen, 2016). Or pour l'enclave terrestre (et principalement pour celui qui l'opère), cette « bonne » relation assure « *the license to operate* » et « *the stable*

*working environments*» (Frynas, 2009 dans Donner, 2011 : 9). Néanmoins, cela n'est pas sans coût et, de surcroît, cela nuit à la capacité de profit optimale. Il s'agit donc de déterminer les actions minimales requises pour assurer la pérennité et la sécurité de l'enclave terrestre, ou encore d'élaborer des stratégies afin de se substituer à cette relation obligée.

Par contre, l'enclave touristique a la possibilité de créer son « gisement » de toute pièce, ce qui lui confère une certaine liberté dans sa localisation sur le territoire. Toutefois, pour des raisons techniques (approvisionnement en électricité, gestion des déchets, transport des employés, etc.), il est en général plus aisé de construire une enclave en milieu plein qu'en milieu vide. C'est le choix que les tenants de l'enclave, ceux de notre étude de cas, ont fait en construisant une île privée non loin de la côte. Dans ce contexte, il est intéressant de se demander quel type de relation entretiennent les espaces fermés avec le milieu d'accueil à travers l'activité touristique. La réponse à cette question est centrale dans l'analyse des dynamiques territoriales et nous oblige à mieux définir la notion d'enclave touristique.

### **Espaces fermés dédiés au tourisme**

La discussion du chapitre précédent relative aux interfaces a mis en évidence la façon dont les jeux de pouvoir entre les différents acteurs créent un espace relationnel – l'interface de dynamiques relationnelles – où se négocient des enjeux politiques, sociaux, économiques et éthiques liés à la territorialité induite par le rapport enclave touristique/milieu d'accueil. Dans l'espace caribéen, la mise en place d'une destination touristique se produit souvent dans un contexte de dérogations légales (Dewailly, 2006 ; Cruse, 2011) qui sous-entendent une forme d'extraterritorialité consentie visant à satisfaire des acteurs étrangers (promoteurs et/ou investisseurs) ayant un capital de pouvoir découlant d'un capital financier. C'est dans ce contexte particulier d'inégalité de pouvoir que la production du territoire touristique enclavé (en milieu plein) se déroule.

Il s'agit alors de savoir si ce territoire enclavé, plutôt matériel et formel, aura préséance sur le territoire hôte, davantage idéal et fonctionnel. Ici, les principaux producteurs/bénéficiaires du territoire matériel sont les promoteurs et les investisseurs, lesquels souhaitent évidemment récolter les profits financiers attendus. Le principal bénéficiaire du territoire

idéal est la population locale, qui gravite autour des enclaves afin d'y pratiquer des activités socio-économiques et culturelles, qu'elle souhaite aussi rentables. Autrement dit, chacun de ces territoires – le matériel et l'idéal – répond aux objectifs et aux orientations de groupes spécifiques d'acteurs. Il s'agit de savoir quel groupe, en fin de compte, impose ses processus de territorialisation et tire réellement les bénéfices qui lui conviennent de la situation. Dans un contexte où le territoire, quelle que soit sa nature, n'est jamais définitivement fixé, où il est toujours revendiqué et où il fait l'objet de constantes renégociations (Paasi, 2003 ; Delaney, 2009), les dynamiques de pouvoir se retrouvent constamment au cœur des questions de démocratie, d'égalité sociale et de justice.

L'enclave touristique fonctionne de la même façon que tout autre type d'enclave et elle vise les mêmes objectifs de sécurisation et de productivité. Elle est également un territoire gardé où l'on exploite une ou des ressources au bénéfice d'entreprises étrangères, et dont certains revenus serviront les intérêts d'une élite locale (Freitag, 1994 ; Dodman, 2009). À la différence de l'enclave industrielle extractive (minière ou pétrolière), l'enclave touristique doit répondre à des besoins immédiats dont la ressource est directement consommée sur place par les non-travailleurs :

*« [enclaves are] closed off resorts containing all tourism facilities and services for tourists and encouraging them to stay inside and spend within the compound of the enclave »* (Carlisle et Jones, 2012 : 9).

Il est alors nécessaire d'aménager l'espace afin que les touristes puissent aisément profiter des ressources locales : le soleil, la plage, les paysages exotiques et le service de la main-d'œuvre à bon marché; et ce, sans qu'ils soient importunés par les désagréments du milieu habité dans lequel ils sont situés. Cela, d'autant plus que la quiétude trouvée au sein de l'enclave touristique rend ses usagers (les touristes) réceptifs à d'autres formes de consommation financièrement appréciable pour les promoteurs (Clancy, 2008). Ainsi, le besoin variable de sécurité et de contrôle des contacts avec le monde extérieur engendre différents types d'enclaves touristiques. Mais peu importe leur nature – île-hôtel, unité enclavée, groupement d'enclaves ou île-enclave (Cazes, 1992) – les enclaves touristiques constituent un symbole éloquent des inégalités entre le centre économiquement puissant au Nord et les périphéries marginalisées que sont les destinations d'accueil du Sud (Dehoorne,

2006). Ce rapport international centre/périphérie teinte fortement le système de relation qui s'établit entre l'enclave et les communautés locales dans le processus de territorialisation.

Conséquemment, les disparités de richesses constituent une source importante des tensions territoriales entre l'enclave et son milieu d'accueil. Ces disparités semblent inévitables étant donné la nécessité de transplanter un territoire « développé » pour répondre aux besoins des touristes, dans un « corps étranger », c'est-à-dire un pays du sud généralement en voie de développement. De plus, la mise en place d'une enclave riche dans un milieu pauvre a des conséquences spatiales inévitables, comme la privatisation de l'espace dédié à l'enclave, provoquant une restriction de ses accès, voire sa fermeture (complète ou partielle) au public (Dehoorne, 2013). Il s'en suit une renégociation des relations ayant cours dans l'espace alentour, alors que la population doit nécessairement restructurer sa présence sur le territoire. C'est donc à partir du moment où la population cherche à se redéployer autour de l'enclave qu'on observe une revendication d'une nouvelle territorialité (Paasi, 2003). L'espace relationnel est dès lors redéfini afin que la population puisse tirer des avantages de cette territorialité formelle imposée, qu'elle puisse déterminer les ressources nécessaires à son développement économique, mais aussi qu'elle soit en mesure de retrouver une partie de son capital culturel et identitaire, également affecté par la mise en place de l'enclave.

Dans ce contexte, la nature extraterritoriale de l'enclave (produite à partir des principes dérogatoires où l'économie, les mœurs et les relations sociales sont complètement en dichotomie avec le milieu environnant) instaure de nouveaux rapports dans le territoire. Tant que l'enclave est saisissable, en ce sens où il est physiquement possible d'entrer en contact avec elle, tant qu'elle est incluse dans le « milieu plein » (Donner, 2011), il est possible pour la population de renégocier le territoire en visant l'intérêt commun. Ainsi, la force du capital social émanant de la communauté territorialement ancrée peut s'instituer contre la force du capital économique des acteurs du développement touristique dans une bataille pour une territorialité renouvelée : telle est la nature de la confrontation possible. Les luttes de pouvoir entre les différents acteurs, si elles se produisent, se déroulent avec des intensités variables ; ainsi, là où on assiste à la mise en place de nouvelles destinations en milieu plein, ces luttes se retrouvent nécessairement au cœur des questions de développement (Pretty et Ward, 2001 ; Pelling et Manuel-Navarrete, 2011 ; Sharpley et

Telfer, 2014). À l'opposé, si l'enclave se situe en milieu vide, ou si l'enclave est mobile, l'idée de négocier le territoire pour l'intérêt commun perd tout son sens, car la population est de facto exclue des activités de l'enclave. Dans ce cas, le rapport établi entre la communauté et l'enclave est dit déterritorialisé.

### *Espace ouvert – milieux de vie*

On considère l'espace ouvert établi en milieu plein comme celui situé au-delà des limites de l'enclave ; cet espace regroupe les milieux habités, c'est-à-dire des espaces de vie où s'accumulent des lieux et dans lesquels l'humain produit son quotidien. Plus précisément, en considérant l'approche théorique de Di Méo et Buléon (2005), l'espace de vie est celui de l'espace fonctionnellement territorialisé. Cet espace ne peut cependant pas être strictement déterminé par ses fonctionnalités et ses aspects matériels, concrets ; il est également défini par des relations sociales, dont un ensemble de lieux fréquentés, d'interactions et de valeurs psychologiques (Frémont et al., 1984). C'est donc dans cet espace de la quotidienneté, dans cet espace médiatisé, que l'enclave s'insère et entre en relation avec son environnement immédiat qu'il soit urbain ou rural. Il lui faut alors opérer avec l'espace de vie, qui relève des habitudes, des gestes répétés, mais aussi des gestes qui ouvrent des possibilités de produire et de reproduire de nouveaux espaces de vie (Di Méo, 1996 ; Harrison, 2000), d'où l'impossibilité d'un espace contrôlé, fini et final.

De son côté, l'espace ouvert situé dans le milieu vide n'a d'intérêt pour notre analyse que dans la mesure où il représente un espace où l'enclave s'exprime dans sa plus pure expression. Exempt d'humains, il ne participe pas aux dynamiques socio-territoriales qui font l'objet de notre attention, mais il est néanmoins susceptible d'affecter indirectement l'espace de vie si, de sa position lointaine, il instaure une forme de convoitise ; s'il maintient une possibilité réelle ou imaginaire de bénéfices pour des populations en périphérie éloignée. Le statut de milieu vide n'est pas fixé et l'implantation d'une enclave d'extraction en son sein peut le rendre potentiellement attractif, modifiant ainsi son statut. Dans la pratique, ce cas ne concerne pas notre étude, car l'île-enclave de Harvest Caye n'a pas été construite dans un milieu vide. Nous verrons cependant au cours de notre analyse que lors de la première phase

de mise en activité de l'île, les tenants de l'enclave ont agi stratégiquement comme s'il se retrouvait dans ce type d'environnement.

### **Espaces ouverts et tourisme**

À la différence des espaces fermés contrôlés par l'outil territorial que représente l'enclave, les espaces ouverts échappent à la mainmise directe de l'industrie du tourisme de croisière. En effet, au-delà de l'enclave touristique se trouve le territoire urbain ou rural, qui entre nécessairement en relation avec l'espace fermé de l'enclave, soit directement au niveau de l'interface de l'enclave, soit à divers endroits du territoire hôte où l'ITC déploie ses activités. Dans ce dernier cas, la mise en relation entre les acteurs des différentes territorialités se déplace en périphérie de l'enclave où se recréent de nouvelles interfaces de dynamiques relationnelles. Cela résulte de la volonté de l'ITC de contrôler les espaces du tourisme au-delà de ses bastions enclavés de la zone portuaire, incluant le navire de croisière et le port dont fait partie le village touristique.

Mais revenons à la question de l'espace ouvert, celui constitué par la zone périphérique de l'enclave. Cette zone est caractérisée par une différenciation avec l'enclave du fait qu'il s'agit d'un espace plus ou moins formaté inscrit au sein d'un espace « étranger », c'est-à-dire l'espace de vie des locaux (Cohen, 1972, Smith, 1977). L'espace ouvert est donc celui de la zone de déambulation ou d'errance urbaine adjacente à la zone portuaire : celle des cafés, des restaurants, des musées, des boutiques et autres éléments ou divertissement qui se déroulent dans un cadre familiarisé. L'espace ouvert comprend également les sites d'excursions ou les différentes attractions touristiques situés en retrait, jusqu'à la limite géographique permise par le transport des passagers dans le court laps de temps disponible durant l'escale (5 à 8 heures).

Une nomenclature des espaces ouverts a d'abord été proposée par Gunn (1988). Ses catégories comprennent les « *linkage corridors* », des liens routiers entre les différents sites d'agglomérations touristiques, les « *attractions clusters* », et les « *services community* », ceux qui fournissent les services aux touristes. L'intérêt de cette caractérisation est l'emphase mise sur

la distinction qui peut exister entre certains espaces dédiés ou formatés pour le tourisme et ceux qui sont vécus exclusivement par la population, notamment les zones résidentielles.

Pour la première tentative de différenciation entre l'espace de vie non touristique et les espaces touristiques ouverts, identifiés sous l'appellation de « bulle touristique », il faut se référer à Judd, (1998) qui définit cette zone comme étant un objet qui : « *envelops the traveler so that he/she only moves inside a secured, protected and normalized environment* » (Judd, 1998 : 36).

L'auteur parle de cette bulle en matière d'enclave, mais son cadre référentiel est une zone portuaire de déambulation qui n'est pas explicitement une zone fermée. En effet, le front de mer de la ville de Baltimore auquel elle fait référence est totalement ouvert et accessible à l'ensemble de la population bien qu'il soit fortement formaté. C'est le même type d'aménagement urbain que l'on retrouve par exemple au port de Québec. Cette définition, et le contexte qui l'accompagne, se rapprochent donc davantage de l'utilisation que Jaakson (2004) fait du terme « bulle touristique » dans son étude des espaces du tourisme de croisières au port de Zihuatanejo situé sur la côte ouest du Mexique.

Cette dernière approche de l'espace ouvert, celle proposée par Jaakson, est rendue intéressante par la distinction explicite apportée entre la périphérie de la zone touristique et une démarcation transitionnelle vers un espace qui n'est plus dédié au tourisme : une zone limitrophe entre le domaine investie par le tourisme et l'espace exclusivement vécu par la population. La périphérie ici évoquée rappelle que nous sommes dans un espace touristique hétérogène « *...with blurred boundaries, and is a multi-purpose space in which a wide range of activities and people co-exist* » (Edensor, 2001 : 64). Une première partie de l'espace ouvert en périphérie de l'enclave est donc un espace de vie qui a fini par accueillir des activités touristiques. Il n'en demeure pas moins que la population locale y exerce son quotidien au gré des rencontres et des contacts avec l'activité touristique. C'est un espace de simultanéité qui va lentement laisser place, à mesure que l'on s'éloigne de l'enclave, à une autre zone de l'espace ouvert, celle de l'espace de vie exempt de tourisme : l'antourisme.

L'antourisme est un néologisme que nous proposons qui désigne l'espace ouvert de la quotidienneté, celui des lieux fréquentés par la population locale et qui sont exempts de tout formatage touristique, mais aussi de touristes de croisière. Zone précaire, son intégrité est

continuellement menacée par le fait qu'elle est toujours à risque d'être transformée par les différentes intrusions ou incursions touristiques. Conséquemment, ses limites varient en regard des espaces où le tourisme n'a pas encore existé. Comme l'explique Edensor (2001), un jour ou l'autre, sa frontière est repoussée par un touriste rebelle qui prend l'initiative de sortir des sentiers battus ou par un autre qui perd son chemin; éventuellement, comme le notent Weaver et Lawton (2017), par des innovations qui permettront une pénétration géographique de produits touristiques toujours plus loin dans l'espace de vie pour transformer cette zone en une périphérie de l'enclave fermée. Au final, l'antourisme est l'ultime frontière temporairement hors d'atteinte du tourisme et elle reste une ressource à exploiter pour l'industrie des croisières, une *terra incognita touristic!*

Au final, l'ensemble de ces concepts mobilisés à l'intérieur d'un cadre analytique des espaces ouverts et fermés nous permettra de comprendre les dynamiques relationnelles et les enjeux liés au déploiement du pouvoir au sein de ceux-ci. Mais avant de répondre à ces objectifs, nous nous devons de proposer un modèle de l'espace du tourisme de croisière qui permettra d'appuyer notre analyse sur des caractéristiques zonales précises des territoires investis par l'ITC.

## **Espace du tourisme de croisière et mobilité**

Pour affiner la compréhension de ces espaces et proposer un cadre analytique tenant compte des subtilités des espaces investis par le tourisme, il nous semble primordial d'accorder en amont une attention particulière à la mobilité des touristes de croisière. Nous pensons ici à la façon dont ces touristes se déplacent et à leur niveau de déploiement dans les destinations, c'est-à-dire dans les zones périphériques qui s'enchaînent au sein de l'espace de vie des locaux.

Pour cette réflexion, les notions de mobilité et de déploiement territorial vont se nourrir mutuellement. Ainsi, dans un premier scénario, les possibilités de déplacements autonomes des touristes hors de l'enclave amènent l'industrie à développer des stratégies territoriales pour s'assurer de contrôler dans une certaine mesure les touristes, ou du moins garder une

forme d'emprise et d'influence sur eux et d'accaparer de ce fait au maximum leur capacité de dépense. Dans un second scénario, l'ITC va plutôt déployer ses activités à partir de l'enclave vers une destination donnée afin de nourrir une dynamique de consommation, ce qu'elle fait à travers la mise en place de zones d'excursions d'où elle tire une large part de ses profits. Dans ce second scénario, c'est l'ITC qui module la mobilité de ses clients alors que dans le premier, ce sont les touristes qui, une fois sortis de l'enclave, sont responsables de leur propre mobilité, leur donnant la possibilité d'échapper ainsi au formatage de l'ITC. Cette dynamique d'errance pose un défi pour l'industrie. En effet, la connaissance et la compréhension de cette forme de mobilité touristique dans les milieux ouverts (et donc hors de la portée de l'influence directe des enclaves) permettent à l'ITC, via des stratégies territoriales, de tout de même s'octroyer une meilleure emprise de captation des dépenses effectuées par les croisiéristes.

L'importante question de la mobilité des touristes pour l'industrie touristique globale a de longue date fait l'objet de recherches. Celles-ci sont particulièrement intéressantes pour l'industrie car elles permettent de comprendre, par exemple, comment les touristes consomment dans une destination donnée (Debbage, 1991 ; McKercher et Lau, 2008) et quelle est leur l'expérience vécue (Uriely, 2005) ; cela a permis à l'industrie de mieux segmenter l'offre touristique (Hvenegaard, 2002 ; Tkaczynski, et al., 2009). Toujours pour comprendre la mobilité des touristes, des travaux se sont aussi penchés sur les influences comportementales des touristes (Cohen, 1972 ; Mings and McHugh, 1992 ; Lue et al, 1993 ; Oppermann, 1995 ; Flognfeldt, 1999), sur leur perception de l'environnement physique dans lequel il se retrouve (Crompton, 1979) ou encore sur le temps dont ils disposent généralement pour visiter le lieu (Oppermann,1994 ; Pearce, 1990).

Plus récemment, le tourisme de croisière a également fait l'objet de recherches similaires afin de parvenir à une meilleure segmentation de l'offre essentielle au développement de l'industrie (Brida et al., 2013). Comme pour la question du tourisme en général, la recherche pour les croisières a elle aussi porté sur les notions de comportement (Henthorne, 2000 ; Douglas et Douglas, 2004), sur les contraintes liées à l'environnement physique, notamment en milieux insulaires (Andriotis et Agiomirgianakis, 2010), de même que sur la nature des

limites temporelles en regard de la mobilité des croisiéristes dans une destination (Gabe et Coll. 2006 ; Brida et al. 2012 ; Andriotis et Agiomirgianakis, 2010).

De fait, pour le tourisme de croisière, la mobilité touristique est d'abord conditionnée par le temps passé dans une destination. C'est ce qui formate avant tout le cadre spatial dans lequel se déroulent les interactions entre les territorialités formelles et fonctionnelles, car de façon générale, les croisiéristes font escale pour une période maximale de 5 à 8 heures par destination. Ensuite, une série de facteurs secondaires entre en jeu pour limiter ou accroître l'espace disponible à la mise en place d'un formatage touristique. La nature des infrastructures en place, le degré de sécurisation d'un quartier ou l'utilisation de certains types de transport sont des exemples qui influencent l'ampleur des espaces de tourisme. Malgré la variabilité de ces éléments structurants, il n'en demeure pas moins que la nature des espaces de tourisme reste potentiellement similaire d'une destination à une autre : ils comprennent les mêmes éléments et les mêmes zones ; en d'autres mots, ils impliquent une nomenclature semblable. Celle-ci sera donc générée à la fois par la mobilité des touristes liée à des facteurs comportementaux temporels et en retour par des actions des différents acteurs pour mettre en place des éléments qui participent à la construction des espaces.

### **Modèle de l'espace de tourisme de croisière**

Le modèle que nous proposons puise dans les notions d'espaces ouverts et fermés, et comporte un ensemble de constructions territoriales caractéristiques du tourisme de croisière s'imbriquant avec les éléments territoriaux en place. Il s'appuie essentiellement sur la notion de mobilité touristique conditionnée par une dialectique entre les comportements des touristes et le formatage de l'espace par l'ensemble des acteurs en présence. À l'exception d'enclaves qui s'inscrivent dans un milieu vide, le développement d'un port d'escale au sein d'un espace en milieu plein engendre nécessairement la transformation d'une territorialité dans son caractère formel, mais surtout fonctionnel. Ainsi, à partir du modèle proposé, nous sommes en mesure de définir un cadre analytique qui permet de saisir les dynamiques territoriales apparaissant aux interfaces de territorialités inscrites dans les espaces de tourisme, en lien avec les relations de pouvoir établies entre les différents groupes d'acteurs.

De fait, plus précis est le modèle, plus le degré d'analyse des territorialités renouvelées reflète les dynamiques réelles et contextuelles des espaces touchés par le tourisme de croisière.

### *Genèse du modèle*

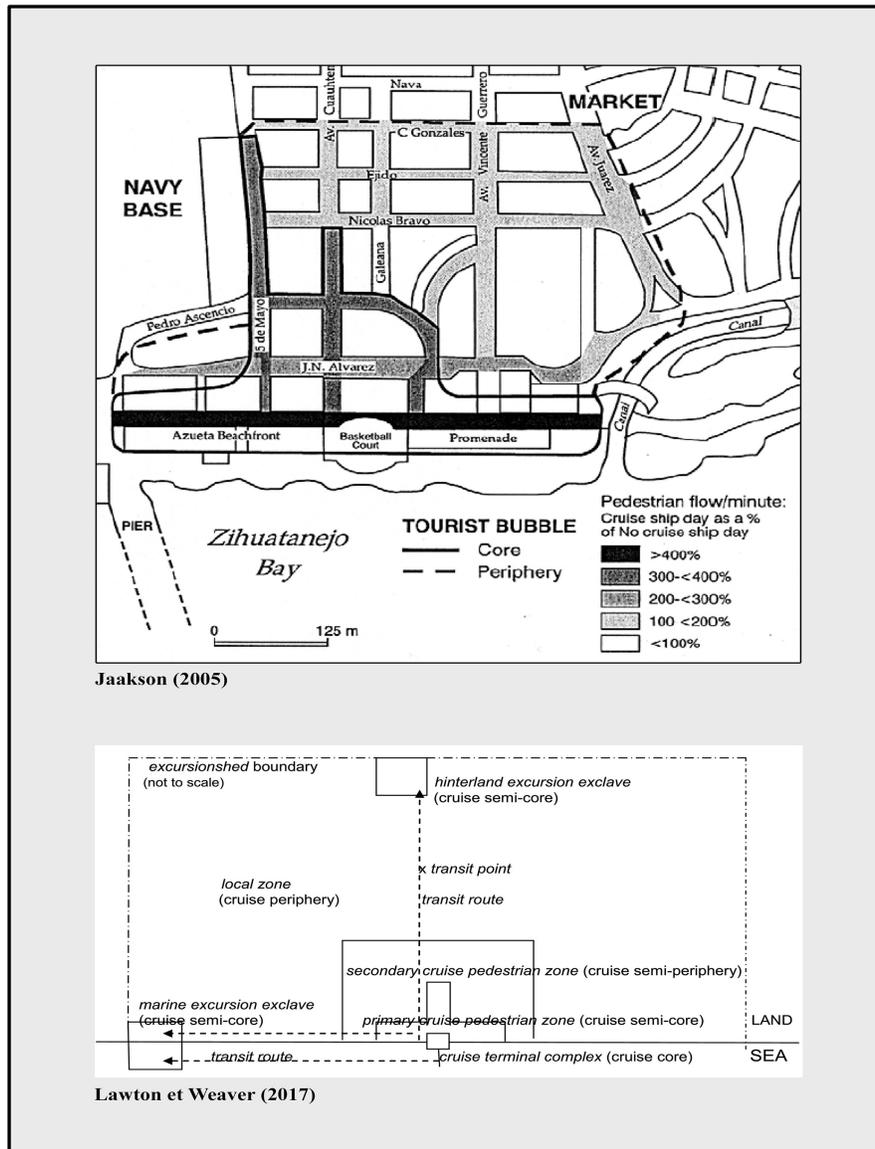
Notre modèle se décline en 12 zones, ou constructions territoriales distinctes. La genèse de ces zones s'appuie sur les modèles Jaakson (2004) à 2 zones et Weaver et Lawton (2017) à 6 zones (figure 7). Le tableau 6 présente une typologie comparée des différentes équivalences zonales des modèles afin de faciliter la mise en relation de ceux-ci lors de la discussion. Nous proposons de définir chacune des zones de notre modèle de débarquement<sup>43</sup> à partir du modèle simple de bulle touristique de Jaakson, et du modèle intermédiaire de paysage côtier de Weaver et Lawton. Une fois cet exercice complété, nous pourrons, dans notre analyse et notre discussion, aborder les relations territoriales qui s'inscrivent entre les zones du modèle de l'espace du tourisme de croisière et le milieu où elles s'insèrent. Ce milieu est constitué de l'espace de vie des communautés, lequel possède des spécificités politiques, économiques et socioculturelles, et parfois la présence d'un tourisme de séjour – établi ou en développement.

Peu de modèles des espaces de tourisme ont été proposés spécifiquement pour le tourisme de croisière. La proposition de Jaakson a sommairement modélisé l'espace afin de comprendre les comportements de voyageur en périphérie de la zone portuaire. Quoique très utile sur le plan sémantique, la notion de « bulle touristique » reste peu éclairante en ce qui concerne les interactions qui se déroulent dans les espaces limitrophes où le tourisme laisse graduellement place à la vie quotidienne. Le modèle de « paysage côtier » de Weaver et Lawton semble le plus complet à ce jour dans la littérature. En effet, il spécifie une série de sous-ensembles qui reflètent assez précisément l'espace produit par le tourisme de croisière.

---

<sup>43</sup> Le choix de nommer notre modèle « *Débarquement* » permet, au sens propre, de mettre en évidence l'aspect proactif des tentatives d'appropriation territoriale de l'industrie du tourisme de croisière lors du déploiement et du développement de ses activités dans une destination.

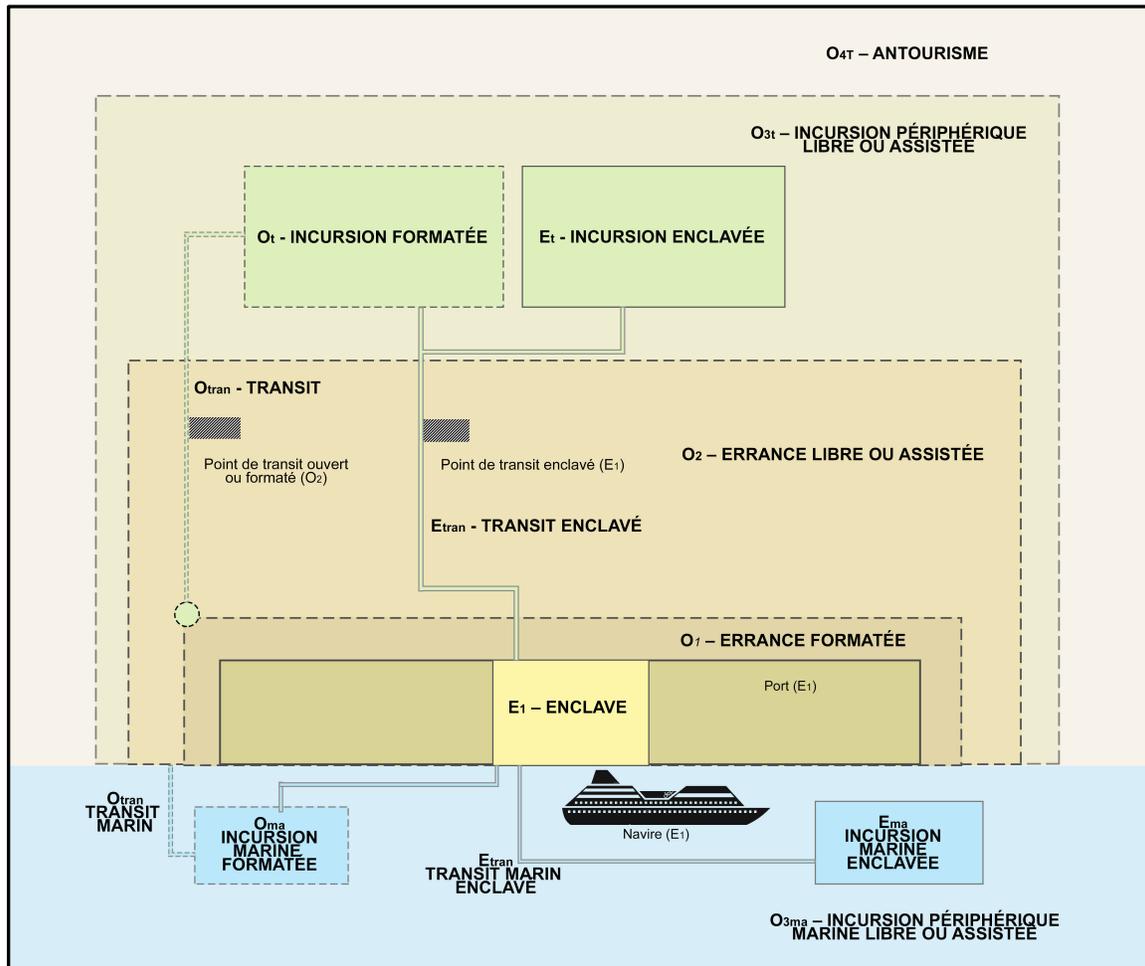
Figure 7. Modèles de l'espace du tourisme de Jaakson – Weaver et Lawton



Source : Jaakson (2005) et Weaver et Lawton (2017)

Cependant, ce modèle ne tient pas compte de la grande diversité des possibilités de relations entre les différents espaces proposés, ce qui rend difficile la création d'un cadre d'analyse examinant précisément l'ensemble des possibilités de relations dynamiques liées à des processus de territorialisation variés. En ce qui concerne le modèle que nous proposons pour notre part, nous ne prétendons pas à son universalité, mais sa plus grande précision répond mieux aux besoins de notre recherche ; en ce sens, nous croyons également qu'il apporte une amélioration aux différents modèles déjà présents dans la littérature.

**Figure 8.** Modèle de l'espace du tourisme de croisière



Conception : Luc Renaud

Tout comme les modèles précédents, celui que nous proposons (figure 8) a été réfléchi de prime abord dans le contexte d'espaces qui ne sont pas nécessairement concernés par le tourisme de séjour. Néanmoins, comme il est fréquent que le tourisme de croisière se développe dans des destinations où un tourisme de séjour est d'emblée présent, nous ne pouvons ignorer que la cohabitation de différentes facettes du tourisme affecte les dynamiques socio-territoriales. De fait, nous considérons le tourisme de séjour comme un sous-ensemble, dont les acteurs peuvent être aussi impliqués (de près ou de loin) dans la problématique du déploiement du tourisme de croisière. Pour cette raison, le cas échéant, ces acteurs devront nécessairement être considérés pour l'analyse qui s'appuiera sur notre modèle. Dans le cas qui nous concerne, la complexité des espaces réels du tourisme de croisière nous met face à deux réalités distinctes : certains espaces affectés par le

développement de Harvest Caye sont exempts de tourisme de séjour tandis que d'autres en sont déjà bien investis.

### *Typologie des espaces du tourisme*

Le tableau VI présente une typologie comparée des zones de l'espace de tourisme de la figure 8, de la bulle touristique de Jaakson et du paysage côtier de Weaver et Lawton. Il montre que la contribution de notre modèle favorise une approche plus nuancée et précise, précisément pour ce qui est des zones qui ne sont pas accessibles par les touristes autrement qu'en utilisant une mobilité complémentaire. Par exemple, les distinctions qu'il comporte permettent de considérer le fait que des touristes assurent eux-mêmes leur mobilité, ou encore qu'ils privilégient un mode de transport (voiture, scooter, etc.) modifiant complètement la portée spatiale des dynamiques territoriales, et opérant ainsi des différenciations de relations entre les groupes d'acteurs. Il existe donc une nette distinction entre la zone d'errance qui est caractérisée par une mobilité pédestre, et la zone d'incursion qui n'est accessible que par l'utilisation d'un moyen de transport, organisé ou non.

Précisons maintenant davantage nos choix typologiques au sujet des termes « errance » et « incursion ». L'errance est prise au sens de voyage et de chemin : être en errance, se promener dans une perspective d'hésitation, voire, aller au hasard (Rey, 2016 : 810). L'incursion, de son côté, est comprise comme le « fait de pénétrer momentanément dans un domaine qui n'est pas le sien » (Rey, 2016 : 1138) ; nous le préférons à l'usage d'« excursion » souvent employé dans la littérature et qui signifie plutôt une longue promenade (Rey, 2016 : 853). Il est d'abord nécessaire de comprendre que c'est seulement lorsque le touriste de croisière quitte l'enclave (le bateau ou le port) qu'il est considéré en errance ou en incursion. Une « brèche » est donc nécessairement présente dans l'enclave, par laquelle l'ITC perd le contrôle absolu de sa clientèle dès lors que celle-ci se retrouve dans l'espace ouvert, et où « autre chose est possible ». Bien sûr, l'ITC cherche constamment à garder une certaine mainmise sur ses passagers hors de l'enclave – nous décrirons amplement ce phénomène plus loin. Mais peu importe les moyens et les stratégies développés en ce sens par l'ITC, nous considérons tout de même qu'à partir du moment où les touristes se retrouvent en marge de l'enclave, ils possèdent un pouvoir de décision qui

entre en concordance avec le sens étymologique de l'errance. De son côté, l'incursion possède un sens étymologique qui la relie à une posture inusitée et momentanée (être en ces lieux très temporairement) que nous relierions à une mobilité accrue en termes de territoire parcouru, mais moins spontanée de la part des touristes. En effet, la zone dite d'incursion est proportionnellement peu visitée par les touristes de croisière en raison de son éloignement : leur présence dans cette zone est souvent circonscrite dans le temps conséquemment à l'échelle temporelle qu'offre une escale<sup>44</sup>.

**Tableau VI.** Typologie comparée des zones de l'espace du tourisme de croisière

ZONES	BULLE TOURISTIQUE (BT)	PAYSAGE CÔTIER (PC)	DÉBARQUEMENT (D)
<b>E</b>	N/D	CRUISE CORE	ENCLAVE
<b>O<sub>1</sub></b>	CORE Open Bubble	CRUISE SEMI-CORE Primary Cruise Pedestrian	ERRANCE FORMATÉE
<b>O<sub>2</sub></b>	PERIPHERY Open Bubble	CRUISE SEMI PERIPHERY Secondary Cruise Pedestrian Zone	ERRANCE LIBRE OU ASSISTÉ
<b>O<sub>3t</sub></b>	N/D	CRUISE PERIPHERY Local Zone	INCURSION TERRESTRE PÉRIPHÉRIQUE LIBRE OU ASSISTÉ
<b>O<sub>3ma</sub></b>	N/D	N/D	INCURSION MARINE PÉRIPHÉRIQUE LIBRE OU ASSISTÉE
<b>O<sub>t</sub></b>	N/A	CRUISE SEMI-CORE Hinterland and Marine Excursion Exclave	INCURSION TERRESTRE FORMATÉE
<b>O<sub>ma</sub></b>	N/A		INCURSION MARINE FORMATÉE
<b>E<sub>t</sub></b>	N/A		INCURSION TERRESTRE ENCLAVÉE
<b>E<sub>ma</sub></b>	N/A		INCURSION MARINE ENCLAVÉ
<b>O<sub>tran</sub></b>	N/A	TRANSIT	TRANSIT LIBRE
<b>E<sub>tran</sub></b>	N/A		TRANSIT ENCLAVÉ
<b>O<sub>4R-4T</sub></b>	N/A	N/D	ANTOURISME

Source : Luc Renaud

E : correspond aux zones fermées ou enclavées, typologie plus utile pour le transfert vers l'anglais

<sup>44</sup> Les escales étant de 5 à 8 heures, les incursions, en raison de leur éloignement, doivent être effectuées rapidement et la majeure partie du temps est consacrée au transit des passagers.

Cependant, autrement que cette distinction étymologique, une autre fracture se situe à l'interface de la zone d'errance et d'incursion, en relation avec la portée de l'influence spatiale de l'industrie du tourisme de croisière. En effet, la transition entre la zone d'errance libre et la zone d'incursion est aussi celle où existe une certaine perte d'intérêts de l'ITC dans sa quête de contrôle de sa clientèle. D'abord, comme nous l'avons mentionné précédemment, la zone d'incursion est peu visitée par les touristes, et ensuite, elle implique l'utilisation d'un moyen de transport, ce qui rend ardu d'exercer pour l'industrie du tourisme de croisière une influence directe sur ces touristes téméraires. Il est beaucoup plus efficace pour l'industrie de concentrer ses énergies dans l'enclave et dans la zone d'errance où se trouve la majorité des passagers. De fait, le formatage par l'ITC disparaît graduellement, plus on s'éloigne de l'enclave jusqu'à atteindre les zones d'incursions limites. À ce stade de notre discussion, il importe toutefois de mentionner une nuance importante : comme nous le verrons dans la description plus détaillée des différentes zones, l'ITC investit tout de même les zones éloignées de l'enclave en proposant ses propres incursions rendues possibles par des transports organisés. De cette façon, elle préserve une forme de contrôle dans les déplacements et les espaces visités par les touristes.

## **E – Enclave**

La première manifestation de l'enclave est le navire. Nous le retrouvons tantôt sous sa forme mobile lorsqu'il se déplace d'une destination à une autre, tantôt sous sa forme stationnaire lorsqu'il fait escale (figure 9). Dans sa version mobile, lorsqu'elle est en mer, cette enclave se caractérise par une absence complète de contact avec la population. La compagnie de croisière contrôle alors totalement l'ensemble de l'environnement dans lequel évolue le touriste, qui devient la matière première à exploiter pour son profit. Pour se faire, le bateau est aménagé de telle façon que celui-ci soit suffisamment agréable pour concurrencer l'intérêt des touristes envers les escales, même s'il s'agit de la destination prévue au voyage (Dowling, 2006).

Dans cette perspective, une forte proportion des passagers demeure sur le bateau pour profiter au maximum de ses attraits internes (piscines, bars, manèges, etc.). Selon Chin

(2008), cette stratégie garde les passagers captifs du navire, et elle s'avère particulièrement efficace dans les escales classiques de la Caraïbe insulaire, étant donné que leur attrait spécifique est plus faible que d'autres destinations ailleurs dans le monde – pensons ici à des villes emblématiques telles que Venise. C'est dire que, particulièrement dans le contexte de la Caraïbe, le navire agit aisément comme une capsule spatiale (Donner, 2011) ; de cette façon, la compagnie est en mesure de s'émanciper des milieux peuplés et territorialisés avec lesquels elle est habituellement contrainte d'entrer en relation lorsque les navires se retrouvent à quai. De surcroît, la compagnie n'est alors plus obligée de partager ses profits, pas plus qu'elle n'est « obligée » de participer au développement socio-économique de la destination.

**Figure 9.** Enclave stationnaire à Cozumel - Mexique

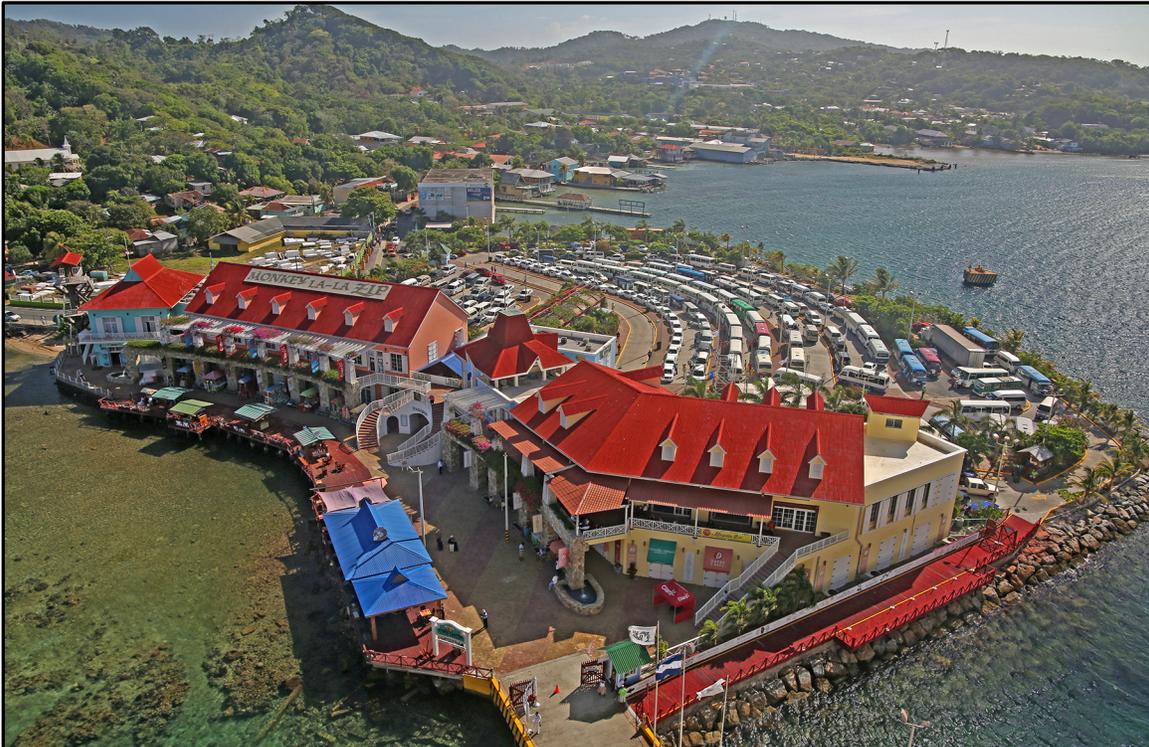


Source : Luc Renaud

Lors d'une escale, et malgré la stratégie de rétention des passagers sur les navires, une partie des passagers quittent le navire. En mettant pied à terre, ils se retrouvent au cœur d'une stratégie spatiale de contrôle territorial de la part de l'industrie du tourisme de croisière dont l'objectif consiste à ce que le maximum d'argent que chaque touriste dépense au cours de son voyage se retrouve dans les coffres de la compagnie de croisière. Cette stratégie repose sur la mise en place d'une zone portuaire enclavée et contrôlée par l'ITC. Sous sa forme habituelle, elle prend la forme de ce que l'on appelle le village touristique (figure 10) : une zone d'accueil ludique, festive et commerciale qui sert également de base opérationnelle pour déployer les touristes sur le territoire en fonction des excursions choisies. Ces « villages » sont intégrés à la zone portuaire et ils sont fortement sécurisés. En temps normal, ils sont inaccessibles aux non-passagers sauf à de rares occasions où des touristes de séjour étrangers

peuvent y avoir accès selon des modalités variables<sup>45</sup>. Les commerces qu'on trouve dans le village touristique sont la plupart du temps gérés par les compagnies transnationales (Klein, 2013) et seuls les commerçants nationaux qui sont en mesure de payer des loyers élevés peuvent avoir accès au site pour y exercer un commerce, ce qui élimine d'emblée les petites entreprises locales.

**Figure 10.** Enclave portuaire – Village touristique à Barrio La Loma de Roatan - Honduras



Source : Luc Renaud

Une autre variante de ces villages se retrouve sur des îles-enclave. En effet, si une île-enclave est construite près d'une communauté, elle exerce la même fonction que l'enclave portuaire avec l'avantage de faciliter sa sécurisation et le contrôle des contacts avec la population locale à l'interface de ses limites. Elle agit donc comme une barrière particulièrement efficace contre les stratégies territoriales qui peuvent être mises en place par la population pour entrer

---

<sup>45</sup> Nous avons tenté l'expérience dans quatre endroits différents. À Cozumel, un des deux villages touristiques était ouvert et accessible sans contrôle tandis que le deuxième était totalement fermé aux non-passagers. À Harvest Caye dans le sud du Belize, le village touristique est inaccessible autrement qu'aux passagers, tandis que celui de Belize City est ouvert avec certaines restrictions. Dans ce dernier cas, il faut laisser son passeport à la sécurité, ce qui donne droit à une période de temps limité à l'intérieur du village.

en contact avec le territoire formel contrôlé par l'industrie du tourisme de croisière. Dans ce cas, l'enclave devient une sorte d'enclos à touristes dont l'accès direct pour la population est interdit (Dehoorne, 2006).

Tout comme le village touristique en zone portuaire, l'enclave insulaire peut offrir la possibilité aux touristes d'effectuer des incursions dans le territoire hôte – c'est là un de ses attraits. Mais pour se faire, il est nécessaire d'aménager l'île non loin du continent et d'y effectuer des transferts afin que les passagers puissent accéder aux moyens de transport qui les mèneront vers les lieux d'incursions. Ce faisant, l'ITC crée alors un lien entre l'île et les communautés locales, ouvrant la voie à des relations territoriales de la même nature que celles observées à proximité des enclaves portuaires. De la même façon, à partir du moment où les passagers quittent l'île, l'ITC doit également mettre en place des stratégies territoriales pour garder un contrôle sur ces derniers.

Il existe un autre type d'île-enclave, dite en milieu vide, celle-là fort éloignée en mer et où il y a une absence totale de contact avec une population hôte (figure 11). Ce type d'île correspond parfaitement aux objectifs de sécurisation et de productivité maximale recherchés par l'ITC (Showalter, 1995). Ce type d'îles-enclave est extrêmement avantageux pour l'industrie des croisières, car il permet une rétention des revenus à un niveau tout simplement inenvisageable dans les ports d'escales conventionnels. Dans ces environnements privés, les passagers sont captifs de la compagnie de croisière, qui contrôle et exploite l'ensemble de l'espace : il n'y a aucune concurrence et chaque dollar dépensé aboutit dans le coffre de l'entreprise.

**Figure 11.** Île-enclave en milieu vide – Half Moon Beach - Bahamas



Source : Holland America Line

De plus, ces escales isolées sont extrêmement appréciées des croisiéristes, non seulement en raison du haut niveau de sécurité qu'ils y retrouvent, mais aussi pour l'absence d'inconvénients liés aux contacts avec les locaux, ainsi que pour la qualité des prestations qui y sont offertes (Showalter, 1995). En ce sens, les compagnies font d'une pierre deux coups : elles augmentent à la fois leurs profits et le degré de satisfaction de leurs clients (Klein, 2006). Dans ce type d'île-enclave, aucun élément de l'île n'est considéré comme faisant partie du territoire national du pays hôte : ces territoires sont dans les faits loués ou cédés moyennant des redevances. Le système de relation entre la collectivité et ce territoire formel ne s'exerce d'aucune façon. Même si notre cas à l'étude n'est pas une enclave éloignée, nous verrons qu'il est tout de même possible de formater stratégiquement l'espace autour d'une île-enclave construite près d'une communauté de façon à reproduire l'absence de relation territoriale typique des îles-enclaves en milieu vide.

### **O<sub>1</sub> – Errance formatée**

La plupart des destinations offrent aux passagers des navires de croisière la possibilité de quitter la zone portuaire pour déambuler dans une zone dite ouverte. Celle-ci est souvent décrite comme le milieu de vie local, et elle apparaît aux yeux des passagers comme une opportunité de découvrir la destination dans toute son authenticité. En réalité, lorsque les barrières sécurisées de l'enclave touristique sont traversées, les touristes se retrouvent dans ce que nous décrivons comme une annexe au village touristique (figure 12). Cette zone est avant tout axée sur l'expérience de la consommation : il est possible d'y acheter les mêmes produits qu'à l'intérieur de l'enclave à la différence près qu'elle est également investie par la population locale.

À partir de ce moment, un système de relation plus intense entre l'PTC et les communautés locales apparaît : cette zone d'errance, même si elle est fortement formatée par l'industrie, permet que des processus de territorialisation locaux se mettent en place. Il y a donc une médiation par laquelle l'PTC négocie l'espace avec les acteurs locaux pour faire en sorte qu'elle puisse garder une forme de contrôle sur les activités qui s'y déroulent. Ici, le médiateur ou l'intermédiaire doit être rendu légitime par les acteurs locaux. Il s'agit souvent de l'Office de tourisme local qui répond aux instances politiques nationales.

**Figure 12.** Croisiéristes dans la zone d'errance formatée à Belize City



Source : Luc Renaud

C'est aussi dans cette zone que demeurent la plupart des touristes, ceux-ci n'osant généralement pas s'aventurer librement plus loin. La concentration de leurs pairs est élevée, ce qui leur procure un sentiment de sécurité équivalent à celui de l'enclave. La réelle différence entre le village touristique et la zone d'errance formatée se situe dans les prix qui sont proposés pour les biens et services. Souvent, les mêmes produits et les mêmes activités y sont offerts à des prix plus avantageux ; évidemment, plus on s'éloigne de cette zone vers la périphérie, plus les prix ont tendance à diminuer. C'est un constat qui motive certains touristes à s'éloigner davantage pour atteindre la zone d'errance libre, plus authentique, et économique.

Enfin, la limite de cette zone est marquée par un changement de vocation commerciale. Ainsi, à mesure que l'on s'éloigne de l'enclave, les boutiques, les restaurants, les bureaux de voyage et les autres commerces deviennent graduellement plus clairsemés et s'intègrent à la trame locale où l'on retrouve une certaine impression d'authenticité. La gradation est variable à chaque destination ; dans certains cas, il ne suffit que de quelques centaines de mètres pour commencer à quitter la zone touristique fortement formatée et se retrouver dans un espace touristique que nous nommons zone d'errance libre ou assistée.

## O<sub>2</sub> – Errance libre ou assistée

Nonobstant les raisons individuelles qui poussent les touristes à s'éloigner de la zone d'errance formatée, il n'en demeure pas moins que, dans une proportion qui varie selon le degré de dangerosité réel ou perçu, plusieurs d'entre eux décident d'expérimenter la destination sans être – ou sans avoir l'impression d'être – encadrés par le formatage touristique de l'ITC. Bien sûr, il peut arriver qu'un touriste inattentif ou induit en erreur par une signalétique déficiente se retrouve séparé de la zone d'errance formatée. Il demeure que la majorité des touristes qui s'éloignent de cette zone le font intentionnellement.

Plus le touriste investit la zone d'errance libre ou assistée (figure 13), plus les éléments dédiés au tourisme se font rares ; lentement, ce touriste se retrouve dans une périphérie, une frange, où s'estompe l'attention portée aux visiteurs. Les commerces sont essentiellement locaux (supermarchés, quincailleries, garages, etc.), l'esthétique urbaine lissée des zones touristiques laisse sa place à une expérience visuelle et auditive plus rugueuse (rues trouées, déchets jonchant le sol, circulation automobile plus dense, environnement sonore chaotique). Finalement, toute trace de compères touristes et d'attrait touristique disparaît.

**Figure 13.** Croisiéristes dans la zone d'errance à Belize City



Source : Luc Renaud

Cependant, la limite extrême de cette zone, telle que nous l'entendons, ne se situe pas à l'endroit plus ou moins défini par la disparition de repères touristiques. Dans les faits, sa limite est plus technique : elle repose simplement sur les capacités physiques d'un groupe de touristes à explorer le milieu local dans le laps de temps mis à sa disposition par la compagnie de croisière. La zone d'errance libre s'étend donc aussi loin que les touristes peuvent se rendre à pied, et revenir, sans risquer de rater le départ du bateau. Bien que les incursions pédestres aux limites de cette zone d'errance soient relativement rares, elles existent (un musée par exemple) et elles peuvent être vécues de façon tout à fait autonome de l'industrie du tourisme de croisière.

Il existe tout de même, selon les degrés de dangerosité réels ou perçus d'une destination, ou encore suivant la complexité des lieux, des espaces au sein de la zone d'errance libre où il peut être difficile de déambuler librement. C'est pourquoi la zone d'errance libre peut aussi être une zone d'errance assistée. En effet, lorsque certaines zones sont/semblent moins sécuritaires ou difficiles d'accès (mais qu'elles sont toujours dans la limite des déplacements qui peuvent s'effectuer à pied), il peut arriver que la présence et la disponibilité d'accompagnateurs locaux soient souhaitées ou requises. Dans ce cas, les touristes font appel à un guide officiel ou au service des nombreux rabatteurs qui sillonnent la zone d'errance formatée : cela leur permet alors d'être accompagnés de façon sécuritaire vers des recoins discrets et confidentiels de la zone d'errance libre. Dans ce cas, la relation à l'espace est susceptible d'être formatée par le guide, mais il n'en demeure pas moins que c'est le libre arbitre des touristes qui prévaut. Ce sont ces derniers qui déterminent les lieux de déambulation à explorer.

### **O<sub>3t</sub> – Incursion périphérique terrestre**

Sur le plan technique, la zone d'incursion libre ou assistée se distingue de la zone d'errance (libre ou assistée) par le fait qu'elle nécessite l'aide d'un moyen de transport pour y accéder. Elle dépasse donc la limite territoriale des déplacements pédestres et fait appel à un niveau d'organisation plus complexe. L'objectif est donc, pour les touristes de croisière, d'accéder à des endroits situés au-delà de la zone d'errance, vers un « arrière-pays » perçu comme le théâtre d'une authenticité réelle où la rencontre avec d'autres touristes est peu probable.

Pour se faire, les touristes doivent organiser leur déplacement en procédant par la location d'un moyen de transport (vélo, scooter, voiture) et en structurant et planifiant un itinéraire en fonction de la limite de temps dont ils disposent pour l'exploration de cette zone d'incursion.

Comme dans le cas de l'errance, l'incursion peut être libre : les touristes ont de ce fait la possibilité de sortir de l'emprise de quelconques formatages touristiques induits par l'ITC, voire par des acteurs locaux du tourisme. Il va sans dire que ces zones d'incursions sont visitées de façon très aléatoire et sporadique par les croisiéristes (parfois même pour la première fois), ce qui favorise inévitablement une expérience plus réelle avec la destination. Il n'est cependant pas exclu qu'un groupe de touristes se dirige vers une zone d'incursion terrestre enclavée ou formatée ( $E_t - O_t$ ), mais selon leurs préférences ils pourront les éviter et aller à la rencontre des locaux se trouvant dans leur espace de vie.

Tout comme dans le cas de la zone d'errance libre, certains endroits de la zone d'incursion peuvent être perçus à tort ou à raison comme étant plus risqués. Aussi, la zone d'incursion peut également être difficile d'accès en raison d'un manque de signalisation routière, rendant ardue la capacité d'orientation des touristes à moins, évidemment, que ceux-ci aient accès à une carte routière fiable. De plus, l'absence d'un accès au réseau mobile local peut accroître de façon considérable les imprévus pour les touristes et accentuer les difficultés d'orientation. En outre, il existe un autre facteur, et non le moindre, qui restreint souvent la motivation des touristes à se rendre dans la zone d'incursion de façon autonome. Il s'agit de la barrière linguistique. C'est d'ailleurs souvent pour cette raison que le recours à l'assistance d'un guide devient particulièrement attrayant : ce dernier permet aux touristes d'envisager et de réaliser des incursions dans l'espace de vie de la population locale, même de communiquer avec eux. Suivant cette option, les touristes peuvent décider, par exemple, de faire appel à un chauffeur de taxi privé, ce qui a aussi l'avantage de sécuriser globalement l'incursion. Enfin, comme c'est le cas pour la zone d'errance, le facteur limitatif d'expansion territoriale de la zone d'incursion reste la disponibilité de temps. Cela veut donc dire qu'il existe au-delà de ce territoire une zone encore plus éloignée où le tourisme de croisière n'aura jamais accès. C'est la zone d'antourisme, celle qui est hors d'accès pour les touristes de

croisière et où la population locale est à l'abri du déploiement de l'ITC. Il s'agit d'une zone que nous allons décrire plus loin.

### **O<sub>3ma</sub> – Incursion périphérique marine**

Les zones de déambulation O<sub>1</sub> et O<sub>2</sub> ont la particularité d'être exclusivement terrestres. Par définition, ce sont des zones explorées à pied, sans moyen de transport, et qui n'ont de ce fait aucun équivalent marin. Par contre, à l'instar de la zone d'incursion libre ou assistée (O<sub>3</sub>), une incursion périphérique peut se dérouler dans l'environnement marin. Dans certaines escales, il est possible pour les croisiéristes de louer un dériveur ou toute autre embarcation et partir à la découverte des environnements côtiers où se déroulent des activités de la vie courante. Aussi, de façon assistée (figure 14), via les services de locaux possédant des embarcations, les touristes peuvent procéder à des incursions marines selon leurs intérêts (aller pêcher, faire de l'observation d'oiseaux côtiers, pratiquer la plongée sous-marine dans des sites d'intérêt, etc.).

**Figure 14.** Embarcation pour incursion marine à Cozumel



Source : Luc Renaud

Cette façon de se déployer sur le territoire marin n'est pas toujours simple et elle reste elle aussi limitée. Au Belize, l'incursion marine libre est pratiquement impossible, car la réglementation locale exige que les capitaines d'embarcation possèdent un permis de navigation nationale. D'ailleurs, une initiative permettant de louer de petites embarcations électriques à partir de Harvest Caye a dû être interrompue après que des pêcheurs locaux se soient plaints de la présence des touristes dans la mangrove. En effet, en étant à l'abri du vent et des vagues, les chenaux de la mangrove sont constamment utilisés par les locaux pour les déplacements le long de la côte. Sinueux et étroits, ces chenaux sont particulièrement propices aux collisions si des touristes ne connaissant pas les lieux y accèdent avec leurs embarcations de plaisance.

#### **E<sub>t</sub> – Incursion terrestre enclavée et O<sub>t</sub> – Incursion terrestre formatée**

Le déploiement des touristes qui décident de quitter le navire et la zone portuaire permet de les conduire vers des environnements tout aussi enclavés que la zone portuaire où se trouve le village touristique. Nous nommons ces sites « zones d'incursion terrestre enclavées », dont les accès sont contrôlés et où se déroulent des activités exclusivement réservées aux croisiéristes, au sein d'environnements terrestres situés à même le milieu de vie de la population locale. De fait, ces endroits sont interdits à la population locale et ils sont protégés par des clôtures ou, plus subtilement, par un service de sécurité.

De leur côté, les zones d'incursion terrestres formatées sont des zones partagées avec les touristes de séjour. Les croisiéristes se retrouvent donc dans des lieux ouverts qui ne sont pas exclusifs à l'ITC et où ils vivent des expériences identiques à n'importe quel autre touriste étranger ou local, quoique souvent pour des prestations (des frais) beaucoup plus élevées. Le niveau de sécurisation est moins élevé que dans un environnement enclavé, mais le groupe de touristes est néanmoins contrôlé : les guides cherchent à éviter un dispersement des croisiéristes afin de faciliter le formatage de leur expérience. Même si un mélange de différents types de touristes est possible dans le contexte des zones d'incursion terrestre formatées, il faut noter que la plupart du temps, les touristes de croisière sont plus nombreux que les touristes de séjours, ce qui facilite la gestion des groupes.

La raison qui explique ce surnombre de touristes de croisière vient du fait que l'industrie du tourisme de séjour ainsi que les touristes locaux cherchent à éviter ces sites les jours d'escale afin de ne pas se retrouver dans des environnements achalandés, nuisant à leur propre expérience. À titre d'exemple, le modeste site archéologique de Xunantunich dans l'ouest du Belize (figure 15) peut recevoir de 400 à 500 visiteurs lors d'une journée d'escale à Belize City comparativement à 50 à 75 visiteurs pour une journée typique. Il va sans dire que la notion de partage de l'espace est relative lorsqu'arrivent les navires de croisiéristes, car dans ce contexte, plusieurs sites d'incursion ouverts à tous sont simplement boycottés par les prestataires de services touristiques locaux et les touristes qui voyagent de façon autonome.

**Figure 15.** Croisiéristes au site archéologique ouvert de Xunantunich - Belize



Source : Luc Renaud

### **$E_{ma}$ – Incursion marine enclavée et $O_{ma}$ – Incursion marine formaté**

Contrairement aux zones d'incursions terrestres, les environnements marins visités par les croisiéristes sont plus facilement contrôlables par l'ITC en raison de leur éloignement géographique avec les milieux de vie communs. L'incursion marine enclavée se fait souvent vers de petites îles exclusives où se trouve une équipe qui prendra en charge les touristes, lesquels se retrouvent de fait dans un environnement entièrement contrôlé pour une partie de la journée. La sécurisation de ces lieux est évidemment facilitée par leur nature insulaire et il est pratiquement impossible pour quiconque de s'y retrouver sans raison.

Les incursions marines formatées, tout comme leurs vis-à-vis terrestres, sont des lieux où l'espace est partagé avec les touristes de séjours étrangers ou les visiteurs locaux. Nous

observons cependant une différence, du moins dans le cas du Belize, qui réside dans le fait que ces sites sont moins susceptibles d'être submergés par la présence de trop nombreux touristes, et de créer de ce fait des situations d'encombrement comme sur certains sites terrestres. En effet, les sites d'incursion marine sont souvent situés dans des aires protégées, lesquelles font l'objet d'un contrôle rigoureux quant au nombre de visiteurs acceptés sur une base journalière. De cette façon, il est moins fréquent que le partage d'un site provoque un réel conflit d'usage.

### **E<sub>tran</sub> – Transit enclavé et O<sub>tran</sub> – Transit formaté**

Ces zones, quoique spatialement confinées, sont d'une importance capitale pour les opérations de déploiement de l'ITC. Ce sont des corridors de déplacement qui confinent les touristes dans le vase clos de leur activité et qui créent une distanciation physique avec le milieu de vie dans lequel ils se trouvent pourtant. Lorsqu'un groupe de touristes part en incursion territoriale, il est confiné dans ce que nous pouvons appeler (au même titre d'ailleurs que le navire), une enclave mobile : un autobus ou encore une fourgonnette. Ce véhicule n'offre qu'une possibilité d'un contact visuel avec l'environnement dans lequel ils se déplacent. Ici, il n'est pas possible d'entendre les sonorités locales ni de humer les odeurs caractéristiques d'une ville ou d'une campagne caribéenne. Cette enclave mobile stérile file à travers une zone de transit et aseptise l'expérience des touristes.

De plus, comme c'est le cas pour les autres types d'enclaves susmentionnées, la zone de transit ne permet pas d'établir des contacts entre le véhicule et la population. On est loin, ici, de l'ensemble des interactions possibles qui se présentent lorsque l'on se déplace librement dans ces mêmes zones. Ces trajets ne servent qu'à transporter les croisiéristes d'un point A vers un point B et ne sont pas considérés comme faisant partie de l'expérience offerte à ces derniers. Les seuls contacts qui existent dans la zone de transit enclavée se déroulent lors d'arrêts dans des points de transits. Il s'agit de lieux fermés et réservés aux occupants de véhicules de transport : un marché factice proposant divers souvenirs, un restaurant dédié à menu unique ouvert ponctuellement et strictement pour les touristes, etc.

## **O<sub>4R-T4</sub> – Antourisme**

Nous avons déjà abordé l'ubiquité du tourisme lorsqu'il est pris au sens large de sa définition. Ainsi considéré, le tourisme est partout (ou presque) et il est susceptible de s'immiscer directement ou indirectement dans chaque sphère de la vie quotidienne. Les espaces de la vie quotidienne restent difficilement à l'abri de l'influence touristique : ils font de plus en plus l'objet d'incursions régulières par les touristes de séjour – à la recherche d'authenticité – lesquels sont aussi moins contraints dans leur mobilité que les touristes de croisière. Ainsi, étant une activité économique ubiquiste, le tourisme affecte le quotidien des gens et participe parfois au développement territorial de secteurs qui pourraient pourtant sembler hors des circuits touristiques prévisibles.

Il convient de distinguer deux types de zones d'antourisme, celle qui est technique O<sub>4T</sub> et celle qui est relationnelle O<sub>4R</sub>. Dans le cas du tourisme de croisière, comme nous l'avons déjà mentionné précédemment, la mobilité des touristes est principalement limitée par l'intervalle de temps dédié à l'escale ; cela dessine les frontières territoriales entre l'espace du tourisme et une zone dite d'antourisme technique. Cette limite dépend de divers facteurs qui modulent la mobilité des touristes et de l'industrie du tourisme de croisière, et qui en restreignent plus ou moins le déploiement vers le milieu de vie des locaux. La variabilité de ces facteurs implique que cette limite n'est pas constante et qu'elle est sujette à être constamment repoussée. L'ouverture d'une nouvelle route, la mise à niveau d'une route déjà existante ou l'accès à des véhicules de meilleure qualité par les incursionnistes ou l'ITC sont des exemples qui contribuent à repousser toujours plus loin les frontières de la zone d'incursion libre ou assistée, voire la mise en place de sous-zones d'incursion formatées ou enclavées. Dans tous ces cas, nous faisons référence à la présence potentielle de croisiéristes dans des zones inédites, que cela soit le fait d'une volonté de développement d'excursions de l'ITC ou de l'esprit d'aventure élevé (et une capacité d'autonomie) de certains touristes.

L'antourisme relationnel n'est pas lié aux mêmes contraintes. Il s'agit de zones de l'espace de vie qui sont à la portée technique de l'industrie du tourisme de croisière, mais qui sont évitées ou exclues pour des raisons qui sont basées sur des facteurs économiques, politiques ou encore socioculturels. En contrôlant la mobilité des passagers, il est possible que certaines

zones soient reléguées hors des circuits possibles des croisiéristes parce qu'elles ne répondent pas aux besoins spécifiques de l'industrie ou encore parce qu'elles ont été le lieu d'une forme de résistance de la part des acteurs locaux. Nous le verrons au chapitre 5 avec les cas de Monkey River et de Placencia, deux endroits situés à proximité de l'île-enclave de Harvest Caye, et qui ont chacun connu une période où ils ne recevaient pas de touristes de croisières.

Enfin, si nous observons l'espace affecté globalement par le développement d'un port d'escale, au-delà de la stricte mobilité touristique, la frontière de la zone d'antourisme liée au tourisme de croisière est territorialement beaucoup plus éloignée. En effet, l'antourisme est une entité qui possède un double aspect : certes, il concerne la mobilité des touristes – c'est ce que nous venons de définir – mais il relève aussi de la mobilité des acteurs locaux impliqués dans les activités de l'ITC.

La main-d'œuvre locale qui trouve une source de revenus dans le tourisme de croisière peut en effet provenir de régions situées bien au-delà de la limite de l'expansion territoriale liée à la mobilité des touristes. Il existe une migration pendulaire qui s'étend géographiquement très loin dans le territoire national, faisant en sorte que des travailleurs quittent temporairement sur une base hebdomadaire leur lieu de vie pour s'installer près du port d'escale. Tout comme dans le cas du tourisme de séjour, ces travailleurs impliqués dans l'industrie rapportent avec eux des revenus qui sont réinvestis localement et qui participent de ce fait à soutenir l'économie locale.

---

Le modèle d'espace du tourisme de croisière que nous venons de décrire, et qui repose sur la compréhension des notions d'espaces ouverts et fermés, permet d'effectuer une analyse fine des relations sociogéographiques impliquées dans le déploiement du tourisme de croisière. Celle-ci s'inscrit dans un cadre méthodologique issu de la géographie sociale par lequel est décortiqué le déploiement spatial des relations de pouvoir. Ce cadre repose également sur une approche critique à travers l'analyse des mécanismes de production des espaces qui s'appuient sur des idéologies liées aux contextes économiques, politiques et socioculturels en lien avec le projet du port d'escale de Harvest Caye. La prochaine section s'attarde à décrire les approches méthodologiques sur lesquelles s'appuie notre démarche théorique, ce qui nous permettra par la suite d'aborder l'analyse complète de notre étude de cas.

## CADRE MÉTHODOLOGIQUE

### Étude de cas

L'atteinte de nos objectifs de recherche passe par une étude de cas liée à la mise en place d'un port d'escale pour l'industrie du tourisme de croisière. Comme l'étude de cas s'inscrit dans une perspective holistique basée sur les expériences réelles vécues par différents groupes d'acteurs (Yin, 2014), celle-ci est particulièrement efficace pour définir les phénomènes complexes – économiques, politiques et socioculturels – induits par l'interaction de ces mêmes groupes d'acteurs, et ce, à différentes échelles d'organisations spatiales et temporelles. Dit autrement, c'est une approche méthodologique qui permet de saisir les aspects pratiques et concrets d'un phénomène que nous qualifions de sociospatial. Bien que l'étude de cas puisse souffrir de ce que Roy (2009) identifie comme des lacunes de validité interne et externe (elle ne représente pas toute la réalité du cas et elle ne représente pas tous les cas possibles), elle est à l'inverse en mesure de contribuer au développement théorique en permettant de confronter une problématique liée à un phénomène particulier (Kothari, 2004) et surtout nouveau ou négligé (Roy, 2009). L'intérêt pour l'étude d'un cas se situe donc dans sa capacité à générer de nouvelles explications concrètes dans un cadre contextuel variable, et ce, à différentes échelles; les connaissances qui émergeront de la recherche, ainsi envisagée, seront par la suite transférables pour aborder d'autres études de cas (Baxter, 2010; Yin, 2014).

Pour notre étude de cas, nous portons un regard à plusieurs échelles sur notre sujet afin de rendre compte de l'ensemble des dynamiques en œuvre pouvant avoir des impacts à l'échelle locale, celle où se développe le port d'escale de Harvest Caye. De surcroît, nous intégrons à cette approche multiscalair une composante d'analyse historique de la Caraïbe et de l'industrie touristique de cette région, enrichissant et appuyant la dimension théorique géographique dans laquelle s'insère notre sujet de recherche. Enfin, le noyau de notre approche méthodologique s'appuie sur une approche de terrain sociogéographique qui rend compte de la multitude des dynamiques qui découlent de la rencontre des territorialités formelles et fonctionnelles. Il s'agit là de reconstruire les trajectoires sociospatiales de même

que les relations de pouvoir des acteurs impliqués dans le projet (Gumuchian et al. 2000). En effet, nous croyons que c'est par un travail de terrain soutenu qu'il est réellement possible de comprendre et de mettre en évidence l'articulation plurielle des relations entre les acteurs en considérant autant les pratiques individuelles que collectives, qui sont, ensemble, à la base des stratégies ancrées dans les relations sociospatiales.

### *Méthodes de collecte de données*

Quatre méthodes de collecte des données ont été mises à contribution afin d'atteindre nos objectifs spécifiques de recherche. Il s'agit de l'observation non participative, de l'observation participative, de la collecte de contenu et d'entretiens semi-dirigés. Pour chacune de ces méthodes, nous présenterons une brève description des approches théoriques sur lesquelles elles s'appuient; ce à quoi s'ajoutera ensuite une explication de la méthode suivie pour procéder à la collecte. Le tableau VII présente les phases de terrain qui ont été entreprises pour la collecte des données.

**Tableau VII.** Phases de collecte des données.

<b>Phase 1</b> Été 2015 14 jours	Belize Mexique	Observation : visite des destinations croisières (Cozumel, Belize City et Harvest Caye) et des communautés environnantes – Prise de contact initiale avec les acteurs sur le terrain au Belize – Collectes de contenu
<b>Phase 2</b> Hiver 2016 40 jours	Belize Floride	Observation : visite des destinations croisières (Belize City et Harvest Caye) et des communautés environnantes – Prise de contact avec les acteurs sur le terrain (Belize – Collectes de contenu – Rencontre avec les responsables des destinations caribéennes durant le Seatrade Cuise Global Convention en Floride.
<b>Phase 3</b> Hiver 2016 150 jours	Belize Honduras Mexique	Observation : visite des destinations croisières (Belize City, Harvest Caye, Coxen Hole, Mahahual et Cozumel) et des communautés environnantes – Collectes de contenu – Entrevues semi-dirigées

Source : Luc Renaud

## **Observation non participante**

Il s'agit d'une méthode qui implique une distanciation avec l'objet de recherche (Laperrière, 2009), elle a été abondamment utilisée dans le cadre de notre recherche afin de construire notre modèle des espaces du tourisme. Dans l'optique de spatialiser les pourtours des zones incluses dans notre modèle, il s'agissait d'observer une série d'indices révélateurs de la mobilité des touristes et du formatage des espaces de vie à des fins touristiques dans différents ports. Pour nous assurer d'une meilleure validité de notre modèle, nous avons visité d'autres ports d'escales qui se trouvent sur l'itinéraire de croisière dont Harvest Caye fait partie. Ceux-ci comprennent l'Île de Cozumel, Mahahual au Mexique, l'île de Roatan au Honduras ainsi que celui de Belize City.

Nous avons d'abord procédé à l'observation des comportements spatiaux des touristes de croisières. Sur le terrain, ces derniers sont facilement identifiables, cela même dans des zones où le tourisme de séjour est également présent, en raison des bracelets ou des insignes qu'ils portent. En l'absence de croisiéristes, nous avons tout de même été en mesure de déterminer leur portée en nous attardant aux indices de terrain nous indiquant indirectement leur présence. Par exemple, plusieurs commerces développent des publicités qui visent directement cette clientèle; de ce fait, il est donc relativement aisé de déterminer où s'estompent, voire s'arrêtent les zones de fréquentations des touristes de croisière. Nous avons aussi eu recours à des discussions informelles avec des locaux pour identifier certaines zones de fréquentations informelles des croisiéristes, c'est-à-dire des endroits qui ne sont pas nécessairement formatés, mais qui sont néanmoins fréquentés de façon plus ou moins occasionnelle par les croisiéristes.

En plus de nous assurer des limites spatiales de ces zones, des discussions à la volée avec les locaux nous ont aussi permis de tracer adéquatement les limites de l'antourisme, c'est-à-dire les frontières au-delà desquelles les touristes de croisière ne se rendent pas. Notons par ailleurs que l'absence de touristes de croisière dans une zone donnée lors de nos campagnes d'observation n'a pas nécessairement été expliquée par la présence d'une zone d'antourisme. Pour valider si nous avons effectivement à faire à une zone sans touriste de croisière, nous avons procédé à des discussions informelles avec les locaux pour confirmer leur présence, ou

non, dans certains lieux. Ces discussions nous ont aussi permis d'identifier des sites de fréquentations de touristes qui nous auraient autrement échappé.

### **Observation participante**

L'observation participante requiert une immersion dans le milieu à l'étude<sup>46</sup>. Elle est nécessaire afin de pouvoir mieux saisir les différentes réalités permettant une interprétation adéquate des phénomènes dans lesquels sont impliqués les différents groupes d'acteurs locaux (Scheyvens et Storey, 2003). L'observation implique par conséquent un rapprochement et la création de liens sociaux significatifs avec les personnes impliquées au sein de l'espace à l'étude. Dans le même esprit, DeWalt et DeWalt (2011) définissent cette approche comme une méthode par laquelle un chercheur prend part aux activités d'un groupe pour en apprendre des aspects de la vie quotidienne et de la culture. En somme, il s'agit d'une méthode qui :

*« puts you where the action is and lets you collect data ... any kind of data that you want »* (Bernard, 2006 dans DeWalt et DeWalt, 2011 : 2).

Dans le cadre de notre projet de recherche, notre intention visant à comprendre la territorialité fonctionnelle – c'est-à-dire celle vécue quotidiennement par les gens (Raffestin, 2012) – afin de déceler les stratégies de redéploiement territorial, a d'emblée exigé une immersion dans les communautés visées de même que le développement de rapports sociaux de confiance avec les gens. En effet, c'est grâce à ces liens de confiance qu'il nous a été possible d'interagir et d'établir des dialogues riches avec les différents groupes d'acteurs, et ainsi obtenir des informations qui autrement n'auraient pu être trouvées nulle part. Dans cette perspective, nous avons effectué trois séjours successifs dans différentes communautés situées à proximité du projet touristique de Harvest Caye, mais également ailleurs dans le pays, dont la capitale Belize City. Durant cette période, qui a totalisé plus de 170 jours

---

<sup>46</sup> Il est important de mentionner qu'en aucun temps nous n'avons eu des discussions, même informelles, avec des interlocuteurs qui n'étaient pas au courant de notre démarche de recherche. En d'autres mots, nous n'avons pas joué la carte de l'imposteur pour faire « parler » plus librement les gens : la transparence nous semble primordiale dans ce type d'approche méthodologique.

d'immersion, nous avons pu tisser des liens avec différents acteurs, ce qui nous a donné l'opportunité de mieux intégrer le cadre de vie de la population locale. Il va de soi que cela a grandement contribué au relevé de nos observations, et ce, dans un climat de respect et de partage.

Durant le travail de terrain, l'observation participative a pris plusieurs formes. Par exemple, nous avons consacré plusieurs jours à côtoyer les différents travailleurs locaux (guides, vendeurs, artisans, chauffeurs de taxi, etc.). Nous avons également participé à des visites guidées en compagnie de guides que nous connaissions. Toujours dans l'objectif de mieux cerner les dynamiques des milieux de vie, nous avons participé aux opérations de différentes ONG locales (protection des milieux marins, sensibilisation environnementale, nettoyage des berges, activité dans les écoles, recensement de la faune terrestre et aviaire, etc.). La création de liens de confiance au sein des communautés nous a aussi permis de passer beaucoup de temps avec des groupes de pêcheurs, de travailleurs agricoles et de travailleurs de l'industrie du tourisme de séjour. De fait, l'ensemble des activités partagées avec les gens, sur place, nous a permis de mieux comprendre les dynamiques entre les différents groupes d'acteurs; la proximité avec ces personnes a ouvert la porte à plusieurs discussions informelles concernant le fonctionnement, mais aussi les impacts des activités du tourisme de croisière sur la vie de la population.

En plus de contribuer à la collecte de données, l'observation participative a facilité la planification de notre campagne d'entrevues semi-dirigées. Mais aussi – outre le fait qu'il s'agit d'un contexte particulièrement favorable pour instaurer un lien de confiance entre le chercheur et les participants – le temps passé sur place nous a permis de cibler, soit directement ou par l'entremise de suggestions de la part de nos interlocuteurs, les acteurs les plus importants de notre étude, voire de déterminer de nouveaux participants aux entretiens (suivant la méthode dite boule de neige). En outre, le développement de liens de confiance s'est avéré fort utile pour accéder à certains acteurs avec qui la prise de contact n'aurait pu se faire autrement que par lien interposé. De cette façon, les liens de confiance préalablement construits nous ont permis de gagner plus rapidement la confiance d'interlocuteurs, par exemple des décideurs politiques ou encore des acteurs situés à l'extérieur de la région d'immersion que nous n'aurions d'ailleurs possiblement jamais rencontrés sans l'aspect

relationnel important lié à la méthode de l'observation participante (Flowerdew et Martin, 2005).

### **Analyse spontanée des données d'observations**

Au cours de notre recherche, nous avons effectué la prise de notes de deux façons. Premièrement, nous avons privilégié les notes cursives au moment des entretiens, en y ajoutant le plus rapidement possible des précisions participant à l'interprétation des informations recueillies. Deuxièmement, l'écriture d'un journal de bord s'est avérée un outil de travail précieux. Bien que nous n'y ayons pas toujours contribué sur une base quotidienne, il nous a semblé important, comme le fait remarquer Spradley (1980), de faire un retour sur nos périodes d'observation. Les journées sur le terrain sont généralement bien remplies : le journal de bord s'avère utile pour prendre le recul nécessaire à l'égard des événements qui se sont déroulés et les garder en mémoire. En plus d'être un espace de réflexion privilégié pour déceler quelques informations ou observations qui auraient pu nous échapper, le journal de bord est particulièrement efficace pour cristalliser par écrit les sommes considérables d'interactions humaines auxquelles nous sommes confrontés dans le contexte de la recherche. En cela, il permet de saisir les subtilités des relations qui s'installent entre nous et les gens rencontrés, mais surtout de comprendre la nature des interactions entre ces derniers. Dans l'optique de vouloir comprendre les enchevêtrements des relations de pouvoir entre les différents acteurs, le journal de bord s'avère un outil extrêmement enrichissant pour déceler les dessous de la vie quotidienne, au-delà de ce qui se présente à nous au premier abord. Son écriture instaure simultanément une réflexion approfondie, un travail d'analyse des événements et un enregistrement personnel des expériences vécues, des propos recueillis ou entendus et des différents dialogues effectués.

Dans cette perspective, les données émanant de nos observations ont alors servi à une analyse spontanée et continue du contexte, c'est-à-dire que nous avons privilégié l'exercice qui consiste à revisiter quotidiennement les notes de terrain pour nous en servir dans la reconduction de nos observations : c'est ce que Guillemette (2006) nomme l'interaction circulaire entre la cueillette et l'analyse de données. En effet, il importe de considérer que chaque phase d'observation s'effectue suite à une analyse des précédentes informations

récoltées, lesquelles, en retour, ont un effet sur la façon d'aborder et de considérer le terrain suivant. Par cette interaction constante entre les informations recueillies en amont et les terrains « en cours », nous voulions aborder de front la double posture ethnographique qui veut que les prises de notes « pures » n'existent pas, et qui considère qu'il y a automatiquement un échange de réciprocité entre le chercheur et les personnes qui font l'objet de l'enquête, en lien avec les informations récoltées sur le terrain. Autrement dit, nous avons abordé nos activités d'observation en postulant que cette démarche – être sur le terrain – fait partie intégrante du processus d'acquisition de la connaissance, et nous rejetons la possibilité d'aborder la « réalité » du terrain sans considérer des effets induits par notre présence même.

### **Collectes de contenu**

Cette démarche permet de procéder à une systématisation des écrits et de divers autres documents (textes, sons, images et vidéos) qui, sans avoir été spécifiquement produits pour la recherche, concernent toutefois le sujet à l'étude; c'est ce que Lune et Berg (2017) nomment les « artefacts sociaux ». Dans notre cas, cet exercice a principalement pris la forme d'une collecte d'artefacts sociaux touchant spécifiquement le projet de Harvest Caye, mais également d'une façon plus large l'ensemble de l'industrie du tourisme de croisière dans la Caraïbe. Plusieurs documents utiles ont été trouvés au Québec (notamment en ligne), mais nous avons effectué plusieurs recherches supplémentaires, directement sur place, afin de compléter notre banque de documentation sur la Caraïbe et sur le cas plus spécifique du Belize.

Une somme importante de documentation a été récoltée au Belize dans des fonds d'archives, dans des bibliothèques universitaires ainsi que dans des centres de documentation maintenus par des ONG où il est possible de trouver des rapports de consultants et d'autres recherches issues de la littérature grise. Pour cette recherche, le gouvernement du Belize a également été une source importante de documents, et ce, malgré le manque de collaboration du *Belize Tourist Board* concernant l'accès aux statistiques non publiées. D'autres sources importantes concernent les médias locaux. En effet, ceux-ci, en plus de produire des documents écrits, ont l'habitude de publier les verbatim des entrevues effectuées par leurs journalistes. Aussi,

nous avons pu avoir accès à des documents visuels en visitant les stations de télévision. Enfin, nous avons récolté plusieurs documents corporatifs issus de l'industrie. À cet égard, afin d'accéder aux publications des autres destinations de la Caraïbe sans avoir à nous y rendre concrètement, nous avons participé au *SeaTrade Cruise Global*, la plus importante convention de l'industrie qui se déroule chaque année en Floride. La présence de plusieurs centaines de destinations à travers le monde a permis d'avoir accès à une source inestimable de publications qui émanent de l'industrie et des différentes autorités en tourisme.

Bien avant de se rendre sur le terrain, cette cueillette a permis de procéder à une première identification des différents réseaux d'acteurs impliqués dans le développement touristique de différentes échelles, allant du transnational au local. En nous appuyant sur notre cadre conceptuel, les données de contenu trouvées ont également contribué à mettre en place une compréhension du contexte économique, politique, social et culturel dans lequel se met en place ce type d'industrie. Ces deux premières étapes – l'identification des réseaux d'acteurs et l'interprétation contextuelle du projet – ont servi à mieux orienter notre travail d'observation, mais surtout à préparer efficacement le contenu de nos entretiens.

### **Entretiens semi-dirigés**

En ce qui concerne la méthode des entretiens semi-dirigés, nous partageons l'idée de Savoie-Zajc (2009) qui stipule que l'entrevue permet la production d'un savoir socialement construit, mais aussi médiatisé par son bagage culturel (Kvale, 1996). De fait, notre approche, basée sur des entrevues, s'éloigne des méthodes totalement dirigées afin de ne pas introduire, dans la limite du possible, un biais dans le rapport qui s'établit entre le chercheur et les personnes qui font l'objet de l'enquête (Brinkmann, 2014). Nos entretiens sont donc de type semi-dirigé : leur structure est plus ou moins organisée; le choix des mots et le registre sont ajustés en fonction des interlocuteurs; le contenu des entretiens varie d'un entretien à l'autre suivant l'identité des acteurs (Lune et Berg, 2017). En outre, le contenu de nos entrevues s'appuie non seulement sur notre cadre conceptuel, mais également (comme nous l'avons mentionné précédemment) sur les éléments mis en évidence lors d'observations de terrain précédentes et de la collecte de contenu. Dans cette optique, les entrevues ont servi à confirmer les ouvertures analytiques décelées à travers les autres méthodes, elles ont

aussi permis de répondre aux questions laissées sans réponse en plus de nous donner accès à de nouvelles informations.

Les entretiens semi-dirigés ont été effectués auprès d'acteurs clés ayant une connaissance et une expertise reconnues sur le tourisme et qui sont impliqués à la fois dans la gestion et le développement de l'industrie du tourisme de croisière au Belize. Cependant, même si notre recherche a porté une attention particulière à ces gens prenant part au développement touristique, nous nous sommes également intéressés à d'autres acteurs étant soit restés en marge, soit exclus (volontairement ou non) d'une participation directe à cette activité touristique. Ces acteurs du territoire fonctionnel apportent une compréhension nécessaire concernant les interactions entre les différents types de territorialités.

À la suite de la seconde phase de terrain à l'hiver de 2016, nous avons établi une première liste d'entretiens à effectuer en fonction des informations obtenues à travers les artefacts sociaux et sur le terrain. Durant la troisième phase, à l'hiver 2017, en plus d'identifier de nouveaux interlocuteurs, nous nous sommes appuyés sur la méthode dite « boule de neige » pour cibler des acteurs susceptibles d'ajouter un éclairage supplémentaire à notre recherche. À ce moment, les stratégies d'entretiens et le nombre d'acteurs à approcher ont été déterminés en fonction du critère de saturation théorique (Savoie-Zajc, 2009). En d'autres mots, nous avons mis un terme aux phases d'enquêtes dès lors que de nouvelles données ne semblaient plus ajouter d'éléments susceptibles d'améliorer les interprétations des faits observés en lien avec notre problématique de départ.

Pour l'ensemble du projet, nous avons effectué 42 entrevues (tableau VIII) avec 18 types d'acteurs différents<sup>47-48</sup> dont la durée variait de 60 à 90 minutes. Les entrevues ont été

---

<sup>47</sup> Plusieurs des personnes rencontrées faisaient partie de plus d'un type d'acteurs. Nous avons choisi de les identifier selon leur rôle principal au moment de l'entrevue. Par exemple, les « *chairperson* » ont généralement d'autres activités en parallèle à leur fonction officielle, par exemple, propriétaire d'un petit hôtel, pêcheur, guide touristique, etc. Ou encore, les personnes identifiées comme guide touristique sont pour la plupart également des pêcheurs ou des agriculteurs.

<sup>48</sup> Il est important de préciser qu'en vertu de la nature du protocole d'éthique, nous avons choisi de ne pas coder les répondants afin d'assurer un maximum d'anonymat lors de notre analyse. Nous avons simplement choisi de contextualiser les citations pour des fins de compréhension. Nous sommes d'avis, vu la proximité des relations entre les différentes personnes interviewées, qu'un lecteur proche du milieu de l'industrie touristique

enregistrées à l'aide d'un téléphone dit « intelligent » placé à vue; elles prenaient fin dès lors que les sujets étaient « épuisés ». Lors de la prise de chacune des rencontres, nous avons bien mentionné que nous aurions besoin d'au moins deux heures afin de nous assurer de ne pas perdre nos interlocuteurs en pleine entrevue. Les lieux des entrevues étaient laissés à la discrétion des différents participants (bureau, café, domicile et divers lieux extérieurs) et elles se déroulaient en anglais, qui est la langue officielle au Belize. Chacune des personnes interviewées pouvait mettre fin à l'entrevue à tout moment et notons qu'aucune d'entre elles n'est par la suite revenue nous voir pour retirer sa participation au projet. Quoique le développement du tourisme de croisière demeure infiniment politique et qu'il soulève des passions dans le pays, il n'est pas considéré comme un sujet tabou ou risqué pour qui que ce soit, ce qui a grandement facilité le recrutement des participants(es).

**Tableau VIII.** Liste des entrevues effectuées

<b>Secteur public</b>	<i>Belize Tourism Board</i>	2
<b>Secteur privé</b>	<i>Tour Guide Association</i>	2
	<i>BTIA – Belize Tourism Industry Association</i>	3
	Artisan	2
	Tour Operator	1
	Harvest Caye - Employé	1
	Media	1
	Tour Operator	1
<b>Secteur public local</b>	ONG - Environnement	2
	Chairperson	11
	Academic	2
<b>Secteur privé local</b>	Tour operator	3
	Taxi association	1
	Tour Guide	5
	Investisseur privé	1
	BTIA	1
	Propriétaire Hôtel international	1
	Expatrié/retraité	1
	Immobilier	1
<b>TOTAL</b>	<b>42</b>	

Source : Luc Renaud

---

pourrait établir des liens et que le fait de ne pas coder les participants contribue à limiter les associations entre les personnes et leurs propos.

À cet égard, seuls des employés(es) de Harvest Caye ont refusé de participer à la recherche par crainte de représailles, ce qui ne nous a pas empêchés de rencontrer l'une d'entre elles qui a accepté de nous parler sous le couvert de l'anonymat, statut que nous garantissons de toute façon à tous les participants en vertu du protocole d'éthique établi.

### *Méthode d'analyse des données*

#### **Analyse de contenu**

Pour atteindre l'un de nos principaux objectifs, c'est-à-dire mettre en évidence les stratégies de nature politique, économique et sociale déployées par les différents groupes d'acteurs dans la reconstruction des espaces de vie, nous avons recours à la méthodologie qualitative de l'analyse de contenu. Nous abordons notre analyse selon une approche qui est à la fois interprétative et socioanthropologique (Lune et Berg, 2017). À ce titre, elle implique une interprétation des activités humaines et des actions sociales dans l'espace à partir d'unités de sens. Celles-ci sont tirées des informations obtenues lors de la collecte de nos données d'observation et des artefacts sociaux, ainsi qu'à travers l'interprétation anthropologique des actions quotidiennes médiatisées par les relations entre les individus; la nature et la description de ces actions sont entre autres obtenues lors des entretiens semi-dirigés.

Afin de déterminer et de construire nos unités de sens, nous nous appuyons sur une combinaison de deux approches proposées par Hsieh et Shannon (2005). D'une part, dans une perspective dirigée, nous nous référons à notre cadre conceptuel, lequel permet de développer des unités de sens liées aux concepts de production de l'espace, des relations de pouvoir et des différentes notions de territorialités (les instances du territoire). D'autre part, nous intégrons une approche dite conventionnelle pour pallier à l'une des limites importantes de l'approche dirigée, c'est-à-dire la possibilité d'omettre les explications contextuelles en raison d'une emphase trop importante mise sur les unités de sens issues du cadre conceptuel. En somme, cette approche duale ouvre la porte à l'apparition d'unités de sens qui n'émergeraient pas nécessairement si l'on ne considérait que les éléments théoriques qui soutiennent notre cadre conceptuel; elle permet aussi une épistémologie plus

interprétative des unités établies par le cadre conceptuel, contribuant ainsi à une compréhension plus contextuelle et constructiviste du phénomène étudié.

Dans cette perspective, notre démarche ontologique est dite réaliste (approche dirigiste), sans l'être toutefois de façon exclusive. En effet, nous ne nous appuyons pas uniquement sur une construction stricte d'unités de sens, laissant plutôt la porte ouverte à l'apparition d'une compréhension plus inductive : nous trouvons dans cette posture un avantage non négligeable au fait de travailler avec un cadre conceptuel à la fois structurel et constructiviste. En d'autres mots, notre méthodologie se base sur une posture binaire – dirigée et conventionnelle – laquelle permet d'orienter nos analyses vers une compréhension plus fluide du phénomène étudié en tenant compte du contexte dans lequel est produite la connaissance. En cela, elle est donc particulièrement apte à saisir la nature évolutive des relations sociospatiales qui nous intéressent, à savoir leur constante recomposition au gré d'un remodelage incessant des dynamiques territoriales liées à la mise en place de l'activité du tourisme de croisière.

Ainsi, et nous terminerons cette section sur ce point, nous cherchons à combiner la force objectivante de l'analyse de contenu à la force interprétative de l'analyse de discours. Nous partageons l'idée de Hardy et al. (2004) que ces méthodologies, quoique d'ontologie et d'épistémologie différentes, sont complémentaires (Sabourin, 2009), et que :

*« Research is, from this perspective, an exercise in creative interpretation that seeks to show how reality is constructed through texts that embody discourses; in this regard, content analysis provides an important way to demonstrate these performative links that lie at the heart of discourse analysis (Hardy et al., 2004: 22) ».*

De fait, en considérant la force du discours comme un élément central (quoique non exclusif) de la production des dynamiques de relation de pouvoir, nous sommes en mesure, dans le cadre de notre recherche et par l'analyse de nos données, de saisir non seulement la réalité telle qu'elle apparaît dans un temps fixé de la territorialité ( $T_0$ ), mais également comment elle est produite socialement à travers les transitions territoriales. Cette approche est particulièrement utile pour comprendre comment les groupes d'acteurs du tourisme de

croisière mobilisent et maintiennent en place les différents mécanismes néolibéraux qui servent à produire un espace de tourisme de croisière en amont des processus de territorialisation. Dans cette perspective, l'analyse de contenu issue principalement de nos entretiens de terrain vient fixer et confirmer le contexte social véhiculé par le discours construit, dans le cas qui nous concerne, par l'industrie du tourisme de croisière.

### **Unité de sens et codage**

Dans le sens de Bazeley (2007), coder, c'est attribuer à un segment de texte, une phrase, un paragraphe, un code qui permet au final de simplifier l'ensemble des données recueillies au cours d'une recherche. Dans le cadre de notre travail de recherche, nous avons colligé plus de 800 pages de verbatim d'entretiens en plus de dizaines de documents relatifs à notre sujet d'étude; dans ce contexte, le codage des données s'avère essentiel pour donner un sens aux informations recueillies. Notre stratégie d'analyse nous a amenés à développer un index de codage qui se décline en 27 catégories qui s'appuient sur nos trois domaines conceptuels : Au cours du processus de codage, nous avons révisé notre démarche afin d'éviter ce que Gilbert (2002) nomme le « piège » du codage – lié à l'utilisation d'un logiciel d'analyse de texte – lequel peut se manifester dès lors qu'on établit une surqualification d'unités de codage au point de perdre de vue l'objectif de départ.

Comme notre méthodologie s'appuie sur une analyse de contenu, elle permet de nourrir une approche interprétative qui trouve son sens dans le cadre conceptuel établi au chapitre précédent. De plus, tel que mentionné précédemment, nos données sont analysées suivant trois axes, c'est-à-dire trois grands domaines distincts : la production de l'espace, les relations de pouvoir et les instances de la territorialité. Ces domaines de concepts se déclinent alors en catégories de codes à partir desquelles nous basons notre analyse. En référence à la proposition du cadre d'analyse critique du discours (Qian et al., 2017 ; Flowerdew et Richardson, 2018), la notion de production d'espaces s'attarde à mettre en évidence les phénomènes contextuels à macro-échelle, ceux-ci nous permettant d'interpréter les dynamiques sociospatiales qui se déroulent à micro-échelle au sein des instances qui composent les territorialités en mutations. Cet exercice multiscalair se déroule ultimement à

travers la médiation des relations de pouvoir entre différents groupes d'acteurs compris à toutes les échelles.

Aux fins d'analyse de nos données de collecte de contenu, d'observations et d'entretiens semi-dirigés, nous avons donc procédé à la mise en place de catégories de codes qui tiennent compte de ces trois grands domaines, sans oublier que ceux-ci n'évoluent pas dans un vase clos : il existe une dialectique entre eux – un dialogue, des échos et des influences constants – qui est au centre des processus de territorialisation. Autrement dit, comme nous l'avons expliqué plus haut, les catégories de codage ne sont pas invariables, pas plus qu'elles ne sont fixées à un domaine conceptuel. Au final, il n'y a donc rien de figé dans cette étape : une catégorie de codage peut servir à l'interprétation de nos dynamiques sociospatiales en s'appuyant ou en se combinant à d'autres catégories de codage qui, elles, se retrouveraient dans un autre domaine conceptuel (Maxwell et Chmiel, 2014).

Cette liberté interprétative de nos données répond aux principes d'enchevêtrement de relation de pouvoir. Méthodologiquement, il faut transcender le codage dirigé afin d'arriver à un niveau d'interprétation des pratiques sociales nous permettant de comprendre les relations de pouvoir en déconstruisant une réalité « donnée », supposément réelle. Conséquemment, il s'agit pour nous d'éviter de s'attarder uniquement à une analyse supportée par la théorie, de même qu'aux constructions sociales découlant des idéologies.

Concluons en précisant qu'en concordance avec notre approche précédemment décrite, nous avons procédé à deux principaux types de codage décrit par Saldaña (2013) : la méthode « provisoire » et la méthode *in vivo*. La première est générée en amont du travail de terrain et s'appuie sur notre cadre conceptuel. Comme son nom l'indique, le codage provisoire est appelé à se transformer en fonction de la réalité du terrain qui émerge au fil des explorations et des investigations. La seconde méthode est liée au besoin de mettre en évidence la « voix » des gens. Principalement utilisé dans le cadre des analyses d'entretiens semi-dirigés, ce type de codage est particulièrement efficace pour déceler les « éléments de la quotidienneté ». En ce qui nous concerne, elle permet de nous attarder notamment à la notion de stratégie dans les relations de pouvoir et dans les dynamiques socio-territoriales. De fait, la combinaison de ces deux méthodes de codage s'avère surtout bénéfique pour

aborder nos analyses suivant la double posture structurelle et constructiviste, et dans l'objectif de relier ensemble les concepts actifs et moteurs de la recherche, les théories sous-jacentes et les expériences de vie.

## CONCLUSION

Ce chapitre nous a permis de mettre en place les prémisses théoriques sur lesquelles s'appuie la nomenclature de notre modèle de l'espace du tourisme de croisière. Ce modèle permettra une lecture fine des « possibilités » territoriales qui apparaissent lors de la mise en place du tourisme de croisière dans un espace de vie donnée et il s'avère être nettement bonifié par rapport aux modèles précédents proposés dans la littérature. Le modèle de l'espace de tourisme compte, comme nous l'avons vu, 13 zones différentes qui peuvent être classées de trois façons différentes selon leur nature : les zones du noyau, les zones induites et les zones de bascule.

Les zones du noyau sont représentées par les zones enclavées portuaires dont le navire fait également partie. Ce sont ces dernières qui sèment ou qui sont à l'origine de l'espace du tourisme de croisière. Sans les zones du noyau, le déploiement des activités du tourisme de croisières ne serait pas possible et l'espace de vie hors de la zone portuaire ne serait pas soumis à de nouveaux processus de territorialisation. Logiquement, les zones induites sont le résultat de la mise en place des zones enclavées. Elles apparaissent dans un processus de territorialisation où les tenants de l'enclave cherchent à se déployer dans l'espace de vie pour assurer la pérennité de leurs activités commerciales. Le tourisme de croisière, dès lors qu'ils s'installent près d'un milieu de vie, cherche à déployer ses activités, d'abord parce qu'il peut en tirer divers profits, mais aussi parce qu'il doit entrer en relation avec le territoire hôte, afin de préserver le « *the license to operate* » (Donner, 2011). Les zones du noyau et les zones induites sont donc intimement liées et ne peuvent exister les unes sans les autres à l'exception des enclaves installées en milieu vide. Enfin, les zones de bascules font référence à la nature temporaire des zones de l'antourisme, dans la mesure où ces dernières sont susceptibles de subir à tout moment des processus de territorialisation découlant des zones induites par les zones du noyau, pour les raisons que nous avons évoquées plus haut.

## CHAPITRE 4

### **ESPACE DE VIE DU BELIZE SUD**

Bien que le noyau central du projet de Harvest Caye soit l'aménagement d'un port d'escale géographiquement circonscrit, il n'en demeure pas moins qu'à l'échelle régionale, l'espace de vie concerné par cette activité va au-delà de cette zone portuaire. C'est dans cet espace de vie, situé dans la périphérie géographique du port, que l'espace du tourisme de croisière produit par la mise en place de l'île-enclave va se déployer. À ce stade-ci de notre exposé, avant de s'attarder spécifiquement à la production de l'espace de tourisme et de son déploiement dans l'espace de vie, il convient de proposer une mise en contexte et une analyse des noyaux géographiques qui composent l'espace de vie du Sud Belize, ceux-ci étant impliqués dans les processus de reterritorialisation qui découlent de l'arrivée du tourisme de croisière.

Cet exercice est nécessaire pour bien comprendre la genèse et l'évolution temporelle de la production de l'espace du tourisme qui les caractérisent. Comme l'espace du tourisme n'est pas fixé, la façon dont il évolue et se transforme permet de saisir à l'échelle régionale les effets du déploiement du tourisme de croisière sur l'espace de vie. De fait, une fois que les dynamiques sociospatiales sont établies à cette échelle, il devient possible de s'immiscer dans les rapports territoriaux à l'échelle des communautés, et comprendre alors comment s'exercent les relations de pouvoir à des échelles plus fines.

Autrement dit, afin de développer une meilleure compréhension des jeux de pouvoir et des stratégies territoriales liées aux processus de territorialisation induits par la mise en place du projet de Harvest Caye, il est essentiel de porter un regard constant sur les dynamiques sociospatiales opérant aux différentes échelles. Par exemple, le contexte transnational du tourisme de croisière caribéen (que nous avons décrit précédemment) influence les enjeux territoriaux qui se jouent à l'échelle d'un hameau de 250 habitants comme Monkey River.

Dans l'autre sens, le contexte culturel et légal associé à la présence des Mayas sur un territoire donné oblige, quant à lui, la maison-mère de la compagnie de croisière à réévaluer

et à moduler les stratégies de son déploiement dans l'espace culturel associé à ce groupe. En d'autres mots, ce sont des exemples contextuels qui montrent que la dynamique multiscalaire des relations de pouvoir doit toujours être prise en compte dans l'interprétation des processus de territorialisation; et pour la maîtriser, nous devons faire intervenir une connaissance affinée des noyaux au sein desquels le tourisme de croisière se déploie.

Pour notre étude de cas, nous nous attardons à quatre noyaux périphériques d'espaces de vie qui sont en interaction avec le projet de Harvest Caye: la péninsule de Placencia qui comprend le village toponyme de Placencia, les villages de Maya Beach et de Seine Bight ; la petite ville de Mango Creek ; le hameau de Monkey River ; enfin, le *Deep South* bélizien qui inclut ces trois villages Maya : Big Falls, Indian Creek et Golden Stream, tous situés sur le « *Southern Highway* », une route menant vers la frontière du Guatemala où s'égrène un chapelet de villages Mayas. Pour chacun de ces noyaux, nous dresserons un court portrait afin de les contextualiser au sein de l'espace régional.

## **Contexte**

Dans le cadre de cette mise en contexte, nous ne nous arrêterons pas à l'ensemble des caractéristiques propres à chacun des noyaux. Pour les besoins de notre recherche, nous nous attarderons aux éléments économiques, politiques et socioculturels du milieu qui participent à nourrir directement notre cadre conceptuel. De cette façon, il nous sera possible de cerner plus efficacement les caractéristiques pertinentes à la compréhension des noyaux périphériques, mais aussi celles impliquées dans la création de liens sociospatiaux entre chaque entité régionale. Rappelons que la superficie du secteur à l'étude est, somme toute, relativement modeste et que les quatre noyaux à l'étude sont évidemment interreliés entre eux.

### *Péninsule de Placencia*

Longue d'environ 28 km, et traversée d'une unique voie routière, la péninsule de Placencia possède ce qui fait défaut au reste du pays en termes d'attractivité touristique balnéaire : de longues plages de sable blanc. En effet, le littoral du Belize est essentiellement composé de

mangroves (à l'exception des Cayes), ce qui l'a préservé du développement des grands projets touristiques qu'ont connu la Caraïbe insulaire et la côte mexicaine du Yucatán. Malgré cette ressource, la péninsule de Placencia a tout de même été épargnée par le tourisme de masse. Cela s'explique par les raisons historiques et structurelles que nous avons déjà évoquées au premier chapitre, mais également par différentes raisons techniques qui font obstacle à la mise en place d'une station balnéaire, notamment la faible superficie de la péninsule (environ 10km<sup>2</sup>) et la quantité limitée d'eau potable. Néanmoins, le tourisme est tout de même présent sur la péninsule, et aujourd'hui, cette activité est le principal moteur économique des trois communautés de la péninsule que sont Placencia, Seine Bight et Maya Beach (figure 16).

**Figure 16.** La péninsule de Placencia et Monkey River



Conception : Luc Renaud  
Source : Natural Earth (2019)

Fréquentée depuis la période du Classique ancien par les Mayas (250-600 ans de notre ère), la péninsule est alors parsemée de sites de production de sel qui fournissent les populations de la région immédiate (Mackinnon et Kepecs, 1989). Comme la qualité du sel produit sur la péninsule s'avère inférieure au sel produit au nord, dans le Yucatán, l'aire d'exportation de la denrée s'en trouve réduite, voire limitée à l'usage de la population péninsulaire. Il faut attendre la fin du XIX<sup>e</sup> siècle pour que la pointe sud de la péninsule soit colonisée par quelques familles de pêcheurs créoles. Quelques décennies plus tard, des groupes Garifuna s'y installent aussi : ces premiers arrivants sont à l'origine d'une proto-industrie de la pêche qui vise un marché local. À partir des années 1940-1950, favorisées par une demande importante venant des États-Unis pour la langoustine et la conque, l'industrie de la pêche connaît un essor important. Cela, jusqu'à l'effondrement des stocks dans les années 90; un phénomène qui coïncide avec une transition économique vers le tourisme (Key, 2002b).

Cette transition s'avère particulièrement intéressante dans le contexte du développement actuel du tourisme de masse dans le sud du Belize. Mais avant de nous y pencher plus précisément, poursuivons la mise en contexte de la péninsule de Placencia par la présentation de repères contextuels pour chacune des communautés qui la compose. Cela permettra de mieux définir les dynamiques sociospatiales qui opèrent sur la péninsule. Par ailleurs, même si elles sont à proximité les unes des autres, ces trois communautés possèdent des caractéristiques fort différentes; conséquemment, leur rapport au tourisme est lui aussi distinct.

### **Maya Beach**

En accédant à la péninsule depuis le nord, on atteint en premier lieu le village de Maya Beach. L'origine de ce lieu, dont la population est composée principalement d'expatriés états-uniens et canadiens, est très récente. En effet, dans les années 60, un Canadien du nom de Robert Gayer fit l'acquisition de plusieurs lots afin de développer un ambitieux plan pour une nouvelle communauté. Le magazine *Latin American Report*, destiné à informer d'éventuels investisseurs, décrivait Maya Beach de cette façon :

« ... located only a very short distance from the southern point of Placentia Peninsula which already has going a most sophisticated land development program for resort and retirement living. The operation, Plantation Palms, Ltd., is under the overall direction of Robert Cayer of Vancouver, B. C., Canada. The first stage of the project calls for subdividing one section of the peninsula called Maya Beach. Roads, lights, water, landscaping - including the planting of Many native fruit trees - has been completed. Canal, leading in from the lagoon side, are being dredged. This will make it possible for a lot owners to dock his boat in front of his home. The Maya Beach section has 263 lots, more than half of which have already been sold, 90% of these la Canadians from around Vancouver where Cayer maintains a sales office (Latin American Report, 1967 : 32) ».

Concrètement, le projet n'a pas vu le jour sous cette forme. Néanmoins, après l'échec et l'abandon du projet de développement, les lots se sont tout de même graduellement vendus. Ainsi, Maya Beach est devenue – quoique dans une version plus modeste que celle rêvée par son initiateur – une communauté bien développée (Harris, 2017). Cette approche de développement où un promoteur achète une grande parcelle de terrain pour ensuite la diviser en lot pour la revente s'avère emblématique dans la région et elle a toujours cours. De fait, de nouveaux projets de développement apparaissent un peu partout sur le territoire régional et sont pour la plupart dirigés par des groupes immobiliers étrangers.

Maya Beach comptait au dernier recensement de 2010 environ 229 habitants permanents (SIB, 2010). Résolument tournée vers le tourisme et la vie d'expatriés retraités, la communauté est maintenant un milieu autonome avec, en plus des commerces à vocation touristique, son service d'incendie, une station de police, une épicerie, quelques bureaux d'ONG, des entrepreneurs en habitations, des agents d'immobiliers. C'est sur le territoire de Maya Beach que l'on retrouve les plus imposants complexes hôteliers de la région, ainsi que quelques « *gated communities* ». Ces nouvelles communautés fermées accueillent autant des touristes que des expatriés, ceux-ci ayant fait l'acquisition de résidences et de terrains.

La vie dans cette portion de la péninsule se fait en retrait des zones situées plus au sud. Si ce n'est que pour participer à la vie sociale de Placentia, les habitants de Maya Beach et les touristes ont très peu de relations avec le reste de la péninsule. Ces derniers trouvent tout ce

dont ils ont besoin directement sur place et, si nécessaire, ils se rendent dans la capitale Belmopan pour y effectuer leurs achats ou bien régler leurs dossiers administratifs.

### **Seine Bight**

À Seine Bight, quelques modestes gîtes ont poussé à l'extrémité nord du village. Mais de façon générale, la communauté n'a pas de lien direct avec le tourisme ou les étrangers, indépendamment de la main-d'œuvre qu'elle fournit à l'industrie touristique de Placencia et de Maya Beach. Il existe bien sûr des hôtels de luxe de part et d'autre du village, situés sur les territoires de Maya Beach et de Placencia, mais le territoire de Seine Bight comme tel n'a jamais fait l'objet d'un développement touristique planifié. Ce constat est particulièrement frappant lorsque l'on traverse le village pour se rendre à Placencia, après avoir vu Maya Beach. Succédant aux pompeuses constructions d'expatriés millionnaires et aux « resorts » de luxe qui parsèment cette communauté, la transition se fait rapidement, sur quelques centaines de mètres, pour arriver au village de Seine Bight. Ici sont regroupées des baraques en bois sur pilotis semi-délabrées<sup>49</sup>; ici flotte dans l'air une odeur de poulet grillé et flâne une meute de chiens sur la rue principale; des enfants courent un peu partout après un ballon, de la musique joue à tue-tête au restaurant du coin. Dans ce village, on se trouve momentanément plongé dans une ambiance locale hors tourisme. Il va sans dire qu'aussi rapidement qu'elle est apparue, cette atmosphère disparaît du moment que l'on quitte la ville, toujours en direction du sud, vers Placencia. Bien vite, on retrouve de nouveau le faste des hôtels, mais surtout un formatage touristique.

La très grande majorité de la population du village de Seine Bight, évaluée à 1166 habitants en 2010 (SIB, 2010), est composée de Garifuna. Au cours des dernières années, plusieurs familles latinos et quelques familles mayas se sont installées au village pour se rapprocher de leur lieu de travail dans l'industrie touristique. Le village possède la plupart de ses services essentiels (police, pompier, dispensaires), dont des écoles, évitant ainsi aux enfants de devoir

---

<sup>49</sup> Quoique les demeures puissent sembler modestes de l'extérieur, l'intérieur des maisons Garifunas de Seine Bight n'a rien à envier à leur voisin de Placencia. Selon un participant du village à notre étude, il appert simplement que les Garifunas sont moins enclins à montrer leur richesse de l'extérieur; un trait culturel selon lui.

se déplacer à Placencia. Bref, on peut caractériser Seine Bight comme un petit village simple de la côte caraïbe, bordé d'une plage de sable blanc et intouché par le tourisme, ce qui lui confère un statut extrêmement rare pour un espace caribéen, mais qui le transforme de ce fait en un objet de convoitise de la part des spéculateurs de l'industrie du tourisme de séjour.

La destinée de ce village Garifuna est particulièrement intéressante dans le contexte de la péninsule. Le site actuel de Seine Bight est occupé depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle par le peuple caribéen des Garifunas qui avait initialement atteint de Belize depuis le Honduras<sup>50</sup> afin de travailler dans l'industrie du bois de cajou (Key et Pillai, 2006). Après avoir occupé un site tout près de Placencia à leur arrivée sur la péninsule, ils s'installent finalement à Seine Bight (littéralement l'Anse à la senne), qui est constitué d'une étroite bande de terre bordée d'une longue anse sableuse du côté de la mer des Caraïbes. Peuple insulaire à l'origine, les garifunas n'ont jamais occupé l'intérieur des terres. Au Belize, on les retrouve à plusieurs endroits sur le long de la côte (figure x), exception faite de la communauté de Georgetown. Les Garifunas ont longtemps survécu grâce à la pêche et à une agriculture de subsistance. Bien avant de fournir une main-d'œuvre à l'industrie touristique, les femmes et les hommes du village ont gagné leur vie en travaillant dans les fermes fruitières de la région (Escure, 1997).

De façon générale, le peuple Garifuna a su garder vivantes ses traditions culturelles. Pour cet aspect, il faut se rappeler que les ancêtres des Garifunas actuels ont été déportés par les Anglais au XVIII<sup>e</sup> siècle et que leur migration forcée les a dispersés un peu partout le long de la côte caribéenne de l'Amérique centrale. Dans ce contexte colonial répressif, ils se sont appuyés, comme mode de survivance, sur un système social fortement axé sur les valeurs de cohésion communautaire, ce qui a contribué à la pérennité de leur identité culturelle (Palacio, 1998). Certes, ce « *Fidelity system* » qui est aussi de nature économique agit comme un mécanisme de cohésion culturelle, d'allégeance et de loyauté envers le groupe au lieu de l'individu (Key, 2002a). Malheureusement, de nos jours, il semble que la langue garifuna peine à se maintenir dans la plupart des communautés en raison de la proximité géographique et sociale entretenue avec les populations créoles. De plus, l'ensemble de la culture garifuna est actuellement mise sous pression, spécialement à Seine Bight, par le

---

<sup>50</sup> Voir le chapitre 1 pour les informations concernant l'arrivée des Garifunas sur le continent.

développement du tourisme dans la péninsule (Escure, 2004 ; Gómez Menjívar et Salmon, 2018).

**Figure 17.** Les communautés Garifunas au Belize



Conception : Luc Renaud  
Source : Natural Earth (2019)

Selon ces derniers auteurs, d'une part, la langue est moins utilisée, et d'autre part, la culture est de plus en plus folklorisée en raison de sa marchandisation à des fins touristiques. Malgré tout, les Garifunas rencontrés à Seine Bight préservent une haute estime de leur identité, qu'il compare avantageusement à leurs voisins créoles de Placencia, lesquels sont perçus comme étant plus fortement influencés par le mode de vie occidental, notamment en raison du tourisme, quoique la réalité ne soit cependant pas aussi simple et tranchée. Malgré tout, les Garifunas sont eux aussi influencés par l'activité touristique, de même que par l'importante importation des codes culturels américains qui s'immiscent dans le pays par l'entremise des médias de masse (Wilk, 2017).

## Placencia

Lorsque l'on met les pieds dans ce village, nous sommes immédiatement frappés par la forte proportion d'expatriés qui côtoient les nombreux touristes à travers les Béliziens créoles, lesquels forment le reste de la population. Cette distinction est plus grande, le soir venu, lorsque de nombreux Béliziens quittent le village sur le *Hokeey Pokey*, le service de navette maritime qui leur permet de regagner leur domicile de l'autre côté de la lagune. Le coût pour se loger à Placencia est devenu si prohibitif que de faire le trajet de 20 minutes matin et soir est la seule option pour la majorité de travailleurs. À partir de la tombée de la nuit, lorsque la dernière navette a quitté Placencia, le secteur plage du village revêt un caractère festif pour le reste de la nuit ; il est difficile alors d'imaginer être encore au Belize si ce n'est par la présence des travailleurs locaux. Dans les bars, tels que le « Topsy Tuna », le chansonnier propose des tubes américains tandis que les téléviseurs projettent un match de football américain que l'on peut suivre en compagnie des États-Uniens et des Canadiens accoudés au comptoir.

Bien sûr, Placencia possède des zones hors tourisme. On les retrouve derrière le fameux « *Sidewalk* » qui longe la plage. On les retrouve aussi derrière la route principale poussiéreuse où se trouvent les épiceries principalement tenues par les Chinois, les échoppes de tacos des familles latinos et des villageois qui flânent ou qui jouent au basket à proximité du marché. Autrement, afin de sentir un peu l'essence du village bélizien, on peut aussi se rendre au quai municipal afin d'accueillir les rares pêcheurs qui arrivent du large pour vendre leurs captures, et ensuite se déplacer à quelques pas de là, au « *J-Byrd* », pour prendre un verre avec les locaux. Il suffit donc de quitter la zone touristique pour se retrouver dans une ambiance qui ressemble un peu à ce que l'on vit à Seine Bight. Placencia, le petit village, existe encore, mais a lentement perdu au fil des ans son identité typique des petits villages de pêcheurs.

Cette identité, c'est l'ancienne réalité de Placencia : un village créole assez homogène qui a longtemps vécu en autarcie. Depuis les premières familles créoles qui sont venues de Mango Creek pour s'établir durablement vers 1880 autour de l'actuel quai municipal<sup>51</sup>, le village a vu

---

<sup>51</sup> Le secteur a en effet été occupé sporadiquement par différents groupes durant la période coloniale : des puritains anglais au XVI<sup>e</sup>, des pirates au XVIII<sup>e</sup> siècle et des colons espagnols (pêcheurs et forestiers) vers 1820 (Carne, 2013).

l'arrivée de familles du Honduras, de l'Espagne, du Portugal (Vernon, 2014). Jusqu'aux années 1950, le village n'était accessible que par bateau et la vie était centrée sur la pêche et les échanges de produits avec les villages voisins : l'huile de coco, la viande de tortue et de poisson contre du riz, de la farine, des vêtements, du kérosène, etc. (Carne, 2013). Une petite piste d'atterrissage, construite en 1961, a permis de désenclaver le village, mais il faut attendre 1984 pour voir apparaître la toute première route terrestre qui relie la péninsule au reste du pays (Carne, 2013) via un long trajet de 45 km.

C'est dire que l'absence de route garde le hameau relativement coupé du monde, et malgré l'arrivée de visiteurs à partir des années 60 – pour la plupart des touristes cherchant à éviter les expériences déjà formatées du tourisme caribéen – le temps coule lentement. Seules les activités de la pêche rythment le village, qui voit l'émergence d'une petite industrie mieux organisée autour d'une coopérative de pêcheurs, permettant d'écouler les captures dans les villages de la côte situés plus au sud (Key et Pillai, 2006). Ce n'est qu'à partir de la fin des années 1990 et du début des années 2000 que Placencia connaît sa première véritable métamorphose pour devenir le village touristique qu'il est aujourd'hui. Les transformations, liées à cette transition, de même que les moyens de subsistance du village Placencia et du reste de la péninsule, seront l'objet d'une attention plus particulière dans la prochaine section.

### *Mango Creek - Independence*

Il est fascinant, en marchant dans Mango Creek, de prendre conscience que nous ne sommes qu'à un jet de pierre du touristique village de Placencia. À peine 4 km à vol d'oiseau séparent les deux endroits, et rien n'indique en ville que seulement 15 minutes de bateau à travers la lagune donnent accès à un espace axé sur le tourisme. En effet, aucun formatage touristique n'a encore traversé la lagune, mis à part l'apparition d'un mini-marché factice pour les touristes de croisière, situé sur un terrain vacant derrière la gare d'autobus et mis en place par un tour-opérateur de la *Norwegian Cruise Line*. La vie quotidienne bourdonnante de Mango Creek est plutôt rythmée par la migration pendulaire des travailleurs du port, des ouvriers agricoles qui entrent à l'intérieur des terres pour la journée ou celle des travailleurs du tourisme qui traversent vers la péninsule. Les après-midis tranquilles et étouffants – il faut

dire que la brise marine se fraie difficilement un chemin jusqu'à la ville qui est campée à l'intérieur de la lagune – laissent place, le soir venu, à des fins de journées décontractées où les gens se réunissent à quelques endroits en ville pour discuter. Comme les locaux le disent régulièrement : « *Nothing happens here and it's perfect like that* » !

Manifestement, Mango Creek est l'antithèse de Placencia. Ici, les touristes qui arrivent de Placencia par le traversier ne font que passer en taxi à travers la ville pour se rendre à la gare routière. Ils rejoignent ainsi l'autobus de la ligne principale, ce qui leur évite le long trajet de la péninsule parsemé de plusieurs arrêts et d'une interminable série de dos d'âne. Mais aussi, chaque matin, environ une dizaine d'expatriés, ou de touristes de long séjour, arrivent au quai du *Hokej Pokey* pour attraper un taxi qui les mènera au bureau de la douane maritime afin de renouveler leur visa mensuel. Ainsi, sauf les rares touristes perdus qui doivent involontairement passer la nuit dans l'un des deux seuls hôtels hors de prix de la ville – parce qu'à l'évidence, ils ont raté leur correspondance – Mango Creek est une zone exempte de tourisme. Il y a bien eu quelques changements à ce sujet au cours des dernières années avec le projet de Harvest Caye, par la présence, par exemple, des autobus de croisiéristes qui quittent l'enclave de Malacate pour leurs incursions ou pour faire un court arrêt au marché à souvenirs factice évoqué précédemment. En somme, rien n'est advenu pour transformer la vie tranquille des lieux.

Dans les années 1940, c'est la « *Real Estate and Produce Company* » qui consolide les bases du peuplement du côté ouest de la lagune en y installant des travailleurs forestiers (Moberg, 1997 ; Key, 2002a). Cependant, dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle (Vernon, 2014), c'est-à-dire bien avant que le hameau de Mango Creek apparaisse dans le secteur de l'actuel quai du *Hockey Pokey*, des familles de Monkey River viennent s'y installer en quête de travail dans l'industrie forestière. Avec une ouverture économique vers les marchés américains après la Deuxième Guerre mondiale, plusieurs routes sont construites, reliant la côte à l'intérieur des terres, pour faciliter le transport du bois en vue de son envoi par bateaux (Weaver et Sabido, 1997). La présence de la rivière « *Big Creek* », à proximité du village, facilite ce transport de marchandises et permet l'implantation d'un port industriel qui favorise plus tard le développement du hameau de Big Creek – renommé dans les années 60 *Independence* par le père de l'Indépendance du Belize, George Prince (Key, 2002a). Aujourd'hui, Mango Creek et

Independence sont agglomérées en une seule entité, qui est le siège des activités portuaires ainsi que celles de la « *Banana Growers Association* ». Il s'agit actuellement du deuxième port en importance au Belize, essentiellement voué à l'industrie fruitière fortement développée dans la région.

L'histoire et le développement économique du secteur continental de la lagune de Placencia ont favorisé l'établissement dans la région de la plupart des représentants de la mosaïque culturelle du Belize. Ainsi, malgré sa taille modeste, la ville de Mango Creek de 4000 habitants a joué au fil des décennies un rôle attracteur pour la plupart des populations du sud du pays. Bien que la majorité de la population de la ville soit créole, on compte aussi des Chinois, des « East Indian », des Garifunas et une importante population latinos. La ville est également un refuge pour des gens de Placencia qui ont dû quitter la péninsule en raison de la forte spéculation foncière des dernières années, de même que pour des habitants de Monkey River chassés de leur village pour des raisons économiques et des problèmes d'ordre environnementaux liés à l'érosion des berges.

### *Monkey River*

Situé à une distance d'environ 20 km de la péninsule de Placencia et de Mango Creek (figure 16), le village créole de Monkey River est accessible par un pénible trajet via une route difficilement carrossable, mais généralement, c'est par bateau que l'on atteint le lieu. Ce village, qui fut jadis une ville prospère d'environ 1000 personnes, ne rassemble plus que 150 habitants et lorsqu'on y arrive, on se rend vite compte qu'il s'agit d'un espace de vie unique. En effet, le village est enclavé par la *Monkey River* au nord, par la Mer des Caraïbes à l'est et par la mangrove au sud et à l'ouest. Il ne fait que 400 mètres de long par 200 mètres de large; il n'y a aucune rue, mais plutôt des allées gazonnées entre les maisons où ne circule aucun véhicule motorisé. Quelques lampadaires, installés lors de l'électrification du village en 2005, éclairent sommairement les lieux. Question de dépanner, on y retrouve une épicerie proposant les produits de base, de même que deux petits « bars » où l'on peut regarder la télévision, faisant office de divertissement pour les soirées; et le bruit des chaumières. Voilà d'une manière générale un portrait qui décrit ce village assoupi de pêcheurs... et de guides touristiques.

Tel que mentionné précédemment, le village est situé à l'embouchure de la *Monkey River*, un petit cours d'eau peu profond et méandreux dont les berges sont peuplées d'une faune aviaire impressionnante, de différents reptiles et d'une population importante de singes hurleurs. Depuis la fin des années 80, plusieurs habitants se sont convertis en guides touristiques et transportent les touristes de la péninsule de Placencia vers la rivière pour la remonter tranquillement à la découverte de la jungle (Palacio, 2001). En effet, étant donné le faible effort de pêche qui subsiste aujourd'hui, ce petit village créole survit grâce aux revenus tirés de l'activité touristique. Si certains s'y consacrent sérieusement et exclusivement, la plupart des pêcheurs, eux, ne guident qu'occasionnellement quelques touristes durant la forte saison touristique. Ainsi, Monkey River est principalement rythmé matin et soir par les activités de la pêche; puis, le jour, on observe le va-et-vient incessant des bateaux remplis de touristes passant devant le village pour découvrir la rivière et son écosystème. Sur le retour, les guides s'arrêtent avec leurs clients au village pour offrir un repas « chez l'habitant » et parfois une rapide visite des lieux, avant de les ramener à Placencia. Monkey River est manifestement un endroit calme et sans surprise quotidienne, mais il n'en a pas toujours été ainsi.

Ce qui est aujourd'hui un village très modeste était à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle le centre économique de la région. Karlsson et Bryceson (2014) proposent une ligne du temps de Monkey River qui est révélatrice de l'importance passée du village dans la région. Occupé par des forestiers à partir de 1820-1830, le village connaît un boom économique important vers 1880 lorsque l'industrie de la banane s'y développe. En 1891 la population est évaluée à 1000 habitants. Rapidement décimée par la maladie de Panama vers 1917, l'industrie bananière s'effondre, ce qui provoque une migration économique de la population à la recherche d'emplois. Jusqu'en 1950 – moment où le gouvernement met en place une politique de maintien des prix liés à l'agriculture favorisant de ce fait une conversion des activités économiques vers l'agriculture – Monkey River connaît quelques décennies de déchéance. Enfin, durant la trentaine d'années suivantes, de 1950 à 1980, la situation du village s'améliore grandement. En plus de l'agriculture, les pêcheurs s'associent à la coopérative de pêche de Placencia et le niveau de vie se maintient jusqu'au retrait du soutien gouvernemental à l'agriculture au début des années 1980, dans la foulée des Programmes d'ajustement structurel (PAS) (Moberg, 1992).

Dans un contexte où, vers 2010, la majorité de la main-d'œuvre du village s'était engagée dans le travail de guide en raison du développement touristique de la péninsule, Monkey River aurait pu connaître une transition touristique bien plus importante que celle observée au début des années 1990 : le potentiel du village était considéré comme élevé en raison de son littoral sableux (Conservation International, 2010). Un rapport local mentionnait que :

*« The project area has a high tourist potential. The picturesque village of Monkey River is strategically located on a sandy beach, at the mouth of an 'unspoiled' river with a coral reef nearby »* (Meerman 1995:12 cité dans Karlsson et al., 2015).

Malgré la reconnaissance du fort potentiel du site, le développement touristique n'a jamais eu lieu en raison de la problématique d'érosion côtière qui avait déjà commencé à faire son œuvre à la fin des années 80. En effet, depuis 1987, le front de mer sableux du village qui s'étend sur quelques centaines de mètres, et qui faisait la convoitise des investisseurs privés, recule de 2 à 3 mètres annuellement (Karlsson et Bryceson, 2014 ; Karlsson et al., 2015). Selon ces mêmes auteurs, mis à part l'effet non négligeable de la hausse du niveau marin, la principale cause de l'érosion côtière vient de l'irrigation des eaux de la rivière par les grandes fermes fruitières. En diminuant le débit de la rivière, l'irrigation empêche de transport de sédiments vers l'embouchure de la rivière causant un déséquilibre local du bilan sédimentaire de la côte.

Le sentiment général à Monkey River est, qu'avec l'aide du gouvernement, le village aurait pu devenir un centre touristique important, mais que, laissé à lui-même, il est voué à disparaître éventuellement si rien n'est fait pour contrer l'érosion. D'une année à l'autre, plusieurs maisons disparaissent et c'est maintenant au tour de l'école d'être menacée. Le village coincé entre mer et mangrove ne fait plus que 16 acres et, considérant qu'il a perdu en 30 ans une superficie de 6 acres (Karlsson et al., 2015), l'optimisme est au plus bas dans la localité, d'autant plus que le phénomène d'érosion s'accélère.

## *Deep South*

L'expression québécoise « creux » que nous employons pour signifier « profond » au sens éloigné s'applique particulièrement bien pour le *Deep South* bélizien, nom familier donné au district de Toledo. Il y a en effet quelque chose de différent et de lointain dès lors que l'on dépasse le village de *Bella Vista* sur la *Southern Highway*. La végétation typique de la plaine côtière laisse place à la végétation luxuriante des piémonts de la « *Maya Mountain Range* », les villages se font de plus en plus rares pour finalement se transformer en une succession de hameaux dont l'architecture des habitations ne s'apparente plus au style créole. En effet, ici, les maisons sur pilotis typiques de la tradition créole laissent place aux maisons de plain-pied au toit de chaume qui parsèment le paysage de cette région maya du pays.

Le secteur qui nous intéresse, celui des villages Mayas de la *Southern Highway* qui comprend Big Falls, Indian Creek et Golden Stream (figure 18), a une histoire coloniale qui a laissé cette partie du Belize en marge du projet territorial de l'indépendance nationale. Déjà, à l'époque coloniale, les autorités anglaises n'exercent qu'une faible influence sur cette région (Bolland ; 2009 ; Wainwright, 2015). Et jusqu'à tout récemment, le district de Toledo continue d'être ignoré et demeure le secteur le plus économiquement marginalisé du pays malgré certaines initiatives gouvernementales visant l'amélioration des conditions de vie générale. C'est dans cette zone que le taux de pauvreté et d'indigence<sup>52</sup> est le plus élevé, touchant particulièrement les populations mayas qui composent une forte proportion de la population régionale : 77% de cette population vit une situation de pauvreté ou d'indigence (HGL, 2010).

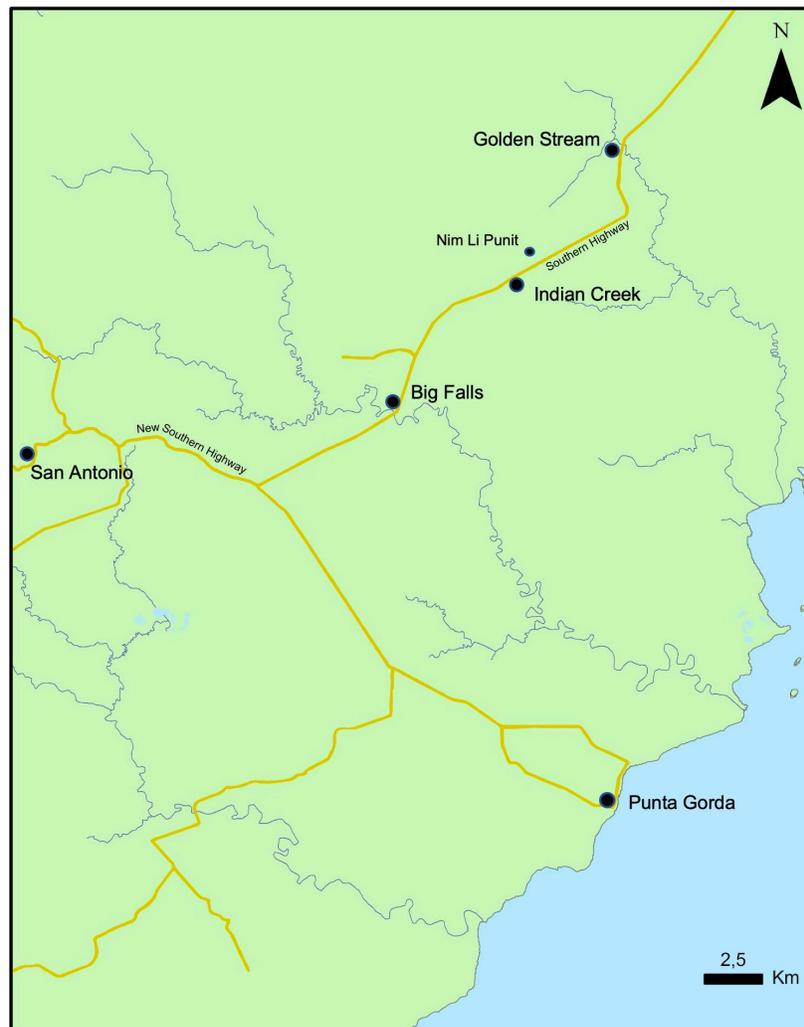
Bien sûr, indépendamment du revenu, d'autres éléments sont à considérer pour évaluer la pauvreté absolue d'un groupe (Alkire, 2011). Les plus évidentes à mesurer sont les conditions de vie, l'accès aux soins de santé et à l'éducation, alors que les indicateurs moins aisés à déterminer sont la vulnérabilité, l'exposition à la violence, le manque de moyens d'action politique, etc. Analysés conjointement, ces différents indicateurs permettent

---

<sup>52</sup> Au Belize, le seuil de pauvreté se situe autour d'un revenu familial annuel de 1700 USD et le seuil de l'indigence autour de 1000 USD (HGL, 2010).

d'évaluer le niveau de « bien-être » de la population. Bien que le revenu puisse être en forte corrélation avec le « bien-être », il existe des situations où les deux conditions peuvent être inversement proportionnelles. Par exemple, à Belize City, dans la capitale économique, les revenus sont élevés, mais le niveau d'insécurité l'est aussi : bon an, mal an, on y dénote une centaine de meurtres pour une population d'environ 80 000 habitants, ce qui en fait l'une des villes les plus violentes d'Amérique latine<sup>53</sup>.

**Figure 18.** Le Deep South



Conception : Luc Renaud  
Source : BERDS (2017)

<sup>53</sup> Il est important de préciser que le Belize et Belize City restent des endroits généralement sécuritaires. Dans la capitale économique, la violence reste concentrée dans le quartier *Southside*, où, sur une superficie de 15 km<sup>2</sup> sur laquelle vit 7,5% de la population du pays, se produisent 40% des meurtres (HGL, 2010).

*A contrario*, chez les communautés mayas, où la pauvreté mesurée avec l'indicateur du revenu annuel est très répandue, la question de l'insécurité liée à la criminalité ne fait pas partie du quotidien même si les populations sont exposées à d'autres défis, par exemple d'ordre sanitaire (HGL, 2010). Cette distinction est importante lorsqu'on se penche sur la question du « bien-être », cette dernière étant liée à l'environnement de vie. Par exemple, les Mayas peuvent compter sur des ressources naturelles liées à la chasse et la cueillette plus facilement accessibles qui les aident à subvenir à leurs besoins, ce qui leur permet, malgré un contexte de pauvreté économique, de s'assurer des conditions de vie moins difficiles.

Au cours des 15 dernières années, grâce à certaines initiatives du *National Poverty Elimination Strategy and Action Plan*, plusieurs projets d'infrastructures ont été mis en place dans le district du Toledo, dont l'ouverture d'un premier segment du *Southern Highway* en 2002. Malgré ces investissements, les indicateurs socio-économiques ne se sont pas améliorés et la région, littéralement située dans un cul-de-sac géographique, n'a pas connu le développement espéré. Selon le gouvernement, plusieurs raisons expliquent cet échec. Nous en retiendrons deux qui nous apparaissent importantes dans le contexte du développement du tourisme de croisière et des nouveaux processus de territorialisation actuellement en cours dans cette partie du pays : le contexte maya en lien avec la tenure des terres, ainsi que la question du désenclavement du district du Toledo. Il importe ici de mentionner qu'historiquement, c'est l'écotourisme qui s'est développé dans cette région du Belize, et que ces deux problématiques font partie des facteurs qui ont contribué à en limiter le développement. (Smith et Duffy; 2003). Nous pensons que ces facteurs auront également une influence sur les dynamiques sociospatiales qui seront initiées par le déploiement du tourisme de croisière dans la région, et qu'ils devraient aussi permettre de mieux les comprendre.

En effet, en parallèle avec le développement de la proto-industrie touristique de l'écotourisme dans la région dans les années 80, la question de la tenure des terres a évolué en faveur des Mayas. Ce changement de rapport de force s'appuie sur un jugement de la *Caribbean Court of Justice* qui invalide l'argument du gouvernement bélizien affirmant que les Mayas occupaient illégalement le territoire, reconnaissant l'occupation ancestrale de certaines portions du Deep South (Lenzerini, 2017). De plus, la route nationale principale pénètre maintenant l'ensemble du territoire maya jusqu'à la frontière guatémaltèque, chamboulant de

façon irrémédiable, les dynamiques au sein de cet espace de vie en détournant les relations économiques de la population, autrefois plus orientées vers le Guatemala que vers la portion sud du Belize (Haines, 2017). Ces nouvelles données, comme nous le verrons plus loin, ne sont pas sans conséquence sur les processus de territorialisation qui découlent de l'arrivée du tourisme de croisière dans le sud.

## **Transition touristique de la péninsule**

La faible intensité qui caractérise le développement touristique bélizien a longtemps favorisé un contrôle et un fonctionnement de l'industrie par ses acteurs locaux, ce qui, du même coup, a permis de soutenir et d'envisager de façon durable cette activité. Cependant, depuis les balbutiements du tourisme dans les années 60 et jusqu'au développement de la proto-industrie de l'écotourisme dans les années 80, alors que la capacité d'action et d'autodétermination nationale était importante sur le développement de cette industrie, la situation s'est modifiée. Duffy (2002), à travers son ouvrage « A Trip Too Far – Ecotourism, Politics & Exploitation », mais également par le biais d'autres travaux (Lindberg et al., 1996 ; Timothy et White, 1999 ; Duffy, 2000 ; Diedrich, 2010) démontre clairement le phénomène : cette époque caractérisée par la filière nature et durable du tourisme est aujourd'hui révolue.

Le glissement de pouvoir relatif à l'écotourisme et mis en évidence par ces auteurs a fait passer l'écotourisme des jungles comme une activité contrôlée à l'échelle locale vers une activité contrôlée principalement par une élite nationale et transnationale. Environ à la même époque, c'est-à-dire au courant des années 80, on observe également dans la région de la péninsule de Placencia ce changement d'influences, quoique dans le contexte d'un tourisme balnéaire plutôt que de l'écotourisme. Une transition a donc cours là aussi : le tourisme de séjour principalement exercé par les acteurs locaux se transforme en un tourisme de séjour au bénéfice d'intérêts étrangers.

Cette section sera consacrée à la question de la transition touristique de la péninsule de Placencia et de ses environs, en cherchant à comprendre les facteurs qui ont participé au changement du mode de vie et des moyens de subsistance des habitants de la région, plutôt qu'à travers des chiffres et des statistiques (ce que nous avons déjà amplement fait au

premier chapitre pour le Belize en général). Plus précisément, nous allons montrer comment la région est passée d'une économie basée sur la pêche ayant une composante d'activités touristiques de faible intensité contrôlée par des acteurs locaux, à une économie touristique plus importante devenue la principale source de revenus, et dans laquelle les acteurs transnationaux jouent un rôle central.

### *Mer nourricière...*

Deux événements surviennent approximativement au même moment, c'est-à-dire vers la fin des années 90 et au début des années 2000, et ont des effets durables, quoique distincts, pour la destinée de Placencia, de Seine Bight et de Monkey River. Il s'agit de la chute des stocks des ressources marines en raison de la surpêche et du braconnage ainsi qu'en raison de l'effet dévastateur de l'ouragan Iris de 2001 (Key, 2002b). Leurs effets combinés sont à l'origine de la transition touristique de la péninsule de Placencia et de ses environs, avec des répercussions différentes selon les communautés concernées. Chronologiquement, ce sont les changements structurels dans l'économie des pêcheries qui entament le processus de transition; viennent ensuite les répercussions de l'ouragan dévastateur Iris, lesquels consolideront la transformation de l'activité touristique régionale.

L'industrie de la pêche connaît un essor important au Belize à la fin des années 70 et au début des années 80 (auparavant, l'effort de pêche est surtout limité au seul besoin de subsistance). En effet, c'est dans ces années que le commerce régional jusqu'alors relativement marginal s'organise de façon à s'ajuster aux transformations de l'économie bélizienne, notamment dans la foulée de la marche vers l'indépendance et, un peu plus tard, en réponse aux programmes d'ajustements structurels imposés aux dirigeants du pays (Moberg, 1992). Même si la valeur des exportations liées aux produits de la mer reste relativement faible par rapport au sucre ou à l'industrie fruitière à l'échelle nationale, pour les villages côtiers de la région, la place qu'occupe cette activité devient centrale. La nouvelle industrie de la pêche s'organise autour de coopératives de pêcheurs déjà existantes dans le pays depuis les années 50; elle est dorénavant une source majeure de revenus pour les communautés côtières (Key, 2002b).

À Placencia, l'industrie des pêches connaît un bref essor avec la mise en place d'une toute première coopérative fondée en 1982 (Vernon, 2014). Cependant, dès la fin des années 80, les exportations commencent à décliner pour atteindre un creux historique au début des années 1990. La fragilité de l'industrie due à la surpêche ainsi qu'au braconnage et les difficultés techniques à l'échelle locale – par exemple le bris répétitif des installations réfrigérées de la coopérative – font en sorte que plusieurs pêcheurs se tournent conséquemment vers le tourisme pour subvenir à leurs besoins. Au milieu des années 80, ceux-ci sont d'ailleurs encouragés par l'appel du ministre des Coopératives de l'époque<sup>54</sup>, qui incite les habitants de la péninsule à se tourner vers le tourisme pour relancer l'économie régionale dans un contexte où le Belize s'engage globalement dans le tourisme à l'échelle nationale.

Selon Key (2002b), plusieurs facteurs favorisent alors la région pour le développement du tourisme. D'abord, on y connaît une hausse substantielle de visiteurs après l'ouverture de la route de la péninsule en 1986. Quoiqu'elle reste difficilement praticable, la péninsule voit tout de même le nombre de touristes augmenter rapidement. En parallèle, la route permet également l'acheminement à moindre coût de matériaux de construction qui servent à valoriser les infrastructures liées à l'offre touristique (Carne, 2013). Il faut mentionner ici la présence d'un autre facteur qui favorise lui aussi le développement touristique, sous la forme d'un apport de capitaux engendré par l'industrie de la pêche. En effet, plusieurs familles avaient réussi à accumuler des capitaux liés aux pêcheries, qu'elles investissent dans cette nouvelle activité. Ces familles engagent des fonds qui permettent aux hommes d'améliorer les embarcations nautiques dans le but de guider les touristes vers des excursions marines. Elles rénovent également leurs maisons, notamment en construisant des chambres au niveau des pilotis (au rez-de-chaussée), et se convertissent ainsi à l'hébergement pour touristes; ou encore, elles construisent de petits restaurants qui répondent à une demande grandissante.

Pour Placencia, Seine Bight et Monkey River, les années 90 sont donc synonymes d'un développement touristique de faible intensité qui transforme l'espace de vie de la péninsule. On en retient surtout des effets positifs, en lien avec la prise en charge de l'industrie par les

---

<sup>54</sup> Ce ministre était le célèbre historien bélizien Assad Shoman alors membre du *People United Party* qui prit le pouvoir en 1984 et qui était favorable au développement touristique (voir chapitre 1).

locaux. Certains d'entre eux se positionnent évidemment plus favorablement que d'autres pour exercer un contrôle accru sur l'industrie – c'est le cas de grandes familles de la péninsule qui s'y étaient initialement installées – mais il reste que l'ensemble de la région bénéficie de l'arrivée de devises, notamment par le développement d'une économie parallèle informelle liée au tourisme<sup>55</sup>. Enfin, à cette époque, la plupart des grands intérêts étrangers dans l'industrie naissante du tourisme bélizien sont confinés au nord, sur Ambergris Caye ou ailleurs dans le district de Corozal (Sluder, 2010).

### *Mer destructrice*

Un événement imprévu transforme en fort peu de temps la région de la péninsule de Placencia lorsqu'elle est entièrement dévastée par l'ouragan Iris en octobre 2001. La destruction matérielle et humaine qui suit cet événement climatique ouvre la voie à une dynamique d'exclusion territoriale associée au capitalisme de catastrophe (Klein, 2010 ; Schuller et Maldonado, 2016). Il s'agit d'un processus d'appropriation territoriale qui opère dans une région dévastée par une catastrophe naturelle (qui peut être de nature météorologique ou géologique) ou d'une catastrophe d'origine humaine (Stonich, 2008 ; Loperena, 2017). Dans le cas qui nous concerne, la destruction du territoire par l'ouragan Iris fait en sorte que le tourisme devient un vecteur d'appropriation territoriale important : dans ce contexte, les acteurs économiques qui détiennent le plus de pouvoir sont en mesure de développer leurs projets en profitant de la fragilité et de l'instabilité du milieu. Pour les besoins de la discussion, nous nous appuyons sur deux définitions complémentaires de ce phénomène d'appropriation :

« [A] National and transnational governmental institutions' instrumental use of catastrophe (both so-called "natural" and human-mediated disasters, including post-conflict situations) to promote and empower a range of private, neoliberal capitalist interests » (Schuller et Maldonado, 2016 : 63).

---

<sup>55</sup> Cuisine de rue, menus travaux, service de buanderie, etc.; des services offerts par les habitants possédant souvent peu de capitaux à investir.

*« refers to political economic processes that take advantage of mass trauma to impose neoliberal capitalist economic policies, facilitating the redistribution of wealth and exacerbating socio-economic divisions »*  
(Timms, 2011: 1357).

Toujours selon Schuller et Maldonado (2016), le capitalisme de catastrophe se met en place lorsque les autorités locales sont déstabilisées et fragilisées par un événement hors norme, et qu'elles voient leur pouvoir de négociation, dans un contexte d'aide extérieure, diminué et soumis aux conditions des « aidants ». Se crée alors une fenêtre d'opportunités pour des instances transnationales leur permettant de mettre en place des politiques de privatisations en profitant des conditions de vulnérabilité dans lesquelles les différents paliers de pouvoir locaux se retrouvent. Cette fenêtre d'opportunités peut rester ouverte pendant plusieurs années et les processus de privatisations, quant à eux, peuvent s'exercer à travers des relations de pouvoir entre groupes d'acteurs à différentes échelles selon le contexte politique. Au Belize, à la suite de la catastrophe liée à l'ouragan Iris, la population locale fut abandonnée à des groupes d'acteurs transnationaux du tourisme qui ont profité de la détresse matérielle et psychologique des habitants de la péninsule pour s'approprier une partie de l'espace de vie.

Il faut dire que l'ouragan Iris n'a pas été de faible impact. Classé de catégorie 4, il touche terre le 8 octobre 2001 détruisant sur son passage la presque totalité de la péninsule. 95% des maisons et des commerces sont réduits à néant, et ce, autant sur la péninsule qu'à Monkey River (IFRC, 2001 ; Tiefenbacher et al., 2006), laissant la population dans une situation désespérée : l'ensemble de la région est à reconstruire. Alexander (2008) montre que dans un effort gouvernemental de reconstruction, piloté par le *Belize Tourism Board* (BTB) et visant à créer un « nouveau Placencia », les groupes les plus vulnérables de la population sont laissés pour compte au profit des familles les plus riches de la péninsule et de différents groupes d'investisseurs en tourisme. En plus d'être fragilisée économiquement, la communauté est psychologiquement et socialement atteinte par la situation, laissant aux groupes d'acteurs plus puissants l'occasion de profiter de la situation.

N'ayant plus de moyens de subsistance, plusieurs familles doivent se départir en partie ou en totalité de leur terre et quitter la péninsule pour s'installer en majorité de l'autre côté de la

lagune, à Mango Creek. Conséquemment, plusieurs parcelles sont simultanément mises en vente, et les investisseurs étrangers tirent avantage de la faiblesse des prix que cela provoque. Ceux qui en ont les moyens (les étrangers et les familles locales ayant des assurances ou des économies) sont donc en mesure d'acheter des terres et reconstruire rapidement de façon à sauver la saison touristique qui doit commencer dans quelques mois. Ceci a pour effet d'éliminer les joueurs plus faibles de l'industrie, essentiellement des locaux ayant des gîtes modestes ou de petits restaurants, et de laisser la voie ouverte aux plus puissants (Sprang, 2014). À Placencia, les impacts socio-économiques liés au passage d'Iris facilitent le développement de la localité comme une destination de calibre international, tant pour les touristes que pour les étrangers voulant s'y installer à plus long terme. Cependant, pour les résidents de Seine Bight et Monkey River, la situation se déroule différemment.

Bien que les familles de Seine Bight soient elles aussi affectées durement par la tempête, le contexte culturel et social de la communauté contribue en quelque sorte à ancrer les habitants sur la péninsule. Contrairement à Placencia, on n'y observe pas le phénomène d'exode qui a permis à l'industrie touristique ou aux expatriés de s'installer sur le territoire du village. Cette distinction requiert une attention particulière, car elle demeure déterminante encore aujourd'hui en ce qui concerne les transformations de l'espace de vie et, ultimement, le déploiement du tourisme de croisière dans la péninsule. Afin de comprendre pourquoi les habitants de Seine Bight sont demeurés sur place, il faut revenir un peu en arrière et s'intéresser aux conséquences qu'a eues un autre ouragan sur l'espace de vie et le déplacement des Garifunas de Seine Bight et de Hopkins, un petit village situé au nord de la péninsule.

En effet, quelque 40 ans auparavant, en 1961, l'ouragan Hattie frappe de plein fouet la région au nord de la péninsule, détruisant les villages côtiers de Stan Creek (aujourd'hui Dangriga) et de Hopkins tout en produisant des dommages importants plus au sud (Latin American Report, 1967). Selon Key (2002a). À l'époque, les efforts de reconstruction permettent au Garifuna de Dangriga de s'installer à nouveau dans la région. Cependant, la destinée des habitants de Hopkins diverge : le gouvernement décide plutôt de construire un nouveau village à l'intérieur des terres de façon à relocaliser les familles. Le village de Georgetown accueille les familles de Hopkins, mais également certaines familles de Seine Bight touchées

dans une moindre mesure par l'ouragan Hattie; Georgetown devient par conséquent la première communauté Garifuna non côtière.

Ainsi, lorsque la côte est de nouveau frappée, par Iris cette fois, les autorités béliziennes proposent aux familles garifunas de Seine Bight de déménager à l'intérieur des terres et de rejoindre la communauté de Georgetown. Certaines familles choisissent effectivement cette option, mais la grande majorité des habitants de Seine Bight décident plutôt de demeurer sur place et de reconstruire le village. Deux éléments principaux peuvent expliquer ce choix. D'abord, après l'exode d'une partie des Garifunas vers Georgetown, en 1961, le village délaissé de Hopkins devient à majorité créole (Escure, 1997). On peut émettre l'hypothèse que ce phénomène renforce chez les Garifunas le sentiment qu'ils ont été floués. Selon les témoignages recueillis auprès de locaux ayant vécu l'ouragan Iris en 2001, les habitants de Seine Bight ont l'impression que le gouvernement souhaite à nouveau les chasser de la péninsule pour accaparer leur terre. Cette posture peut paraître paranoïaque, toutefois, si on se fie à ce qui se produit à Placencia, la suite des choses leur donne pourtant raison.

Ensuite, une seconde explication peut être émise, laquelle est intimement liée au sentiment d'appartenance des garifunas à leur communauté et, également, au mode de vie côtier auquel ceux-ci sont fortement attachés. En effet, pour les Garifunas, Georgetown représente un mode de vie qui ne les intéresse et ne les rejoint pas ; personne au sein de cette communauté, selon des propos recueillis de façon informelle, ne semble manifester un quelconque attachement à ce lieu. Ces deux explications contribuent ensemble à comprendre pour quelles raisons les terres de Seine Bight appartiennent encore aujourd'hui aux locaux, ayant de ce fait limité le développement touristique de Seine Bight.

De même, à Monkey River, l'effet de l'ouragan se fait sentir différemment qu'à Placencia, mais pour d'autres raisons encore. Dans ce village, le phénomène d'appropriation des terres n'a pas lieu. D'abord, parce que le littoral est déjà en érosion intensive et qu'il n'y a de ce fait aucun espace développable pour une offre touristique côtière. De plus, l'accès au village reste malaisé, ce qui rend toute forme de développement difficile. Même le secteur nord de la rivière, pourtant relié par la route au reste du pays, n'a pas été l'objet d'un quelconque projet touristique. De ce côté de la rivière, on retrouve bien un gîte tenu par des expatriés et

donnant sur le littoral, mais il constitue la seule offre d'hébergement détenue par des étrangers dans le secteur<sup>56</sup>. De même qu'à Placencia, la destruction provoquée par l'ouragan Iris amène un exode des habitants. Ceux-ci se dirigent principalement vers Mango Creek, où pratiquement chaque membre du village a des liens familiaux. Par contre, ici, l'exode des habitants n'est pas suivi d'un phénomène de rachat des terres pour la raison évidente qu'aucun promoteur n'est intéressé au secteur (Karlsson et Bryceson, 2014). Ainsi, à Monkey River, il n'y a aucun avant ou après l'ouragan Iris en ce qui concerne la tenure des terres et, de plus, le phénomène d'appropriation du milieu de vie lié au capitalisme de catastrophe n'a pas lieu.

En résumé, la transition vers le tourisme s'est déroulée en deux temps dans la région de la péninsule de Placencia. D'abord avec la transformation et la dégradation de l'industrie des pêches, ce qui favorise le développement d'une filière locale de tourisme dans les trois villages qui nous intéressent. Dans ce contexte, chacun de ces villages s'engage dans une forme de tourisme de basse intensité qui se substitue à la pêche comme moyen de subsistance principal. Puis, à la suite de l'ouragan Iris, les transformations territoriales amenées par les pressions foncières spéculatives dans un contexte de vulnérabilité de la population locale donnent lieu à la mise en place d'un tourisme transnational qui sert principalement des intérêts de l'élite locale, nationale et transnationale.

Néanmoins, les transformations territoriales dont bénéficient ces intérêts non locaux se concentrent à Placencia et ne touchent pas directement ni Seine Bight ni Monkey River. Dans le premier cas, parce que les habitants ont refusé de s'engager dans un exode post-ouragan, et dans le second parce que le territoire n'est pas attrayant et adéquat selon les critères des investisseurs étrangers. En somme, l'espace de vie de ces deux villages n'est que très faiblement impacté par ces deux phases transitoires. Plus d'une quinzaine d'années après Iris, Seine Bight a fort peu changé (certains diront que le village est en décrépitude), et Monkey River continue de perdre chaque année du terrain au profit de la mer contribuant ainsi à un lent et inexorable exode de ses habitants.

---

<sup>56</sup> Autrement, il reste possible d'être hébergé au village où quelques locaux offrent l'hospitalité, mais ces options sont hors du réseau officiel d'hébergement contrôlé par le Belize Tourist Board.

Terminons en ajoutant que, même s'ils ont été peu directement touchés par les récentes transformations dans l'usage du territoire, il n'en demeure pas moins que le développement touristique réalisé après le passage de l'ouragan Iris a eu une influence certaine sur le mode de vie des habitants, autant ceux de Seine Bight que ceux de Monkey River. En effet, les opportunités de travail offertes dans l'industrie touristique florissante sont une occasion pour les populations d'augmenter leurs revenus. Malgré cela, le futur demeure incertain pour ces deux communautés : Seine Bight fait aujourd'hui l'objet d'une grande convoitise, car le village est encore « vierge » du tourisme et que son potentiel de développement est important; le sort de Monkey River est littéralement abandonné à ses habitants qui n'ont aucune ressource pour lutter convenablement contre l'érosion du village.

La péninsule de Placencia et ses environs font aujourd'hui face à un nouveau phénomène de transformation induite par l'influence de plus en plus importante des acteurs transnationaux dans le tourisme au Belize. En effet, depuis l'écotourisme jusqu'au tourisme de séjour, l'industrie touristique bélizienne est maintenant fortement investie par des intérêts qui dépassent le cadre d'influence des communautés locales. Cette situation est exacerbée par le développement de la filière du tourisme de croisière au début d'années 2000 dans le nord du pays. Puis, en 2106, le tourisme de croisière s'étend finalement au sud, soumettant la région de Placencia à un nouveau paradigme de développement touristique : le tourisme de masse. La prochaine section se penche sur les mécanismes qui sont impliqués dans l'apparition du tourisme de croisière dans le sud du pays, culminant avec l'inauguration de l'île-enclave d'Harvest Caye. L'exercice permettra de saisir l'ensemble des enjeux de nature économique, politique et socioculturelle qui pourront ensuite être mobilisés pour une meilleure compréhension des processus de territorialisation liés au déploiement de cette activité dans l'ensemble de la région du Sud Belize.

## **ESPACE DU TOURISME DE CROISIÈRE AU BELIZE**

Nous articulons notre analyse de la production de l'espace du tourisme de croisière en tenant compte, entre autres, du contexte général de la mise en place du tourisme de croisière au Belize dans les années 2000 qui va ensuite contribuer au développement de cette activité dans le sud du pays. Les propositions faites en 2010 et 2013 par la *Royal Caribbean Cruise Lines*

et la *Norwegian Cruise Line* afin d'établir un port d'escale sur la péninsule de Placencia sont les deux éléments contextuels qui participent également à la production d'un espace de tourisme dont la genèse est liée à la signature du *Memorandum of Understanding* (MOU) par le gouvernement bélizien et *Norwegian Cruise Line* (NCL). Cet accord met en branle les processus de territorialisation qui permettent au noyau de l'espace du tourisme de croisière, l'île-enclave de Harvest Caye, de prendre forme et d'induire d'autres processus de territorialisation qui vont déployer l'espace du tourisme de croisière dans l'espace de vie du Sud Belize.

Avant de se lancer directement dans l'analyse de la production de l'espace de tourisme de croisière, rappelons simplement que le pays a vécu une libéralisation de son économie dans les années 80 qui s'est faite à travers la mise en place de plans d'ajustement structurel, ouvrant la voie au développement touristique. Sans revenir en détail sur la mise en place des politiques néolibérales au Belize, il est tout de même nécessaire de s'attarder, en amont de notre analyse, sur deux éléments qui jettent un éclairage intéressant pour la compréhension de la production des espaces du tourisme en œuvre au Belize. Ceux-ci doivent aussi être pris en compte dans l'étude des mécanismes néolibéraux en œuvre dans la production de l'espace propre au tourisme croisière.

Le premier point nous ramène à Wainwright (2008) qui nous rappelle que le Belize subit, au même titre que plusieurs autres pays sous-développés, les mêmes conséquences au néolibéralisme : la privatisation des entreprises d'État, l'instauration de classes sociales davantage hiérarchisées et un développement économique inégal. Cependant, il note que le Belize, au début des années 80, a un secteur industriel peu développé pour faire les frais d'une privatisation et que les plans d'ajustement structurels se déclinent plutôt sous forme de désinvestissements et de privatisations, surtout dans le secteur de l'agriculture (la principale source de revenu de l'État). Au lieu de soutenir une production locale, ce secteur fait l'expérience d'une privatisation des terres visant la production de bananes et d'agrumes dans le but de favoriser une agriculture fortement orientée vers l'exportation (Medina, 2010).

En parallèle aux désinvestissements observés dans le secteur de l'agriculture, des programmes d'ajustement favorisent des investissements dans les infrastructures servant

entre autres à développer un secteur touristique (principalement l'écotourisme), lequel se retrouve rapidement aux mains de l'élite locale et d'acteurs transnationaux (Duffy, 2002). Autrement dit, l'essor de type industriel vécu par les deux principaux secteurs d'activités économiques du pays – l'agriculture et le tourisme – est intimement lié à la mise en place d'une dynamique de transfert de pouvoir vers des acteurs transnationaux appuyés sur élite locale. Ici, notons que même si les processus diffèrent entre le cas de l'agriculture et celui du tourisme, les résultats s'avèrent similaires. En ce qui concerne spécifiquement le tourisme, la transition que nous avons décrite plus haut et à travers laquelle le segment croisière connaît un essor s'inscrit directement dans cette logique propre au néolibéralisme, qui favorise la prise en charge d'un large pan de l'économie nationale par des acteurs transnationaux avec la complicité d'acteurs nationaux<sup>57</sup>.

Ainsi, dans le cas du développement du projet de Harvest Caye, les deux groupes d'acteurs – nationaux et transnationaux – sont impliqués. En ce qui concerne les acteurs transnationaux, on retrouve la compagnie de croisière *Norwegian Cruise Line* (NCL), la société parente légale de NCL pour exercer dans le pays, la *Belize Islands Holdings Limited* (BIHL) qui est enregistrée à Sainte-Lucie, la compagnie *KrystalSea* qui est officiellement propriétaire de Harvest Caye et dont les actionnaires sont entre autres NCL et BIHL, les consultants en design de destination *IDEA-Orlando*, responsables de l'aménagement de l'île et le courtier immobilier texan *Alderock*. Pour ce qui est des acteurs nationaux, nous retrouvons le bureau du premier ministre, le ministère du Tourisme, le *Belize Tourism Board*, le ministère de l'Environnement, le *National Environmental Appraisal Committee*, le *National Investment Committee*, le ministère des Ressources naturelles, le *Inspector of Mines Mining Unit*, le tour-opérateur *H<sub>2</sub>O Tierra* et une importante famille de propriétaires terriens du Sud Belize qui détient des entrées politiques nationales et locales.

---

<sup>57</sup> Il faut cependant noter que le Belize ne pratique pas une approche néolibérale tous azimuts; il a déjà démontré une certaine indépendance face aux différentes institutions financières internationales. Comme le souligne Reese (2014), le pays a menacé de faire défaut de paiement sur une importante dette aux États-Unis afin d'en renégocier les conditions de remboursement. Aussi, à contre-courant des dynamiques économiques liées au néolibéralisme, le pays a nationalisé d'importantes entreprises privées, dont la plus grande compagnie téléphonique, la *Belize Telemedia Limited*, en 2009 et leur seul fournisseur en électricité, la *Belize Electricity Limited* en 2011.

Un autre aspect teinte le caractère particulier du néolibéralisme vécu à la bélizienne. Il s'agit d'une absence de différenciation entre les grandes formations politiques nationales, le PUP et le PUD, concernant les approches économiques en lien avec la gouvernance des investissements étrangers directs. En clair, ces deux grands partis, lorsque vient le temps de se positionner face à ces investissements, prennent une position identique : ils appuient ce type de développement malgré le fait que, depuis les années 80, celui-ci sert peu les intérêts économiques du pays. La faiblesse des indicateurs économiques et les tendances observées au cours des dernières décennies (HGL, 2010) ne donnent pas l'indication quant à la présence de retombées particulièrement favorables. Pire, dans le contexte peu transparent de la politique bélizienne, ces investissements étrangers directs – retenons l'exemple des 100 millions USD du projet de Harvest Caye – favorisent des actions de corruptions telles que ce fut le cas dans le passé.<sup>58</sup>

Il est vrai que le pouvoir politique donne dans une certaine mesure l'impression de vouloir maintenir en place un tel système favorable à l'élite du pays. Ainsi – et notre propos n'en demeure pas moins neutre – nous constatons à travers nos entretiens que ni le PUD au pouvoir ni l'ensemble des représentants parlementaires du sud du Belize élus dans l'opposition chez le PUP ne se sont opposés au projet de Harvest Caye. Nos différents interlocuteurs nous affirment, non sans cynisme, que chaque parti a intérêt à voir ce type d'investissement arriver dans la région, car « tout le monde en haut de l'échelle » – quel que soit le parti représenté – y trouve potentiellement l'occasion d'en tirer personnellement profit à travers un clientélisme largement répandu dans le pays (Vernon, 2013).

En somme, ce qui nous intéresse ici, c'est simplement le constat que l'allégeance politique au parti au pouvoir ne semble pas être un indicateur de prise de position à l'égard du développement du tourisme de croisière de masse dans la région. Ensuite, il est difficile de savoir avec certitude si les raisons réelles de l'absence d'opposition proviennent effectivement d'un phénomène de corruption dans le pays (Freedom House, 2018). Nous

---

<sup>58</sup> Le climat de corruption dans le pays a d'ailleurs déjà entraîné la mise en place d'une commission d'enquête qui fut cependant rapidement étouffée par la classe politique du pays (Ramos, 2013).

notons tout de même que la récente révision de la loi anticorruption<sup>59</sup> tend à démontrer qu'il existe bel et bien un problème de cette nature au Belize. Dans tous les cas, nous ne souhaitons pas entrer plus en profondeur dans cet aspect du développement de l'industrie touristique pour notre analyse, risquant de faire dévier notre propos. Nous cherchons simplement à démontrer – au bénéfice de notre recherche et en lien avec l'analyse des mécanismes de production des espaces du tourisme – que le facteur de la partisanerie politique nationale est peu opérationnel comme élément explicatif dans la mise en place du projet d'Harvest Caye.

En introduction à l'analyse des mécanismes de production de l'espace du tourisme de croisière, nous proposons une mise en contexte générale de la mise en place du tourisme de croisière via les deux tentatives de l'industrie effectuées dans le sud du Belize. Si le premier essai s'est soldé par un échec avec la *Royal Caribbean Cruise Line*, le deuxième projet piloté par *Norwegian Cruise Line* s'est, lui, concrétisé. Aujourd'hui, des centaines de milliers de croisiéristes débarquent sur l'île de Harvest Caye : le cœur de l'espace de tourisme de croisière du Sud.

## **Géants des mers et tourisme de masse**

*« The introduction of cruise tourism to Placencia Village and its surrounding communities is something that business residents of southern Belize are strongly against. The main concern down south is that the quiet and tranquility of the peninsula would be lost to mass tourism. If the plan proceeds, Placencia would become the second major hub within the country to moor ships belonging to Royal Caribbean, one of the major cruise ship lines that calls on Belize » (anonyme, 2010b).*

Depuis cette affirmation en 2010 produite par un participant à la consultation publique de Mango Creek, Placencia est effectivement devenue le deuxième centre majeur du tourisme de croisière. Cela, malgré le fait que le projet envisagé par la *Royal Caribbean Cruise Line*

---

<sup>59</sup> C'est à la suite de pressions venant de la population et de la société civile bélizienne que le pays a intégré en décembre 2016 la Convention des Nations unies contre la corruption (UNCAC). Ceci a mené à la refonte en 2017 de la *Prevention of Corruption in Public Life Act* de 1994, qui, aux yeux des observateurs, n'a toutefois pas réellement renforcé les mesures anti-corruption (Exportgov, 2018).

(RCCL) ne s'est finalement pas concrétisé. C'est plutôt celui de la *Norwegian Cruise Line* (NCL) qui a fini par voir le jour en 2016 sous une mouture différente, mais avec le même résultat : la transformation du sud du Belize en destination du tourisme de croisière de masse. La première tentative d'implantation d'un port de croisière dans le secteur n'est pas l'objet de notre recherche, mais il est bon de rappeler son existence, bien en amont au projet de Harvest Caye. En effet, l'industrie du tourisme de croisière, avec l'appui des autorités nationales, avait déjà tenté de s'installer dans la région. Cet épisode, dans la façon dont le dossier a été mené à l'époque et comment il a été présenté aux locaux, a laissé des traces durables et a eu des conséquences quant aux rapports de confiance entre les différents groupes d'acteurs, et ce, tout particulièrement lorsque l'industrie est revenue à la charge avec un nouveau projet quelques années plus tard (Coaley, 2015).

### *Première tentative – Punta Placencia de Royal Caribbean*

En 2010, faisant fi des recommandations d'experts privés et gouvernementaux (le *Blackstone Report* et les différents *Tourism Master Plan*), le gouvernement bélizien en collaboration avec la compagnie *Royal Caribbean Cruise Line* (RCCL) et un promoteur privé va de l'avant avec la proposition d'un projet de développement touristique de croisière directement sur la péninsule de Placencia (Koenig, 2016). Le projet fait vite l'objet de vives protestations (figure 19) et des actions de résistance se mettent rapidement en place pour tenter de le contrer (anonyme, 2010a ; Brass, 2010, Ramos, 2010). La mise en ligne d'un site internet anti-croisière, la création de pétitions en ligne, la formation d'un groupe de citoyens (le *Peninsula Citizens for Sustainable Development* et le *Keep Cruise Tourism Away From Placencia Belize!*) actif par l'entremise des réseaux sociaux, la publication de lettres d'opinions dans les journaux nationaux, la prise de parole engagée lors de réunions officielles ou durant les étapes de consultations publiques et même sous la forme d'une fable fantastique à caractère ironique<sup>60</sup>; sont autant d'exemples des moyens de protestation mis de l'avant par la communauté.

---

<sup>60</sup> « *Once upon a time there was a happy little land known as Felize, where the people enjoyed life and welcomed entertainment. So when news arrived one day that a Carnival was coming, there was great excitement throughout the realm. "A Carnival! What fun! That will be something different!" they said. And they were right, for this was no ordinary carnival. No, this was a floating Carnival, a massive, sea-going Carnival alive with music, dancing, bright lights and romance as it sailed over the ocean...* » (anonyme, 2011).

De plus, différentes associations ou groupements professionnels se positionnent aussi contre le projet : *Belize Tourism Industry Association*, *Southern Environmental Association*, les différents *Village Council* de la région, etc. Le mouvement gagne le nord du pays où différents groupes, d'ores et déjà impliqués dans le tourisme de croisière tel le *Belize National Tour Operator Association*, se prononcent eux aussi contre le projet. Comme nous le verrons dans un autre chapitre, si les groupes d'acteurs de l'industrie locale du tourisme de croisière de Belize City s'opposent à ce nouveau projet de développement du tourisme de croisière, ils ne s'appuient cependant pas sur les mêmes arguments que le mouvement de résistance du sud. Les groupes du nord ont beau avoir les mêmes inquiétudes que ceux du sud – préservation de la nature, identité culturelle, etc. – leur principale réticence est liée à la perte éventuelle des escales de NCL à Belize City qui seront redirigées vers Harvest Caye.

**Figure 19.** Affiche de protestation contre le tourisme de croisière à Placencia



Source : David Guimont

Le rapport du consultant américain *Seatone* commandé par le *Belize Tourism Board* et présenté au gouvernement bélizien est arrivé à des conclusions nettes et sans équivoque pour la suite du projet.

« *That the government of Belize should not approve a new port of call (port designation), contract or agreement with cruise lines, developers or their affiliates for operations in the Placencia Peninsula* » (Seatone, 2011: 41).

Ce rapport stipule encore que le développement du tourisme de croisière dans l'environnement fragile de la péninsule de Placencia est non seulement écologiquement risqué, mais qu'il présente des risques importants tant sur le plan social qu'économique.

« *Expansion of cruise tourism to fragile areas such as the Placencia Peninsula is therefore highly problematic, risky and may result in irreversible negative impacts to the existing tourism sector, the ridge to reef resources of the south, and the safety and security of local communities* » (Seatone, 2011: 41).

Il faut savoir ici que la péninsule de Placencia est située à l'intérieur d'un important récif de coraux extrêmement riches en termes de biodiversité, dont la population locale tire un bénéfice non seulement pour se nourrir, mais aussi pour soutenir son industrie touristique. Le rapport évoque également la nécessité d'un processus de collaboration concerté entre les différents acteurs, et ce, à plusieurs niveaux, dans le but d'atteindre des objectifs économiques communs et dans un climat de confiance : cet aspect fait spécialement défaut. Par exemple, lors des consultations publiques, un des représentants de la RCCL refuse de répondre à une question citoyenne concernant le bilan environnemental de la compagnie sachant que cette dernière est réputée être l'un des plus grands pollueurs de l'industrie (Walker, 2010).

Au final, le manque d'assistance, de collaboration et d'informations pour la population, laquelle conserve de nombreuses craintes devant l'arrivée éventuelle du port de croisière, a raison du projet (Vernon, 2014). Trop de questions demeurent sans réponse, notamment quant aux impacts sur le tourisme de séjour, de même que sur le mode de vie dans la péninsule relativement aux difficultés de gérer des flux élevés de touristes. De plus, un point majeur inquiète la population et est mis en évidence dans le rapport *Seatone* en écho aux difficultés et aux impacts qu'a eu précédemment l'ouverture du port de Belize City quant aux questions de développement et de gestion.

*« Not only is there a widespread resistance to the establishment of cruise tourism in Placencia, as demonstrated by public sentiment, there is also abundant and compelling evidence that communities in the surrounding area are ill prepared for cruise ship arrivals. Moreover, given the fact that the FGTZ (Fort George Tourism Zone) was recently launched, the Belize City model, for many, still represents a poor precedent for effective management and control of the cruise sector (Seatone, 2011: 41) ».*

À ce sujet, il faut admettre que les autorités gouvernementales ont longtemps peiné à maîtriser les opérations de débarquements des croisiéristes au port de Belize City. Les médias ont amplement relayé ces difficultés et, dans ce contexte, la population du Sud Belize exprime fortement ses inquiétudes et ses doutes sur la capacité des autorités à gérer efficacement le flux potentiel de touristes à Placencia.

Plusieurs constats négatifs liés à ce projet avorté de tourisme de croisière sur la péninsule de Placencia sont relevés, et méritent d'être mentionnés :

- l'importance des impacts négatifs sur le capital naturel et culturel du Sud Belize ;
- le rejet généralisé de ce type de développement par la population ;
- le manque de transparence et le lien ténu entre la population et les acteurs de l'industrie du tourisme de croisières ;
- le changement de priorité en termes de développement touristique, qui devrait plutôt favoriser la consolidation du secteur touristique de séjour déjà en place
- la nécessité, si le tourisme de croisière est développé un jour, de mettre l'emphase sur les segments de faible intensité ;

Malgré ces constats, le gouvernement du Belize revient à la charge moins de trois ans plus tard avec un nouveau projet de développement de croisières. Faisant fi de l'expérience précédente, le projet du port d'escale de croisière de Harvest Caye, en collaboration avec la compagnie *Norwegian Cruise Line*, était annoncé à l'automne 2013.

## *Deuxième tentative – Harvest Caye de Norwegian Cruise Line*

À la suite de la tentative de la *Royal Caribbean*, différents groupes d'acteurs se regroupent sous l'égide du *Peninsula 2020 Initiative* (CZMAI, 2016) afin de faire entendre leur voix au gouvernement et aux différents acteurs impliqués dans le développement touristique. Ce comité, piloté par les villages de Seine Bight et de Placencia, l'ONG *Southern Environmental Association*, le chapitre Placencia du *Belize Tourism Industry Association*, le *Placencia Fishermen's Cooperative*, le *Placencia Tour Guide Association*, le *Placencia Tour Operators Association* et le *Peninsula Citizens for Sustainable Development*, souhaite promouvoir de nouvelles lois visant la protection de la péninsule auprès du gouvernement tout en mettant de la pression sur ce dernier pour renforcer adéquatement les lois existantes, spécialement celles relatives à la protection des milieux naturels. Une des recommandations du comité mérite tout particulièrement d'être soulevée ici étant donné son audace dès lors qu'on la compare avec les autres plans d'action proposés en lien avec le développement du tourisme de croisière. Si ces plans proposent la mise en place d'une filière de croisières de niche, ce qui sous-tend des navires de petite taille (moins de 300 passagers) le *Peninsula 2020 Initiative* suggère quant à lui que :

*« Placencia village should not become a cruise port save for small ships. The definition of small is difficult to agree on but one suggestion is to limit visits to only those ships (not tenders) that could actually berth at the new municipal pier being constructed as part of the National Sustainable Tourism Project. Economic activity from any such ships would be handled by the Village Council or bodies it designates such as the Placencia Tour Guide Association, with an aim to spread benefits as widely as possible (CZMAI, 2016: 38) ».*

Cette proposition, en plus de limiter la taille des bateaux de croisières en deçà de ce qui caractérise communément le segment de niche, énonce clairement aux autorités nationales que toute activité liée au tourisme de croisière et ayant lieu sur la péninsule devra se faire sous l'égide des autorités locales.

Donc, devant les difficultés d'installer un village touristique du même type que celui de Belize City directement sur la péninsule, le gouvernement bélizien revient à la charge avec un nouveau projet de port, cette fois-ci avec la participation d'une nouvelle compagnie de croisière : la *Norwegian Cruise Line*. Celui-ci serait plutôt situé sur une des îles de la barrière de

corail afin de s'extraire des contraintes liées à la présence de communautés côtières. D'abord proposé à Crawl Caye, à 13 kilomètres à l'est de la péninsule, le projet se heurte à une forte opposition de la part des groupes environnementalistes, d'après ce qui est rapporté dans la presse locale, car cette île est localisée à l'intérieur d'un site de préservation de l'UNESCO (anonyme 2013d).

Il aura encore une fois fallu une mobilisation de différents acteurs en environnement, de même qu'un comité interne au gouvernement pour réaliser que le projet d'un port à Crawl Caye n'était pas envisageable. Réalisant l'impasse dans lequel le projet se trouve, le premier ministre de l'époque, Dean Barrow, rejette la proposition de *Norwegian Cruise Line*, mais se montre tout de même ouvert à d'autres propositions de sites potentiels dans le sud du pays. Comme nous l'avons évoqué plus haut, les raisons de cette ouverture proviennent avant tout de la forte pression exercée par la *Norwegian Cruise Line* pour ouvrir un port d'escale dans la région, car la compagnie cherche toujours à posséder son propre port et ainsi se libérer de l'emprise de la RCL qui gère le port de Belize City. Ensuite, parce que du point de vue du premier ministre Dean Barrow :

*« Norwegian is talking about an investment of possibly a hundred million dollars, at least in my view, given the need for employment especially in the need for opportunities, the government must have the conversation that it is having with Norwegian »* (anonyme, 2013d).

Ainsi, en 2014, toujours dans l'idée de ne pas installer le port directement sur le continent, le gouvernement autorise l'achat d'une petite île-mangrove (Harvest Caye) par la compagnie de croisière, laquelle est située non loin de la péninsule et hors de la zone de préservation de l'UNESCO, afin d'y construire une enclave qui permettra aux navires de la compagnie d'accoster. L'île répond au besoin de contrôle territorial recherché par la compagnie, et ce, sans contact avec la péninsule. Le projet se met en branle; le projet se développe; le premier débarquement a eu lieu, comme nous l'avons déjà souligné, le 17 novembre 2016 (Kalosh, 2016).

Néanmoins, la mise en place de ce port ne se déroule pas sans heurt. D'abord, le gouvernement du Belize, plus précisément son ministère de l'Environnement, est poursuivi

au civil par le *Belize Tourism Industrie Association* (BTIA) pour avoir omis de compléter une étude d'impact environnemental conforme à la loi. Bien qu'en aucun temps il ne soit question d'annuler le projet, le gouvernement est malgré tout reconnu coupable de n'avoir pas respecté sa propre loi en matière d'évaluation environnementale (ECLAC et CCJA, 2018). L'amende à payer est fixée à 25 000 USD, principalement pour honorer les frais d'avocat du BTIA<sup>61</sup>. Même si cette somme peut sembler dérisoire dans le contexte global du projet, pour le BTIA, un objectif important est ainsi accompli : une jurisprudence est créée, qui influencera, l'espère-t-il, les projets à venir. De plus, le gouvernement essuie une salve continue de critiques tout au long de la mise en place du port (Scott et al., 2013 ; Humes, 2106). Les remontrances exprimées par les différents acteurs locaux concernent autant les impacts environnementaux causés durant la construction du port que le manque d'informations de la part du *Belize Tourism Board* et de *Norwegian Cruise Line* sur la nature des activités pendant la construction du port et à la suite de son ouverture.

En allant de l'avant avec ce projet, le gouvernement fait donc fi de toutes les actions locales et du positionnement citoyen défavorable à l'égard du développement du tourisme de croisière. Cependant, contrairement au premier projet proposé avec la *Royal Caribbean Cruise Line*, le projet de *Norwegian Cruise Line* situé hors de la péninsule et hors des zones de préservations, ne soulève pas les mêmes passions. D'ailleurs, l'opposition de la population n'est plus aussi unanime, et le projet de Harvest Caye polarise les prises de position (Zarger et al., 2016). Selon ces auteurs, qui ont mené une série d'entrevues en 2015-2016, il semble que la moitié des répondants sont finalement favorables à la venue d'un tourisme de niche. Bien sûr, Harvest Caye ne s'inscrit pas dans cette avenue. Reste qu'au fur et à mesure que de nouvelles informations apparaissent et viennent à la connaissance des répondants – notamment en ce qui concerne des impacts environnementaux moindres que prévu et la nature réelle des opportunités d'emplois ayant un traitement salarial intéressant – le niveau de support au projet s'en trouve positivement affecté.

Cette brève chronologie de la mise en place du tourisme de croisière dans la région nous permet d'aborder dans le prochain chapitre la question des dynamiques régionales de

---

<sup>61</sup> Selon le directeur du BTIA, une défaite en cours aurait signifié l'arrêt des activités de cet organisme en raison de l'ampleur des frais légaux encourus.

l'espace du tourisme. En effet, l'instauration d'une enclave dédiée au tourisme de croisière, impliquant donc la production d'un espace touristique inédit, induit dans son sillage la mise en place de nouvelles zones de tourisme dans l'espace de vie de la population (voir le modèle de l'espace du tourisme de croisière à la figure 8 (p.138). L'ensemble de ces zones ne sont pas statiques : elles changent de statut suivant des processus de territorialisation impulsés par les différents groupes d'acteurs. Cependant, avant d'aborder directement cette question, nous porterons notre attention sur la production de l'espace du tourisme en nous appuyant sur les concepts liés aux mécanismes de production de l'espace tels que proposés dans notre cadre conceptuel. Plus spécifiquement, il s'agira ici de comprendre les mécanismes de production qui ont engendré la mise en place de la zone centrale de l'espace du tourisme, celle dont découle le développement territorial de l'ensemble de cet espace : l'enclave portuaire de Harvest Caye.

### **Tourisme de croisière - Mécanismes de production de l'espace**

Cette section propose une analyse des différents enchevêtrements liés aux mécanismes économiques, politiques et socioculturels qui participent à la production du nouvel espace du tourisme de croisière dans le Sud Belize, avec comme objet géographique l'île de Harvest Caye. Nous sommes ici à l'origine de la mise en place d'une nouvelle activité, alors que les mécanismes néolibéraux s'amorcent et mettent en œuvre les processus de production d'un espace de tourisme de croisière qui entrera éventuellement en relation avec l'espace de vie de la péninsule de Placencia.

Ici, référons-nous à nouveau à Harvey (2001) afin de préciser les particularités du tourisme de croisière en lien avec la notion de production d'espace et d'ancrage (*fix*) de capital à la base de la production d'un espace de tourisme. Essentiellement, la croissance de l'ITC repose sur le réinvestissement continu des surplus de capitaux de l'industrie sous la forme de deux types d'ancrages : le mobile et l'immobile. Le nœud de l'industrie du tourisme de croisière est logiquement sa flotte de navires (structures mobiles) dans laquelle elle fixe son capital selon cette dynamique de réinvestissement continu, ce qui lui permet de résoudre entre autres le problème de la désuétude, c'est-à-dire le « *technological fix* ». Or, même si le modèle d'affaires de l'industrie est fortement orienté vers le développement de navires-

destinations toujours plus grands, plus performants et d'avant-garde technologique, il n'en demeure pas moins que le produit « tourisme de croisière » reste dépendant de la notion de destination. L'ITC doit donc aussi, afin d'assurer la pérennité de ses investissements dans ses navires, ancrer une partie de son capital mobile dans l'espace (immobile) des destinations, produisant ainsi un espace du tourisme de croisière caractérisé autant par le développement constant de sa flotte de navires que par la mise en place d'enclaves portuaires<sup>62</sup>.

La rencontre, ou l'interaction entre ces espaces – l'espace de vie de la communauté et l'espace du tourisme de croisière – définira les processus de territorialisation du Sud Belize au cours de la première transition territoriale qui se produira à la suite de l'accord du *Memorandum of Understanding* (MOU), puis de la deuxième transition territoriale après à la mise en fonction de Harvest Caye. Mais en amont de ces deux transitions, la production initiale de l'espace du tourisme à travers les mécanismes économiques, politiques et socioculturels (qui culmine justement avec la signature du MOU), participe déjà à transformer le territoire du Sud Belize. Elle agit comme un catalyseur des processus de territorialisation qui caractériseront les deux périodes de transition évoquées plus haut – et que nous analyserons en détail au chapitre suivant. C'est dire que bien avant la construction physique de l'île-enclave et des processus de territorialisation liés au déploiement des activités du tourisme de croisière dans l'espace de vie du Sud Belize, apparaissent des relations de pouvoir inégales qui s'inscrivent au sein de stratégies économiques, politiques et socioculturelles permettant aux groupes d'acteurs les plus puissants d'imposer d'emblée leurs mécanismes de production de l'espace. Nous aborderons trois différentes déclinaisons de ces stratégies qui sont mises en place dans le but de produire un espace où ultimement pourront être investis les capitaux liés à l'industrie du tourisme de croisière. La première d'entre elles prend la forme d'une marchandisation de la nature.

---

<sup>62</sup> Ici, il importe cependant de préciser que le seul contexte où l'ITC ancre son capital dans un espace immobile est lorsque la destination lui est exclusive, comme c'est le cas avec les îles-enclaves privées construites dans les milieux vides (Castaway Cay, Half Moon Cay, Great Stirrup Cay, etc.). Dans les milieux pleins, ce sont normalement les destinations qui supportent les coûts de la mise en place de l'enclave. À ce titre, le cas de Harvest Caye s'avère particulier, car c'est NCL qui a investi pour la construction de l'île. Comme nous le verrons plus loin, cela a des implications importantes dans les relations de pouvoir entre les groupes d'acteurs.

## *Marchandisation de la nature*

*« Southern Belize for the planned development of an eco-friendly cruise destination. The land, called Harvest Caye, is made up of two adjoining islands in the Stann Creek and Toledo districts that had previously been approved for a resort development with an airstrip. Norwegian plans to invest \$50 million in the project... This project will set a new standard in the development of an eco-friendly destination. Rather than an imposed plan, we are focused on a design approach that is determined by the local environment to ensure that the unique surroundings and features of the area will be protected and showcased for all to enjoy »* (Dunham-Potter, 2013).

Cet extrait d'une entrevue accordée par Kevin Sheehan, président de la Norwegian Cruise Line, met en lumière un élément fondamental sur lequel repose le discours de l'industrie pour se développer : la nature. En d'autres mots, elle agit comme une industrie extractive qui s'appuie sur la production et la consommation de la nature en la remodelant en un produit monnayable. Sous le vernis d'un projet dit « *eco-friendly* » qui est censé respecter l'environnement local tel que perçu par la compagnie, il y a la transformation d'un écosystème fonctionnel en une attraction écologique au service de l'industrie touristique.

Bien sûr, il s'agit là d'une production d'un espace touristique alimentée par un discours qui émane directement de l'industrie, et qui pourrait donc aisément être mis à mal tant l'enclave touristique de Harvest Caye est éloignée d'une nature « vierge ». Cette stratégie n'a pas manqué d'être remarquée lors d'une consultation publique sur le projet tenue à Independence. La critique concernait principalement le nom donné au projet par les promoteurs de l'enclave : le *Norwegian Cruise Line Nature Park Projet*.

*« How on earth do you dredge a million cubic yards of fill, replenish a beach and dare call it a nature park. I mean congratulations because it is brilliant. I don't know if it was Pepe, if it was Mr. Darley, maybe the Arguelles brothers, but I really need to congratulate you and the perversion of the English language because it is absolutely brilliant. This is a cruise port. It's not a nature park. Cockscomb is a nature park, Guanacaste is a nature park, Bladen is a nature park, Harvest Caye is certainly not a nature park, and certainly not after you get through with it »* (anonyme, 2014a).

Ce type de discours utilisé par *Norwegian Cruise Line*, qui propose une façade « verte » à des actions et à des projets qui ne le sont pas, est mobilisé de la même façon que le fait l'industrie de l'écotourisme pour valider l'extraction d'un objet « nature ». Par exemple, l'objet dont il est question ici est l'île de Harvest Caye, que la compagnie souhaite convertir de sa forme intacte – qui s'inscrit en quelque sorte dans une logique de nature vierge – vers une forme subtilement manipulée de façon à en faire un simulacre *Nature Park* et répondre ainsi à une logique de marché (Cater, 2006 ; Braun, 2009). Dans les faits, l'île n'est pas une zone de préservation; elle correspond plutôt aux critères d'un espace qui a des visées ludiques-écologiques. Harvest Caye est un terrain de jeu de consommation qui est maquillé par des éléments de ponctuation environnementale :

*« NCL added a plant and wildlife sanctuary on this cruise port. The sanctuary is home to macaws, toucans, butterflies, snakes, and other small animals. It's free to visit this nature park, where you'll get to see and learn about those species of animals that are indigenous to the island. One thing you will notice, from the moment you visit this port, is its beautiful flowers and plants, which make the island very colorful, giving it a tropical Caribbean scent. You will find out more about these flowers and plants at the wildlife sanctuary. You should also visit the Blue Morpho Butterfly Sanctuary while at the park. This secluded area features hundreds of various beautiful butterfly species. A highlight of a visit to the sanctuary could be how beautiful the butterflies look when they fly around in the glass house (Ma, 2018) ».*

S'ajoute à cette proposition un ensemble d'initiatives qui relèvent de la bonne conduite corporative de la compagnie en termes d'environnement : gestion de l'eau, réduction des impacts liés aux déchets, optimisation de l'utilisation des énergies (NCLH, 2017). La figure 20 s'inscrit dans cette perspective et dans cette construction d'un discours vert : on y voit la page couverture du rapport environnemental de la compagnie, un document privilégiant un visuel naturel en opposition à la réalité fortement aménagée qui est celle de Harvest Caye.

L'industrie touristique répond donc à une logique qui vise à produire par le discours des espaces décrits comme naturels afin de séduire une clientèle qui le validera pour en jouir (Britton, 1991). Plus largement, sous l'égide écologique (laquelle sous-tend indûment une

**Figure 20.** Discours « vert » de *Norwegian Cruise Line*



Source: NCLH

approche durable de développement touristique), la compagnie oligopolistique présente plutôt l'intention de prendre en charge et d'accaparer à son profit une part d'un territoire national. En ce sens, la compagnie s'appuie sur un pouvoir capitaliste pour produire un espace inédit d'accumulation du capital (Harvey, 2010). Cette façon de faire repose avant tout sur la nécessité des compagnies de croisière d'assurer leur croissance par l'accaparement de nouveaux espaces.

La croissance de l'industrie du tourisme de croisière est liée à sa massification. C'est-à-dire à sa capacité de proposer une offre qui favorise la concentration d'un nombre toujours plus grand de passagers de façon à tirer un maximum de profits sur l'objet même de ses sources de revenus : l'enclave mobile qu'est le navire. Cependant, même si le navire est devenu de nos jours essentiel pour appuyer sa stratégie d'accumulation de capitaux (Weaver, 2005), l'industrie n'en demeure pas moins attachée à l'obligation de proposer à sa clientèle de nouveaux horizons à découvrir, et ce, même dans le contexte de l'offre caribéenne longtemps façonnée et interprétée comme une destination monolithique (Dehoorne et al., 2010).

Autrement dit, l'industrie du tourisme de croisière a nécessairement besoin d'escales supplémentaires pour compléter son offre touristique; par conséquent, elle est toujours à la recherche de nouveaux territoires. C'est dans cette optique que la *Royal Caribbean Cruise Lines* dans un premier temps, et la *Norwegian Cruise Lines* dans un deuxième temps, ont lorgné du

côté sud du Belize afin de s'offrir un nouvel espace nécessaire à leurs opérations visant à assurer la croissance de leur entreprise et satisfaire les actionnaires. Il ne faut pas oublier que pour cette industrie, qui croît en moyenne de 7% par année, la recherche de nouveaux territoires répond, selon un responsable de NCL, à deux défis. D'une part, les escales existantes dans la Caraïbe ne suffisent plus en termes de capacité d'accueil des navires plus gros et plus nombreux; d'autre part, l'industrie compte sur des « *Repeat Cruiser* » pour poursuivre son développement, c'est-à-dire des croisiéristes qui accumulent les voyages. Conséquemment, l'industrie doit être en mesure de proposer constamment des nouveautés en termes d'escales.

Néanmoins, il ne s'agit pas uniquement de déterminer quelques ports où faire débarquer les passagers. Il s'agit surtout de trouver un moyen de reproduire dans l'espace de vie qui est convoité, l'expérience et l'offre « vacances » que les passagers retrouvent sur le navire. Pour ce faire, l'industrie doit être en mesure de contrôler l'espace afin de le modeler aux besoins et aux désirs de sa clientèle, mais aussi pour en assurer la sécurité et en faire ce que London (2012) définit comme un espace « *cruise ready* ». Deux objectifs simultanés sont visés par cette entreprise de production d'un espace de tourisme en une destination « clé en main » pour les croisiéristes. Premièrement, il s'agit de répondre aux standards et aux besoins spécifiques d'une clientèle occidentale et, de ce fait, de les disposer à poursuivre leur comportement de consommation à l'extérieur du navire grâce à une expérience rassurante et ludique. Deuxièmement, l'industrie doit s'assurer que même à l'extérieur du navire, c'est-à-dire dans l'espace de vie des hôtes, la clientèle demeure tout de même captive de ses stratégies de consommation. La production de l'espace de tourisme doit impérativement répondre à ces objectifs, lesquels ne peuvent pas être atteints sans l'appui de groupes d'acteurs dans le territoire hôte.

La marchandisation de la nature est donc également liée à ces groupes d'acteurs des territoires hôtes qui, finalement, permettent que se concrétise l'espace de tourisme souhaité, lequel servira à répondre aux stratégies d'accumulation de capitaux par l'industrie du tourisme de croisière. Sans ceux-ci, une compagnie n'est nullement en mesure de « débarquer » et de proposer son modèle basé sur l'accaparement des ressources territoriales de la destination hôte. Et pour que l'industrie puisse ainsi s'appuyer sur des groupes

d'acteurs nationaux, et obtenir leur appui financier et politique pour mener comme elle le souhaite ses affaires, elle doit en contrepartie offrir des gains à ces derniers. Dans une situation idéale, ces gains devraient être distribués à l'ensemble de la société bélizienne. Mais dans un pays où la corruption et le clientélisme sont bien ancrés, cela pose des défis.

La thèse de Vernon (2013) s'attarde de façon magistrale à cette question dans le cadre des processus de démocratie au Belize. De plus, la corruption et le clientélisme sont des éléments qui ont été soulevés par la très grande majorité de nos intervenants comme étant un phénomène omniprésent dans la vie économique et politique du pays. Le but de notre démarche de recherche n'est pas de déterminer comment sont redistribués ces gains en lien avec les stratégies d'accueil des acteurs nationaux. Nous sommes cependant en mesure de mettre en évidence la façon dont se sont opérés les mécanismes économiques et politiques qui sous-tendent les stratégies des différents groupes d'acteurs et qui modulent les bénéfices économiques liés à la production des espaces du tourisme. La suite de notre propos s'intéresse à la notion de fabrication du consentement pour comprendre comment celle-ci s'opère stratégiquement à travers les différents mécanismes de la production de l'espace du tourisme de croisière dans le cadre spécifique du Belize.

### *Construire le consentement*

La seconde stratégie concerne la question de la fabrication du consentement, laquelle suggère que les populations réceptrices (en l'occurrence celles qui occupent l'espace de vie du sud du Belize concerné par l'instauration du nouveau port de croisière de Harvest Caye), sont amenées à accepter la mise en place du projet même si celui-ci s'inscrit en faux avec leurs intérêts économiques, culturels ou environnementaux. Pour ce faire, il importe que la compagnie mobilise les groupes d'acteurs nationaux au pouvoir, et que ces derniers persuadent la population de l'importance et de la légitimité du projet de tourisme de croisière; qu'ils les convainquent de la nécessité de sa mise en service. L'élément de persuasion le plus efficace, en ce qui concerne la région du sud du Belize (la plus pauvre au pays), est logiquement de valoriser les bénéfices économiques éventuels que la population peut retirer de cette entreprise, principalement sous la forme de création d'emplois. Or, si l'argument est effectivement valable, il n'en demeure pas moins que d'autres éléments sont à

considérer, pouvant mettre en difficulté l'approche purement économique de la fabrication du consentement.

### **Difficile consensus du tourisme de croisière au Belize**

Les deux principaux plans d'action de développement touristique que le gouvernement bélizien a produit avant la proposition du tout premier projet d'escale (le *Punta Placencia Project*, qui émanait de la *Caribbean Cruise Lines*), à savoir le *Tourist Strategy Plan for Belize* (Blackstone Corporation and Help for Progress, 1998) et le *Belize Tourism Policy* (Launchpad Consulting, 2005)<sup>63</sup>, ont fortement mis l'accent sur l'importance du caractère « intime » du Belize comme destination touristique. Entre autres, ils ont mis en évidence la richesse des caractéristiques environnementales et culturelles du pays : un avantage comparatif important face aux pays voisins et un cadre à préserver en évitant le tourisme de masse.

*« The resource base is varied and in excellent condition compared to many of Belize's competitors. It offers a combination of attractions that are ideally suited to the most highly sought-after and affluent segment of the growing natural heritage/ecotourism marketplace, as well as to specific markets like archaeology buffs and divers...The fact that Belize is attracting the high-yield, upscale tourist means it does not need to resort to attracting mass tourists...The type of tourism that Belize has chosen unwaveringly to pursue through its protection of the environment and the adoption of "ecotourism" is a tremendous strength in and of itself »* (Blackstone Corporation and Help for Progress, 1998: 5).

En 2005, le ton du second rapport, le *Belize Tourism Policy* (Launchpad Consulting, 2005), était le même tout en portant une attention particulière au tourisme de croisière qui venait de connaître une émergence significative après la mise en place de l'escale de Belize City.

*« Since the embrace and implementation of the Blackstone strategy, Belize has experienced significant growth in its tourism industry...In particular, Belize experienced exponential growth in the cruise tourism segment. This brought into question the country's approach to tourism and established new realities within the operating environment »* (Launchpad Consulting, 2005: 1).

---

<sup>63</sup> Ces deux consultants américains ont produit ces rapports à la suite des commandes du gouvernement du Belize et de son ministère du Tourisme.

Cette nouvelle réalité indique que le gouvernement porte dorénavant une attention particulière au développement du tourisme de croisière tout en s'assurant de la viabilité du tourisme de séjour, qui demeure l'assise du tourisme national. Déjà, après quelques années d'opération du port de Belize City, on observe que le tourisme de croisière a des impacts importants sur l'espace occupé par le tourisme de séjour. Par exemple, le cas du site archéologique d'*Altun Ha* non loin de Belize City est porté à l'attention des auteurs du rapport et suscite des inquiétudes.

*« In effect, in port calls days Altun Ha is transformed from an eco-tourism site to a "mass tourism" site. This is an issue of concern to those who strive to preserve the destination's pristine natural resources. But the issue extends beyond site integrity and resource protection. Stay over markets attracted to Belize for its world-class nature, heritage and cultural resources do not expect to see sites overrun with hundreds of tourists. Therefore, a balance has to be achieved that meets the needs of cruise markets as well as stay over visitors. If Belize does not establish a clear policy specifying which sites are appropriate for cruise passenger visitation of this level and under what conditions (carrying capacities), then the stay-over market for heritage, nature and cultural tourism will be compromised through site overuse and the degradation of natural endowments »*  
(Launchpad Consulting, 2005: 9-10).

Ces inquiétudes amènent le gouvernement bélizien à commander un nouveau rapport intitulé *Cruise Tourism in Belize: Perceptions of Economic, Social & Environmental Impact* (CESD, 2006) dans le but de répondre spécifiquement aux défis qui proviennent de la cohabitation entre le tourisme de séjour et le tourisme de croisière de masse. À noter qu'avant 2006, le *Belize Tourism Board* (BTB) et le ministère du Tourisme s'étaient déjà penchés sur la question spécifique du tourisme de croisière, soulevant au passage une série de constats qui ne semblent pas avoir évolué depuis.

En effet, dès 2000, cette organisation gouvernementale propose une série de recommandations concernant la gestion et le développement du tourisme de croisière, laquelle repose sur le principe du respect de l'intégrité de l'écotourisme. Une des conditions établies est de limiter le nombre de débarquements de passagers à 3000 sur une base quotidienne. Rapidement, en 2003, c'est-à-dire après l'ouverture de l'escale de Belize City, cette politique est révisée afin de tenir compte de la nouvelle réalité du tourisme de croisière.

Devant la forte croissance des débarquements, on évoque pour la première fois dans le *Belize Draft Cruise Ship Policy*, publié à la suite du premier *National Coastal Symposium*, la possibilité d'établir des escales secondaires dans le sud du Belize, à Punta Gorda et à Placencia (Mahler, 2003).

À cette époque, les navires de croisières sont encore de taille modeste, mais la nouvelle révision de la politique évoque l'arrivée éventuelle de plus grands navires de même qu'un développement de l'industrie au pays en raison, entre autres, du repositionnement des compagnies de croisière après le 11 septembre 2001 et la guerre en Irak; ce processus est d'ailleurs déjà amorcé via la restructuration d'itinéraires vers l'Amérique au détriment de la Méditerranée (Miller et Grazer, 2006). En effet, malgré une courte période de baisse de la demande après les attentats, la Caraïbe connaît une forte croissance en raison du rapatriement des navires en Amérique. Dans cette foulée, le plafond d'arrivées de touristes est relevé à 6000 sur une base quotidienne, avec un maximum projeté en 2007 de 10000 (CESD, 2006).

En 2004, la tenue du *Cruise Tourism Impact Forum* se déroule sur fond de controverse en lien avec la négociation directe entre *Carnival Cruise Lines* (CCL) et le premier ministre Said Musa visant la construction d'un nouveau port d'escale dans le quartier sud de Belize City. Sans entrer dans le détail des griefs exposés par les différents acteurs présents au forum, l'élément qui fait cependant consensus est le manque de transparence qui caractérise les négociations, laissant en plan les acteurs les plus importants de l'industrie touristique. Ces acteurs, le *Belize Eco-Tourism Association*, le *Belize Tourist Industry Association*, le *Belize Hotel Association*, et le *Belize Tour Operators Association* se sont unis d'une seule voix pour dénoncer l'entente, qui, selon eux, viole la *Cruise Tourism Policy* et compromet la capacité du Belize à protéger ses ressources touristiques.

Malgré des promesses concernant les retombées économiques possibles faites par le ministre du Tourisme et certains bienfaits liés au récent développement du tourisme de croisière – notamment en termes d'investissement dans les infrastructures dans la région immédiate de Belize City – la plupart des intervenants au Forum, y compris le ministre du Tourisme, évoquent d'importants problèmes liés à la nature même de l'organisation et du mode

opératoire de l'industrie. Ces éléments, qui font écho à ceux qui seront soulevés quelques années plus tard dans les débats concernant le projet de Punta Placencia et de Harvest Caye, sont de différentes natures.

Pour n'en nommer que les principaux, notons : la capacité de prise en charge limitée du pays dont un dépassement risque de nuire à l'offre touristique générale et au secteur du tourisme de séjour; l'intégration verticale de l'industrie qui minimise l'effet de ruissellement des retombées économiques; les obstacles liés à la mise en application et au respect des normes environnementales par l'industrie; les difficultés d'imposer des droits portuaires à l'échelle régionale afin de contrer le pouvoir de négociation de l'industrie en regard à sa mobilité; l'absence de contraintes de l'industrie pour supporter les communautés locales; finalement, l'environnement opaque dans lequel se déroule toute négociation entre le gouvernement et l'industrie, incluant le manque de transparence des compagnies elle-même.

Pour revenir au rapport de 2006 publié par le « *Center on Ecotourism and Sustainable Development* » (CESD, 2006), il mentionne des lacunes importantes dans la mise en place du tourisme de croisière au Belize, failles qui seront à nouveau évoquées dans l'analyse de Seatone (2011) sur le tourisme de croisière dans le Sud Belize. C'est dire que déjà, plusieurs années avant même de proposer la création d'un village touristique sur la péninsule de Placencia, les auteurs du rapport (CESD, 2006) mettent en lumière certaines particularités liées au tourisme de croisière. Par ailleurs, mentionnons que celles-ci seront soulevées dès 2009 par les différents groupes d'acteurs de la société civile opposés au projet *Punta Placencia de la Royal Caribbean Cruise Lines*. Parmi ces particularités, notons les suivantes :

- les rapports de force en termes de négociation des conditions d'opérations jouent en faveur des compagnies de croisière et induisent des retombées jusqu'à 14 fois moindres par rapport au tourisme de séjour;
- la privatisation des opérations du tourisme de croisière au détriment des investissements publics;
- le manque de retombées économiques réelles pour les communautés réceptrices;

- les impacts sociaux et environnementaux du tourisme de croisière sur le segment écotourisme, assise historique du tourisme dans le pays et qui en a fait sa réputation (Seidl et al., 2014).

Au final, bien que les auteurs du rapport de 2006 indiquent la possibilité de développer simultanément ces deux segments dans le pays, ils notent que si le Belize persiste à poursuivre dans la direction du tourisme de croisière, il faudra trouver une façon de ne pas interférer avec l'écotourisme. En d'autres mots, pour un pays de l'échelle du Belize, il serait tout de même préférable de limiter le développement de la filière croisière.

Le dialogue national autour du tourisme de croisière montre que le consensus autour de la question du développement de cette filière demeure fragile. Les différentes analyses et les débats qui ont entouré la mise en place du tourisme de croisière suggèrent que cette activité s'inscrit difficilement dans la voie historique empruntée par le pays depuis les premières actions de développement touristique dans les années 80. L'écotourisme, qui possède en soi ses propres problématiques, s'accommode mal d'une industrie qui favorise une occupation du territoire agressive ainsi qu'un faible retour en termes de bénéfices économiques et sociaux.

Au bout du compte, les principaux groupes d'acteurs opposés au tourisme de croisière – ceux liés au tourisme de séjour et ceux liés aux groupes environnementaux – semblent avoir permis un certain endiguement du tourisme de croisière dans la foulée des sommets atteints en 2004 et 2005. Certes, l'industrie s'est implantée dans le nord du pays, mais les conditions ne semblent pas avoir été optimales pour qu'elle assure réellement sa croissance. Le projet d'un port d'escale de la *Carnival Cruise Line* évoqué plus haut ne s'est pas concrétisé au sud de Belize City ni celui émanant d'une proposition un an plus tôt en 2003 de la *Royal Caribbean Cruise Line* sur *Stake Bank Caye* en face de Belize City (Ramos, 2013).

Bref, bien avant la crise de 2008, l'industrie semble stagner. Devant ce constat, on peut avancer l'idée que les tenants du pouvoir économique et politique n'ont pas, à cette époque, réussi à fabriquer un consentement pour soutenir l'implantation de l'industrie du tourisme de croisière. En effet, ni les différents groupes de la société civile, ni les groupes d'acteurs du

tourisme de séjour et ni non plus certaines factions de la classe politique, n'ont été convaincues de la portée positive et des bienfaits de cette industrie. Cependant, cela n'a pas empêché malgré ces « vents contraires » le gouvernement bélizien de soutenir en 2009 le projet de Punta Placencia.

### **Imposer le consentement malgré les vents contraires**

Nous cherchons ici à comprendre pourquoi, malgré les « vents contraires » qui soufflent contre une expansion du tourisme de croisière, malgré une absence de consensus à l'égard de ce type de tourisme, le gouvernement a tout de même accepté une proposition de développement dans le sud du Belize. Pour se faire, il importe d'abord de saisir les raisons pour lesquelles les deux projets de ports envisagés autour de Belize City en 2003 et 2004 ne se sont pas concrétisés. En effet, c'est à la suite de ces échecs que le premier projet de croisière vers le sud se matérialise. Nous proposons, à titre d'hypothèse, de regarder en direction des dynamiques de compétitions entre les différentes compagnies de croisière : nous croyons trouver là une explication pour l'intérêt de la part de certaines compagnies à l'endroit du Sud, avec comme résultat un appui du gouvernement pour le projet de Punta Placencia en 2009. Ici, nous souhaitons proposer quelques pistes éclairantes afin de mieux comprendre les mécanismes économiques et politiques derrière cette ouverture vers le Sud.

*« This is 1850 California Gold Rush. If our people aren't prepared to be part of it, they will lose their stake in the future (CESD, 2006: 36-37) ».*

Cet appel au développement d'un nouveau port de croisière dans le quartier *South Side* de Belize City de la part d'un des promoteurs béliziens associés au projet de *Carnival Cruise Lines* ne parvient pas, malgré l'appui du premier ministre, à mettre en branle la réalisation du projet. Pour comprendre ces échecs successifs, il faut remonter à la vente de *Fort Street Tourism Village* (FSTV), qui appartient initialement à un homme d'affaires du Belize, au profit de la RCCL, et qui a lieu aussi en 2004. Liée à cette transaction, on retrouve une clause d'exclusivité territoriale de 15 ans accordée à la compagnie de croisière, empêchant les autres compagnies de développer leurs propres infrastructures dans le nord du pays. Même si *Carnival Cruise Line* tente d'invalider cette clause et met une pression sur les autorités du

Belize en menaçant de retirer ses escales du pays, même si le gouvernement bélizien tente lui aussi de renégocier cette clause avec *RCCL* (Novelo et al., 2007), rien n'y fait et le nord du pays reste verrouillé à tout nouveau développement.

À partir d'ici, deux événements semblent se dérouler de façon simultanée. La logique voudrait que, devant l'impossibilité de se développer au Nord, *Carnival Cruise Lines* ait décidé de se rabattre sur le sud dont la porte est entrouverte depuis le *National Coastal Symposium* de 2003 pour la mise en place d'un port de « désengorgement » (Mahler, 2003). Cependant, au final, c'est la *RCCL*, déjà en possession de la clause d'exclusivité au Nord, qui a aussi l'opportunité de développer le sud avec un projet initialement prévu comme un « Pocket Cruise », c'est-à-dire un développement de niche de faible volume (Wilson, 2012). L'histoire ne dit pas si la *RCCL* s'est vu refuser, en guise de représailles par le gouvernement, son projet de *Stake Bank Caye* parce que la compagnie refusait d'ouvrir l'entente du FSTV afin de laisser d'autres joueurs manœuvrer dans le marché du Nord. Nous ne savons pas non plus si la *RCCL* s'est vu offrir le sud en réaction à ses menaces de se retirer carrément du pays, qui reste une stratégie d'intimidation assez commune venant des compagnies de croisière (Clancy, 2017).

Aucun des différents rapports consultés ne répond directement à ces questions ; personne parmi les différents acteurs rencontrés n'en propose une explication valable. Toujours est-il qu'en 2010, le gouvernement bélizien dévoile le projet de Punta Placencia dont la mouture est semblable au FSTV, loin du simple petit port d'escale pour le tourisme de niche évoqué en 2003, allant de ce fait à l'encontre de ses propres politiques de développement touristique pour le sud. Coaley (2015) le rapporte, dès le premier jour de cette annonce, les différents groupes d'acteurs du sud se rebiffent devant le projet et, tout au long de la campagne de résistance contre la mise en place du village touristique, ils martèlent les mêmes arguments et récriminations, mettant en lumière le fait que le gouvernement bélizien agit de façon unilatérale et contre les intérêts de la population. À partir de ce moment, la stratégie gouvernementale visant à faire accepter le projet prend une tournure différente : il se développe une atmosphère de méfiance au sein des différents groupes impliqués vis-à-vis le gouvernement et la compagnie, méfiance qui perdure des années plus tard et qui teinte, toujours de façon négative, les discussions entourant le projet de Harvest Caye.

Les trois sociétés transnationales du tourisme de croisière, le fameux « Big Three », *Norwegian Cruise Line*, *Royal Caribbean Cruise Lines* et *Carnival Cruise Lines*, nous l'avons discuté en introduction, inscrivent leurs activités dans une logique extraterritoriale leur permettant de s'extirper des obligations qui incombent normalement aux entreprises nationales : protection des travailleurs, contributions foncières, protection de l'environnement, pour n'en nommer que certaines. Cette dématérialisation de leurs activités au sein de pavillons de complaisance, d'incorporation dans des paradis fiscaux et par la multiplication des filiales, s'appuie sur les logiques de dérégularisation ou de rerégularisation de l'économie néolibérale par les États (Wood, 2000 ; Castree, 2008 ; Chin, 2008 ; Milde, 2011). Or, même si ces compagnies cherchent effectivement à se libérer des contraintes liées aux réglementations internationales et nationales pouvant nuire à leurs opérations, elles sont tout de même occasionnellement dans l'obligation de respecter des lois ou des règlements en vigueur dans les pays hôtes. Ces lois et règlements deviennent donc autant d'obstacles à contourner par les compagnies, ce qu'elles font en s'appuyant sur la complicité étatique du pays où elles entendent mener leur opération. Comme tout autre type d'entreprise, l'industrie du tourisme de croisière doit donc mobiliser, dans une perspective propre à l'esprit du néolibéralisme (Harvey 2005), les forces politiques du pays hôtes pour éliminer toute barrière légale ou législative qui pourrait éventuellement nuire à ses activités.

Dans un contexte où l'implantation du tourisme de croisière dans le sud du Belize fait face à une forte résistance et où l'acceptation sociale n'est plus un facteur déterminant, le gouvernement et les acteurs de l'industrie de croisière mettent de l'avant des stratégies plus « dures », c'est-à-dire qui passent par une imposition des volontés de l'État et de l'industrie du tourisme de croisière (ITC). Toutefois, la tentative d'imposer le projet de Punta Placencia s'est avérée pour le moins catastrophique pour l'industrie du tourisme de croisière de même en raison du lien de confiance qui a été rompu avec la population locale. Cela n'a toutefois pas découragé le gouvernement du Belize et l'ITC de persévérer dans la voie du tourisme de masse dans le Sud Belize malgré les différents échecs et ratés que cette activité a connus depuis son introduction au Belize en 2002.

Après la crise de 2008-2009, l'industrie du tourisme de croisière vit une nouvelle ère : les différentes compagnies de croisières se lancent dans une course à la création de nouvelles

destinations afin d'accommoder la croissance de l'industrie emblématisée par le gigantisme de plus en plus important de leur navire. Au Belize, ceci se traduit par de nouvelles tentatives pour faire revivre le projet de *Stake Bank Caye* dans le Nord et pour mettre en place un port dans le Sud. À ce stade, se retirer du Belize n'est plus une option pour les compagnies de croisière pas plus que pour le gouvernement, qui refuse de passer à côté du « Gold Rush ». Le tourisme dans le Sud doit se concrétiser, quitte à l'imposer.

### **Miner la confiance du Sud**

Ainsi, loin de chercher à construire un consentement, loin de chercher à mobiliser la population autour d'un « point de passage obligé » pour la réalisation des intérêts communs de la communauté (Callon et al., 2001), le gouvernement du Belize s'engage plutôt dans une voie qui mine durablement la confiance de la population du sud du Belize. Le 6 janvier 2010, dans une allocution radiophonique, le premier ministre du Belize annonce l'arrivée du tourisme de croisière sur la péninsule de Placencia (Coaley, 2015), via le projet de Punta Placencia de la *Royal Caribbean Cruise Line*. Cette annonce braque immédiatement la population contre le projet, celle-ci n'ayant pas été consultée. Rapidement se met en place un mouvement de résistance que nous avons évoqué plus haut, et qui acquiert réellement sa force lors des consultations publiques en octobre de la même année. C'est là où la population apprend que les terrains achetés par la RCCL l'ont été par l'entremise d'une agence immobilière dont le ministre du Tourisme est un des principaux actionnaires (Ramos, 2010b).

Ce « fait » accompli et les secrets qui l'entourent semblent à l'origine de la fracture dans la confiance entre les tenants du projet et la population de Placencia. Le tollé soulevé par la mise en place imposée du projet de Punta Placencia force le *Belize Tourism Board* à commander le rapport du consultant Seatone en 2011, lequel en provoque définitivement la fin. Et comme le démontre bien Coaley (2015), la réparation de ce lien de confiance ne va pas de soi : la façon dont le projet de Harvest Caye sera par la suite mené ne contribuera d'ailleurs pas à améliorer cette situation. En effet, la première proposition émanant de la *Norwegian Cruise Line* se fait totalement en catimini. Il s'agit du projet visant le développement d'un port à la frontière d'un site protégé par l'UNESCO sur l'île de *Crawl Caye* dans le sud du

pays à environ 13 km de la côte de la péninsule de Placencia. Après son rejet, la compagnie fait une contre-proposition pour le site de Harvest Caye situé tout près de Placencia (Ramos, 2013a), sans plus de transparence vis-à-vis la population. À l'évidence, lorsqu'elle en prend connaissance, ces événements perpétuent la méfiance de la population du sud à l'égard de l'industrie des croisières et des décideurs gouvernementaux. Deux autres événements liés au projet de Harvest Caye vont contribuer à diviser encore davantage les parties pour la durée du processus de mise en place de l'escale. De plus, à la lumière des entretiens que nous avons effectués, il semble que les effets négatifs sur la confiance perdurent encore, bien après l'ouverture de Harvest Caye.

Le premier événement concerne le *Memorandum of Understanding* (MOU), déjà évoqué précédemment, qui, pour résumer, est un document signé entre le gouvernement bélizien et NCL le 15 juillet 2013 confirmant la réalisation du projet de Harvest Caye, et ce, malgré l'absence de consultation avec la population (Fleming, 2013). Cela ne manque pas de créer une onde de choc, car l'entente qui englobe le projet d'investissement d'un minimum de 50 millions USD contient des clauses qui soulèvent la désapprobation de la population (anonyme, 2013e). D'abord, une clause stipule que NCL sera soulagée durant 25 ans de toutes taxes liées à ses opérations (douanes et ventes). Ceci est assez révélateur des stratégies de relation publique du gouvernement. En effet, quelques jours seulement après la signature du MOU, le premier ministre déclare que cette exemption est finalement retirée de l'accord (anonyme, 2013f), mais en janvier 2016 la population apprend que, finalement, celle-ci est officialisée par l'entremise du *Belize Island Holdings Facility Development Bill* (anonyme 2016c). Une autre clause du MOU occasionne des remous : elle décrit la répartition de la taxe portuaire récoltée par le gouvernement. D'une valeur de 7 USD/passager, la redistribution est la suivante : 1,60 USD pour le *Belize Tourism Board*, 1,40 USD pour le *Protected Areas Conservation Trust* et 4 USD payable au port d'escale qui appartient à la *Norwegian Cruise Line*.

L'analyse de Matura-Shepherd (2013) montre à quel point la population bélizienne a pu se sentir flouée par cette entente. En effet, selon l'auteur, la taxe réelle récoltée est seulement de 3 USD/passager – l'exemption de 25 ans de taxe et le retour 4 USD à NCL sont justifiés aux yeux du gouvernement par la nécessité de contribuer au retour sur investissement à long terme de la compagnie. Avec une moyenne de taxation de 8,22 USD en 2016 pour

l'ensemble de la Caraïbe<sup>64</sup> (Honey, 2017), le port de Harvest Caye est nettement sous la moyenne<sup>65</sup>. Lorsqu'à la signature du MOU le gouvernement annonce que la taxe sera haussée de 1 USD tous les 5 ans, cela voudra dire qu'en 2041 elle sera passée à 9,50 USD dont 5,50 reviendra au Belize, toujours loin de la moyenne régionale. Dans le cadre de cette recherche, il n'est toutefois pas de notre ressort de déterminer si les conditions du MOU sont une bonne affaire pour le Belize. Ce que nous pouvons cependant affirmer, c'est simplement le fait que le manque de transparence lié à sa négociation reflète une façon de procéder du gouvernement qui mine la confiance de la population envers ses élus et, par ricochet, envers l'ensemble des acteurs de l'industrie touristique.

Un deuxième événement d'importance affecte la relation de confiance de la population envers les tenants du tourisme, alors que le processus suivi par le gouvernement et l'industrie donne clairement l'impression d'avoir été effectuée avec un manque de transparence. En effet, le rapport de l'étude d'impacts environnementaux (EIA) est rendu public le plus tardivement possible avant la consultation publique en janvier 2014. Malgré ce geste, certains citoyens ont tout de même le temps d'en faire la lecture pour se rendre compte qu'il est non seulement truffé d'erreurs, mais qu'il s'agit de surcroît d'un document remanié : un ancien EIA lié à un projet d'hôtels/aéroport sur Harvest Caye.

En effet, le *Harvest Caye Eco-Resorts Project* avait fait l'objet d'une EIA quelques années plus tôt et, de toute évidence, le ministère de l'Environnement du Belize ne se donne pas la peine de refaire le travail dans le contexte du nouveau projet de la NCL afin d'accélérer le processus de mise en place du port. Ainsi, en plus de ne pas avoir fait son travail, il s'avère que le consultant principal engagé pour le projet utilise un prête-nom pour la partie traitant de la faisabilité sociale du projet. C'est seulement après que cette personne se soit publiquement manifestée, dans les jours suivant la consultation, que la population comprend l'ampleur de la fraude liée à la reprise du document de l'EIA (anonyme, 2014b).

---

<sup>64</sup> Les disparités entre les destinations sont importantes. Par exemple, la taxe est de 1 USD/passager en République dominicaine tandis qu'elle est de 60 USD/passager aux Bermudes.

<sup>65</sup> Cependant, elle est similaire à l'entente qui prévaut à Belize City où, depuis que la taxe a été élevée de 2 USD en 2005 passant de 5 USD à 7 USD, 4 USD sont retournés au port qui appartient à *la Royal Caribbean Cruise Line* (Seidl et al., 2014)

L'idée que le gouvernement bélizien ait cherché à contourner ses propres règles pour faciliter la mise en place du projet de Harvest Caye montre que celui-ci est en mesure d'utiliser son pouvoir, celui de l'accaparement territorial, afin de le restituer dans une certaine mesure à une entreprise transnationale. L'EIA est aussi jugé comme catastrophique par certains acteurs favorables au projet (Ramos, 2014a) montrant que la stratégie gouvernementale de connivence avec NCL a été contre-productive. C'est dans ce contexte, comme nous l'avons mentionné plus tôt, que le *Belize Tourism Industry Association* prend la décision en mars 2014 de poursuivre de *Department of Environment* ainsi que l'Agence qui approuve les études d'impacts, le *National Environmental Appraisal Committee*. L'argument invoque que ce dernier aurait contrevenu aux lois environnementales béliziennes, notamment pour avoir omis de consulter adéquatement la population en lien avec différentes interventions prévues durant les travaux de mise en place du port (Smith, 2014 : 1). La poursuite repose sur la prémisse que l'EIA ne tient pas compte de plusieurs éléments, dont les suivants :

- les impacts sur les ressources en eaux potables liés au dragage près des côtes et de la disposition de plus 1 million de mètres cubes de rejets sédimentaires ;
- les impacts sur la faune, les mangroves, les fonds marins et sur les ressources marines.

Qui plus est, la poursuite engagée soulève un point important qui tend à valider notre lecture du manque de transparence interne au projet en affirmant que :

*« The great haste and secrecy with which this matter was approved suggest an intention on the part of the NEAC and the DOE to pay lip service to the environmental laws and regulations of Belize. Given the magnitude of this project and the great public interest generated, the reasonable expectation was that the NEAC would have recommended a public hearing under Regulation 24 of the EIA Regulations before any approval was considered. Our client is understandably interested in ensuring, at the very least, a development project that has attracted this amount of public controversy and which flies in the face of the National Tourism Master Plan, should fully comply with the environmental laws of Belize (Smith, 2014: 3) ».*

Comme le souligne Coaley (2015), reconstruire la confiance est un long processus, spécialement lorsqu'elle est brisée à la suite d'une succession de plusieurs événements. Nous

avons ici évoqué les événements les plus importants pour le développement de l'industrie des croisières sur la péninsule de Placencia, sans toutefois nous pencher sur les épineux dossiers des deux tentatives de développement de nouveaux ports de croisière dans le nord du pays, sachant que ceux-ci ont aussi produit leur lot d'épisodes négatifs pour assurer un maintien des liens de confiance entre les différents groupes d'acteurs impliqués.

Reste que le fait que les dispositions du MOU soient inscrites dans des projets de loi le rend difficilement modifiable, surtout dans un contexte où les deux principaux partis politiques les ont appuyés à un moment ou l'autre du processus de mise en place du port de Harvest Caye (anonyme, 2016c). Et même si le *Belize Tourism Industrie Association* remporte une victoire juridique à ce sujet, cela n'empêche pas la construction du port avec les conséquences écologiques que cela implique. Tout cela a pour effet de nuire à la confiance qu'entretient la population envers ses institutions dans le cadre du développement du tourisme de croisière. Conséquemment, l'ambiance est à la méfiance : un sentiment nettement palpable au sein des populations dans les mois précédant la mise en fonction du port d'escale.

### *Marchandisation culturelle et authenticité*

Nous abordons la troisième stratégie, qui touche à la question de la production socialement construite de l'espace en faisant un pont avec la section précédente, qui concernait les questions du consentement et des liens de confiance entre les groupes d'acteurs. En effet, la production sociale des espaces de tourisme s'appuie sur des idéologies homogénéisatrices aux services des groupes d'acteurs les plus puissants; elle se concrétise à travers une stratégie discursive de manipulation et d'accaparement culturels qui participent ensemble à légitimer une production physique de l'espace. Nous mobilisons ici les propos de Lefebvre (2000), pour qui les forces qui homogénéisent l'espace sont celles-là mêmes qui permettent de le contrôler. De fait, la façon dont les acteurs impliqués dans la promotion de la mise en place du tourisme de croisière ont tenté d'user des ressources culturelles du Sud Belize – dans l'optique de construire un espace socioculturel sous leur contrôle tout en cherchant à légitimer leur entreprise néolibérale – révèle de stratégies classiques et utiles dès lors qu'il est question de création d'espaces nécessaires à la pratique d'activités touristiques. Autrement dit, il s'agit de stratégies visant la transformation de la perception de l'espace de vie, par le

biais d'un accaparement des identités culturelles et sociales, celui-ci légitimé par des conduites de type néocolonial, aux services de l'industrie touristique (Sheller, 2003).

Les processus économiques et politiques que nous avons décrits plus haut sont donc simultanément mis en opérations avec des mécanismes socioculturels, permettant de ce fait à l'industrie du tourisme de croisière de se positionner comme un citoyen corporatif sensible à la préservation et à la promotion des éléments culturels qui existent au sein des espaces de vie concernés. Ainsi, par le biais d'une mise en spectacle touristique qui s'opère au sein de l'espace culturel national en exacerbant l'espace intime de rites ancestraux, l'industrie cherche à formater l'espace social pour lui donner un statut d'authenticité, lequel participe à l'expérience totale du croisiériste. Cela, du moins, dans les limites de l'espace contrôlé par l'industrie. Suivant cette idée, la construction sociale d'une île-enclave à partir des codes culturels locaux permet donc aux croisiéristes d'y consommer cette culture préfabriquée et d'y vivre tranquillement une certaine idée du Belize. Cependant, cette action d'appropriation des codes culturels à des fins de marchandisation (Greenwood, 1989) n'est pas sans soulever une réaction des groupes d'acteurs locaux, de la même façon que le fait une appropriation des espaces naturels dans le cas d'une marchandisation de la nature liée à l'implantation d'un « Nature Park » sur Harvest Caye.

### **Faire appel aux ancêtres : le dügü**

D'une durée de deux semaines, la cérémonie dügü consiste à faire appel aux esprits des ancêtres garifunas pour guérir un membre de la communauté gravement malade (Mollet, 2014 : 33). L'écrivaine Zoila Ellis dans son livre « *On Heroes, Lizards and Passion* » nous amène, à travers les yeux d'une petite fille garifuna, dans ce rituel.

*« The singing was taken up by some old women who I knew always sung in the temple for the Dügü. High and strong they sang and the drummers beat a slow steady rhythm that pulsed the feet of the Buje as she danced in front of them. Dancing, she led the drummers to the four corners of the temple and on reaching each corner she bet low and together with the drummers lowered the drums and sisera to touch the earth. Then, she continued singing and dancing. The whole roomful of people sang. Then she filled her mouth with a liquid from a dark green pint bottle and spat to the different parts of the room as fare as she could. Some of it*

*touched me and I jumped frightened. I rubbed hard the spot where it had touched me and then I smelt my hand. It was rum. Soon the whole room smell of rum and sweat and we swayed and sang and the drums joined it all together* (Ellis, 1991: 37) »

Comme plusieurs rituels afro-caribéens, le Dügü s'inscrit dans un acte de résistance face à l'oppression coloniale (Flores 2002). Il fait d'ailleurs l'objet de tentatives de bannissement par les autorités britanniques au point où, jusque dans les années 60, les Garifunas continuent à le pratiquer dans la clandestinité. Ces derniers craignent en effet que les autorités posent des actions déterminantes contre la pratique du rite, en réaction à l'influence subversive des *buyei*, les chefs religieux responsables des cérémonies (Sletto, 1991). Le Dügü porte encore en lui une charge culturelle importante; la cérémonie, strictement réservée aux membres de la communauté, sert toujours de remparts contre certaines formes d'acculturation tout en participant à préserver une cohésion sociale.

Dans la perspective où le sens sacré de ce rituel a pu se dissiper avec le temps, il est possible que certains Garifunas aient été tentés de le monnayer dans le cadre du développement touristique de Harvest Caye. De ce fait, cela a ouvert la porte à la mise en place d'une théâtralisation de la cérémonie pour les touristes de croisières sur l'île-enclave. Cette hypothèse n'a pu être confirmée lors des entretiens de terrain, et personne n'a pu nous informer d'où provenait l'initiative du responsable de l'aménagement de Harvest Caye (un ancien employé de Walt Disney) proposant une trame narrative liée au Belize sur le thème des Garifunas.

*« It's the only place in the world we can tell that story effectively and be real. We are not creating a fantasy story, we are telling the real story, real people. We want to train and have people tell their own story. In the afternoon, we're going to do a big drum circle out on the beach. At three o'clock in the afternoon, we will tell the guests, guess what? We're going to do the dance called the dügü. Why? Because nobody ever gets a chance to see that. It's like it's the festival every day. So the idea is we're going to tell that story and let that be our signage and our graphics and our color »* (Ramos, 2013).

Le dügü, il est important de le mentionner, est une cérémonie sacrée. L'idée même de l'intégrer à des festivités destinées au tourisme constitue en soi une incohérence. Comme le

souligne Matura-Shepherd (2013), il y a une raison pour laquelle personne n'a la chance de voir cette cérémonie : c'est parce qu'elle n'est simplement pas destinée à être vue. Les Garifunas n'en ont jamais fait une manifestation publique ni un festival, et encore moins n'en ont produit des images. Il va sans dire que les communautés Garifunas ont interpellé le ministre du Tourisme dans cette affaire<sup>66</sup> : ce dernier s'est porté à la défense de *Norwegian Cruise Line* en niant que le responsable de l'aménagement de l'île ait mentionné la danse sacrée dans le projet du spectacle destiné aux touristes (Ramos, 2013).

L'affront d'évoquer la marchandisation de la culture garifuna au profit du tourisme a eu des résonances jusque dans la diaspora bélizienne; peut-être cela a-t-il remémoré des expériences vécues par les Garifunas ailleurs dans la Caraïbe (Kirtsoglou et Theodossopoulos, 2004). En rappelant l'importance de la cérémonie et le passé colonial bélizien aux différentes forces transnationales qui cherchent encore à exploiter de pays, le rejet de cette appropriation a été unanime tant au sein des différentes communautés garifunas du Belize qu'au sein de la diaspora (Enriquez, 2013 ; Ramos, 2013).

Tel que souligné par le communiqué, de même que dans les nombreuses critiques qui ont été faites en réaction la déclaration du responsable de l'aménagement de Harvest Caye, cette situation dévoile la persistance avec laquelle les acteurs du tourisme de croisière continuent à faire preuve d'un manque de transparence dans leur relation avec les communautés locales. En effet, ce ne sont pas uniquement les Garifunas qui ont dû faire face à cette opacité et à ce manque de sensibilité culturelle : les Mayas du Toledo sont également impliqués dans les projets de la *Norwegian Cruise Line*.

---

<sup>66</sup> Le communiqué de la National Garifuna Council (NGC) stipule que : « *The National Garifuna Council condemns the announcement by Norwegian Cruise Line and their agents to highlight the Garifuna culture, particularly our sacred ceremony, the dügü, as an attraction for tourists without as much as the courtesy of consulting with the leadership of our community. The Dügü is a sacred ceremony and is not performed as entertainment for any audience. We find the announcement insulting and, while it may be well intentioned, indicative of arrogance and ignorance on the part of those concerned* (Ramos, 2013) ».

## Authenticité à tout prix

Dans la déclaration du responsable de l'aménagement de Harvest Caye proposant la mise en scène du Dügü, une phrase n'a pas manqué d'attirer l'attention des différentes communautés mayas du Toledo, leur culture étant également dans la mire du NCL :

*« We will use the Mayan story on the mainland and we'll tie those two together in the island story that we create (Ramos, 2013) ».*

La posture des Mayas dans ce dossier a été communiquée par l'intermédiaire du *Sarstoon Temash Institute for Indigenous Management (SATIIM)*, une organisation Maya créée dans la foulée de la mise en place d'un parc national sur leur terre ancestrale en 1997. Ainsi, depuis sa fondation, le SATIIM entreprend régulièrement des actions juridiques pour protéger les assises territoriales mayas et leur culture contre différents projets de développement qui s'inscrivent à l'encontre de leurs intérêts. C'est cette organisation qui est derrière la bataille juridique forçant le gouvernement du Belize à reconnaître les droits ancestraux mayas dans le sud du pays (Supreme Court of Belize, 2006).

Quoique très activiste et revendicatrice, le SATIIM s'est montré relativement conciliant avec la NCL. Par l'entremise de son président, l'organisation a fait part de ses craintes concernant l'exploitation de leur culture et a pris une posture critique devant le gouvernement, qu'elle accuse de jouer un double jeu en faisant d'une part la promotion du tourisme culturel et d'autre part en déniaut aux Mayas le contrôle de leur propre culture. Cependant, tout en affirmant que le gouvernement et NCL ont l'obligation d'établir un dialogue avec la population maya, ce qui n'a pas été fait, le discours du SATIIM a démontré une ouverture pour éventuellement collaborer avec NCL. Au sujet de l'opportunité de la mise en place d'un projet culturel sur Harvest Caye, le président a répondu :

*« So it's an opportunity and I think that the parties involved in the conversation right now between the Garifuna and the Maya people are looking at it with an open and progressive thinking. I'm hoping that it will resolve in a win win situation (anonyme, 2013a) »*

Encore une fois, ce sont les questions de transparence qui se retrouvent au centre des difficultés relationnelles entre la *Norwegian Cruise Line*, le gouvernement et les communautés locales. L'épisode de la proposition du théâtre festif culturel sur l'île survenue en 2013 s'est donc poursuivi, et malgré les appels au dialogue du SATIIM, la NCL s'est lancée dans une stratégie de fausses informations suggérant que la population Maya était favorable à ces initiatives culturelles, car elles pouvaient représenter des opportunités économiques. Devant la sortie médiatique de NCL, pour laquelle un journal bélizien titrait : « *Mayan leaders say yes to Norwegian Cruise Line for Harvest Caye development* (anonyme, 2013c) », la *Toledo Alcaldes Association*<sup>67</sup> (TAA) et la *Maya Leader Alliance* (MLA) ont dû procéder à une rectification de l'information et aviser les communautés mayas ainsi que la population en général :

« *to be wary of the disrespectful and misleading information being peddled under the guise of public relations campaigns by these two companies*<sup>68</sup>, and to always seek clarification on any matter concerning the affairs of Mayan people from the TAA, the individual village alcaldes and the MLA (MLA, 2013) ».

Il s'est avéré, lors d'une assemblée où n'étaient présents que quelques-uns des 78 alcaldes du Toledo, que la NCL a conclu après l'ouverture de quelques alcaldes, que l'ensemble des communautés était en faveur d'une collaboration avec la compagnie de croisière. Selon la MLA, les alcaldes n'étaient alors présents qu'à titre d'observateurs. Lors de l'assemblée générale des Alcaldes, des préoccupations ont plutôt été soulevées face au projet de la NCL, notamment en termes d'appropriation des pratiques culturelles mayas pour des fins de marketing. Plusieurs mois après avoir signifié leur ouverture à discuter avec la compagnie de croisière, la MLA a aussi réitéré l'importance pour la NCL d'engager de réelles discussions avec les Mayas afin de régler ces contentieux.

---

<sup>67</sup> Dans le Toledo au Belize, les Alcaldes sont les réels chefs de communautés mayas, lesquels s'appuient sur un système traditionnel de gouvernance reconnu légalement par le gouvernement du Belize (CLGF, 2018)

<sup>68</sup> Le communiqué mettait aussi les communautés en garde contre la *U.S. Capital Energy*, une compagnie qui cherchait à exploiter du pétrole dans le sud et qui avait mis une publicité mensongère, aux dires de la MLA, concernant l'appui des alcaldes à leur projet. La publicité radio en langue maya Qeqchi mettait en scène une conversation entre un alcalde et un personnage féminin qui concluait « que le projet d'exploration pétrolière s'avérait : « ...good for our people because it brings benefits. *The is why the Alcalde supports and welcomes them* (MLA, 2013) ».

Ces épisodes ne concernent pas que les questions d'appropriation culturelle. La compagnie a également laissé entendre qu'elle faisait des affaires avec des entreprises mayas, ce qui s'est révélé faux, obligeant par exemple une entreprise de fabrication de chocolat de se dissocier officiellement de la NCL dans les médias par voie de communiqués.

« *Today April 16<sup>th</sup> 2015, we receive a rumor circling around town, that IXCACAO is being affiliated with (NCL) Norwegian Cruise Line. We take this opportunity, appealing to all our existing tourism affiliates, that we have **no** contract or have signed any contract with the above-mentioned (NCL). We find this rumor very disturbing and inappropriate... (IXCACAO, 2015) ».*

La relation que les compagnies de croisières entretiennent avec les communautés locales et les mécanismes qu'elles opèrent pour tirer profit de la ressource disponible dans le milieu culturel ne se distinguent pas tant des autres mécanismes évoqués plus haut. Tout comme une partie des mécanismes économiques et politiques de production des espaces de tourisme, les mécanismes culturels de production sociale des espaces de tourisms tendent à user des systèmes de contrôle de l'information, voire de manipulation de la vérité. Que l'on considère ces épisodes comme l'exercice négatif du pouvoir ou comme une quelconque maladresse culturelle (voire les deux), reste que la *Norwegian Cruise Line* a ici navigué à contre-courant des modes opératoires généralement utilisés par l'industrie au cours des dernières années dans le cadre de l'implantation de ports d'escale insulaire. Le détournement du principe d'authenticité a effectivement mené la compagnie à esquiver des relations qu'elle aurait dû entretenir avec les communautés locales en regard des impératifs culturels.

Cela, surtout dans le contexte où Harvest Caye est située en milieu plein, contrairement aux autres projets d'enclave insulaire que l'on retrouve ailleurs dans la Caraïbe et qui sont implantés en milieu vide (*Stirrup Cay, Half Moon Cay, Castaway Cay*, etc.). De fait, il existe, par la proximité physique et sociale de l'enclave, une relation obligée qui implique d'opérer en relation avec le milieu de vie des communautés (Donner, 2011). La presque totalité des employés de Harvest Caye est d'origine bélizienne et, contrairement aux enclaves en milieux vides qui sont opérées par les employés transnationaux engagés sur le navire, le rapport que la compagnie de croisière doit entretenir sur la question de l'authenticité se définit alors tout autrement. Cette posture n'est pas simple, car d'une part, *Norwegian Cruise Line* veut offrir

comme produit la culture du milieu qu'elle investit, et d'autre part, elle doit pouvoir le faire dans des conditions qui lui permettent de répondre aux sensibilités culturelles des groupes impliqués. Ce délicat exercice est mené, ne l'oublions pas, dans un contexte où l'objectif premier de la compagnie est pécuniaire : il est question de marchandisation culturelle dont l'objectif est de construire un espace de tourisme consommable par les croisiéristes, pour lesquels le rapport particulier à la notion d'authenticité doit lui aussi être considéré étant donné la proximité entre cet espace de tourisme et l'espace de vie des communautés. Il ne s'agit pas de dédouaner la compagnie de ses actions, mais simplement de comprendre dans quel contexte la notion d'authenticité est sollicitée et mettre ainsi en perspective les mécanismes culturels mobilisés dans ce cas de tourisme de croisière.

À cette fin, nous proposons de faire appel aux trois différents types d'authenticité liés au tourisme proposés par Wang (1999) pour favoriser la compréhension du contexte dans lequel s'insère la question des mécanismes culturels. Bien qu'ils ne soient pas absolus, ceux-ci permettront d'alimenter adéquatement notre explication. Le premier type d'authenticité est qualifié de « pur », ou de « certifié », et émerge d'une reconnaissance, par exemple, des autorités muséologiques; le milieu du tourisme lui accorde une forte légitimité. Nous pouvons inclure dans cette catégorie des éléments culturels « socialement » institutionnalisés, à la différence d'une institutionnalisation « légale » muséale ou académique. La cérémonie dügü des Garifunas est un exemple d'un élément culturel socialement institutionnalisé. En effet, il serait difficile de qualifier autrement qu'authentique ce rite funéraire fortement ancré dans la culture de ce peuple.

Le second type réfère à une authenticité socialement construite. Dans ce cas, il est question d'une authenticité négociée et déterminée par le contexte dans lequel on veut la construire. Ici, le genre de relation établie entre l'hôte et le visiteur<sup>69</sup> est fondamental : il s'agit de savoir si cette relation est authentique au-delà de l'authenticité de l'objet utilisé ou observé. La cérémonie dügü peut être qualifiée d'authentique, mais il peut en être autrement de la relation entre les Garifunas et les visiteurs éventuellement amenés y assister. À tout le moins, dans ce cas, le visiteur considère son expérience comme authentique selon ses objectifs et ses

---

<sup>69</sup> Par visiteur, nous entendons autant la compagnie de croisière que les touristes.

connaissances. Le troisième type d'authenticité est plus centré sur l'expérience du touriste. Il fait appel à ses expériences personnelles et à ses sentiments introspectifs dans le contexte de son rapport à une authenticité qui est vécue par le contrôle qu'il exerce sur son plaisir (détente, relaxation, être avec les amis, etc.). Dans ce type d'authenticité, l'autre/l'hôte est complètement évacué du rapport que le touriste entretient avec le concept d'authenticité.

Le tourisme de croisière est considéré comme une expérience touristique postmoderne (Cashman 2013) et, à ce titre, il s'inscrit très majoritairement dans le troisième type d'authenticité. En effet, si l'authenticité est recentrée sur sa propre expérience, le rapport dialectique hôte-tourisme laisse place à un rapport basé sur l'amusement, l'artificiel et l'hyperréalisme (Berger, 2011). C'est dans ce contexte que les compagnies de croisière ont entrepris de concevoir des bateaux à la manière de cocons, permettant de ce fait aux croisiéristes de vivre des expériences centrées sur eux-mêmes. Ici se côtoient simultanément les aspects luxueux et ludiques des vacances. Nous l'avons mentionné précédemment, la mise en service de « bateaux-cocons » répond également à la nécessité de réaliser une rétention des revenus des passagers, et la meilleure façon d'y arriver est encore de les garder volontairement « captifs » sur le navire.

Ainsi, la bulle protectrice du navire et de l'île-enclave, où l'accent est mis sur l'authenticité de l'expérience individuelle vécue par le touriste, permet ainsi d'éviter, ou à tout le moins de diminuer le contact avec l'autre/l'hôte. En conséquence, la nécessité de considérer les éléments de type 1 et 2 d'authenticité qui existent à l'extérieur de l'enclave s'en trouve amoindrie parce que ce n'est pas l'intérêt premier du croisiériste.

*« Postmodern thought is...not terribly interested in authenticity since it posits a world based on simulations. The implication of this perspective is that authenticity is no longer a major concern of tourists in postmodern societies — nor is the natural or “reality,” whatever it may be »* (Berger, 2011: 114).

Cependant, Harvest Caye, comme nous l'avons souligné, n'est pas construit dans un milieu vide. Intervient alors pour la compagnie la nécessité de créer des contacts, lesquels dépassent les simples relations économiques. Il lui importe alors de déployer des mécanismes efficaces lui permettant d'atteindre les objectifs que nous avons mentionnés, c'est-à-dire de marchander la culture à son avantage tout en ménageant les sensibilités, car si les croisiéristes

ne cherchent pas nécessairement l'authenticité de l'hôte, ils cherchent tout de même un divertissement. C'est ce que NCL a tenté d'offrir dans le cadre de l'arrivée de Harvest Caye, d'abord en détournant de façon inappropriée l'authenticité pure de la cérémonie du dügü; ensuite en négociant maladroitement à la fois avec les Garifunas et les Mayas, en usant des processus de construction sociale culturels pour produire un espace touristique permettant de marchander une forme d'expérience réaliste à offrir à leur client.

Les groupes ethnoculturels que nous avons évoqués ne sont pas sans savoir que leur culture est négociée par les compagnies de croisière dans le but d'en tirer des avantages économiques. Si ceux-ci sont sensibles à ce phénomène d'accaparement culturel, ils peuvent aussi trouver des intérêts à le faire (et ils le font) dans la mesure où ils y voient l'occasion de créer des revenus et de mettre en valeur leur culture. Or, dans ce jeu, les processus de négociations sont subordonnés aux questions de relations de pouvoir entre les différents groupes d'acteurs, et il importe alors que les groupes d'acteurs locaux puissent mettre en place des stratégies qui leur permettent aussi d'atteindre leurs objectifs. Dans l'enclave même, le rapport de pouvoir est clairement détenu par la compagnie de croisière étant donné qu'au final, le touriste qui s'y trouve s'insère dans une recherche d'authenticité dite postmoderne : il n'est pas intrinsèquement motivé à entrer en relation avec l'autre (Heitmann, 2011). Dans ce contexte, si les communautés locales souhaitent établir un contact avec les touristes, elles doivent alors faire des compromis sur la façon de marchander leur propre culture. En fin de compte, il n'en demeure pas moins que même s'il est possible d'en retirer des bénéfices, les différents groupes ethnoculturels ne sont ultimement pas obligés d'entrer en relation avec Harvest Caye et participer à la marchandisation de leurs ressources culturelles matérielles et immatérielles.

## CONCLUSION

*And so it was that one day a cold north wind brought the people from the Land of the Midnight Sun. The captains of this fleet of hardy folk were experienced in the ways of making gold, and they knew a good thing when they saw it.*

*“Well, send our own Big Boats full of people who will pay to see this magic land. And we’ll make sure they pay us, and only us to experience the magic of Felize! We’ll make a fortune!”*

*Before long they sent ambassadors who were highly skilled in the art of negotiation, who knew how even the most loyal citizens could be corrupted with gold and the most astute community leaders fooled with flattery...*

*There was also a complete make-believe island, with make-believe beaches and a big swimming pool in the middle. Now even the Cronies were confused. “But we already have real islands, beaches, sand and palm trees!” they pointed out.*

*“Yes you do, my simple friends, but they’re not perfect. Our islands, beaches and trees are all designed by experts, down to each perfect, uniform grain of sand.” “And the trees are located to create just the perfect amount of shade.*

*Too much shade and people won’t get thirsty for our expensive drinks,” Knut smiled, “It’s called ergonomic economic engineering.”*

*“But that’s not the real Felize that people come to see!” Tito protested.*

*“Ah ha! We thought about that too, don’t you worry,” and with this Sven pointed his cigar to an area marked “Traditional Village”.*

*“You want Felize, you got Felize. We’re building a complete miniature village, with real faux Felize food, and cultural highlights like dancing and those religious ceremonies some of your people do, you know, all that drumming and chanting and stuff. Our Big Boat passengers will love it!”*

*“We’re calling it ‘The Kultural Korner’. “Pretty catchy, huh?”*

*At this, some of the Felizeans got up and left the room.*

Extrait de *Dons of the done deal* (Blackstone, 2014)

L'extrait de fable publié dans les journaux béliziens à l'automne 2014 dans la foulée des consultations publiques contient la plupart des éléments dont nous venons de discuter et reflète bien l'esprit qui entoure le projet du port d'escale de Harvest Caye au cours de sa mise en place. Avec une délicatesse qui allie l'humour, l'ironie et une certaine dose de résilience, ce texte fait référence aux motivations pécuniaires venues du Nord, aux ententes économiques bancales, aux relations douteuses des politiciens avec les bonzes de la compagnie, à la confusion apportée par le discours vert, à la transformation de l'espace de vie, à l'appropriation culturelle, à la notion d'authenticité, etc. En somme : l'ensemble des ingrédients qui participent à la production d'un espace de tourisme. La table est maintenant mise pour les premiers et deuxièmes actes du déploiement du tourisme de croisière que nous aborderons dans le prochain chapitre.

Ainsi, le développement du tourisme de croisière tel qu'il se déroule dans l'espace caribéen et au Belize répond à un schéma développementaliste néolibéral. Dans cette perspective, nous avons montré que les différents mécanismes économiques, politiques et culturels opérés ont, malgré leur faible acceptation sociale, réussi à concrétiser la production d'un espace nécessaire à la mise en place des activités de tourisme de croisière. *Norwegian Cruise Line* a donc mobilisé la classe politique nationale pour faire accepter son projet de *Nature Park* au point tel, par exemple, que le ministère de l'Environnement a pris le risque de contrevenir à ses propres lois pour assurer la construction de l'île. De plus, les tentatives d'appropriation culturelle, même si elles ne se sont pas concrétisées de la façon dont NCL l'aurait souhaité, ont tout de même été opérantes – tout comme d'ailleurs l'aspect « nature » du projet – pour véhiculer une image authentique de Harvest Caye nécessaire à la production de cet espace, même s'il ne s'agit dans les faits que d'un écho de la réalité de la destination.

Les gestes d'opposition n'ont donc pas empêché le projet de voir le jour : pour des raisons qui dépassent la nature environnementale et culturelle de l'espace de vie, le gouvernement du Belize a consenti, avec l'appui de certains groupes d'acteurs locaux, à aller de l'avant avec le projet de Harvest Caye. Il s'est donc trouvé un point de bascule où les autorités nationales ont senti que, d'un point de vue stratégique, elles pouvaient appuyer le projet sans en payer un prix politique trop élevé. Gardons en tête que les deux principaux partis politiques du pays ont toujours été en faveur de développement de Harvest Caye. Cela dit, il existe aussi

un autre élément majeur qui a participé à faire pencher la balance et à concrétiser la production de l'espace du tourisme de croisière, et qui est lié directement à la forte motivation de NCL, en termes de stratégies d'affaires, à s'implanter dans le Sud Belize.

En effet, le fait que *Norwegian Cruise Line* ait consenti à investir un montant qui avoisine les 100 millions de USD a été perçu par la classe politique et locale comme une opportunité unique d'injecter des sommes considérables dans l'économie précaire de cette région. Il est facile de comprendre à quel point cette somme est considérable pour un pays d'à peine 350 000 habitants. L'opportunité a paru d'autant plus unique qu'il n'est pas coutume pour les compagnies de croisière d'investir des sommes aussi importantes dans des infrastructures situées au sein des milieux de vie – elles le font généralement pour des îles-enclaves en milieu vide, où le contrôle des revenus est maximal.

Cet investissement s'avère déterminant pour le développement des dynamiques de pouvoir qui vont entrer en jeu dans les processus de territorialisations – ce qui fera l'objet du prochain chapitre. En effet, cet ancrage territorial que constitue l'enclave de Harvest Caye élimine un des fondements majeurs du rapport de force que détiennent habituellement les compagnies de croisière lorsque vient le temps de négocier leurs conditions d'opération : leur mobilité. En contrepartie, NCL obtient une concession fiscale de 25 ans sur l'ensemble de ses opérations : une entente négociée précisément sur la base de l'investissement majeur que la compagnie a consenti. Dans ce contexte, pour le Belize, cela signifie une absence de recettes fiscales liées à l'entente conclue avec la compagnie, ce qui participe à exacerber la précarité économique des communautés rurales, qui ne tirent donc aucun revenu du gouvernement. Sur le terrain, on se retrouve de ce fait dans une situation où les décideurs locaux doivent rester sensibles à toutes sources de revenus supplémentaires. L'une d'elles étant évidemment liée aux activités du tourisme de croisière dans les espaces de vie. Il va sans dire que cette situation est elle aussi déterminante dans les rapports de force entre les différents groupes d'acteurs.

L'enclave de Harvest Caye a été approuvée en juillet 2013 et elle reçoit des croisiéristes depuis novembre 2016. L'implantation du port est caractérisée par des dynamiques d'opposition et d'imposition, de même que par une confiance altérée du fait de l'historique

du projet, et plus globalement de la manière dont est arrivé le tourisme de croisière dans le pays. La rencontre entre l'espace du tourisme de croisière et celui de l'espace de vie des communautés produit donc inévitablement de nouveaux processus de territorialisation dont émane une nouvelle territorialité... Un espace de vie médiatisé par une fonction territoriale inédite dans la région du Sud Belize : l'accueil du tourisme de masse.

Avec la création du projet d'île-enclave de Harvest Caye, plusieurs enjeux, subordonnés aux processus de production de l'espace, restent donc en suspens. Dès la confirmation de la réalisation du projet, la compagnie doit opérer ses activités et investir l'espace de vie des Béliziens dans une toute nouvelle perspective : pour offrir des circuits aux touristes – au-delà de Harvest Caye – de façon à rendre son offre touristique la plus séduisante possible. Dans ce contexte, il n'est plus simplement question de s'imposer pour rendre le projet effectif, il faut maintenant trouver des zones d'entente, de coopération ou de conciliation avec la population. En effet, il ne s'agit pas pour la compagnie d'opérer une usine dont l'objectif est d'extraire une ressource localisée en retrait du milieu d'accueil. Au contraire, ici, la ressource est justement le milieu hôte, que la compagnie souhaite « extraire » pour vendre à une partie de sa clientèle désireuse de contacts authentiques, ce qui fait en sorte que la compagnie se trouve nécessairement dans une relation avec les communautés. Le défi est délicat pour la compagnie, car elle doit évaluer le degré de relations nécessaire avec le milieu d'accueil pour maximiser ses projets, sans toutefois s'aliéner la population. Il s'agit donc de déterminer comment mettre en place des processus de territorialisation qui permettront l'atteinte de cet objectif.

De ce fait, de nouvelles zones liées à l'arrivée du tourisme de croisière apparaissent sur le territoire au sein desquelles les rapports de force ne sont pas uniformes, ce qui nécessite des approches nuancées selon les emprises territoriales des différents groupes d'acteurs. À travers l'analyse des dynamiques de relations de pouvoir entre ces différents groupes impliqués dans le processus de territorialisation, nous proposons maintenant de décortiquer les stratégies et les actions liées aux processus de reterritorialisation dans l'espace du Sud Belize.

En nous appuyant sur le modèle de l'espace du tourisme de croisière, nous préciserons les processus de territorialisations apparus à partir de la mise en place du port. Nous dresserons un portrait des dynamiques de l'espace du tourisme à une échelle régionale de même qu'à l'échelle des zones de l'espace de tourisme de croisière. Nous procéderons à cette analyse en tenant compte des phases de transition territoriale qui découlent de la mise en place du projet de Harvest Caye.

## CHAPITRE 5

Ce chapitre se divise en deux parties dédiées à l'analyse des dynamiques territoriales liées au déploiement des activités du tourisme de croisière. La première d'entre elles s'intéresse à l'échelle régionale, dont l'analyse étudiera les processus de territorialisation qui découlent de la mise en place des activités de la *Norwegian Cruise Line* (NCL). Cette analyse sera effectuée selon une grille d'analyse qui s'appuie sur le modèle de l'espace de tourisme de croisière et suivant une temporalité propre aux différentes étapes de développement du tourisme de croisière (tableau IX) dans le Sud Belize. Pour se faire, le point de départ ( $T_0$ ) est la signature du *Memorandum of Understanding* (MOU), c'est-à-dire le moment où y est officialisée la production de l'espace du tourisme de croisière et que débutent les transformations territoriales<sup>70</sup>.

**Tableau IX.** Les temps et transitions du tourisme de croisière

$T_0$	Signature du <i>Memorandum of Understanding</i> – Harvest Caye
$T_{0 \rightarrow 1}$	1 <sup>re</sup> phase de transition territoriale
$T_1$	Inauguration du port de Harvest Caye
$T_{1 \rightarrow 2}$	2 <sup>e</sup> phase de transition territoriale
$T_2$	Mise en place du ferry entre Harvest Caye et Placencia
$T_{2 \rightarrow x}$	3 <sup>e</sup> phase de transition territoriale – temporalité non définie

Source : Luc Renaud

Dans le cadre de cette analyse régionale, nous procéderons d'abord, pour chacune des trois phases de transition territoriale, à une brève description des zones de l'espace de tourisme replacées dans le contexte régional du Sud Belize. Ensuite, nous les analyserons en termes de processus de territorialisation lié au contexte des relations de pouvoir entre les différents groupes d'acteurs. Ces deux analyses, qui concernent directement notre question de

---

<sup>70</sup> La période précédente, celle qui nous amène au  $T_0$ , se déroule entre le moment où le Sud Belize est mentionné pour la 1<sup>re</sup> fois en tant que destination pour le tourisme de croisière lors du « 1st National Coastal Symposium » en mai 2003 jusqu'au moment où est signé le *Memorandum of Understanding* (MOU) entre le gouvernement bélizien et la *Norwegian Cruise Line* en juillet 2013. Il s'agit du document qui officialise la venue du port d'escale de Harvest Caye.

recherche, chercheront à montrer comment les relations de pouvoir entre les acteurs façonnent les processus de territorialisation de l'espace de vie des communautés réceptrices. L'étude met en évidence comment, dans un premier temps, les processus de territorialisation s'inscrivent dans une dynamique de verrouillage du Sud Belize, et comment, dans un deuxième temps, les dynamiques de territorialisation provoquent une ouverture régionale qui désenclave ou déverrouille les activités du tourisme de croisière.

La deuxième partie de ce chapitre s'intéresse plus spécifiquement aux dynamiques de relations de pouvoir liées aux processus de microterritorialisation qui se déroulent à l'échelle locale des différentes zones de l'espace du tourisme de croisière. Ici, nos analyses se penchent spécifiquement sur la 3<sup>e</sup> phase de transition, qui est en cours, et qui fait suite à la mise en place du ferry entre Harvest Caye et Placencia. L'analyse des dynamiques territoriales à microéchelle spécifique à cette phase nous permettra de mettre en évidence les stratégies territoriales établies par les différents groupes d'acteurs afin d'asseoir et de concrétiser les rapports de force construits suite aux deux temps ( $T_1$  et  $T_2$ ). La compréhension de ces dynamiques, lesquelles s'inscrivent dans une nouvelle phase transitionnelle, est importante afin de mieux saisir les impacts réels conséquents des processus de territorialisation dans le quotidien des opérations. Elles expliquent à une échelle plus fine les processus d'exclusions territoriales que subissent différents groupes d'acteurs, conditionnant ainsi leur degré de mise en relation avec la nouvelle activité économique.

## **DYNAMIQUES RÉGIONALES DE L'ESPACE DU TOURISME DE CROISIÈRE**

Tel que mentionné, avant de procéder à l'analyse régionale de l'espace du tourisme de croisière, nous procéderons pour chaque période transitionnelle à une description des zones touristiques opérantes en fonction des espaces de vie dans lesquels celles-ci s'insèrent. Cette façon de procéder nous permettra de dresser un portrait de l'apparition et de la mise en place des zones de l'espace du tourisme de croisière d'une temporalité à l'autre, au gré des processus de territorialisation. Dans le Sud Belize, la production de l'espace de tourisme de croisière – nous l'avons souligné au chapitre précédent – est d'abord caractérisée par la mise

en place de son élément central et fondamental : l'enclave portuaire de Harvest Caye. Nous avons d'emblée porté notre attention sur les différents mécanismes qui ont participé à sa production. Maintenant, il s'agit de décrire comment cette enclave participe à la territorialisation de sa périphérie pour, et à travers le déploiement de ses activités du tourisme de croisière, remodelant de ce fait l'espace de vie régional.

## **Première transition territoriale ( $T_{0 \rightarrow 1}$ ) – Préparer le verrou**

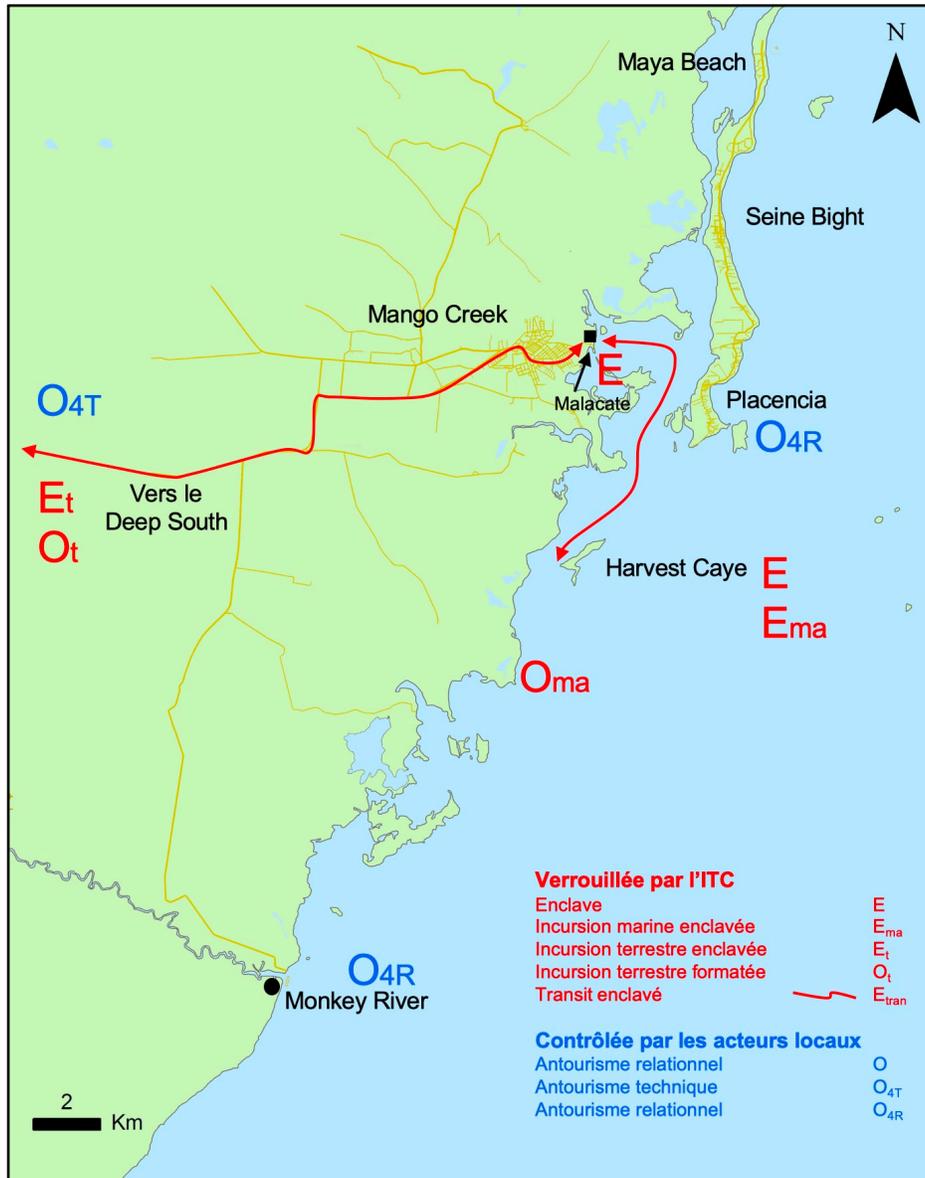
La mise en place d'un port d'escale n'est que la première étape du déploiement territorial de l'industrie du tourisme de croisière. C'est en quelque sorte l'arrière-poste territorial, la base où s'accoste le navire; c'est le lieu de débarquement des croisiéristes, c'est la colonie de vacances où ont lieu des activités sous le contrôle absolu de la compagnie de croisière. Au-delà de cette première zone, il importe pour la compagnie de déterminer des zones périphériques qui, elles, s'avèrent essentielles pour la tenue des activités additionnelles offertes aux passagers du navire. Dans le cas du projet de Harvest Caye, la première période transitionnelle de territorialisation ( $T_{0 \rightarrow 1}$ ) est caractérisée par la mise en place de 5 types de zones distinctes de l'espace de tourisme (Figure 21) : une enclave terrestre secondaire (E), des sites d'incursions terrestres ouverts et fermés ( $E_t - O_t$ ) ainsi que des sites d'incursions marines également ouverts et fermés ( $E_{ma} - O_{ma}$ )<sup>71</sup>.

Distribuée dans différentes arènes où se déroulent les luttes stratégiques dictées par les dynamiques de pouvoir entre les groupes d'acteurs du temps initial ( $T_0$ ), cette première période de transition se caractérise par la préparation d'un verrou territorial effectif dès le premier jour de l'ouverture de la mise en fonction de Harvest Caye, donnant alors le plein contrôle de l'île à la *Norwegian Cruise Line*. Ainsi, le chapitre 5 débute avec une description de la mise en place des différentes zones du tourisme de croisière; cette description permettra ensuite de développer une analyse des dynamiques territoriales où les relations entre les différents groupes d'acteurs opérationnalisent les processus de territorialisation menant au temps premier ( $T_1$ ), point de bascule vers la deuxième phase transitionnelle.

---

<sup>71</sup> Voir la typologie comparée des zones de l'espace du tourisme de croisière pour la signification des symboles (tableau VI p.140)

**Figure 21.** Zone de l'espace de tourisme après la première phase territoriale (T<sub>1</sub>) - Ouverture de Harvest Caye



Conception : Luc Renaud  
 Source : Natural Earth (2019)

*Les zones et les arènes au temps de la première phase de transition (T<sub>0</sub> → T<sub>1</sub>)*

À partir de la signature du MOU, différents éléments qui mènent à l'ouverture de port commencent à apparaître graduellement et modifient des aspects de l'espace de vie des habitants de la péninsule. La mise en activité des chantiers agit comme le prélude à un

changement de paradigme territorial pour la région; le premier depuis la dernière transition touristique produite à la suite de l'ouragan Iris.

Ces changements ont d'abord été limités physiquement à l'environnement immédiat de Harvest Caye et de Mango Creek pour ensuite s'étendre à l'intérieur des terres afin de préparer le territoire pour les incursions de l'industrie du tourisme de croisière. Autrement dit, il a d'abord fallu construire l'enclave insulaire de Harvest Caye ainsi que son corolaire terrestre (l'enclave de Malacate, à Mango Creek) pour pouvoir ensuite développer et faire fonctionner des sites d'incursions terrestres et marines définissant l'espace du tourisme de croisière de la région.

### **Enclaves de Harvest Caye et de Malacate (E)**

Dire que l'île-mangrove de Harvest Caye a subi une importante transformation est un euphémisme : l'île a complètement été transfigurée et n'a gardé, de sa condition initiale (Figure 22), que le tracé de son contour et une toute petite section boisée à l'extrémité sud-est. En introduction de notre recherche, nous avons décrit les caractéristiques de l'île et les activités qui s'y déroulent : c'est une station balnéaire type des Caraïbes qui est exclusivement réservée aux clients de la *Norwegian Cruise Line*. L'île ne compte aucun habitant permanent et seule une équipe de sécurité y séjourne la nuit pour en assurer la protection. Comme nous l'a confirmé un ancien agent de sécurité sur Harvest Caye, ceux-ci disposent de quelques embarcations pour patrouiller autour de l'île et ils ont également accès à un système de surveillance de caméra en circuit privé pour surveiller les embarcations qui s'approchent à proximité (entrevue). De plus, l'île est équipée de détecteurs de métal et des chiens renifleurs sont présents en permanence pour empêcher tout trafic de drogue entre les employés de l'île et les passagers.

Nous avons pu faire une visite guidée de l'île en compagnie du chef des opérations, ce qui nous a permis de constater les différentes installations techniques qu'elle comporte. D'abord, notons une zone opérationnelle dédiée aux employés de l'île et installée en retrait de la zone touristique. C'est à cet endroit que les employés peuvent manger et prendre leur pause. L'île dispose aussi d'une usine de traitement des eaux salées par osmose inverse pour ses besoins

en eaux potables – une eau qui n’est toutefois pas destinée aux touristes qui boivent celle embouteillée. Ajoutons à cela des installations de compactage pour les bouteilles, le carton et l’aluminium, qui permettent de préparer les déchets recyclables pour leur transport vers la terre ferme<sup>72</sup>. Une zone de compostage a également été prévue : le compost produit sur l’île sera dédié à ses nombreux aménagements paysagers. Il n’a pas été possible de visiter les installations de filtrage, mais le responsable de l’île nous a assuré que les eaux usées étaient adéquatement traitées avant d’être évacuées de l’île. De plus, à l’extrémité nord de l’île se trouve une zone d’entreposage de sable qui sert à régénérer régulièrement la plage. En effet, celle-ci n’étant pas naturelle, elle exige d’être « engraisée » afin d’assurer sa perfection lors de la venue des croisiéristes. Notons finalement qu’on nous a refusé l’accès au parc écologique de l’île qui a soulevé la controverse en raison de la mauvaise gestion d’un spécimen d’Ara rouge, une espèce menacée au Belize<sup>73</sup>.

**Figure 22.** Harvest Caye en 2010



Source : Krystal Sea

<sup>72</sup> Il ne nous a pas été possible de savoir où finissent ces matières recyclables.

<sup>73</sup> Voir : Big Red the Scarlet Macaw; imprisoned at Harvest Caye (<https://www.sanpedrosun.com/community-and-society/pets-and-animals/2017/06/09/big-red-scarlet-macaw-imprisoned-harvest-caye/>).

Même si notre recherche ne s'attarde pas aux impacts environnementaux de l'île, nous croyons pertinent, dans le contexte de marchandisation de la nature et des mécanismes mis en place par *Norwegian Cruise Line* pour donner une image écopositive de leur projet, d'aborder brièvement le sujet étant donné l'importance des transformations subies par le milieu naturel pour construire Harvest Caye. En effet, cette transformation de l'île risque d'affaiblir fortement la capacité du milieu insulaire à participer à la biodiversité du secteur; par exemple, les mangroves sont reconnues à la fois comme des milieux incubateurs et protecteurs – des écosystèmes et du littoral – extrêmement importants. Leur destruction sur Harvest Caye, dans le cadre de l'instauration du port, pourra avoir des effets négatifs sur les écosystèmes environnants (Field et al., 1998 ; Carugati et al., 2018).

Il faut savoir que l'île-mangrove de Harvest Caye est l'une des plus importantes du secteur et elle est située à la sortie de la lagune de Placencia. Cette lagune, qui est en fait un estuaire peu profond de 1,5 mètre en moyenne et d'une superficie de 30 km<sup>2</sup>, est alimentée par quelques petits tributaires. Les eaux de ces tributaires alimentent la péninsule en eau douce et saumâtre; elles sont particulièrement fragiles aux transformations et aux différentes décharges anthropiques, en raison de l'absence de courants intertidaux. En d'autres mots, la lagune est relativement stagnante et ses eaux se renouvellent très lentement, entre autres par l'apport de ruissèlement (Wells et al., 2014). De ce fait, tout changement à l'équilibre de la lagune peut avoir des impacts importants sur les différentes espèces qu'elle abrite : elle sert de pouponnière pour les poissons en plus d'abriter une population de Grand Dauphin (*Tursiops truncatus*), de Crocodiles américains (*Crocodylus acutus*) et de Lamantin des Caraïbes (*Trichechus manatus*). Dans le cas des lamantins, une forte dégradation des herbes marines, leur principale source de nourriture, a été observée, ce qui précarise davantage leur population (Auil, 2011). L'ensemble de la dégradation de la lagune, à laquelle les travaux de construction de Harvest Caye ont pu contribuer (Gould, 2017), est susceptible de nuire à l'équilibre écologique de la région et d'avoir des impacts sur l'industrie des pêches et du tourisme de séjour.

À quelques kilomètres de Harvest Caye, sur la côte de Mango Creek à l'intérieur de la lagune, un autre chantier a cours simultanément à celui d'Harvest Caye : l'enclave de Malacate. La compagnie a obtenu les permis pour y construire une enclave qui comprend une marina, des

entrepôts, des jardins et quelques bâtiments supplémentaires abritant des bureaux ainsi que des espaces de transit pour les croisiéristes. En plus de servir de soutien logistique aux opérations techniques liées à Harvest Caye, ce site est la base de départ des croisiéristes pour les incursions terrestres prévues par la compagnie. Ainsi, les touristes qui souscrivent à une activité d'incursion terrestre sont amenés à la marina de Malacate où ils embarquent dans des autobus pour être ensuite déployés à l'intérieur du territoire.

Cette enclave est située à l'extérieur de la ville; elle est clôturée et est munie d'une guérite surveillée par des gardes armées. Tous les travailleurs de l'île, pendant la construction et encore aujourd'hui, doivent obligatoirement passer par cet endroit pour les opérations quotidiennes du site. En fait, le niveau de sécurité qui prévalait durant la construction de Harvest Caye a été considérablement augmenté depuis sa mise en service. On retrouve donc à l'intérieur de l'enclave de Mango Creek l'équivalent des équipements de contrôle aéroportuaire qui permettent à la compagnie de sécuriser les allées et venues sur l'île. Le site de l'enclave est connu de la population locale comme « *Malacate Beach* ». Bien qu'une affiche écrite à la main soit bien en vue en ville, et qu'elle indique la direction de la plage, les locaux n'ont pas l'habitude de fréquenter l'endroit. Le site est privé et les lots autour de l'enclave sont toujours à vendre par un courtier immobilier (entrevue).

### **Incursions terrestres du Deep South (E<sub>t</sub> - O<sub>t</sub>)**

Nous avons précédemment expliqué que Harvest Caye n'est pas construit dans un milieu vide et que les communautés hôtes cherchent forcément à entrer en relation avec les passagers afin de tirer profit de l'argent que ces derniers ont à dépenser lors de leur escale. Nous reviendrons plus loin sur les différentes dynamiques qui s'installent lors de cette mise en relation hôte/touriste, mais notons déjà que celle-ci s'inscrit principalement dans le contexte où la compagnie de croisière, en collaboration avec des acteurs nationaux et locaux, propose différents sites d'incursion pour offrir des expériences aux touristes à l'extérieur du navire et de l'enclave. Ainsi, à partir du moment où la *Norwegian Cruise Line* a officialisé sa présence et ses intérêts, une campagne de prospection s'est engagée pour déterminer les sites où pourront se dérouler des activités suffisamment attrayantes pour les offrir comme produit

aux croisiéristes. Dans la première phase de territorialisation dont il est actuellement question, plusieurs de ces sites ont été déterminés et établis.

Ces derniers sont implantés dans l'axe Big Falls - Indian Creek - Golden Stream, situés sur le « *Southern Highway* » où on retrouve trois zones d'incursions. La première zone, une zone d'incursion fermée, a été créée exclusivement pour les touristes de croisière. Elle concerne une activité de descente de rivière en bouée gonflable et est située sur le territoire du village Maya de Big Falls. Elle est en partie localisée sur le terrain d'un « lodge » riverain privé appartenant à un propriétaire anglais et elle comprend une portion de la rivière *Rio Grande*. Il s'agit d'un site d'environ 2 acres partiellement délimités par la rivière et, pour le reste, par une clôture. On y retrouve une aire d'accueil pour les croisiéristes (tables, cabines pour se changer), des boutiques, une cantine et un entrepôt pour les équipements liés à la descente de rivière. La descente de la rivière se fait à partir d'une zone ouverte située à 1,2 km en amont, pour se terminer dans un méandre en face du « lodge »; elle est décrite de la façon suivante par la compagnie :

*« Enjoy the scenery as you gently float along this beautiful, spring-fed jungle river. You and your float group will maneuver around the river bends of this scenic and blissful waterway (NCL, 2019) ».*

La deuxième zone est un site d'incursion ouvert. Il s'agit du site archéologique de Nim Li Punit situé dans le village de Indian Creek, un site archéologique maya de la période classique tardive (600 à 900 ans de notre ère) qui fut découvert en 1976 lors d'une campagne de prospection sismique effectuée par une compagnie minière (Hammond et al., 1999). Les ruines ont ensuite été fouillées et restaurées pour devenir le plus important site maya du *Deep South*. Géré par le *National Institute of Culture and History* (NICH)<sup>74</sup>, le site est modeste et il est peu visité comparativement aux autres sites d'importance du pays. En 2017, il a reçu 15 426 visiteurs comparativement à 243 421 visiteurs pour les trois sites archéologiques offerts aux touristes de croisière dans le nord du pays – Altun Ha, Lamanai et Xunantunich (BTB,

---

<sup>74</sup> NICH est une institution dont le mandat légal est : « ...to seeks to encourage Belizeans and persons interested in Belize to better understand our historic and ethnic roots and instill pride in ourselves about our country's unique heritage and shared national identity » dont la mission est la « ...safeguarding, promotion, expression, conservation and sustainable development of culture in all its diversity in collaboration with the people of Belize » (NICH, 2018). Elle est donc mandatée par la loi de gestion des sites archéologiques du Belize.

2018). L'accueil inclut un petit musée; quelques kiosques d'artisans ont aussi été aménagés à l'extérieur du site tout près de l'entrée. La zone est considérée comme un site d'incursion ouvert, car il n'est pas réservé exclusivement aux touristes de croisière.

La troisième zone est également un site d'incursion ouvert même si, lors des jours de croisières, il est comble, ce qui ne laisse aucune possibilité pour un visiteur externe de le visiter. Il s'agit du *Spice Farm and Botanical Gardens* situé tout juste à la sortie du village Maya de Golden River. Cette ferme est en fait un jardin botanique privé où poussent différentes plantes et épices locales. Elle est rattachée à un restaurant qui a récemment été rénové suivant des traditions et des savoir-faire mayas pour accueillir les croisiéristes. On y trouve un menu gastronomique « local » et une boutique pour faire des achats. La visite du jardin se fait dans un petit train routier tiré par un tracteur de ferme. Le site est la propriété d'un *East Indian* à qui appartiennent également plusieurs terres dans la région dédiée à l'exploitation des agrumes.

### **Incursions marines (E<sub>ma</sub> - O<sub>ma</sub>)**

Lors de l'ouverture de Harvest Caye, plusieurs types d'incursions marines étaient proposées sur le site internet de *Norwegian Cruise Line*, mais ont été depuis retirées et il ne nous a pas été possible de savoir pourquoi. Parmi ceux-ci, notons le « *Mini-boat Buccaneer* » qui devait permettre aux touristes de conduire de petits bateaux dans la lagune et la mangrove; le « *Reef Ranger Semi-Submarine* » qui est simplement un bateau muni d'une cale vitrée où les passagers s'installent pour contempler les fonds marins; l'« *Ocean explorer snorkeling adventure' Tour* » où les touristes devaient être amenés par catamaran vers une petite île où ils auraient été en mesure de faire de l'apnée; l'« *Ocean Explorer Sea-trek Tour* » où les clients devaient être conduits vers une plateforme flottante pour s'adonner à une exploration des fonds marins à l'aide d'un casque de scaphandrier. Les trois premières incursions peuvent être considérées comme « ouvertes », car elles sont accessibles aux touristes de séjour ou à la population locale. La dernière incursion est quant à elle « fermée » en raison de la nature privée de la plateforme. En fait, en juin 2017, elle était encore en construction et les gens rencontrés alors au chantier naval la décrivaient comme une mini-île flottante qui sera amarrée près d'une caye et dotée d'un restaurant-bar.

Concrètement, seuls deux types d'incursions marine étaient disponibles le premier jour de la mise en fonction de Harvest Caye. Il s'agit du parachute ascensionnel, qui consiste à tirer à l'aide d'un bateau une personne munie d'une voile pour qu'elle monte en altitude, et le « *Lagoon wildlife & mangrove estuaries Tour* ». La première activité se déroule du côté Est de Harvest Caye, dans une zone maritime peu utilisée par les locaux : ils ne la fréquentent ni pour leurs transits le long de la côte, car elle est exposée au vent, ni pour les activités de pêches qui se déroulent soit dans la lagune soit plus au large vers la barrière de corail. La seconde activité se déroule quant à elle dans un espace de vie des communautés locales. En effet, la lagune, en plus d'être une zone de pêche, est utilisée pour le transit le long de la côte par les habitants de Monkey River. Ses chenaux étroits et sinueux offrent un environnement à l'abri du vent pour circuler vers la Péninsule, mais le trajet n'est pas sans risque de collision étant donné les nombreux angles morts que comporte le trajet. Il s'agit donc dans les deux cas d'incursions en milieux ouverts, mais seul celui de la lagune donne réellement lieu à des relations avec la communauté.

#### **Antourisme relationnel de Placencia et de Monkey River (O4R)**

Sur la figure 21, deux lieux sont représentés comme des zones d'antourisme de croisière : la péninsule de Placencia et le village de Monkey River. Bien sûr, à la fin de la première transition territoriale dont il est ici question, le reste de la carte fait encore également partie de l'antourisme. Si nous choisissons de mettre en évidence ces deux lieux, bien qu'ils soient demeurés en marge des activités du tourisme de croisière, c'est qu'ils ont joué un rôle important dans l'ensemble de la dynamique territoriale de la région. En effet, le village de Monkey River et la péninsule de Placencia sont emblématiques des dynamiques de résistance à l'industrie des croisières. Là où la plupart du temps l'industrie est arrivée à implanter ses activités, ces deux endroits ont quant à eux résisté au débarquement à travers des dynamiques sociospatiales particulières. Nous décrirons plus spécifiquement ces dynamiques plus bas, y compris celles des autres lieux qui ont choisi, au contraire, d'accepter l'implantation de zones dédiées au tourisme de croisière.

### *Analyse des dynamiques territoriales de la première phase de transition*

La mise en place des différentes zones de l'espace du tourisme de croisière que nous venons de décrire est conduite par des processus de territorialisation découlant du déploiement de l'industrie du tourisme de croisière dans l'espace de vie. Cette section propose d'expliquer la nature des différentes dynamiques sociospatiales qui ont mené à une reterritorialisation de l'espace régional, structurant graduellement l'espace du tourisme de croisière vers le premier temps (T<sub>1</sub>). Il sera question des groupes d'acteur impliqués dans les processus de mise en place des zones touristiques de même que des différentes stratégies et actions socio-territoriales utilisées pour structurer le territoire selon les intérêts propres à chacun des groupes.

L'enjeu pour l'industrie du tourisme de croisière est de déployer ses activités dans un contexte territorial donné et d'en tirer un maximum de profit, et ce, en développant les relations nécessaires avec l'espace de vie pour éviter autant que possible des réactions de résistance. Pour les communautés locales, il s'agit de recevoir cette industrie dans un espace façonné par des dynamiques de la vie quotidienne, incluant les aspects économiques, politiques et socioculturels, et qui entrent en collision avec la territorialité imposée par le tourisme de croisière. C'est le premier acte qui permet de consolider le territoire pour la bonne marche de Harvest Caye.

Dans la dynamique qui nous concerne, les relations territoriales qui se sont mises en place sont d'une nature action/réaction entre la compagnie de croisière et les acteurs locaux. Nous avons démontré au chapitre précédent que le projet – malgré la présence de certains acteurs locaux favorables – a été imposé dans la région : c'est là un état de fait que la communauté, autant que l'industrie du tourisme de séjour, doivent prendre en considération pour la suite des choses. Partant de ce fait, pour NCL, il s'agit désormais de déterminer les moyens les plus adéquats pour poser les bases de son processus de territorialisation en provoquant le moins de réactions négatives, voire, à l'inverse, provoquer carrément un changement de perception et fédérer des acteurs locaux au projet. En portant un regard rétrospectif sur le développement de Harvest Caye, on constate que la compagnie a fait appel à ces deux stratégies (d'une part, tenter de créer peu de remous; d'autre part, chercher à fédérer autant

que possible), avec cependant des résultats inégaux. Mais peu importe, la compagnie a tout de même été prête et opérationnelle le premier jour du débarquement de ses touristes, et ce, malgré l'opposition locale.

Toujours selon la figure 21, le constat général qui s'impose est que le territoire dédié pour l'espace du tourisme de croisière est fortement verrouillé par l'industrie du tourisme de croisière. De fait, la mise en place du port de Harvest Caye découle d'un processus de territorialisation qui a occasionné un bouclage presque complet des dynamiques territoriales et le confinement des croisiéristes au seul réseau économique des acteurs du tourisme de croisière. Ce verrouillage s'avère effectif pour les zones enclavées de même que pour le *Deep South*. Cependant, il ne s'est pas concrétisé sur la péninsule de Placencia et dans le village de Monkey River. Ainsi, les prochaines sections décrivent les dynamiques territoriales qui ont provoqué cette configuration en portant une attention particulière aux zones de l'espace de tourisme de croisière, mais aussi à certaines zones, qui elles, sont restées à l'écart dans cette première phase de transition.

### **Enclaves de Harvest Caye et Malacate**

Au cœur des activités de l'industrie du tourisme de croisière se trouve la rétention des revenus, laquelle s'effectue par une gestion maximale de la mobilité des passagers (dont les mécanismes seront analysés plus loin) entre, et au sein même des différentes zones de l'espace du tourisme de croisière. À l'évidence, le contrôle du navire – une enclave totale et mobile – répond parfaitement à cette condition : c'est la zone la plus efficacement verrouillée par la compagnie. Le navire est son terrain privé ultime, et il est inviolable, sauf dans le cas où un acte criminel y est perpétré. Dans le cas d'un crime à caractère violent ou d'un trafic de stupéfiants, les autorités policières du Belize peuvent accéder au navire et intervenir en fonction de l'autorité que les lois du pays leur confèrent; ceci s'est d'ailleurs déjà produit à Harvest Caye lors de l'arrestation d'un passager pour trafic de drogue (anonyme, 2017). Ce constat s'applique non seulement au navire, mais également à l'enclave de Harvest Caye. Cependant (et pour en revenir à la question du verrouillage territorial), dans le cas de l'île, le verrouillage est plus délicat à concrétiser étant donné l'accès dont bénéficient certains acteurs locaux. Ceux-ci sont choisis selon des critères stricts, lesquels reposent soit sur leur capacité

à intégrer un marché du travail qui nécessite un minimum d'éducation pour les employés, soit sur l'accessibilité à des capitaux pour les locaux qui voudraient posséder un commerce sur l'île.

De fait, même si le *Memorandum of Understanding* (MOU) a été décrié pour certaines de ses clauses, tel qu'énoncé au chapitre précédent, il comporte des dispositions qui obligent la compagnie de croisière à développer certaines relations avec ses hôtes. Parmi celles-ci, par exemple, une clause stipule que le taux d'employés étrangers, durant toutes les phases du projet, ne peut pas excéder 25%. Bien que le MOU ne précise pas quels types d'emplois sont visés, il n'en demeure pas moins que ceci constitue une brèche dans l'enclave permettant à la population locale d'accéder à titre d'employé. C'est un aspect important qui différencie le projet de Harvest Caye de projets d'îles-enclaves en milieu vide, où les employés, comme cela a déjà été mentionné, sont ceux du navire qui accoste. Quoique cela ne consiste pas en une clause du MOU, l'autre principale manière pour les communautés locales d'accéder à l'enclave d'Harvest Caye se fait par l'entremise de la location d'un kiosque engageant alors des frais de 30 USD/jour. Pour se faire, les commerçants ont été invités à soumettre leur proposition en précisant le type de produits qui serait offert (artisanat, nourriture, etc.). Ici, il est évident que ces espaces de vente sont strictement réservés aux locaux qui possèdent suffisamment de capitaux, rendant pour ainsi dire l'île inaccessible à la majorité des commerçants de la région.

En fait, l'île, et les opportunités d'affaires qui s'y rattachent, sont surtout accessibles aux gros joueurs du Belize. Au final, le discours qui fait de Harvest Caye un projet d'opportunités pour les Béliziens se résume principalement au bénéfice d'une entreprise majeure : *PROvision Belize Ltd*. Cette entreprise est une division de *Bowen & Bowen, Ltd* qui est non seulement le plus important joueur de la distribution agroalimentaire au Belize, mais également le distributeur des principales marques étrangères. Cette division est contrôlée par un membre de la famille d'origine britannique Bowen et possède l'exclusivité de la gestion alimentaire de Harvest Caye (anonyme, 2016a). Ce fait est particulièrement révélateur de l'influence persistante de la période coloniale anglaise au Belize.

Les Bowen représentent sept générations d'influence politique et d'affaires remontant au début du XX<sup>e</sup> siècle. C'est sous le contrôle de Sir Mansfield Bowen, le beau-père du présent directeur de *PROvision Belize Ltd*, que l'empire bélizien *Bowen & Bowen, Ltd* a été créé. Aujourd'hui, l'entreprise contrôle la totalité du marché de la bière et elle est l'embouteilleuse autorisée des produits *Coca-Cola*. Aussi, l'entreprise possède une réserve naturelle de 130 000 acres, le *Gallon Jug Estate*, sur laquelle on retrouve des hôtels; elle est propriétaire d'une ferme expérimentale qui lui permet d'être le seul producteur de café au pays; enfin, elle possède également des intérêts dans les fermes d'aquaculture de la région du Placencia (Sluder, 2010).

Dans le contexte où NCL souhaitait impliquer des partenaires locaux dans l'aventure de Harvest Caye afin d'offrir une expérience bélizienne<sup>75</sup> aux touristes, le plus gros partenaire local en mesure de soutenir les importants investissements requis était *Bowen & Bowen, Ltd* par l'entremise de sa division *PROvision Belize Ltd*. On peut conclure ici que le verrouillage de l'île est effectif pour les acteurs locaux qui n'ont pas les moyens d'investir, mais qu'il leur est néanmoins possible d'intégrer l'enclave par l'entremise d'un emploi, lequel leur permet d'entrer en contact avec les touristes et de soutirer un revenu.

L'autre aspect du verrouillage de l'enclave de Harvest Caye concerne la gestion de la mobilité des croisiéristes dans le contexte des incursions territoriales. La figure 21 présente une flèche qui relie Harvest Caye à l'enclave territoriale de Malacate. Cette base a été mise en place pour permettre la gestion technique de l'île, de même que pour les opérations de transfert de passagers entre l'île et le continent. À cette fin, *Norwegian Cruise Line* a créé l'enclave terrestre privée et s'est assurée de son verrouillage pour faciliter la gestion de ses clients. C'est au début de l'année 2014 que les propriétaires du terrain concerné, situé sur la lagune, ont été approchés par la compagnie (c'est-à-dire par un éclaireur de *Norwegian Cruise Line*), dont l'objectif était d'acheter quelques acres pour construire la base d'opération terrestre pour les activités de Harvest Caye (entrevue). L'entente finale s'est conclue sous la forme d'une location à long terme de 25 ans. Le choix du site n'est pas anodin dans la mesure où il

---

<sup>75</sup> « Harvest Caye is truly the ultimate Belizean experience and we are delighted to welcome our first guests today. Président et chef de la direction de *Norwegian Cruise Line* Frank Del Rio, le jour de l'inauguration de Harvest Caye (BTB, 2016) ».

répond non seulement à des impératifs pratiques facilitant l'accès aux zones d'incursions, mais où il s'inscrit aussi dans un enchevêtrement de relations qui ont des répercussions sur la mobilité des touristes par l'entremise d'un tour-opérateur à qui *Norwegian Cruise Line* a offert le monopole des opérations.

Il importe de mentionner ici que le copropriétaire américain du tour-opérateur local (H<sub>2</sub>O*Tierra*), actif dans l'industrie du tourisme de croisière dans le nord du pays et dont le principal partenaire est *Norwegian Cruise Line*, est celui-là même qui a fourni l'information concernant la disponibilité du site Harvest Caye à NCL au début des années 2010. Il s'avère que celui-ci – le copropriétaire de H<sub>2</sub>O*Tierra* –, détenait cette information parce qu'il est également le partenaire d'affaires et le mari d'une femme locale liée à une riche famille de Mango Creek, laquelle est également liée à la *Krystal Sea Limited*, l'ancien propriétaire de Harvest Caye (entrevue). Dans la foulée de l'entente de location pour le terrain qui allait servir d'enclave terrestre à NCL<sup>76</sup>, la compagnie a octroyé le contrat des opérations à ce tour-opérateur, lui conférant le monopole de la gestion des incursions territoriales pour ses clients. Cette entente a pour conséquence de verrouiller, dès la première phase de transition territoriale, l'ensemble du territoire au bénéfice d'une seule entreprise. Mais aussi, cette situation met en évidence comment les inégalités économiques, mais aussi relationnelles, qui existent au sein des groupes d'acteurs des communautés locales, excluent certains d'entre eux des opportunités d'entrer en relation avec NCL.

C'est avec cette position monopolistique que le tour-opérateur H<sub>2</sub>O*Tierra* se lance dans la négociation de la mise en place d'incursions dans les différentes communautés, lesquelles allaient devenir des zones du tourisme de croisière. De cette façon, *Norwegian Cruise Line* cherche à étendre ses activités à l'extérieur de l'enclave par l'entremise de ce que nous appelons un agent territorial. Ce dernier s'efforce de déployer les activités des croisières au-delà de l'enclave, et à l'intérieur du territoire. À partir de ce moment, NCL n'est plus impliquée directement dans le verrouillage du territoire : elle laisse à son sous-traitant le soin

---

<sup>76</sup> Il appert que l'enclave de Malacate peut servir d'entité territoriale aux diverses raisons sociales liées à Harvest Caye. Sans pour autant connaître le rôle fiscal de l'enclave en termes d'avantages fiscaux, le dossier d'inscription du *Department of General Sales Tax* du Belize contient des noms d'entité qui réfèrent à l'installation de NCL. Ainsi, PROvision Belize Ltd est enregistré à « Malacate Village », Belize Island Holding Ltd est enregistré dans le « Malacate Area » et le tour-opérateur H<sub>2</sub>O*Tierra* est enregistré à « Malacate, Harvest Caye ».

de faire le travail. La stratégie est intéressante, car en sous-traitant le déploiement des croisiéristes à une entreprise locale (la copropriétaire est bélizienne), NCL n'a pas à gérer les relations tendues qui émanent de sa réputation, plutôt écorchée dans le sud du Belize. De plus, elle n'a qu'à négocier une seule fois les conditions financières des activités d'incursions, laissant le soin au tour-opérateur de mener ensuite ses propres discussions avec les acteurs locaux et tenter de soutirer le maximum de bénéfice. Nous reviendrons ultérieurement sur les conditions de négociations à travers le cas spécifique de Monkey River.

### **Incursion terrestre du Deep South**

L'objectif du tour-opérateur est double. D'une part, il doit répondre à la commande de la compagnie et mettre en place des incursions qui sauront attirer et séduire une clientèle vers la croisière. Que la compagnie le veuille ou non, elle ne peut garder captifs les clients sur Harvest Caye. D'abord, parce que ceux-ci souhaitent faire des excursions, et ensuite parce que la NCL a aussi l'obligation afin de respecter le MOU de mettre à terre 25% des touristes afin de donner du travail aux Béliziens lors des incursions (anonyme, 2013g). Pour cela, le tour-opérateur doit arriver à négocier une entente avec les acteurs locaux avec qui il entre en relation afin de tirer profit des opérations d'incursion. Cela implique la négociation des salaires consentis aux guides qui travaillent pour H<sub>2</sub>O*T*ierra, les conditions d'utilisation des sites visités, le partage des revenus avec les villages, les frais de transport et le partage des frais liés à l'utilisation des infrastructures de transport, notamment la mise en état ainsi que la maintenance des routes du village de Mango Creek. Surtout – et cela représente un des éléments dont les frais sont les plus substantiels pour le tour-opérateur – il faut s'assurer de la sécurité des passagers une fois qu'ils ont quitté l'enclave de Malacate. Muni de ce mandat, H<sub>2</sub>O*T*ierra s'est donc lancé dans l'exploration et la recherche de sites d'incursions afin de déployer des zones de l'espace de tourisme dans le Deep South.

Dans le cas du site archéologique de Nam Li Punit, une partie de travail était déjà effectuée en amont en raison de la collaboration du *National Institute of Culture and History* (NICH) avec les différentes compagnies de croisière dans le nord du Belize. Sur ce site, c'est donc ce dernier (NICH) qui gère le flux de touristes, alors que le tour-opérateur paie l'entrée au site en incorporant le montant dans le coût de l'incursion. Dans ce contexte, H<sub>2</sub>O*T*ierra ne

développe aucun contact avec la communauté maya de Indian Creek; cette dernière doit donc exercer ses demandes de redevances directement à NICH et n'a aucun pouvoir quant à la gestion de cette activité sur son territoire. À cet égard, NICH, comme le témoigne un membre du *Village Council*, est perçue négativement par la communauté qui lui reproche de manquer de transparence dans le dossier de Harvest Caye et d'être insensible à certains besoins de base, notamment le cas problématique de l'élargissement de la route menant au site archéologique.

« ...*actually, on the first day of their visit [NCL] to the Mayan site, that was the first day that we were calling to go and have a discussion. That's when we talk to them [NICH] in detail... When they invited us, it was not about that discussion [road enlargement], but we brought that up. It was about upgrading the road make it wider. They said [to NICH] that they wanted, the villagers, to get a contractor that won't do damage, that would not kill their animals, they have chickens and pigs (entrevue) ».*

Ne pouvant s'appuyer sur des acteurs institutionnels pour la mise en place de ses autres activités à caractères plus ludiques, le tour-opérateur peut se retourner vers les acteurs locaux et publics, par exemple les instances politiques des villages. Ainsi, pour confirmer et officialiser la mise en place de son activité de descente de rivière en bouée gonflable, ce dernier doit avoir la collaboration du *Village Council* ou surtout de l'Alcalde, ainsi qu'avoir l'accès à un terrain pour accueillir les touristes. Le premier site retenu par H<sub>2</sub>O*Tierra* est le village de Golden Stream qui a l'avantage d'avoir une zone de mise à l'eau publique. Dans ce cas, il suffisait d'obtenir l'approbation d'un seul acteur local, l'Alcalde, afin de pouvoir accéder à la rivière tout en évitant de devoir investir dans des infrastructures pour adapter l'endroit à l'accueil des croisiéristes. Telles ont été les bases de la négociation selon les propos recueillis auprès du *Chairman* actuel en se référant à la description des négociations qui ont eu lieu avec l'ancien *Village Council* et l'ancien Alcalde.

« *The person that was in charge of the cruise line [H<sub>2</sub>O*Tierra*] initiated the proposition that they were willing to provide jobs for the people of Golden Stream. That they will be helping people to get courses to be a tour guide. It's not just a national tour guide license, it will be an international that they will be receiving so that they could go anywhere around to do the tours. The person in charge said he's the one who would be paying all*

*people would take, the training. That was the idea. They refused the cruise line to come and do their tour in the village (entrevue) »*

Le village a donc refusé la mise en place de l'activité, car contrairement à Indian Creek où le *Village Council* et l'Alcade n'ont pas été consultés en raison de l'autorité de NICH, ici la communauté a été en mesure de faire un choix. Selon notre interlocuteur, le refus semble avoir été motivé par la façon dont le tour-opérateur a géré ses relations avec la communauté. Comme à Indian Creek, celle-ci a longtemps été tenue dans l'ignorance du projet par la compagnie de croisière; cette stratégie de communication a conséquemment limité la capacité du tour-opérateur à construire le lien de confiance nécessaire avec la communauté.

*« I think it's just because they didn't know about cruise line...because it was the first time that they heard about cruise line. They didn't know what was the benefit, if there were benefits for communities, they didn't know about that. So, I think that's the main point, that they didn't understand and they didn't allow it. In Placencia, the tourists have been there so the people know more about what is the ideal of cruise lines and tourists, but we in the village didn't have any idea. Because we didn't see anyone before (entrevue) ».*

Cependant, si la communauté de Golden Stream a refusé la venue de cette incursion, il est intéressant de noter que H<sub>2</sub>O Tierra a pu compter sur un allié important pour mettre en place une autre incursion, celle du *Spice Farm*. En effet, l'Alcade qui a participé au refus de la mise en place de la descente de rivière a ensuite agi comme facilitateur pour que le tour-opérateur entre en relation avec la propriétaire de la ferme. Ce dernier est un américain d'origine indienne qui a acheté 500 acres de terrain en 1990 pour y établir la ferme, de même que diverses plantations. Le *Spice Farm* emploie une vingtaine de personnes de Golden Stream, dont l'Alcade, qui a hérité de la responsabilité d'effectuer les visites guidées pour les touristes de croisière (entrevue).

Devant l'échec de l'activité de descente de rivière de Golden Stream, le tour-opérateur s'est tourné vers le village de Big Falls, lequel est également traversé par une rivière propice à la descente. Dans ce cas, le *Village Council* et l'Alcade ont prêté une oreille attentive au projet d'incursion. Les premières négociations ont concerné l'implantation de l'aire d'accueil sur un terrain situé sous le pont principal du village et qui est géré par le frère du *Chairman*; celles-ci

ont échoué. La version du tour-opérateur explique cet échec au fait que le gérant en question n'est alors pas encore officiellement le propriétaire du site, ce qui n'assure pas la pérennité à l'accès au site. En d'autres mots, le tour-opérateur ne veut pas être obligé de déménager du site à court ou moyen terme. Cependant, selon notre interlocuteur, la raison tient surtout du prix demandé par les propriétaires du site.

*« ...they were to use my brother's place, right by the river side. He had a discussion with them and you wanted to rent his place to them[H<sub>2</sub>O Tierra]. Something came up and it didn't work. The land is not his property yet. He is leasing the land and they were looking for somebody who was an owner. That was the first plan. Whether it was because he was not an owner or he was renting the land too much \$. So, they went to the lodge and they rented land are a better price (entrevue) ».*

Dans le cas de ce site, situé sur le terrain privé du *Lodge*, le pouvoir de négociation du propriétaire est supérieur à celui des acteurs locaux, d'une part parce que le terrain est vacant et disponible, et d'autre part parce que le propriétaire retire déjà des revenus de ses activités hôtelières. Dit autrement, il n'avait pas besoin de louer le terrain et il a pu proposer un prix plus avantageux (entrevue). De plus, ce site est fermé, assurant un meilleur contrôle territorial que le site public localisé sous le pont et très fréquenté par la population locale, comme nous avons d'ailleurs pu le constater lors de notre séjour sur place.

Reste que même si le tour-opérateur prend la décision d'installer ses activités sur le terrain privé du « lodge », légèrement à l'écart du village, il lui faut tout de même demeurer en relation étroite avec la communauté. En effet, H<sub>2</sub>O Tierra utilise les routes, et il est primordial que le segment qui conduit les touristes du « lodge » vers le site d'accès à la rivière soit dument entretenu. D'une longueur de 2 km, ce tronçon a fait l'objet d'un investissement de 5000 USD de la part du tour-opérateur afin de le remettre en état (entrevue). Autrement, tout est une question de négociations; le village sait pertinemment que le tour-opérateur a plusieurs options de sites dans la région pour exercer son activité d'incursion. À ce jeu, le village reste donc prudent, car même si les montants offerts sont peu élevés, le tour-opérateur paie tout de même des redevances à la communauté pour accéder au village. Dans

le contexte où la somme de 100 USD par mois est consentie<sup>77</sup> et où le *Village Council* tente de négocier des contributions supplémentaires pour améliorer les infrastructures, il est nécessaire de faire preuve d'une certaine diplomatie.

*« I don't want to stop the project. Because they have more than one river that they could use, so I don't want them just to leave. Villagers from our community works there and they are happy. Even me, who doesn't work there, it's still good because on payday they come here and they eat chicken and drink beers. I have to be careful of how I deal with them. So, if we want to ask for more, we have to do it in a nice way. We don't want a bad name. If we rough them they might go somewhere else, we would be the losers. We got to be careful (entrevue) »*

Enfin, le dernier élément qui vient finaliser la configuration du Deep South en vue de sa « mise en tourisme » concerne la gestion de la mobilité des touristes. Pour ce faire, le tour-opérateur utilise la même façon de procéder que *Norwegian Cruise Line* à son égard : il négocie un contrat global avec une seule compagnie de transport. Le transfert des touristes, mais aussi les déplacements des employés vers Malacate, devient le monopole d'une compagnie basée dans la région de Punta Gorda. Tout comme pour les tours guidées, plusieurs entreprises de la région auraient été en mesure de fournir ce service à H<sub>2</sub>O'Tierra, mais ce dernier préfère octroyer le contrat à une unique entreprise.

Le verrouillage du Deep South par l'industrie du tourisme de croisière est dès lors effectif, dans la mesure où cette dernière s'est assurée de contrôler l'ensemble de la filière tout en faisant affaire avec des acteurs clés : ceux-ci ont l'avantage de posséder une forte assise économique et ils sont de ce fait en mesure d'investir d'importantes sommes de capitaux pour intégrer les activités de l'industrie. Les joueurs indépendants de l'industrie touristique ont pour leur part été laissés de côté, ce qui ne leur permet pas d'intégrer le marché représenté par l'arrivée du port de Harvest Caye. Le monopole accordé à H<sub>2</sub>O'Tierra avec l'approbation du *Belize Tourism Board* (BTB), empêche toute occasion d'affaires pour les tours-opérateurs indépendants. À la fin, comme c'est le cas pour les enclaves, la seule façon

---

<sup>77</sup> Le document que le tour-opérateur fait parvenir au Village Council et que nous avons pu consulter, stipule qu'une somme de 50 USD est consentie respectivement pour le nettoyage du centre communautaire et du cimetière. À cette somme s'ajoute une tondeuse à gazon.

pour la population locale de contourner le verrouillage et de participer économiquement aux activités d'incursions, c'est de le faire à titre de salarié. Dans un contexte où les emplois, dans le sud du Belize, sont rares et difficiles à exercer, les opportunités de travail offertes par H<sub>2</sub>O*Tierra* comme guide deviennent particulièrement séduisantes, entre autres pour les jeunes, et ce, même si les salaires pourraient être plus élevés.

« ...we [H<sub>2</sub>O*Tierra* employees] make 20 UDS per day...the people just want the job and money, they not really excited about seeing tourists, they just want jobs. Harvest Caye it's employing a lot of Belizean, H<sub>2</sub>O*Tierra* as well...jobs are very hard to find. I just graduated from junior college and there are no jobs (entrevue) ».

Donc, tout comme le *Chairman* du village de Indian Creek, la population accueille favorablement les emplois offerts et l'idée de protester contre les conditions de travail ou encore contre la façon d'opérer de l'industrie du tourisme de croisière dans la région, ne semble pas trouver écho dans les communautés. Cet accueil est semblable à ce que nous avons constaté dans les différentes communautés du *Deep South* que nous avons visitées. Chaque village a quelques membres qui travaillent soit pour le tour-opérateur, soit pour NCL sur Harvest Caye et, à leur avis, ces emplois sont les bienvenus. En effet, les propos recueillis dans les entretiens informels supportent l'idée qu'en plus d'apporter de l'argent dans la communauté, ces emplois offrent une certaine liberté et ouvrent de nouvelles possibilités d'émancipation personnelle; nous y reviendrons plus loin.

### **Incursion marine**

Le contexte de la gérance des espaces marins dans le sud du Belize complexifie grandement le déploiement territorial des incursions marines de l'industrie de croisière, et ce, en raison du statut protégé du récif de la barrière de corail du Belize, classé site Héritage du Patrimoine Mondial de l'UNESCO. Le *Southern Belize Barrier Reef Complex* (SBBRC) comprend sept zones de protection marine dont le *The Gladden Split and Silk Cayes Marine Reserve* dans la région immédiate de Placencia (UNESCO, 2019). Cette zone, ainsi que la *Sapodilla Cayes Marine Reserve* et le *Laughing Bird Caye National Park*, sont toutes des aires de préservation qui sont gérées par l'ONG *Southern environmental Association* (SEA) basée à Placencia.

Depuis les années 1990, les tours-opérateurs locaux utilisent cette zone pour les activités de plongée et d'apnée créant ainsi avec SEA une alliance durable et efficace de gestion de l'activité touristique. En effet, ces zones sont très riches en biodiversité, mais extrêmement fragiles, d'où la mise en place d'une gestion serrée de l'accès aux zones protégées, laquelle a été instaurée par SEA en collaboration avec les acteurs locaux du tourisme. Dans ce contexte, il n'a pas été possible pour NCL de développer des excursions marines sur des sites d'intérêt, pourtant adaptés pour l'accueil des touristes. En effet, même si ces sites, tels que *Silk Cay* ou *Laughing Bird Caye*, possèdent des infrastructures, celles-ci sont limitées et ne peuvent accueillir qu'un petit nombre de touristes sur une base quotidienne. Étant donné ce cadre de gouvernance, mais aussi, comme nous le verrons plus loin, en considérant la base relationnelle décrite comme bancale entre la compagnie de croisière et SEA par une responsable de l'ONG (entrevue), le tourisme de croisière n'a pu y développer d'activités. Ici, le principal point d'achoppement est la charge limitée de ces lieux, incompatible avec le volume que le tourisme de croisière induit pour ce type d'incursions. Ces incursions marines, annoncées sur le site internet de la compagnie les mois précédents la mise en place du port, ne se sont donc pas concrétisées.

De plus, malgré la faible distance entre l'île et la mangrove, la tentative de la compagnie d'établir une zone d'incursion marine périphérique (O3-ma) par l'entremise du *Mini-boat Buccaneer Tour*, n'a elle non plus pu se concrétiser. Cette initiative s'est en effet heurtée à la réglementation nationale qui stipule que tout véhicule marin possédant un moteur doit être opéré par un capitaine possédant les permis requis par le *Belize Port Authority* (BPA, 2018). Pour ce qui est des incursions d'observation de la lagune, elles ont pu être mises en place malgré les protestations des utilisateurs qui l'empruntent comme zone de transit, qui y voient un risque important de collision (entrevue). Ces différentes situations expliquent que les seules incursions possibles lors de l'ouverture de l'île (visite de la mangrove et le parachute ascensionnel), étaient confinées dans l'espace immédiat de Harvest Caye qui comprend les zones de mangroves situées le long de la côte près du port de Mango Creek.

Si la première phase de transition s'est soldée par un déploiement territorial marin restreint, c'est en grande partie parce qu'en fin de compte, les zones marines d'intérêt sont protégées. Mais surtout, elles sont gérées par un acteur local qui s'est rapidement mis en porte à faux

avec la compagnie, et ce, dès les premiers jours du projet. Cette situation de méfiance s'est exacerbée dans la foulée de la problématique de l'EIA pour aboutir à une situation de non-communication entre *Norwegian Cruise Line* et SEA. Ce contexte a amené l'ONG à faire des pressions sur le gouvernement du Belize afin que les lois marines en vigueur soient respectées et que la présence du tourisme de croisière reste marginale dans le milieu marin environnant. Ultimement le pouvoir de décision finale reste entre les mains du gouvernement.

### **Antourisme relationnel de Monkey River et de Placencia**

Nous avons évoqué lors de la présentation du modèle de l'espace du tourisme de croisière qu'il existe deux déclinaisons possibles en ce qui concerne les zones d'antourisme. Il y a d'abord une déclinaison technique de l'antourisme : celle qui concerne toute zone située trop loin pour que l'industrie du tourisme puisse l'investir. Ensuite, il y a une déclinaison relationnelle : celle où la zone est à portée géographique de l'industrie, mais qui, pour des raisons de dynamiques relationnelles, n'est pas investie par celle-ci. Le village de Monkey River et la péninsule de Placencia font partie de cette dernière déclinaison, c'est-à-dire des zones non investies par le tourisme de croisière en raison de la nature des relations établies entre l'espace de vie et les processus de territorialisation induits par l'arrivée d'un port d'escale. Ces deux localités sont certainement à portée de l'enclave en termes de mobilité, mais la compagnie reste à l'écart en raison de dynamiques relationnelles délicates qui excluent momentanément la présence de croisiéristes.

Les cas de Monkey River et de Placencia se distinguent néanmoins entre eux sur le plan de la nature des dynamiques qui expliquent leur statut de zone d'antourisme. Dans le premier cas, NCL, par l'entremise de son agent d'agent d'incursion, H<sub>2</sub>O'Tierra, a vainement tenté d'implanter ses activités dans le secteur du village, mais ici, l'absence de tourisme de croisière relève d'un refus total de la part des acteurs locaux d'ouvrir la rivière et le territoire adjacent aux activités de la compagnie. Dans le deuxième cas, le fait qu'il n'existe aucune activité liée au tourisme de croisière sur la péninsule relève autant de la dynamique de résistance qui s'est mise en place dans la localité que d'une dynamique de détournement et d'opacité prônée par la compagnie; ces deux éléments se sont nourris mutuellement. En fin de compte, chacun à

leur façon, ces deux endroits sont emblématiques des relations de pouvoir qui désavantagent les acteurs de l'industrie du tourisme de croisière. À cet égard, il est important de bien saisir ces dynamiques et la façon dont elles se sont mises en place pour devenir des exemples de résistance.

### *Monkey River*

Un des premiers mandats de H<sub>2</sub>O*Tierra* fut d'introduire le tourisme de croisière dans le secteur de Monkey River. Ce paisible petit village, nous l'avons décrit plus haut, s'appuie principalement sur l'attrait touristique de sa rivière pour soutenir son économie; NCL a immédiatement cherché à capitaliser sur ce site déjà très populaire dans la région. Il faut dire que l'endroit est écologiquement riche, en plus d'être très facilement accessible à partir de l'île. La perspective de pouvoir explorer la rivière en bateau, un projet nécessitant un minimum de contact avec la population locale, cadre également avec les objectifs de rétention économique et sécuritaire de la compagnie. Cela dit, malgré ses tentatives, H<sub>2</sub>O*Tierra* a échoué à mettre en place l'incursion désirée par *Norwegian Cruise Line*.

Tout comme pour les autres sites d'incursion, le tour-opérateur a approché la communauté en leur présentant sa proposition d'incursion.

*« That was offered to us, we made an exploratory tour trip there. And the way we wanted to operate our tour, the safety concerns, they, the Monkey River people they didn't want to operate the Tours the way we wanted to operate it. And I walked away from it (entrevue) »*

Au départ, le tour-opérateur a proposé à la communauté de prendre en charge l'ensemble de l'opération sous prétexte de devoir (et pouvoir) assurer une plus grande sécurité pour les touristes, considérant des accidents survenus dans le nord du Belize avec des tours-opérateurs locaux. L'idée de H<sub>2</sub>O*Tierra* est alors d'opérer un bateau suffisamment grand pour naviguer en eau libre et éviter aux touristes le risque du trajet à travers les chenaux de la mangrove, lequel est préconisé par les guides en raison de la petite taille de leur bateau. Puis, une fois arrivé au village, le tour-opérateur envisage de transférer les touristes sur des plus petits bateaux afin d'effectuer l'incursion avec des guides locaux engagés par ce dernier. Les

négociations avec la communauté de guides ont rapidement échoué et cette option a été aussi rejetée par la communauté.

*« [I] invested in a large boat, and got it ready to go but then they didn't want to, then started to fight amongst themselves and then one of them threatened an action against NCL, and NCL pulled the plug and said no we can't send our guests to place like that... They were going to blockade the river, make it difficult for anybody who would try to operate down there, including themselves. Even among themselves, if one of them get it you wouldn't let his neighbor do it (entrevue) ».*

Les raisons du rejet de cette proposition sont nombreuses, mais elles se résument dans un aspect important du mode de fonctionnement des guides de Monkey River : l'indépendance de leurs opérations. Le village a toujours eu le contrôle de l'utilisation de la rivière à des fins touristiques et les guides de Monkey River sont tous des travailleurs autonomes qui décident de leurs propres conditions de travail. Comme collectivité, la proposition de NCL risque de leur faire perdre le contrôle des allées et venues sur la rivière et, individuellement, elle oblige les guides à délaissier une part de leur exclusivité entrepreneuriale; deux aspects que les habitants acceptent difficilement. Pour NCL le défi était de taille, car, malgré le fait que la rivière n'appartienne pas en soi aux habitants de Monkey River, son utilisation a toujours été perçue comme un droit acquis à leur usage : d'ailleurs, seuls les guides du village peuvent y exercer leur travail<sup>78</sup>. Devant ce constat et dans le contexte où NCL n'a pas les leviers pour imposer la présence de H<sub>2</sub>O Tierra, l'idée envisagée est de trouver une façon de briser le « monopole » du village sur la rivière afin de contrôler le territoire et la gestion de l'incursion.

Le contrôle de ces deux facettes s'avère en effet nécessaire pour répondre à deux objectifs interreliés qui sont à la base du modèle d'affaire des compagnies de croisière en matière d'incursions. Le premier objectif concerne la pérennité du site et l'uniformisation de l'expérience du client. D'une part, les incursions sont souvent vendues plus d'une année à l'avance et doivent de ce fait avoir lieu; pour ce faire, la compagnie ne peut laisser un autre groupe d'acteurs contrôler l'accès au site d'incursion. D'autre part, la compagnie doit être en

---

<sup>78</sup> Surtout en haute saison, il est possible que certains tours-opérateurs arrivent avec des clients à l'embouchure de la rivière et engagent des guides sur le champ pour faire l'incursion (entrevue).

mesure de livrer une expérience qui réponde exactement à ce qui a été vendu au client. Ceci oblige donc la compagnie à standardiser la performance des employés.

Le deuxième objectif concerne la nécessité de contrôler les coûts d'opération pour assurer à la compagnie un maximum de revenu. Ce contrôle découle tout d'abord de l'accès privilégié à un territoire donné, ce qui assure à la compagnie un faible coût d'exploitation. C'est ce que H<sub>2</sub>O*Tierra* parvient à faire, par l'intermédiaire de NICH, dans le contexte de l'incursion sur le site archéologique de *Nim Li Punit*; c'est aussi ce qui se produit avec le propriétaire de la Spice Farm de même que pour l'incursion de la rivière, alors qu'il prend appui sur le Village Council et procède à la location d'un terrain privé. Dans tous ces cas, *Norwegian Cruise Line* s'assure de payer un minimum de redevance. Puis, le contrôle découle aussi d'une emprise sur la main-d'œuvre, ce qui permet à NCL de négocier des conditions de travail à son avantage. A ce sujet, sauf dans le cas du site archéologique où NICH a imposé l'emploi de guides locaux pour la visite des ruines, le tour-opérateur a réussi à avoir l'autorité de la main-d'œuvre : tous les guides du Deep South qui souhaitent travailler avec la clientèle de croisière doivent être à l'emploi de H<sub>2</sub>O*Tierra*, ce qui ouvre la porte à des relations de pouvoir inégales entre les employés et les employeurs.

Au départ, à Monkey River, ni l'une ni l'autre de ces deux conditions relatives au contrôle n'a été respectée. Pour modifier la situation, le tour-opérateur H<sub>2</sub>O*Tierra* décide de se retirer de la gestion directe de l'incursion en tentant de la sous-traiter à l'interne, c'est-à-dire en offrant la possibilité à un tour-opérateur local de fournir le service à NCL. Or, les deux seuls tours-opérateurs de Monkey River en mesure de fournir ce service se sont affrontés dans l'appel d'offres créant une situation conflictuelle entre ces derniers, ce qui a eu une influence sur le rejet de l'incursion. Le perdant de l'appel d'offres n'a pas accepté la situation et a décidé de contester le contrat du gagnant en braquant contre lui une partie des guides du village. Ainsi, ce qui devait faciliter la mise en place de l'incursion s'est en fait conclu par une levée de boucliers encore plus grande en raison des conflits internes entre les membres de la communauté provoqués par cette stratégie. Par l'entremise d'une pétition et de menaces directes de bloquer l'entrée de la rivière, ce groupe d'opposants a réussi à convaincre *Norwegian Cruise Line* que leur incursion ne serait pas viable et devant ce constat, la compagnie a décidé de se retirer de Monkey River.

*« He's a village resident and he had the contract but he never told anyone else in the village he had it, everybody in the village thought we [H<sub>2</sub>O Tierra] had it...they finally found out about this guy after the contract was canceled, because the guy [le tour-opérateur qui a perdu l'appel] went up and said nobody is going to do anything in Monkey River without me getting involved and he made the threats. They have to [NCL], you can't hear that and not take preventive measures. You don't know what people are going to do, you have to play it safe (entrevue) ».*

Reste qu'au-delà du conflit entre les deux compétiteurs, l'entente initialement prise entre le tour-opérateur local et *Norwegian Cruise Line* représente en soi une attaque contre le modèle d'affaire des guides du village. Selon les propos recueillis, c'est là que se trouve la véritable raison pour laquelle le projet a été repoussé. En effet, dans le contexte où cet opérateur aurait été un membre de la communauté, NCL aurait contourné le premier problème auquel il se heurtait devant l'exigence de la communauté : le contrôle territorial de la rivière serait demeuré entre les mains des habitants du village par le biais de la gestion d'une entreprise locale pouvant servir d'intermédiaire entre le Village Council et NCL.

Cependant, le tour-opérateur sous-traitant de NCL n'a pu résoudre le second problème, celui-là en lien avec le contrôle des employés dans un contexte où la communauté, au contraire, souhaitait prioritairement préserver une indépendance du travail. Encore une fois, pour bien comprendre cet aspect du défi que représentait la mise en place d'une incursion à Monkey River, nous devons porter notre regard sur le fonctionnement même de l'industrie. Comme dans le cas du contrôle territorial, le contrôle de la main-d'œuvre a comme principal objectif de maximiser les revenus de la compagnie. Si NCL décide de contourner ce deuxième problème en laissant le contrôle de la main-d'œuvre au tour-opérateur local, une négociation doit nécessairement avoir lieu pour déterminer le partage du coût de l'incursion payé par les touristes de façon à préserver le meilleur profit possible.

À ce jeu, les compagnies de croisière utilisent la tactique du volume. En argumentant qu'elles sont en mesure de fournir une quantité importante de touristes à chaque escale, elles négocient un partage avec le tour-opérateur local où ce dernier fait un profit basé sur le volume de touriste plus élevé et constant que dans des opérations régulières. En d'autres

mots, le tour-opérateur local accepte de diminuer sa part de profit pour chaque touriste, et de miser plutôt sur des gains découlant du volume de touristes garanti par la compagnie de croisière. Cependant, le tour-opérateur local qui a remporté l'appel d'offres n'a visiblement pas été en mesure de convaincre les guides du village d'accepter les conditions proposées par la compagnie, basée sur le volume : conditions fort différentes de celles vécues par un guide indépendant.

*« On my website, the Monkey River tour will sell for 65 US per person, it doesn't include lunch. If you want to launch, you have to pay. We are going to stop in the village and, for people to order lunch if they like. So, I told NCL that's the selling price for the tour. During our agreement we had one person [H2OTierra] doing the contract to get the tourists here, and I was going to do the tours from Monkey River, and back to Monkey River only. Just on the river. From the company that would bring the tourists from harvest to Monkey River. That was the agreement that we had. I was charging them \$25 US per person for adults (entrevue) ».*

Le tour-opérateur local empêche donc à peine 38% du coût normal d'une excursion alors que NCL exige 100 USD<sup>79</sup> (entrevue) de chaque touriste. Par contre, dans ce type d'entente, le tour-opérateur local s'assure un volume important de touristes; de plus, ses coûts de fonctionnement s'avèrent nettement inférieurs. En effet, comme c'est NCL qui est responsable de transporter les touristes entre Placencia et le village, cela lui évite chaque fois un aller-retour au coût total d'environ 115 à 125 USD<sup>80</sup> (entrevue). Cela dit, même si le tour-opérateur local est en mesure de trouver son compte avec cette procédure, ce n'est pas nécessairement le cas pour les guides indépendants qui, eux, travaillent pour une fraction des revenus qu'ils engrangent normalement comme travailleur autonome.

Par exemple, en tant que travailleur autonome, un guide faisant affaire avec un tour-opérateur X de Placencia reçoit un maximum 800 USD (8 passagers) par tour par celui-ci, un montant duquel il doit déduire une somme de 240 USD pour le tour-opérateur de Placencia qui trouve les clients, les frais d'essence de 125 USD, la nourriture ainsi que les breuvages

---

<sup>79</sup> Nous n'avons pas pu confirmer avec NCL, mais ce prix est conséquent avec celui demandé par les tours-opérateurs de Placencia qui engagent des guides de Monkey River.

<sup>80</sup> Il faut en fait compter l'équivalent de deux allers-retours car pour les guides, le départ se fait de Monkey River et ils doivent rentrer à la maison le soir venu. Cependant, cet aller-retour est la plupart du temps financé par le transport de villageois et de marchandises entre la péninsule et le village.

pour les clients de 100 USD. Un tour au maximum de sa capacité de 8 passagers (à 100 USD/passager) offre un rendement de 42 USD par passager<sup>81</sup>. Un tour avec le nombre minimum de 4 passagers offre quant à lui, en prenant en compte les frais fixes, un rendement de 26 USD par passager<sup>82</sup> (entrevue).

Avec un tour-opérateur local sous-traitant de NCL, la situation aurait nécessité de prendre en charge au cours d'une journée l'équivalent de 8 bateaux transportant chacun au maximum 8 passagers pour un total de 64 touristes. À titre compensatoire, trois de ces bateaux seraient réservés aux guides du village suivant un système de rotation (entrevue); le tour-opérateur local, lui, garderait pour ses bénéfices 5 bateaux et emploierait ses propres guides. Le montant offert au guide par le tour-opérateur local aurait été de 50 USD par jour, ce qui est loin du revenu maximum possible pour un guide travailleur autonome de 335 USD, voire même du minimum de 104 USD par jour. Au bout du compte, le tour-opérateur local, dans une journée pleine à 64 incursionnistes, serait en mesure de recevoir 1600 USD de NCL, montant dont il devrait néanmoins déduire les coûts d'opération et les défis logistiques que cela comporte (il lui aurait fallu trouver le moyen d'apporter de l'essence au village)<sup>83</sup>. Au final, la marge de profit n'est pas plus avantageuse pour le sous-traitant qui va retirer un bénéfice estimé à 351 USD par jour d'escale<sup>84</sup>.

Bien que la situation puisse apparaître peu avantageuse pour les guides locaux, il n'en demeure pas moins que le salaire de 50 USD/jour offert par le tour-opérateur local est identique à celui payé par certains des tours-opérateurs de Placencia qui viennent ponctuellement à Monkey River et qui doivent se procurer un guide local pour remonter la rivière (entrevue) ; en haute saison, cette situation est fréquente. Aussi, certains guides du village ont mentionné qu'ils comprennent que le tour-opérateur local ne cherche pas à s'enrichir au détriment des guides locaux : ils sont conscients que NCL pèse lourd dans les

---

<sup>81</sup>  $(800-240-125-100) / 8 = (355 \text{ USD} / 8 \text{ passagers}) = 41,88 \text{ USD}$ .

<sup>82</sup>  $(800-210-125-50) / 4 = (104 \text{ USD} / 4 \text{ passagers}) = 26,25 \text{ USD}$ .

<sup>83</sup> À cela, il faut également ajouter les frais d'assurance de 12 000 USD annuellement imposés par NCL, à un courtier de Miami, soit environ 120 USD par jour d'escale.

<sup>84</sup>  $(8 \text{ bateaux} \times 8 \text{ passagers} \times 25 \text{ USD}) - 120 \text{ USD} \text{ assurances} - 325 \text{ USD} \text{ essences} - 64 \text{ USD} \text{ en compensation pour le Village Council} - 740 \text{ USD pour 15 guides, car le propriétaire guide sur un des 8 bateaux qui en nécessitent deux chacun à 50 USD la journée} = 351 \text{ USD par escale}$ .

négociations. Ce que les guides et la communauté en général reprochent donc à l'entente envisagée est que la grande majorité de l'argent déboursé par les 64 touristes/jours reste au final dans les coffres de NCL ainsi que dans ceux de H<sub>2</sub>Otierra, l'intermédiaire entre la compagnie et le tour-opérateur local. À cet égard, ils se sentent lésés.

À titre de comparaison, en faisant affaire avec un hôtel, lequel est très souvent détenu par des étrangers, c'est environ 70% du montant engagé qui reste dans les communautés, comparativement au 25% estimé découlant de l'entente de *Norwegian Cruise Line*. Ainsi, pour les gens de Monkey River, qui sont à la fois guides et pêcheurs, le sentiment dominant est qu'il est préférable d'avoir moins de touristes et de pêcher en parallèle, que de travailler au rabais pour une compagnie de croisière. Vue sous un autre angle, la situation de 8 bateaux pleins contractés avec des tours-opérateurs de Placencia injecte 2680 USD dans la communauté tandis que par l'entremise de la formule qui passe par NCL, cette somme diminue à 1165 USD, soit environ 43%<sup>85</sup>. Il est possible que le volume assuré par NCL compense ce manque à gagner en montant absolu sur une année, mais les villageois préfèrent encore gérer eux-mêmes cette activité que d'être des employés et l'impression d'y perdre au change reste ancrée dans la perception qu'ils ont de l'entente (entrevue).

La résistance envers le tourisme de croisière à Monkey River relève donc principalement de l'entente que le tour-opérateur local a tenté de négocier. Autrement, un supplément de 64 visiteurs par jour, même en haute saison, serait acceptable selon leur estimation. Cela, considérant aussi que la communauté a remarqué que certaines des journées où un navire est accosté à Harvest Caye, la rivière demeure déserte (entrevue) : un supplément de touristes serait le bienvenu dans l'économie locale et ne déstabiliserait pas nécessairement les habitudes ou l'écologie du site. De fait, le Village Council est également favorable à la venue de ces touristes. Du point du Chairman, le 1 USD/passager offert par le tour-opérateur local serait très utile pour les finances du village compte tenu de la faiblesse du budget : la seule source de revenus vient des activités-bénéfices, ce qui représente tout au plus quelques

---

<sup>85</sup> 750USD en salaire + 351 USD du tours-opérateurs + 64 USD pour le *Village Council* = 1165 USD. On suppose que les frais de maintenance des bateaux sont les mêmes dans les deux cas.

centaines de dollars annuellement<sup>86</sup>. Une estimation conservatrice à 35 visiteurs par escale pour 100 escales prévues durant l'année (Crew Center, 2018) représente 3500 USD dans les coffres du village, qui pourrait en disposer pour améliorer la qualité de vie des villageois.

*« So, if we can get that kind of money, we could build a police station, build a basket court, we could do some other things for young people. We could do a lot of things with that money. Get the community cleaned as well too (entrevue) ».*

À ce stade, il est important de mentionner qu'une autre proposition de gestion des incursions de NCL à Monkey River a été faite par un tour-opérateur local basé à Placencia, laquelle contient une option de partage des revenus qui a été acceptée par les guides du village et le Chairman. Cette option stipule que les guides recevraient 40 USD/passagers, et se rapproche en cela des meilleures conditions de travail indépendant (entrevue). Avec cette proposition, le tour-opérateur prendrait le relais de H<sub>2</sub>O*Tierra* pour le transfert des touristes entre l'île et le village et sous-traiterait l'excursion sur la rivière directement aux guides du village, éliminant ainsi un intermédiaire. Au niveau opérationnel, il s'agit-là d'une proposition identique à celle qui avait été faite par H<sub>2</sub>O*Tierra* au tout début du projet, mais qui avait été refusée prétendument pour des raisons de conformité aux standards de sécurité imposés par NCL.

À ce sujet, il faut savoir que l'importance du volet sécurité pour les compagnies de croisière se décline principalement à travers l'obligation pour le tour-opérateur de souscrire à une importante prime d'assurance que seuls les gros joueurs de l'industrie sont en mesure de s'acquitter qui s'ajoute à des conditions d'opérations (qualité des équipements, port d'uniforme, norme sanitaire des aliments fournis, etc.) qui font en sorte d'élever les coûts d'opération de l'incursion. Cet élément était central dans les négociations que H<sub>2</sub>O*Tierra* doit entreprendre avec les guides de Monkey River.

---

<sup>86</sup> Les sommes récoltées par les deux commerces du village qui possèdent un permis d'alcool, qui sont les seules sources de revenu fiscale du village, sont marginales comparativement à celles récoltées lors d'événement-bénéfices.

Il ne nous a pas été possible de connaître les détails de la première proposition initiale de H<sub>2</sub>O Tierra, à savoir si elle était aussi intéressante monétairement que celle proposée par le tour-opérateur de Placencia qui semble faire l'unanimité. Force est de constater qu'elle a été refusée, tout comme a été refusée la proposition envisageant une sous-traitance par un tour-opérateur local, ce qui aurait permis un déploiement des croisiéristes dans l'espace de vie de Monkey River. D'ailleurs, à ce sujet, les propos recueillis montrent clairement que les guides de Monkey River n'étaient pas au courant qu'un appel d'offres avait eu lieu, et pour lequel les deux tours-opérateurs de Monkey River ont concouru. Placés devant un fait accompli, les guides et la communauté ont fortement réagi devant le manque de transparence des négociations et devant l'impossibilité de prendre en charge cette nouvelle ressource touristique. Le rôle du *Belize Tourism Board* (BTB) a également été dénoncé pour le manque de transparence au cours du processus, mais également pour son incompréhension des besoins de la communauté ainsi que des conditions de travail peu favorables auxquelles les guides de Monkey River auraient alors dû se plier.

*« it's tough, BTB is tough for us, it's not really good for us. BTB goes for the big fish. We have the small fish, we have to get all the requirements and the information that the big fish have and it's not easy for us the small boys to get all that stuff that big ones get. I can't go sell my tour in Placencia if I don't have a tour operator's license. If I go sell a tour in Placencia and I don't have a license, they could put me in trouble. BTB are not a good partner (entrevue) ».*

*« They want these big guys to hire us, and they're not paying us, and they're not developing us. And that's what BTB doesn't know. If I work with you as a tour operator, and you hire me, you're supposed to help me build up, to get the tour operator build up the whole place, just like I build up my own name with the people. They don't want to do that and BTB don't see that. I really want to talk with BTB and tell them, come on, all those big tour operators have all the big boats booking tours. They hire the small one, and one small mistake they fire you and fire another person. How can their operation succeed or have a high recommendation if they're doing that to the people, the professional? That's what happens with the big tour operator and the BTB doesn't see that (entrevue) ».*

À la veille de l'inauguration du port de Harvest Caye, le village de Monkey River demeurerait une zone d'antourisme relationnelle. En plus des échecs de H<sub>2</sub>O Tierra et du tour-opérateur

local, la proposition mise de l'avant par le tour-opérateur de Placencia est demeurée bloquée en raison du contrat consenti par *Norwegian Cruise Line* au tour-opérateur local. En effet, selon ce dernier, l'entente exclusive de deux ans conclue avec la compagnie empêche celle-ci de sous-traiter l'incursion à tout autre joueur de l'industrie. Ainsi, la dynamique relationnelle entre les groupes d'acteurs se solde par un statu quo et le verrouillage territorial de NCL dans le secteur de Monkey River n'a pas pu se concrétiser. Les navires de croisière accosteront au quai de Harvest Caye et rien ne changera pour le village.

La notion de résistance qui a fortement teintée la première phase transitionnelle reste cependant relative, et ce, même si on considère que Monkey River demeure la seule communauté à avoir menacé les opérations de NCL de gestes concrets. En effet, cette résistance est dite relative en ce sens qu'elle ne semble pas directement liée à la présence des croisiéristes. Elle porte plutôt sur le processus de mise en place opaque et sur les conditions de travail inacceptables aux yeux de la communauté. C'est dire que le leitmotiv de la communauté se résume à l'idée suivante: si tourisme de croisière il y a, ce sera aux conditions du village. En cela, le cas de Monkey River se démarque des autres espaces de vie de la région. Enfin, seule la péninsule de Placencia a aussi démontré – dans une dynamique différente, toutefois – une forme de résistance préservant l'espace de vie dans une zone d'antourisme lors de la première phase de transition.

### *Placencia*

Nous ne reviendrons pas sur l'ensemble des mécanismes qui ont mené à la mise en place du port de Harvest Caye au large de Placencia depuis la première tentative de la *Royal Caribbean Cruise Line* (RCCL). Cependant, il est bon de rappeler ici l'opposition locale qui est apparue dès les premières annonces du projet de Harvest Caye. Le goût amer qu'avait laissé le projet de la RCCL dans la communauté a fait en sorte que la population s'est spontanément braquée contre le nouveau projet. En conséquence, la résistance des groupes d'acteurs a exacerbé tout aussi rapidement chez les gestionnaires de l'île un manque de transparence caractéristique de l'industrie (Cheer, 2017). Le résultat est apparu lui aussi rapidement, sous la forme d'une rupture dans les canaux de communication entre NCL et plusieurs groupes d'acteurs de la péninsule. En fait, le seul canal fonctionnel entre la compagnie et la

communauté s'est limité au *Belize Tourism Board*, un interlocuteur qui n'inspirait pas plus la confiance chez les différents groupes d'acteurs de la région étant donné sa posture favorable au tourisme de croisière (entrevue) comme nous l'a confirmé un responsable local à Placencia. Ce contexte particulier a contribué à alimenter toujours plus la spirale de méfiance entre les différents acteurs et à amplifier le manque de transparence de la compagnie de croisière, lequel était apparu dès les premiers jours du projet (Coaley, 2015).

Ce manque de transparence et la méfiance qui s'est installée entre *Norwegian Cruise Line* et les groupes d'acteurs de la péninsule transparaissent dans l'ensemble des entrevues que nous avons conduites lors de notre séjour sur le terrain. Ainsi, les différentes entreprises œuvrant dans le tourisme (tours-opérateurs, hôtels, restaurateurs, etc.), les ONG locales en environnement, les associations locales (pêcheurs, guides, citoyens locaux ou expatriés), les simples citoyens et les médias; au bout du compte, tous les acteurs qui ont directement ou indirectement montré une quelconque opposition au projet se sont vus exclus des relations avec NCL et avec les gestionnaires de l'enclave.

Cette situation s'inscrit aux yeux d'un des gestionnaires de l'enclave dans la logique suivante : si la communauté repousse NCL, ce dernier n'a pas de compte à rendre à la communauté et n'entrera en relation qu'avec les groupes d'acteurs locaux qui lui sont favorables. Et ce, même si la compagnie comprend la nature de l'opposition; nous pouvons prendre comme exemple dans le cas de l'incompatibilité de la cohabitation du tourisme de séjour avec le tourisme de croisière sur la péninsule.

« *[The] word got out to Placencia they were going to be something going on [Harvest Caye], then numerous people got in arms about it. Most of these people had already developed Placencia. To me they wanted to keep their system intact... I don't want to invite them yet, because they have their own little things going on* (entrevue) ».

Ici, NCL adhère à une posture de distanciation à l'égard de l'ensemble des groupes d'acteurs, non pas seulement à ceux opposés au projet, mais aussi vis-à-vis les groupes qui ont simplement des interrogations, ce qui est le cas pour la plupart des citoyens de la péninsule.

« *They didn't want us so we are keeping our distance* (entrevue) ».

Cette posture, que nous appellerons le « *We Are Keeping Our Distance* », s'est entre autres développée face au BTIA, le principal lobby des intérêts du tourisme de séjour dans la péninsule, lequel a fortement critiqué la venue du tourisme de croisière dans la péninsule. Bien que cette ONG ait attaqué le *Department of Environment* et NCL sur la base que le *Environmental Impact Assesment* ne respectait pas le cadre légal du pays, l'objectif du BTIA était de promouvoir l'agenda des propriétaires des hôtels de luxe, ceux-ci cherchant à protéger leur produit, et surtout leur clientèle, contre le « dumping » du tourisme de masse des croisières. Le témoignage d'un ancien haut dirigeant de l'ONG est éloquent à cet égard.

« *You can't sell a cruise for \$299, that's going to take you to the same attractions, the same reefs, the same jungle, the same waterfall, the same fishing, as the luxury overnight tourism. If you take one end of the spectrum where you mix everybody, so Harvest Caye takes people to Laughing Bird Caye, and a luxury resort takes their guests to the same place, that's your worst-case scenario. Because my people have invested \$10,000 in a vacation, the person under snorkeling next to him invested \$500 on a vacation, and here they are at the same place and at the same time, getting essentially the same experience. So, my guess who is paying \$10,000 for vacation, they will say, fuck this, I don't want to be with a barber from Kentucky, I'm a doctor from Manhattan. My idea of fun is not snorkeling next to a barber from Kentucky. It may be a fuck up attitude but that is a fact* (entrevue) ».

Dans le cas des ONG locales, le « *We Are Keeping Our Distance* » est pratiqué par NCL en raison de leurs prises de position scientifiques critiques face aux activités de la compagnie, par exemple le dragage nécessaire pour la construction de Harvest Caye. Cela les a donc également exclus des canaux de communication et de ce fait, de la possibilité de participer au processus de surveillance des activités de construction de l'enclave. Une responsable d'une ONG locale en environnement l'a ainsi exposé :

« *I have found out quickly that there are people that are scared to talk to me that because of my expertise and my credentials. Just because of my scientific background, my connection with the IUCN (International Union for Conservation of Nature) which is connected to the United Nations, I guess people know that I'm going to be able to see through their bullshit...very quickly...they're not doing very good scientific studies so it's just*

*like, me , crushing into their methodology and methods, I'm able to see their bullshit...someone else has mentioned that NCL knows I'm here...it's not a bad reputation that I've developed here it's just that people know that I'm not going to be bought. They just don't want me to get involved, which I try not to be biased obviously...overall, NCL doesn't want to talk to the big-time players in conservation in Belize because they think it's one of those things that they know that we probably want to shut down some of their methods. They [NCL] have got wildlife enthusiasts but no one that has credentials, it's just to show that they are doing something (entrevue) ».*

Le « *We Are Keeping Our Distance* » s'est aussi appliqué aux médias qui, pourtant, tout au long de la mise en place du tourisme de croisière dans le sud du pays, ont relayé autant la parole des opposants que celle des dissidents. À ce sujet, l'épisode de la journée d'inauguration est un exemple révélateur de la façon dont *Norwegian Cruise Line* entre en relation avec les médias. Cette journée se déroulait en présence de plusieurs hauts dirigeants du pays et il aurait été difficile pour NCL d'en exclure les médias. Cependant, l'invitation que leur a lancée la compagnie pour couvrir l'événement relevait d'une stratégie visant tout de même un contrôle de l'information.

*« They keep us out, the media, because NCL has always been, from the beginning, the relationship was very, there was a lot of people upset. I am assuming. They didn't want any hard question. Even when we went there...for the opening, if we were to go, they would only answer certain questions, and we would not be allowed to ask questions. At some point it was, yes you can come, but you can only ask certain questions. Well, send the name of your reporter, and the list of questions in advance if you want to come for the opening. So, the media they all decided that we're not going to go. They wanted to control the questions (entrevue) ».*

Cet épisode, mais aussi l'attitude générale de la compagnie vis-à-vis les médias du Belize, est d'autant plus surprenant que ceux-ci n'ont pas la réputation de pratiquer un journalisme agressif, mis à part peut-être le journal *Amandala*.

*« We don't have a very aggressive media. It's not like in the United States, maybe Canada. No investigating reporters. I go to press conferences, I ask you questions, trying to ask some question that may be uncomfortable for them, for them to answer. They give the answer and that's it. We don't push them and do a follow-up. (entrevue) ».*

Cependant, malgré une certaine docilité des médias nationaux, ces derniers ont quand même participé à exposer publiquement les différentes failles du projet de Harvest Caye en relayant simplement les oppositions et l'argumentation dans les dossiers économiques, environnementaux et culturels; dossiers que nous avons précédemment évoqués.

*« There's also other stuff, I watched they were supposed to pay a certain amount of taxes, some deal badly made that was ending up not benefiting the country and was benefiting them, NCL...because of the environmental aspect, what it would do to the reef, how it will affect the marine life and everything. So, the environmentalists were really against them. We reported that...NCL, they put their foot in their mouths, before they build when they had a press conference and they said, basically, they offended, the Garifuna people down south. Because they said that they were going to have, these ceremonies on the island, you know the Garifuna have different ceremonies, regarding the dead (entrevue) ».*

Les différents épisodes vécus avec les médias ont participé à accroître la méfiance que NCL cultive vis-à-vis les groupes d'acteurs, ce qui a eu comme résultat que la compagnie est demeurée extrêmement frileuse au fait d'entrer en relation avec quiconque qui n'est pas un partenaire direct, incluant les chercheurs sur le terrain<sup>87</sup>. Dans ce contexte, il n'est pas surprenant que la compagnie ait finalement évité de s'établir sur la péninsule, même de façon indirecte, et ait concentré ses activités du côté de Malacate et du *Deep South*. Ainsi, le jour de l'inauguration de Harvest Caye, les habitants ont regardé au loin le navire de la *Norwegian Cruise Line* accoster à Harvest Caye. Si les opposants n'ont pu empêcher l'enclave, ils ont tout de même pu éviter que les touristes de croisières atteignent la péninsule, conservant ainsi une forme de quiétude au sein de leur espace de vie.

Comme nous l'avons mentionné plus tôt, ce statut demeure temporaire et il sera nécessairement rompu par des processus de territorialisation, ce que nous verrons dans la deuxième phase de transition territoriale. Pour l'instant, nous pouvons quand même affirmer que la première phase transitionnelle ne s'est pas jouée uniquement en faveur des opposants au tourisme de croisière, du moins en deçà des apparences. En effet même si ce type de tourisme ne s'est pas déployé concrètement dans l'espace de vie des communautés

---

<sup>87</sup> *They're very sensitive, to be honest with you because of all the negative media they got. Extremely sensitive and that's probably why the Harvest Caye Manager directed you to Miami (entrevue).*

péninsulaires, il est possible d'observer certains processus d'ores et déjà mis en place par NCL pour tenter d'atteindre la péninsule. Le constat est donc double par rapport aux dynamiques d'opposition et au manque de transparence instauré respectivement par la communauté et la compagnie de croisière. D'une part, il existe tout de même sur la péninsule des groupes d'acteurs favorables à une relation territoriale avec l'industrie du tourisme de croisière – tours-opérateurs, commerçants, agents immobiliers, Village Council, etc. Cette ouverture a pour effet de nourrir le second constat, c'est-à-dire que d'autre part, NCL n'a pas appliqué son approche « *We Are Keeping Our Distance* » de façon systématique : elle a préservé une oreille attentive et intéressée pour ces groupes d'acteurs favorables à une forme de contact sur la péninsule.

Ensemble, en arrière-plan, ces groupes d'acteurs et *Norwegian Cruise Line* ont œuvré pour ouvrir l'espace de vie de la péninsule de Placencia à la présence du tourisme de croisière. En effet, comme c'est d'ailleurs le cas à Monkey River, ces groupes d'acteurs locaux ne sont pas nécessairement contre le tourisme de croisière, ils veulent plutôt s'assurer que le déploiement de ce type de tourisme respectent les conditions qui avaient été établies lors des précédentes tentatives de mise en place du tourisme de croisière. Le leitmotiv de ces groupes, qui est celui des opposants depuis 2010, n'est donc pas le radical « *No Cruise Ship* »; il s'agit plutôt de l'affirmation plus nuancée du « *Only Pocket Cruises are acceptable in the South* ». C'est sur cette base que s'entreprendra la deuxième phase de transition.

## **Deuxième transition territoriale (T<sub>1</sub>→<sub>2</sub>) – Briser le verrou**

Le 17 novembre 2016, vers huit heures, un navire de la *Norwegian Cruise Lines* a accosté pour la première fois sur l'île de Harvest Caye, événement qui marque la démarcation entre la première phase et la deuxième phase de transition des dynamiques territoriales du déploiement du tourisme de croisière. Dorénavant, le port est en place et les activités de la compagnie de croisière peuvent se déployer sur le territoire suivant une dynamique caractérisée par un verrou territorial mis en place par *Norwegian Cruise Line*. Dans ce contexte, de nouvelles dynamiques s'opèrent pour concrétiser le temps second des processus de

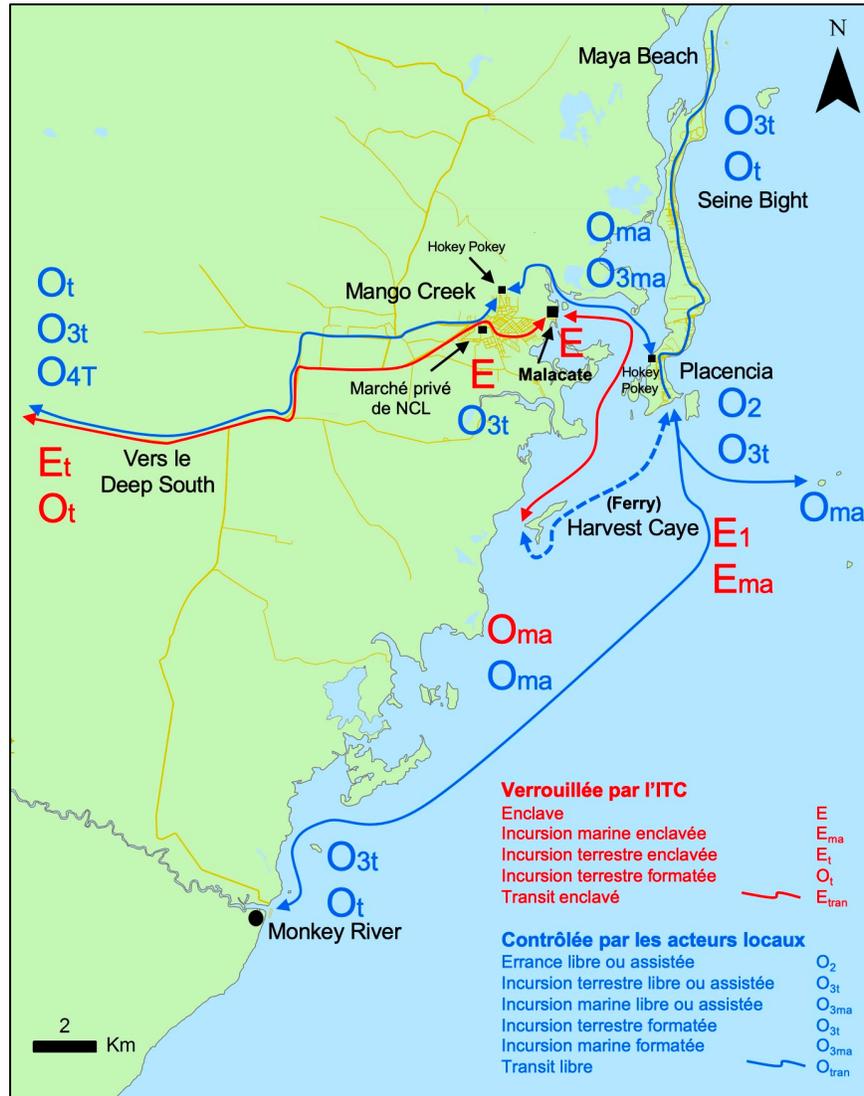
territorialisation de la région, avec comme trame emblématique, le processus de création d'un service de ferry entre Harvest Caye et la pointe de Placencia.

### *Zones et arènes au temps de la deuxième transition territoriale ( $T_1 \rightarrow 2$ )*

Beaucoup plus courte dans le temps que la première période de transition territoriale (qui s'étend de novembre à mai 2017), la seconde période ( $T_1 \rightarrow 2$ ) est caractérisée par la mise en place de 3 nouveaux types de zones ouvertes qui modulent l'espace de tourisme dans le sud du Belize, mais également par la prise en charge, par des acteurs locaux (figure 23), d'une série de zones déjà en place, induisant ainsi un déverrouillage partiel de l'espace de vie régional. Plus précisément, il s'agit d'une zone d'errance libre ou assistée ( $O_2$ ), de zones d'incursions terrestres et marines ( $O_t - O_{ma}$ ), ainsi que de zones d'incursions périphériques terrestres et marines ( $O_{3t} - O_{3ma}$ ). Dans cette période, seule une nouvelle zone terrestre enclavée et contrôlée par NCL ( $E_1$ ) est apparue à l'intérieur du village de Mango Creek. Dit autrement, même s'il existait deux types de zones ouvertes dans la première phase ( $O_t - O_{ma}$ ), celles-ci demeureraient tout de même entièrement contrôlées par la compagnie de croisière. Sachant que la mise en service du ferry ouvrira plus librement le territoire au tourisme de croisière, cela permet aux acteurs locaux de retrouver un contrôle en planifiant et en organisant de nouvelles zones de l'espace du tourisme de croisière (en bleu sur la carte).

Au cours de cette deuxième période de territorialisation, différents espaces deviennent de ce fait le théâtre de luttes stratégiques, lesquelles sont dictées par les dynamiques de pouvoir entre les groupes d'acteurs du temps premier ( $T_1$ ). La fin de cette nouvelle période est caractérisée par la rupture partielle du verrou territorial, qui se produit dès le premier jour de la mise en fonction du service de Ferry entre Harvest Caye et Placencia ( $T_2$ ) à la fin du mois de mai 2017. Tout comme dans la section précédente, nous proposerons d'abord une description de la mise en place des différentes zones du tourisme de croisière, ce qui permettra ensuite d'analyser des dynamiques territoriales dans lesquelles les relations entre les différents groupes d'acteurs opérationnalisent des processus de territorialisation qui mèneront au temps second ( $T_2$ ), nouveau point de bascule vers la prochaine phase transitionnelle, celle présentement en cours.

**Figure 23.** Zones de l'espace de tourisme après la deuxième phase territoriale (T<sub>2</sub>) – Ouverture du Ferry Harvest Caye – Placencia



Conception : Luc Renaud  
Source : Natural Earth (2019)

L'ouverture de l'enclave de Harvest Caye s'est déroulée dans un contexte où l'industrie a réussi à verrouiller les zones de l'espace de tourisme de croisière. Cela a provoqué une modulation des dynamiques territoriales culminant avec la mise en service officielle d'un service de Ferry entre Harvest Caye et Placencia à la fin du mois de mai 2016, c'est-à-dire à peine 7 mois après l'ouverture de l'enclave. Comme nous l'avons souligné à la fin de la section précédente, certains groupes d'acteurs de la péninsule ont alors cherché une solution pour déverrouiller Harvest Caye afin de pouvoir entrer en relation avec les croisiéristes et

ainsi prendre en charge une partie des activités liées au tourisme de croisière; cela s'est fait durant cette phase de transition. Le processus de création de ce lien maritime a immédiatement eu des répercussions dans la région par la mise en place de nouvelles zones ouvertes de l'espace du tourisme de croisière, lesquelles ont été investies par différents groupes d'acteurs locaux, mais également par certains joueurs de l'industrie du tourisme venus du nord. De ce fait, le verrouillage de la région tel que déterminé durant la première phase de transition s'est maintenu jusqu'à la seconde phase, moment lors duquel le visage des dynamiques régionales des zones de l'espace de tourisme de croisière s'est transformé pour redonner aux communautés du Sud du Belize un contrôle accru du déploiement du tourisme de croisière.

### **Zones verrouillées (E)**

La seconde phase de transition territoriale n'a eu aucune influence directe sur les zones déjà verrouillées de l'espace du tourisme de croisière. Durant cette période, les zones verrouillées, ou partiellement verrouillées, investies par *Norwegian Cruise Line* (en rouge sur la figure 23) n'ont pas été modifiées, et les activités qui devaient s'y tenir s'y sont effectivement déroulées selon les paramètres négociés lors de la première phase. Dans le cas de Harvest Caye et de Malacate, les tentatives de déverrouillage conduites par la population locale et visant à retrouver une certaine emprise sur le territoire se sont uniquement orientées vers le premier ci-nommé. Remarquons que le processus de mise en place du ferry n'a nullement changé la nature de l'île-enclave; seule l'installation d'un kiosque permettant aux touristes d'acheter des billets pour se rendre à Placencia est ajoutée en prévision de la navette. De son côté, l'enclave de Malacate ne subit aucune modification, et tout comme Harvest Caye, sa vocation demeure la même, c'est-à-dire d'agir comme arrière-poste pour le déploiement des incursions territoriales ou marines. Le même constat vaut aussi pour les zones verrouillées du Deep South, où durant la seconde phase de transition H<sub>2</sub>O*Tierra* développe ses activités comme prévu lors de l'apparition des zones dédiées au tourisme de croisière au cours de la première phase de transition.

Le principal changement qui a eu lieu dans les zones verrouillées est la mise en place d'un marché privé à Mango Creek, sis derrière la station d'autobus régionale en périphérie de la

ville. Constitué de quelques bâtiments rudimentaires en béton et d'un chapiteau, ce marché est érigé sur un stationnement où peuvent s'arrêter les autobus de croisiéristes afin d'y acheter des produits que des artisans locaux des villages de la région viennent offrir. Le site n'est pas clôturé, mais il est situé loin du cœur principal du village où se déroulent les actions de la vie quotidienne. Peu fréquenté, ce secteur permet donc au tour-opérateur de contrôler aisément les allées et venues des badauds qui voudraient s'approcher du site, s'assurant ainsi une certaine emprise sur les lieux.

### **Zones ouvertes ( $O_2 - O_{3t} - O_{3ma} - O_t - O_{ma}$ )**

L'apparition de nouvelles zones ouvertes de l'espace de tourisme de croisière n'implique pas en soi la création de nouveaux espaces physiques dédiés au tourisme. En effet, comme nous l'avons vu précédemment, la région du Sud Belize est déjà à la fois un espace de vie et un espace de tourisme de séjour. Dans la région, et particulièrement sur la péninsule de Placencia, ces espaces touristiques existent déjà; de ce fait, ils sont simplement investis d'un nouveau type de tourisme. La seule zone construite dans le contexte de l'arrivée du tourisme de croisière est située au quai municipal de Placencia, afin de permettre le déploiement futur des touristes vers les autres zones ouvertes de la péninsule. À cet endroit, une aire d'accueil ouverte est aménagée pour les croisiéristes arrivant au village, dès lors que la navette sera effective entre Harvest Caye et la péninsule. Pour ce faire, dans un premier temps, le *Belize Tourism Board* et le village de Placencia réservent une portion du quai qui permettra d'amarrer les bateaux qui effectueront la navette. Ensuite, un petit kiosque de béton avec un toit de chaume portant des lettres multicolores formant le mot « Belize » est construit à la sortie du quai afin de servir de centre d'information. Cette zone n'est pas la vocation d'être fermée; le quai restera ouvert en tout temps à la population, même lorsque les touristes de croisière débarqueront au village.

Autrement dit, cette zone qui apparaît au cours de la seconde transition est particulièrement importante : en effet, dès l'arrivée de la première navette ( $T_2$ ), elle agira comme une articulation spatiale entre la zone verrouillée de Harvest Caye, et celle déverrouillée de Placencia. C'est dire que dès leur débarquement, les touristes seront libres de quitter le quai de Placencia, de s'intéresser (ou non) au kiosque d'informations et d'accéder directement au

territoire bélizien dans la limite des contraintes temporelles et techniques qu'impose l'escale. Ainsi, tout le Sud Belize deviendra alors une partie intégrante de l'espace du tourisme de croisière et il perdra conséquemment son statut de zone d'antourisme. Dans ce contexte, la péninsule de Placencia deviendra à la fois une zone d'errance libre ou assistée<sup>88</sup>, ainsi qu'une zone d'incursion périphérique terrestre ( $O_2 - O_{3t}$ ); Mango Creek, de son côté, deviendra une zone d'incursion périphérique terrestre ( $O_{3t}$ ); Monkey River passera d'un statut de zone d'antourisme relationnelle à celui de zone d'incursion périphérique terrestre et d'incursion terrestre formatée ( $O_{3t} - O_t$ ); des sites d'incursion marine formatés pour le tourisme de séjour, comme Silk Caye et Laughing Bird Caye, s'ajouteront à l'espace de tourisme de croisière au même titre que l'ensemble des incursions terrestres formatées qui existaient déjà pour le tourisme de séjour ( $O_t - O_m$ ). Enfin, en ce qui concerne le reste du territoire, qui était une zone d'antourisme relationnelle dans la première phase de transition, le processus en cours dans la seconde phase de transition le transforme pour en faire, au jour du  $T_2$ , une zone d'incursion périphérique terrestre ou maritime ( $O_{3t} - O_{3ma}$ ). Cela inclut l'arrière-pays du Sud Belize et tout le domaine maritime de la région, y compris la lagune de Placencia et les mangroves environnantes.

Deux autres précisions s'imposent concernant la deuxième phase de transition territoriale. Premièrement, mentionnons que la zone immédiate du quai de Placencia semble d'emblée très formatée par le tourisme, de même que le fameux *Sidewalk*.<sup>89</sup> Cependant, cette zone ne se qualifie pas comme une zone d'errance formatée du tourisme de croisière, car son formatage ne découle pas de cette industrie, mais est plutôt déjà intégré à l'espace de vie du village<sup>90</sup>. Deuxièmement, même si le projet du ferry vise à ouvrir le territoire bélizien aux touristes de croisière, les enclaves déjà verrouillées par l'industrie du tourisme de croisière

---

<sup>88</sup> Voir la typologie de l'espace du tourisme de croisière au chapitre 3

<sup>89</sup> Ce long trottoir de bois était, avant l'ouragan Iris, la principale voie de circulation du village. Il est toujours bordé de maison typique dont certaines ont été converties à des fonctions touristiques (restaurants, hôtels, bars, etc.).

<sup>90</sup> Le *Sidewalk* de Placencia et certaines zones du village sont, à première vue, des espaces touristiques formatés, mais ils se démarquent de la zone d'errance formatée de l'espace du tourisme de croisière dans la mesure où elles n'ont pas été aménagées par les tenants de Harvest Caye comme annexe territoriale leur permettant de contenir les touristes qui décident de quitter l'enclave insulaire. À cet égard, malgré leur nature touristique des lieux, nous considérons ces zones comme faisant partie de l'espace de vie de la communauté, car ce sont les acteurs locaux qui les ont aménagés pour eux-mêmes tout autant que pour les touristes de séjour.

(telles celle de la rivière à Big Falls et celle du Spice Farm<sup>91</sup>), resteront sous le contrôle exclusif de H<sub>2</sub>O'Tierra.

À partir du moment où le ferry entrera en fonction, les croisiéristes auront donc accès à plusieurs incursions terrestres s'ajoutant à celles officiellement proposées par H<sub>2</sub>O'Tierra<sup>92</sup>. Ils pourront errer à leur guise dans le village de Placencia ou encore faire des incursions périphériques où bon leur semble, soit à Mango Creek, à Monkey River ou à tout autre endroit accessible dans le laps de temps disponible avant que le bateau de croisière ne quitte Harvest Caye. Comme nous pouvons le constater, le service de ferry qui se négocie dans la seconde phase territoriale du tourisme de croisière (ce que nous préciserons dans la prochaine section d'analyse) marquera le désenclavement de l'île (T<sub>2</sub>) et participera à bouleverser les dynamiques territoriales mises en place dans la première phase de transition territoriale. Dans ce nouveau contexte, c'est l'ensemble de l'espace de vie du Sud Belize qui regroupera des zones où pourront se dérouler de nouvelles dynamiques relationnelles entre le tourisme de croisière et l'espace de vie des communautés. La population locale, à l'exception de celle habitant des espaces de la zone d'antourisme, pourra désormais entrer en relation directe avec les touristes de croisière créant ainsi de nouveaux rapports qui affecteront les futurs processus de territorialisation.

### *Analyse des dynamiques territoriales de la deuxième phase de transition*

Dans cette seconde phase de transition, les zones de l'espace du tourisme de croisière que nous venons de mettre en évidence sont par définition induites par un processus de territorialisation découlant du déploiement du tourisme de croisière dans l'espace de vie des communautés. Cependant, si la première phase de ce déploiement a été caractérisée par la nécessité de la part de la *Norwegian Cruise Line* de verrouiller le territoire du Sud Belize pour favoriser leur opération, cette seconde phase, elle, se distingue par une ouverture du territoire où les groupes d'acteurs locaux ont la possibilité de prendre en charge et de planifier le

---

<sup>91</sup> Le site du Spice Farm est exclusif aux croisiéristes seulement les jours d'escale.

<sup>92</sup> Un coup d'œil sur le site de TripAdvisor donne une idée des opportunités qui s'ouvrent aux croisiéristes qui quittent l'enclave et s'émancipent du contrôle de la *Norwegian Cruise Line* : [https://www.tripadvisor.com/Attractions-g291977-Activities-Placencia\\_Stann\\_Creek.html](https://www.tripadvisor.com/Attractions-g291977-Activities-Placencia_Stann_Creek.html)

déploiement des touristes de croisière (dans la mesure de leur capacité et de leurs intérêts), à la suite du second temps. Dans cette phase, il n'est plus question pour les tenants de l'espace de vie de se faire imposer, ou de résister aux conditions de déploiement du tourisme de croisière, mais bien d'ouvrir la porte à celui-ci, ce qui crée un contexte où les rapports de pouvoir tendent à se rééquilibrer en faveur des communautés locales.

Comme nous l'avons évoqué plus haut, les prémisses de la deuxième phase de transition trouvent leur origine dans les récriminations soulevées par les groupes d'acteurs locaux lors de la première phase en regard à la dynamique de verrouillage territorial instituée par NCL. Même si la compagnie a pu atteindre la plupart de ses objectifs territoriaux, indépendamment de l'emprise territoriale souhaitée sur Monkey River et sur les sites d'incursions marines formatés<sup>93</sup>, il n'en demeure pas moins qu'est apparue rapidement une résistance face aux contraintes territoriales conséquentes et imposées. Dès l'ouverture de Harvest Caye (T<sub>1</sub>), il a semblé évident que la mainmise du NCL sur le territoire n'était pas tenable : l'ensemble des groupes d'acteurs ont procédé à des démarches de négociation afin de trouver une façon d'ouvrir le territoire et que la population locale puisse entrer en relation avec l'industrie du tourisme de croisière.

L'intérêt et le besoin de recourir à des négociations sont d'abord venus des acteurs locaux du tourisme de séjour et de la population du village de Placencia, à la vue des milliers de touristes arrivant chaque semaine sur l'île d'Harvest Caye sans possibilité d'entrer en contact avec eux; l'enclave et le monopole de H<sub>2</sub>Otierra agissant ensemble comme une frontière physique et relationnelle. Ici, impossible pour les acteurs locaux d'avoir accès à Harvest Caye lors des journées d'escale; impossible d'établir un espace de rencontre avec les croisiéristes lors de leur transfert vers l'enclave de Malacate; impossible, évidemment, de s'en approcher dans les sites d'incursions terrestres mis en place par H<sub>2</sub>Otierra dans le Deep South.

Les négociations ont pris assises sur deux points jouant en faveur des acteurs locaux. Le premier est lié à la pression mise sur le *Belize Tourism Board* et par conséquent sur *Norwegian Cruise Line* par des groupes d'acteurs de la péninsule. Le deuxième est en lien avec la pression

---

<sup>93</sup> Le cas de Placencia est différent, nous allons y revenir.

mise par la clientèle de NCL qui se voit privée de tout contact avec la population locale et d'un libre accès au territoire bélizien.

## **Déverrouillage territorial**

### *Rattrapage de la péninsule*

À l'ouverture de Harvest Caye, les acteurs locaux du tourisme de séjour se retrouvent devant un fait inédit pour la région : sur une base hebdomadaire, en moyenne de 8000 à 10 000 croisiéristes font une escale pour la journée (8h en moyenne) à l'île située à quelques kilomètres de la péninsule. Bien qu'il soit possible de louer une concession sur l'île pour y vendre de la nourriture ou des objets artisanaux, les différentes restrictions qui s'y rattachent et les prix de location des espaces de vente rendent cette option peu intéressante pour les commerçants du Sud Belize. Par exemple, il leur est impossible de faire compétition au monopole de *Bowen & Bowen* et vendre des produits que ce dernier offre déjà sur l'île. Étant donné que cette compagnie détient la plupart des restaurants et qu'elle gère différentes boutiques, les possibilités de faire du commerce s'avèrent très réduites. Aussi, pour des raisons sanitaires, seule la nourriture vendue par *Bowen & Bowen* peut retourner sur les navires; il est donc impossible pour un artisan, selon le témoignage de l'un d'entre eux, de vendre des produits alimentaires du terroir à apporter (entrevue). Au final, les commerces de la région ont fort peu d'intérêts à s'installer sur l'île pour y opérer une concession; seuls quelques indépendants ont durant cette phase tenté le coup, mais sans grand succès (entrevue). Même son de cloche de la part des tours-opérateurs qui ont cherché à entrer en contact avec les croisiéristes malgré le blocus imposé par NCL autour de l'île et de l'enclave. Le degré de sécurité et les mesures mises en place par NCL, comme nous le verrons au prochain chapitre, ont empêché toute tentative de contact.

Devant ce flux de croisiéristes inaccessibles, plusieurs commerçants et tours-opérateurs qui étaient initialement opposés à la venue des croisiéristes sur la péninsule (c'est-à-dire lors de la première phase de transition territoriale) ont donc commencé à démontrer un intérêt pour cette clientèle et à critiquer non seulement le monopole de H<sub>2</sub>O*T*ierra, mais aussi la position négative des opposants au tourisme de croisière, arguant les opportunités économiques

manquées. À ce sujet, il faut considérer qu'une frange des acteurs locaux a toujours été ouverte à la venue du tourisme de croisière et que le *Village Council*, quant à lui, n'y a jamais été farouchement opposé. Cependant, ce nouvel appui que provient d'une part grandissante de la communauté et des instances politiques s'inscrit toujours dans le cadre strict où le développement doit continuer à respecter l'approche « *Pocket Tourism* », c'est-à-dire un déploiement respectant le seuil maximal de 300 touristes/jour inscrit dans le *National Tourism Master Plan* de 2011. En somme, c'est ce message qui avait lancé été par les instances locales en septembre 2013 peu après la signature du MOU par l'entremise d'un communiqué de presse, et qui demeure valide dans cette seconde phase de transition.

*« The council understands and supports Belize Tourism Board's explanation of the Pocket Cruise Tourism and looks forward to working with Belize Tourism Board to carry out the national tourism plan that will be beneficial to Placencia Village, and its neighboring villages (Seine Bight and Independence). In regards to NCL at Harvest Cave, we trust that both the Government of Belize (GOB) and NCL will do their best to protect the manatee areas, surrounding mangroves, local swimming and fishing areas, making them a priority, as these grounds are and will continue to be beneficial to both our tourism efforts, and for generations to come. We also believe that for the project to have the pocket cruise effect, GOB should ensure that smaller but safe locally owned vessels be used for tendering and tours. This will directly provide more employment and reduce the negative impacts to the delicate ecosystems in the area of the proposed development. With guidance from BTS and Beltrade, we have formed a planning group to focus on strategies (Villanueva, 2013) ».*

C'est sur ces bases qu'a alors été jugé acceptable le désir d'accéder au tourisme de croisières et d'accueillir conséquemment un nombre défini de touristes sur la péninsule, amenant certains groupes d'acteurs locaux de l'ensemble du Sud Belize à faire pression sur le *Belize Tourism Board* pour imposer à NCL d'ouvrir l'île et de laisser filtrer des touristes vers Placencia. L'objectif est de permettre aux commerces du village de recevoir quelques centaines de clients supplémentaires et de permettre aux tours-opérateurs de travailler davantage, spécialement durant la basse-saison touristique du tourisme de séjour, d'avril à novembre, période durant laquelle les navires de la NCL continuent à visiter la région.

En outre, le *Village Council* de Placencia s'est toujours montré sensible à l'argument économique lié à l'arrivée de tourisme de croisière, y voyant-là une occasion d'augmenter les

revenus fiscaux du village par l'entremise d'une taxe supplémentaire aux croisiéristes qui débarqueraient au quai municipal (entrevue). Rappelons que le statut de village implique que le *Village Council* ne peut relever de taxes foncières et que seuls les permis accordés aux commerces de restauration et aux hôtels rapportent des revenus à la municipalité. Ainsi, bien que Placencia soit un village très touristique dans les standards du pays et qu'il engrange des sommes importantes liées à son statut de destination touristique, celles-ci ne suffisent pas à couvrir les frais de fonctionnement du village. En 2016, les revenus de Placencia étaient de 24 000 USD alors que les dépenses, elles, représentaient plus de 50 000 USD. Encore maintenant, le manque à gagner est comblé par différentes activités-bénéfices dont la plus importante est le *Placencia Lobster Festival* qui se tient à chaque année en février (entrevue).

L'entente que le *Village Council* négocie dans le contexte de la seconde phase de transition territoriale a comme objectif de renflouer de façon importante les coffres du village. Le village impose donc la condition que 20 USD soit exigé de chaque passager pour leur passage sur le ferry, montant duquel NCL conserve 5 USD. Les 15 USD restants sont partagés entre les autres acteurs directement impliqués : le tiers revient au village (entrevue) et les deux autres tiers sont remis aux opérateurs locaux du ferry. C'est dire que pour le village, lorsque le ferry fonctionnera à plein régime avec 300 touristes débarquant sur la péninsule de Placencia à chacune de la centaine d'escales annuelles (c'est le nombre prévu en 2018), les revenus potentiels s'élèveront à 300 passagers x 100 escales x 5 USD, égalant 150 000 USD, soit plus de 6 fois le budget annuel du village en 2016. Même si la moyenne réelle de ce revenu devait se situer environ au tiers de cette estimation, les recettes du village doubleraient quand même. À cette somme, il est également possible d'ajouter quelques montants qui découleront de la distribution de permis pour les taxis et les tours-opérateurs ainsi que de la location de chaises et de parasols sur la plage municipale (entrevue). En somme, dans un contexte où le village doit compter sur des dons et des événements-bénéfices pour boucler son budget annuel, il est facile de comprendre l'intérêt relatif à l'accueil des croisiéristes sur la péninsule.

Une autre des conditions imposées par le *Village Council* est l'obligation pour NCL d'ouvrir l'île au tour-opérateur responsable des transbordements des touristes vers la péninsule afin de briser le monopole de H<sub>2</sub>O'Tierra. C'est la compagnie *Placencia Cruise Control*, opérée par

deux membres du conseil du village, qui hérite de ce contrat étant, la seule au village qui possède les capitaux suffisants pour mettre à l'eau deux bateaux correspondant aux normes de sécurité de NCL (entrevue). Cette partie de la négociation ne se pas fait sans heurts et les responsables de la compagnie *Placencia Cruise Control* dénoncent les méthodes d'intimidation de la part de NCL, notamment pour tenter de décourager les opérateurs locaux d'opérer le ferry.

*« Regarding the vessels, [to run the ferry] they came in with a bunch of nonsense. The guy from NCL came in and said, your boat will never qualify. I said, fine, I'm going to be 60 years old next year, I've been living here before you even knew about Belize, you think I'm going to die. So, you can recommend that I don't get it, but I've been running my boats for 13 years and nobody has even got a broken toe. You called yourself some boat inspector...I got real nasty with them. We have Belizean Marine inspectors, so why the hell are we going to encourage NCL to bring somebody just because he's American from Guatemala. I don't care what is their relation and come and tell me about my vessel that I've been using over 14 years. I understand that there are standards but it's a 15-minute boat trip in shallow water transfer and you are saying that my boat is unsafe! I understand the waters and from here to Harvest Caye I can swim and you are going to tell me that my boat it's not safe enough. I said it's fine, and finally they said no problem. So, I'm in the process of finishing off the boat right now (entrevue) ».*

Pour Placencia, et cela vaut également pour l'ensemble de la péninsule, le déverrouillage de Harvest Caye n'est pas porteur des impacts liés au tourisme de masse qui sont appréhendés par les différents groupes d'acteurs avant la première phase de transition. Nous l'avons vu, par la signature du MOU, la péninsule se trouve protégée du tourisme de croisière. Cette situation, où la péninsule préserve un contrôle sur le déploiement territorial de NCL, permet aux instances politiques d'envisager une ouverture vers la compagnie pour accueillir des touristes tout en ayant la possibilité d'imposer ses conditions et de tirer profit à sa manière de cette industrie. Ainsi, les conditions du *Pocket Tourism* (navire de 300 passagers et moins) pour lesquelles les acteurs locaux se sont toujours montrés favorables sont respectées dans les négociations et les décisions prises au cours de la seconde phase de transition.

### *Pression de l'intérieur*

Les négociations entreprises avec succès à la suite des pressions des acteurs locaux pour accueillir les 300 croisiéristes/jour amènent à poser la question de l'intérêt de *Norwegian Cruise Line* à ouvrir cette brèche dans l'enclave, c'est-à-dire à laisser aller des touristes hors des zones de l'espace de tourisme qu'elle contrôle. Dans un contexte où la compagnie cherche à verrouiller le territoire à son strict bénéfice, elle aurait simplement pu poursuivre sa stratégie de « *We are keeping our distances* » et faire fi de l'intérêt tardif de la péninsule à son égard pour ainsi conserver le contrôle de ces 300 touristes, les empêchant ainsi de dépenser leur argent ailleurs que dans sa filière. Deux éléments expliquent l'ouverture et la souplesse de la compagnie de croisière; ceux-ci contribuent à donner un rapport de force en faveur des acteurs de péninsule dans leur négociation avec NCL.

Le premier élément concerne une pression provenant des croisiéristes eux-mêmes. En effet, lorsqu'on accoste au quai de Harvest Caye, il est possible, depuis les ponts supérieurs, d'avoir une vue imprenable sur la région de Placencia. Même si, au premier coup d'œil, ce qui frappe les croisiéristes est l'aménagement ludique de l'île de Harvest Caye avec sa plage construite, son immense piscine et son phare factice, dès qu'ils lèvent les yeux pour apprécier le paysage environnant, c'est toute la région qui se déploie. Il leur est alors possible de discerner la mangrove sur le littoral, d'apercevoir des cayes de tailles plus modestes, le port de Big Creek, la petite ville de Mango Creek, mais surtout la péninsule de Placencia avec son village du même nom ainsi qu'au loin les premières collines de la chaîne montagneuse *Maya Mountain Range*. Pour les croisiéristes, ces espaces de vie et ces espaces naturels demeurent en bonne partie inaccessibles lors des premiers mois du fonctionnement de Harvest Caye : même s'ils sont à la portée du regard et géographiquement près de l'enclave, il leur est impossible d'aller et d'errer dans la région sauf évidemment dans les zones verrouillées par NCL lors de la première phase de transition. Cette situation est rapidement décriée par des clients de la compagnie qui expriment leurs doléances dans les médias sociaux.

« *A man-made island 30 minutes from the real Belize...if you want to see the real Belize, this is not the place as you cannot even get off this island unless you take a ship tour. Gilligans Island had more to do than this man-made sand trap... you do not go to Belize you go to NCL private island (Cruise Critic, 2016)* ».

Les différents messages montrent que les passagers des navires semblent être frustrés d'être ainsi limités dans leurs déplacements, alors que dans les autres ports de l'itinéraire concerné par le Belize, il existe des zones d'errance et des zones d'incursions périphériques. En plus des commentaires que l'on peut lire sur les blogues de croisiéristes, cette frustration vient également aux oreilles de locaux en contact avec les croisiéristes à titre d'employés sur Harvest Caye. Ces informations sont donc mobilisées par le *Village Council* lors des négociations avec NCL. En d'autres mots, le Conseil du village, dans un contexte où il cherche à attirer des touristes de croisière sur la péninsule, utilise à son avantage le fait que certains croisiéristes souhaitent un désenclavement de l'île.

*« ...it's more we [Placencia, that want the cruise ship to come here than the other way around]. Because they [NCL] have spent millions on an island. They need to make that money back, so why send your people away when you are over there to buy and enjoy the island and we can make back that money. So, I don't think they really want to have them over here but they're just complying, they're just trying to give good grace, to try to do a social thing in it. And I think that some of their guests are really pushing for it, they are getting some negative remarks. There are not coming out, NCL, in saying that. But I think so, from what we have heard from people working over there (entrevue) ».*

Ce commentaire est intéressant à deux égards. D'une part, malgré le fait que les acteurs locaux peuvent difficilement jauger du poids réel de la pression des touristes sur NCL et sur les dynamiques de désenclavement de l'île, il confirme que les acteurs locaux sont bien conscients de l'existence de cette pression touristique pouvant jouer en leur faveur. D'autre part, le commentaire fait également écho à un aspect très important qui affecte les relations de pouvoir entre la compagnie et les acteurs locaux et nationaux : celui du droit d'opérer l'enclave (Donner, 2011). C'est le deuxième élément qui joue en faveur des acteurs locaux en mesure de tirer profit de la situation, et celui-ci se décline en deux points.

D'abord, comme il fut soulevé par l'énonciateur du commentaire, NCL donne l'impression d'adhérer au principe suggérant que la mise en place et la pérennité d'une enclave passent par : « [un] souci que manifestent les compagnies et la responsabilité qu'elles endossent à l'égard de leurs milieux d'implantation visant prioritairement à entretenir ce que les Anglo-saxons (sic) appellent leur *license to operate*. Cette expression recouvre autant le besoin de

légitimité et d'acceptabilité que réclame la conduite de l'activité que, par extension, la nécessité corrélative de favoriser et d'entretenir *a stable working environment* (Donner, 2011 : 9). En d'autres mots, par toutes sortes de moyens, NCL tente d'être un bon citoyen corporatif afin de favoriser l'acceptabilité sociale et d'opérer ses activités dans un environnement de travail stable.

« *When we tell the organization that we would like to help out, of course, all they want is money. We don't have a lot of money for that, but what we have right now is time and people. We are getting a bunch of t-shirts made that say Harvest Caye volunteers. So, if we do something along the highway or something like that we are visible, but our plan is to be out in the community this summer with our people doing as many little jobs as we can ... we don't just want to be writing checks* (entrevue) ».

Cette remarque émanant d'un représentant de Harvest Caye démontre cette motivation à établir une sorte de coopération avec la communauté qui passe par des actions civiques que les instances politiques locales, mais aussi la population, peuvent remarquer. Cependant, aux yeux de la compagnie, l'idée même d'être présent au Belize et d'offrir des emplois bien rémunérés est en soi un gage d'action sociale qui démontre leur bonne volonté. Comme nous l'avons déjà mentionné, Harvest Caye est rapidement devenu un employeur important dans la région avec quelque 560 employés pour une population d'environ 75 000 habitants. Ces employés travaillent à temps plein, et leur emploi est maintenant préservé même durant la basse saison, alors qu'ils effectuent des travaux de maintenance sur l'île et s'occupent des tâches civiques dans les communautés environnantes (entrevue).

Ensuite, l'autre point d'influence dans les relations de pouvoir et les négociations concerne la légitimité pour NCL d'opérer dans la région en lien avec le *Memorandum of Understanding* (MOU). Ce document stipule que 25% des croisiéristes doivent quitter le navire pour s'engager dans des incursions terrestres ou marines (anonyme, 2013g). Selon l'entente, NCL doit donc laisser sortir un nombre significatif de touristes hors de l'enclave à chaque escale. Pour le plus gros navire de la compagnie, cela peut signifier jusqu'à 700 touristes qui pourront (devront) non seulement se diriger du côté des incursions offertes par H<sub>2</sub>O'Tierra, mais aussi du côté de la péninsule, considérant l'attrait et la proximité de Placencia.

Enfin, et il est important de le rappeler, si *Norwegian Cruise Line* doit entrer en relation avec les acteurs locaux, c'est aussi parce que la compagnie fait le choix de construire le port d'escale en milieu plein, c'est-à-dire à quelques kilomètres à peine des différentes communautés, lesquelles se retrouvent à portée de vue des croisiéristes. Cette situation, nous l'avons mentionné, amène les touristes à souhaiter un accès au territoire aperçu, et en parallèle, elle donne des munitions aux acteurs locaux pour faire pression sur NCL afin d'entrer en relation avec ceux-ci.

La compagnie aurait-elle pu construire son escale plus au large, dans un milieu vide, à supposer qu'une île ait été disponible? De cette façon, elle aurait pu s'assurer d'une rétention totale des passagers. Plusieurs raisons pourraient être évoquées afin de justifier la mise en place d'une escale en milieu plein. Par exemple, le fait que NCL possède déjà des ports en milieu vide, ou bien encore, qu'elle cherche à offrir une escale à proximité d'un territoire attrayant pour les incursions, ou même qu'elle désire simplement s'engager à participer au développement durable d'une région de la Caraïbe en contribuant à l'économie locale.

La réponse que nous avons eue à cette question s'est révélée beaucoup plus pragmatique et économique : les coûts d'opération sont simplement plus bas. D'abord, parce que l'île est rattachée au réseau électrique du pays, ce qui évite de devoir fournir l'énergie de façon autonome; ensuite, parce que le transport des employés et des fournitures vers l'île est grandement facilité (entrevue). Les pertes, que l'on pourrait appeler « collatérales » et qui sont associées à une proximité de l'enclave à l'espace de vie bélizien, représentent l'équivalent de 200 à 300 passagers par escales, ce à quoi s'ajoute l'obligation des gestionnaires de Harvest Caye de s'engager dans une certaine dynamique communautaire. Pour la compagnie, cela semble peser moins lourd dans la balance décisionnelle que les frais d'exploitation envisagés s'ils avaient situé l'enclave en milieu vide, à plusieurs kilomètres de la côte.

Les deux phases de transition que nous venons d'analyser s'inscrivent dans un processus de territorialisation se manifestant par un déploiement total de l'espace du tourisme de croisière dans l'espace de vie du Sud Belize. La première phase montre que les tentatives de NCL, par l'entremise de son tour-opérateur attitré (H<sub>2</sub>Otierra), pour verrouiller le Sud Belize se sont

avérées bancales. Monkey River et Placencia ont chacun à leur façon trouvé le moyen d'empêcher une mainmise de l'espace de tourisme de croisière dans leur milieu de vie par l'industrie du tourisme de croisière, nous parlons toujours ici, de NCL et de leur allié le BTB qui a joué le rôle de médiateur avec ces communautés.

La situation de Monkey River a été beaucoup plus réactive et empreinte de polarisation en raison de la stratégie importune, voire non éthique, employée par NCL pour prendre le contrôle de l'incursion dans la localité. La population s'est alors braquée, empêchant toute possibilité de sortie de crise et de collaboration avec la compagnie; un contexte qui semble vouloir demeurer tel quel jusqu'à la fin du contrat de NCL avec le sous-traitant local en 2019. Cette situation n'est pas sans rappeler les dynamiques d'opposition au projet de Punta Placencia en 2010 où la population, qui avait reçu des informations tardivement (c'est-à-dire après la vente du terrain), s'était également vivement opposée au projet.

Cette fois-ci, à Placencia, le projet de Harvest Caye a été présenté rapidement à la population. Ainsi, les différentes négociations entreprises entre *Norwegian Cruise Line* et les instances locales, par l'entremise du BTB, ont pu se dérouler dans un climat plus sain malgré la position ferme du village contre le tourisme de croisière de masse. Cette façon de procéder a permis d'entretenir un dialogue avec les groupes d'acteurs de la péninsule, menant entre autres au processus de mise en place d'un ferry entre l'enclave de Harvest-Caye et la péninsule; les conditions de négociations et d'échanges ont été jugées acceptables par les groupes impliqués. Ceci met en évidence, encore une fois, l'importance de la notion de transparence dans le déploiement territorial des activités de NCL, alors qu'à l'opposé, la présence d'opacité procédurale s'avère garante de conditions d'opérations ardues pour l'ensemble des acteurs.

Malgré l'échec de Monkey River, on observe un point commun entre les deux communautés, mais aussi pour l'ensemble du Sud Belize : nulle part, les Béliziens ne se sont placés dans une posture de rejet total du tourisme de croisière, indépendamment de Golden Stream. À partir du moment où le MOU a été signé, chacune des communautés a vu émerger des groupes d'acteurs favorables à l'idée d'entrer en relation avec l'industrie. En tête, les *Village Council* ont envisagé ce développement comme une façon de s'assurer des revenus dans un contexte

où les lois du pays ne permettent pas aux villages de tirer profit de la valeur foncière de leur territoire.

Ainsi, dans le Deep South, la situation financière précaire a en quelque sorte forcé la main du *Village Council* de Big Falls à répondre favorablement aux exigences de l'industrie. Ici, le fait de refuser le déploiement de l'industrie dans les espaces de vie aurait signifié de refuser des sources de revenus impossibles à compenser autrement, étant donné que le tourisme de séjour demeure marginal dans cette région, – contrairement à Monkey River et Placencia où ce type de tourisme est bien implanté. C'est admettre que pour le village de Big Falls, le fait de refuser l'offre (et les conditions) de la compagnie aurait aussi permis à d'autres villages d'entrer en relation avec l'industrie, incluant le risque de regretter par la suite, à tort ou à raison, d'avoir fermé la porte aux croisiéristes à l'exemple de Golden Stream.

Du côté de Indian Creek, la situation s'avère plus problématique en raison du fait que la communauté ne retire aucun bénéfice direct des croisiéristes, même si ceux-ci sont présents en grand nombre au site archéologique de Nim Li Punit. Dans ce cas, c'est NICH qui est garante des ruines dont la gouvernance se fait à partir de Belmopan. Par l'entremise de son mandat, elle exerce un contrôle territorial sur les sites archéologiques du pays. Pourtant, les villageois de Indian Creek perçoivent le site de Nim Li Punit comme faisant partie de leur territoire, mais ils se retrouvent tout de même dans une position de subordination vis-à-vis cette institution.

Enfin, rappelons le cas de Mango Creek, qui présente aussi un contexte particulier. En effet, comme la ville n'est pas en soi un espace de tourisme, cela a grandement facilité la création d'une zone dédiée à l'espace du tourisme de croisière. Étant donné le statut industriel de la région et le fait que l'enclave de Malacate est située en périphérie de la ville, les processus de territorialisation n'ont pas soulevé de problématique directe sur l'espace de vie. Dit autrement, les activités de *Norwegian Cruise Line* dans le secteur de Mango Creek se font de manière discrète sans que la population en général ne s'en aperçoivent. Mis à part une certaine forme de protestation qui émane de l'association des chauffeurs de taxi en raison de l'impossibilité pour eux d'entrer en contact avec les touristes, les activités quotidiennes du secteur ne souffrent pas de la présence de l'enclave.

Cependant, il n'en demeure pas moins que la présence du tourisme de croisière présente des défis à venir pour les autorités de Mango Creek. Des 700 à 800 employés qui travaillent sur l'île, plusieurs d'entre eux qui proviennent du Deep South ont décidé de louer un logement sur place. Cette situation met de la pression sur la municipalité, car en raison d'une pénurie de maisons, certains propriétaires louent leur propriété à des gens de l'extérieur et se construisent des maisons sur des terres qu'ils achètent sur le territoire de la municipalité. Or, selon les autorités locales, ce développement se fait trop rapidement et il met une pression sur les infrastructures locales en plus de provoquer une hausse des loyers (entrevue). Cette pression sur le marché locatif devra être prise en compte, car il ne faut pas oublier que Mango Creek héberge une partie importante des travailleurs du tourisme qui occupent un emploi sur péninsule et ces derniers sont justement installés de l'autre côté de la lagune pour fuir la surenchère des loyers.

---

Maintenant que les dynamiques régionales sont mieux comprises, il nous est possible de porter une attention particulière aux processus de territorialisation qui se déroulent à l'échelle des zones du tourisme de croisière. Ces zones sont le théâtre de dynamiques plus fines, de micromanifestations du pouvoir, lesquelles participent au développement des relations territoriales à l'échelle locale. Leur compréhension permet de révéler les rapports de force entre les acteurs dans le contexte de relations directes sur le terrain lors du déploiement des activités du tourisme de croisière.

Le temps passé sur le terrain nous a donc donné l'opportunité de bien observer et de comprendre ces microdynamiques de territorialisation induites par les éléments marqueurs du (T<sub>1</sub>) et du (T<sub>2</sub>) que sont la mise en place de l'enclave de Harvest Caye et du service de ferry la reliant à Placencia. De façon générale, celles-ci ne sont pas visibles à l'échelle régionale que nous avons abordée dans la précédente section. Ces microdynamiques permettent de saisir la réponse des acteurs de l'espace de vie des communautés à l'égard du pouvoir de territorialisation direct de l'espace du tourisme de croisière.

L'espace du tourisme de croisière est produit sur la base de la mobilité des croisiéristes et traduit la capacité de l'industrie à investir les espaces de vie. L'analyse que nous proposons

amène donc une nouvelle dimension au modèle en y incorporant le pouvoir d'action des acteurs locaux. En d'autres mots, elle jette un éclairage sur la façon dont les acteurs locaux interagissent avec les acteurs de l'industrie du tourisme de croisière afin de s'insérer et de prendre une place active dans l'espace du tourisme de croisière qui, autrement, ne serait produit qu'en fonction de l'industrie.

## **DYNAMIQUES LOCALES DE L'ESPACE DU TOURISME DE CROISIÈRE**

L'analyse des microdynamiques territoriales que nous proposons dans la seconde partie de ce chapitre porte sur des processus de territorialisation qui apparaissent dans les zones du tourisme de croisière lorsque les croisiéristes sont déployés sur le territoire après les temps (T<sub>1</sub>) et (T<sub>2</sub>). Il s'agit de révéler les stratégies territoriales employées par l'industrie du tourisme de croisière qui permettent l'instauration de mécanismes de contrôle territorial visant la gestion, voire l'exclusion de certains groupes d'acteurs au sein des espaces dédiés au tourisme de croisière. En fait, cet exercice d'analyse permet de mieux comprendre comment l'industrie arrive à concrétiser le verrouillage territorial nécessaire à la bonne tenue de ses activités. Il va sans dire qu'en retour, ces processus de territorialisation à l'échelle locale font aussi l'objet de stratégies de résistances de la part des acteurs locaux; de fait, on observe une dynamique au sein des relations de pouvoir dans laquelle chaque groupe d'acteurs se dispute le terrain.

L'analyse des dynamiques territoriales à cette échelle doit être considérée afin de comprendre la construction et l'évolution des relations de pouvoir entre les différents groupes d'acteurs, car c'est tout particulièrement dans ce microthéâtre social qu'apparaissent des luttes pour l'accès au territoire. C'est aussi à cette échelle que se prennent des décisions dont les répercussions influencent d'une part la capacité des acteurs locaux à entrer en relation avec l'industrie touristique, dont ils sont habituellement exclus d'emblée; d'autre part, les modalités de cette exclusion territoriale. C'est dire que ce sont dans ces lieux que s'enchevêtrent les pratiques individuelles et collectives qui définissent les milieux de vie, et où interviennent des actions d'intentionnalité et de contrôle normées de l'espace, dans la

foulée de la mise en place de zones liées à l'espace du tourisme de croisière. Les processus de microterritorialisation sont donc révélateurs de la capacité des groupes d'acteurs les plus puissants à devenir une force territoriale dans l'espace de vie des communautés, mais aussi, ces mêmes processus peuvent révéler la capacité des acteurs locaux – même les plus marginaux – à contourner les forces de territorialisation de l'industrie.

Pour aborder cette analyse, nous allons d'abord nous pencher sur les zones verrouillées qui ont été définies lors du déploiement du tourisme de croisière dans le Sud Belize, à savoir celle de Harvest Caye et de Malacate par NLC ainsi que celle du Deep South et de Mango Creek par H<sub>2</sub>O*Tierra*. Ensuite, nous nous intéresserons au processus de microterritorialisation de la péninsule de Placencia. Même si cette zone est par définition totalement ouverte et contrôlée par des acteurs locaux, on y observe tout de même une dynamique de microterritorialisation sous la responsabilité des instances politiques locales ayant pour but de contrôler les contacts entre les croisiéristes et des groupes acteurs considérés indésirables par l'industrie : tours-opérateurs du nord, artisans mayas, guides indépendants, etc. Cette situation révèle la façon dont le pouvoir s'exerce dès lors que les dynamiques de pouvoir se transforment dans l'espace; elle met aussi en lumière la diversité des groupes d'acteurs impliqués et leurs intérêts respectifs.

## **Zones verrouillées**

Le verrouillage de l'espace de vie des communautés est intimement lié à la création de zones de l'espace du tourisme de croisière; nous avons d'ailleurs vu à la section précédente comment celles-ci apparaissent à l'échelle régionale. Dans cette section, nous verrons comment s'opérationnalise la consolidation de ces zones et comment leur accès fait l'objet de contre-stratégies de la part d'acteurs locaux.

### *Harvest Caye et Malacate*

L'île-enclave de Harvest Caye et l'enclave terrestre de Malacate sont perçues par les communautés environnantes comme de véritables forteresses inaccessibles où se déroulent

des actions qui vont à l'encontre de la souveraineté du pays. Dans le cas de Harvest Caye, cette perception vient entre autres du fait qu'elle est le sujet d'une exception nationale : contrairement aux autres îles que compte le Belize, même celles qui sont privées, il est impossible aux capitaines d'y accoster en cas de mauvais temps ou de bris mécanique.

*« In Belize, you have a 60 feet range on each island where you can stop, it's the law. It's not working on Harvest Caye because it's exclusive, they have security. They say it's because of terrorism, we have to protect our investment, so they stop you before you're right to the island and if you don't have a pass or permission you can't pass. That's a direct violation of our laws, it can and should be challenged in court. And I think it's going to come up (entrevue) ».*

De plus, NCL a disposé tout autour de l'île de petites bouées rouges assortie de panneaux où il est inscrit « *no wake zone* », ce qui signifie qu'à l'intérieur de cette frontière, les capitaines sont invités à ralentir pour éviter que les vagues provoquées par leur embarcation ne nuisent au littoral de l'île. Une telle réglementation est présente un peu partout au Belize et ne fait pas l'objet de renforcement : elles sont simplement l'indication d'un comportement à suivre que les capitaines respectent la plupart du temps. Cependant, dans le cas de Harvest Caye, dès qu'une embarcation s'approche de la zone délimitée par les bouées rouges, même à basse vitesse, un processus de sécurité se déclenche. Repérée de loin par les systèmes de caméras en circuit fermé, l'embarcation suspecte sera immédiatement approchée par une vedette qui assure la sécurité de l'île. Les agents de sécurité se tiendront à mi-distance entre l'île et l'embarcation suspecte et, sans intervenir directement, ils l'accompagneront jusqu'à ce que cette dernière quitte la zone immédiate de l'île. Ce processus de territorialisation empêche donc toute embarcation locale de s'approcher à approximativement 250 mètres du rivage où du navire de croisière s'il est à quai (figure 24); en outre, il s'inscrit suivant deux objectifs visés par la compagnie, le premier servant le second, comme nous le verrons dans le prochain paragraphe.

D'abord, comme pour toute entreprise, il est impératif pour NCL d'assurer la sécurité de ses passagers. Le moindre incident pouvant mettre en péril la sécurité des passagers, même indirect, a des répercussions négatives sur la perception que les clients de la compagnie se font de la destination concernée. Dans une situation conventionnelle où la compagnie peut

user de sa mobilité, si une situation qu'elle juge insécurisante pour ses opérations se présente, elle a la possibilité de tout simplement repositionner ses navires sur d'autres routes, avec les conséquences économiques que cela peut toutefois représenter pour la destination. Dans ces cas, les efforts de sécurité sont consentis et effectués par la destination hôte, car elle sera la première perdante si une brèche survient dans la sécurité comme nous l'a souligné un responsable de tour-opérateur à Belize City :

**Figure 24.** Vedette de *Norwegian Cruise Line* assurant la sécurité de l'île



Source : Luc Renaud

*« I've seen it in Columbia, there was a disagreement with the government, there were some concerns over safety, and then one cruise line pull out, they all pull out. It devastates the communities. The same thing happened in Mazatlán, one gunshot was fired in the parking lot, not cruise related, between two business people, but because it was in the vicinity of the cruise pier, like in our area here, on the cruise ship day and visitors heard that gunshot they lost their entirely cruise to resume for two years. The ship pulled out. And in less of a week all the ship stops calling in Mazatlán. Very fragile! You're at the whim of the cruise line. (entrevue) ».*

Dans le cas de Harvest Caye, il s'agit de la destination de la compagnie; une agression, un meurtre ou un attentat commis contre l'île ou ses usagers seraient dans ce cas catastrophiques, car elle ne peut tout simplement pas abandonner les lieux. Cet état de fait justifie à lui seul l'énergie que la compagnie déploie pour protéger l'île, d'autant plus que les différents dispositifs de sécurité ou d'éloignement dont elle dispose – et c'est là le deuxième objectif visé par NCL – lui permettent du même coup d'empêcher les tours-opérateurs locaux d'accéder à l'île pour entrer en relation directe avec des croisiéristes. C'est exactement ce que ces derniers ont reproché à leur gouvernement à propos de l'entente initiale avec la compagnie de croisière.

*« But for you, as a captain, to go to the island and promote yourself, they shut the door on you. That's where the government didn't represent us properly (entrevue) ».*

En fait, au départ, l'objectif des différents tours-opérateurs n'était pas de se rendre à l'île pour tenter de percer l'enclave en dépit des règles établies entre NCL et le BTB et d'aller y faire de la sollicitation. La stratégie des tours-opérateurs était d'accéder dans un premier temps aux touristes par l'entremise d'internet pour, ensuite, se rendre à l'île accueillir et embarquer les croisiéristes ayant décidé d'outrepasser la filière officielle des incursions de NCL. À l'évidence, la sécurité entourant l'île ne permet pas de concrétiser cette stratégie de contournement envisagée par les tours-opérateurs locaux. D'une part, ces derniers ne peuvent tout simplement pas s'approcher de l'île et, d'autre part, les touristes qui brandissent les preuves de leurs réservations se font dire qu'ils ont été floués par des guides indépendants. Ce discours est d'autant plus pernicieux qu'il laisse planer l'idée d'une malhonnêteté des tours-opérateurs indépendants. Dans ce contexte, les tours-opérateurs tentent de contourner ce verrouillage en entrant en contact avec leurs clients dans l'enclave terrestre de Malacate; une option envisagée et soutenue par le *Belize Tourism Board*.

*« I have some people right now [cruise passengers] for this month, coming in, they booked me and they already paid, I sent an email to BTB, and BTB send me back an email and they tell me, we're going to see how they could work out for me to get the people that booked me directly from the ship. They told me that I have to go to Malacate and find the guy of the security, and the guy that does the, the bus that goes to the Mayan ruins, and then I will find the security guy, and I will have my sign there at that moment. So far, they told me that I*

*might have a chance, because they book right off the ship, it's not like they get out the boat comes to the land and try to book. So, I might have a chance with the security, to stand by and just wait to pick up my guests and leave. If they agree to work with me, the security, that's what BTB told me.*

*I can't dock at Malacate. There's a little channel where I could put my boat on the side, walk all around where the security is. I will have my sign, the tourist would know that I would be there because we had the Internet connection. And then they would see me and come over. That's my hard work that I would have to do to get the guests from that place. I never tried it because it's just started. But I've already given back people some money because they book tour to come there and there was no way that I could receive them. So, to families that I gave back money. For this month, hopefully I don't have to give back, the money hopefully I could pick them up and give them a tour.*

*If the security doesn't agree, I can't get my guests. Because they're not going to allow me in, I am depending on the security. That's why I need to contact [the security] so they can let the guests through the fences for me. And then I would have to be back there at a certain time, to make sure that they catch back that tender. Because if I am late, I can't drop them off on the island. They're not going to accept that I bring nobody to the island, I can't go on the island no matter what, I have to catch the boat, the tender, to get my guests on the island. (entrevue) ».*

Cette tentative s'est soldée par un échec et a alimenté le sentiment de frustration chez les tours-opérateurs locaux, car en plus de devoir rembourser leurs clients, ces derniers ont aussi eu des frais liés à cet essai infructueux. Au bout du compte, l'histoire nous apprend que le service de sécurité de Malacate a simplement dit aux tours-opérateurs que les croisiéristes ne s'étaient pas présentés, alors que dans les faits, ceux-ci avaient été retenus sur l'île en raison du refus de *Norwegian Cruise Line* de les transférer sur la terre ferme pour qu'ils puissent effectuer leur incursion. En fait, seuls les touristes qui s'inscrivent à une incursion officielle de NCL ont accès à la navette vers Malacate; de plus, il leur est interdit de simplement payer leur passage en dehors du coût d'un forfait d'incursion, ce qui leur permettrait de se rendre sur le continent et d'y être autonomes. Cette rétention des touristes sur l'île est tout à fait contraire aux lois en vigueur au Belize et la situation révèle un paradoxe : même si l'île est privée, elle fait tout de même partie intégrante du territoire national, ce qui devrait normalement permettre à toute personne de jouir d'un droit de libre circulation au Belize.

L'échange suivant avec un représentant gouvernemental montre comment une telle situation semblable peut pourtant avoir lieu.

---

*Question: So, if I put it this way, I arrive on the boat here in Harvest Caye, I'm a Canadian tourist. I say I want to go walking by myself in Mango Creek?*

*Government Representative: Currently, right now, you can't do it*

*Question: And if I say I'm going anyway?*

*GR: There is no way to...*

*Question: I'm going to run out of the bus, I'm going to run into town, what's going to happen to me?*

*GR: I don't know, I guess they will have to wait for you. And I don't think we will have the...*

*Question: But just hypothetically...so there are no restrictions if somebody would do what I just said, there's nothing H2OTierra...nobody can just say: "no you can't go?"*

*GR: No because there is freedom of movement in the country by constitution law but...*

La réalité est qu'au sens de la loi, *Norwegian Cruise Line* ne peut pas retenir un passager sur son île. Qui plus est, le *Belize Tourism Board* participe lui aussi à cette rétention, et ce, même si le gouvernement n'a aucun recours légal de contrôle dans le cas hypothétique où un touriste déciderait de « s'évader » de l'enclave. Le verrouillage de Harvest Caye et de Malacate est arbitraire et le BTB, qui avait laissé planer au tour-opérateur la possibilité qu'il puisse retrouver ses clients dans l'enclave terrestre, savait pertinemment que cette option n'était pas envisageable dans le contexte défini par NCL.

Les processus de microterritorialisation mis en place autour des enclaves insulaires et terrestres interviennent comme une réponse à une collaboration de verrouillage de l'espace de vie entre NCL et le gouvernement bélizien sur deux plans. Sur le premier plan, le gouvernement permet à la compagnie de croisière de définir des restrictions territoriales qui sont appliquées par une entreprise privée sans appui légal et contraires aux réglementations relatives à la navigation (le droit d'accoster) et à la liberté de mouvement garantie par la constitution du pays. Sur le deuxième plan, le gouvernement du Belize, par l'entremise du *Belize Tourism Board*, participe à ce verrouillage territorial en opérant une contre-résistance face aux stratégies des acteurs locaux visant à contourner les processus de territorialisation de l'espace de vie. Dans le cas donné en exemple, le BTB fait montre d'un manque flagrant de

transparence à l'égard des tours-opérateurs qui tentent d'ouvrir une brèche dans l'enclave et dans l'exclusivité de l'accès aux zones touristiques (et aux touristes) par *Norwegian Cruise Line*.

Cette double façon de se mettre au service de l'industrie du tourisme de croisière n'est pas nouvelle et elle a aussi cours à Belize City par le biais de différentes stratégies territoriales qui participent à verrouiller l'espace de vie autour du village touristique : création d'une police touristique locale, mise en place de points de contrôle pour accéder au quartier, zonage des commerces pour formater l'errance des croisiéristes relayés par le discours de l'industrie sur les dangers d'effectuer des incursions avec des tours-opérateurs locaux, apparition de campagnes de désinformations envers les acteurs locaux. Le BTB a simplement poursuivi, après la mise en service du port de Harvest Caye, la même politique de collaboration avec l'industrie du tourisme de croisière. Comme nous le verrons plus loin, cette posture s'est modifiée lorsque l'enclave s'est ouverte grâce au ferry entre l'île et Placencia : un contexte où le BTB a alors participé au processus de territorialisation du village en collaboration avec les acteurs locaux.

### *Le Deep South*

La situation du Deep South a de particulier que le verrouillage est autant le résultat de la mise en place de zones enclavées que celui du formatage d'une zone d'incursion ouverte par l'industrie du tourisme de croisière. Nous passerons le cas du Spice Farm vu sa simplicité (il s'agit d'un restaurant et d'un jardin fermé au public le jour de croisière), pour nous intéresser plutôt au processus de microterritorialisation du site de Nim Li Punit et de celui de Big Falls. L'accès à ces sites par les croisiéristes se fait via une zone de transit fermée ( $E_{\text{tran}}$ ) constituée par un trajet partant directement de l'enclave de Malacate. De ce fait, que ce soit au long du trajet ou dans les villages qui hébergent les sites d'incursions, les touristes n'ont pas la possibilité d'entrer en contact avec la population. Le seul arrêt prévu pour l'ensemble des touristes qui visitent la région est celui du site fermé de la boutique et du restaurant du Spice Farm qui constitue un point de transit enclavé<sup>94</sup>.

---

<sup>94</sup> Voir la figure du modèle de l'espace du tourisme de croisière au chapitre 3.

## Nim Li Punit

La première zone qui nous intéresse est le site archéologique du Nim Li Punit. Sa particularité réside au fait que ce site d'incursion est ouvert, c'est-à-dire qu'il est accessible autant aux touristes de séjour qu'aux touristes de croisière<sup>95</sup>. Cette situation fait en sorte que le tour-opérateur qui y amène ses clients n'a pas le contrôle total du site et ne peut le formater directement selon ses besoins, contrairement à la situation qui prévaut sur le site de Big Falls comme nous le verrons après. Malgré un contexte où le tour-opérateur doit s'adapter à la situation telle qu'elle se présente à lui, son objectif reste le même, c'est-à-dire de s'assurer d'un maximum de contrôle de la mobilité des touristes afin de maximiser ses profits. Cela implique principalement le fait (ou l'objectif, pour le dire autrement) que les touristes dépensent leur argent surtout dans la filière de H<sub>2</sub>O*T*ierra par le biais de stratégies de contrôle territorial.

Dans le cas des sites archéologiques du Belize, le principal acteur sur lequel le tour-opérateur H<sub>2</sub>O*T*ierra doit s'appuyer est le *National Institute of Culture and History* (NICH), que nous avons évoqué plus tôt dans la section sur la première transition territoriale du tourisme de croisière. Cet appui leur permet de contourner plusieurs obstacles liés aux processus de territorialisation que d'autres acteurs locaux pourraient chercher à mettre en place. En fait, lorsqu'il est question de sites archéologiques, le pouvoir de gestion territorial de NICH surpasse celui des municipalités ou des villages, c'est-à-dire les acteurs politiques régionaux et locaux.

L'avantage de cette situation est que le tour-opérateur peut en tirer profit pour éviter d'entrer en relation avec la communauté locale adjacente aux sites d'incursions, dans ce cas-ci, le Village de Indian Creek. En effet, NICH agit comme intermédiaire entre la communauté et l'industrie du tourisme de croisière, au même titre que le *Belize Tourism Board* dans le cas des activités strictement touristiques. Pour le tour-opérateur H<sub>2</sub>O*T*ierra, cette situation est

---

<sup>95</sup> Rappelons que le Spice Farm est également ouvert aux deux types de tourisms, mais que nous le considérons comme une zone fermée en raison de l'exclusivité accordée au touriste de croisière lors des journées d'escale. Autrement dit, il est fermé, car les deux types de tourisms ne se côtoient jamais contrairement aux différents sites archéologiques du Belize.

d'autant plus pratique que cela lui ouvre un accès total au site touristique tout en n'ayant, de surcroît, aucun compte à rendre au BTB : en effet, depuis peu, NICH est maintenant un acteur institutionnel indépendant (entrevue) et n'évolue plus sous la coupe de l'agence touristique gouvernementale. Le désavantage, cependant, est qu'en retour, comme NICH contrôle le site, il est plus difficile pour le tour-opérateur de gérer le formatage de cette zone pour ses intérêts. Il s'ensuit une négociation de l'espace entre les deux acteurs où chacun cherche à imposer ses volontés.

Avant de s'attarder à la question du formatage, il est nécessaire de mentionner que le pouvoir de négociation du tour-opérateur repose principalement (1) sur la quantité de touristes qu'il amène sur le site et (2) sur les droits d'entrée imposés. Ceci n'est pas anodin pour NICH, dont la responsabilité en tant que gestionnaire principal des sites archéologiques est justement de financer la maintenance et l'accessibilité des ruines, ainsi que de nouvelles fouilles archéologiques menées en collaboration avec différents partenaires internationaux. Dans un contexte où le Belize a été très peu fouillé comparativement à ses voisins, le potentiel est énorme pour les chercheurs; il va sans dire que le gouvernement du Belize cherche à tirer profit de cette situation (entrevue). Bien que NICH reçoit des sommes d'argent de la part des institutions étrangères pour mener des fouilles (universités, centres de recherche, etc.), l'institut doit engranger des revenus autonomes afin de pouvoir financer la valorisation des découvertes. Pour ce faire, le droit d'accès aux sites archéologiques est très important et, à cet égard, l'arrivée du tourisme de croisière est une manne inespérée considérant que les volumes de visites ont explosé pour les sites du nord tout comme pour le site de Nim Li Punit. Dans ce dernier cas, les visites du site sont passées de 7396 en 2015, la dernière année de références sans touristes de croisière, à 15 426 en 2017, la première année complète des opérations de Harvest Caye (BTB, 2018).

Un autre point sur lequel il est nécessaire d'attirer l'attention est qu'à l'inverse, H<sub>2</sub>O'Tierra n'est pas en mesure d'imposer ses guides ni ses artisans étant donné que NICH, lui, privilégie plutôt que ce soient les guides et les artisans locaux qui aient accès aux croisiéristes. Ainsi, même si le tour-opérateur s'enorgueillit du fait qu'il utilise des guides mayas pour assurer l'authenticité de l'expérience à ces clients, dans la réalité, les autorités d'Indian Creek nous ont expliqué que c'est NICH qui impose cette situation en offrant la possibilité à des guides

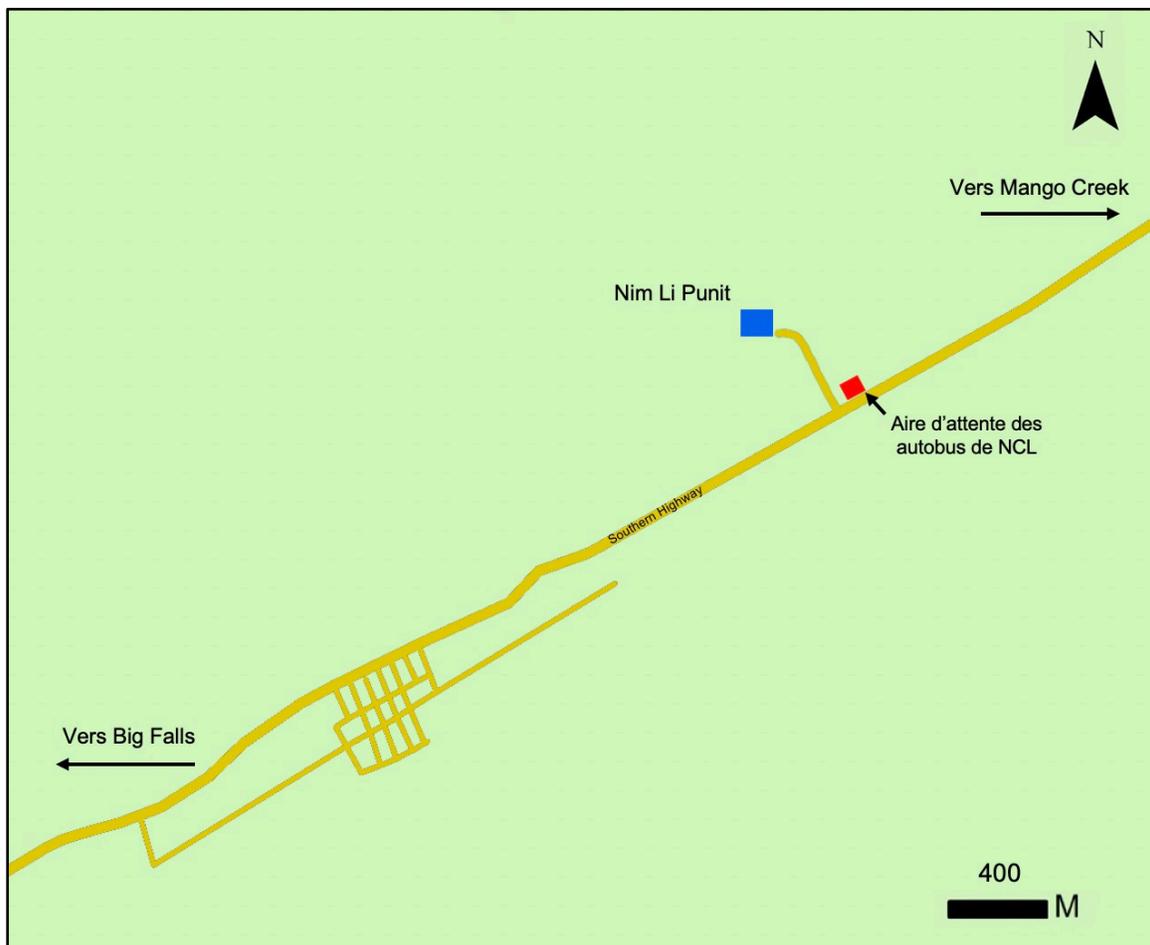
formés spécifiquement pour le site de Nim Li Punit de travailler (entrevue). De plus, pour ce qui est des artisans, le tour-opérateur ne peut avoir sa propre boutique pour y vendre des produits confectionnés et achetés en gros au Guatemala – contrairement à ce dont il advient dès qu’il contrôle une enclave et qui constitue une pratique courante selon les locaux (entrevue). Pour les deux acteurs, il s’agit donc de trouver un terrain d’entente : NICH ne peut perdre les revenus associés à la venue des croisiéristes sur le site de Nim Li Punit, et H<sub>2</sub>Otierra, de son côté, ne peut pas se permettre de ne pas proposer l’accès à ce site phare dans son offre d’incursions dans le Sud Belize, d’autant plus que cette activité est tout de même génératrice de profits.

Ici, comme le tour-opérateur ne contrôle pas la mobilité des touristes, il développe en contrepartie une pratique de gestion territoriale qui repose principalement sur l’évitement de l’espace de vie des locaux, ainsi que sur une tactique que nous appelons « respect the schedule ». Cette dernière tactique consiste à accentuer la pression sur les croisiéristes, les enjoignant à respecter un horaire précis au risque de ne pas pouvoir revenir à l’heure pour le départ du navire. En résumé, dans le premier cas de figure, il s’agit pour le tour-opérateur d’éviter le village afin que les croisiéristes gardent leur argent pour l’arrêt prévu dans la boutique du Spice Farm (où il reçoit une cote sur les ventes), et dans le deuxième cas de figure, il s’assure que le circuit d’embarquement et de débarquement de l’autobus se fasse de façon expéditive afin que les touristes soient le moins longtemps possible captifs de la gestion de NICH. De cette façon, les touristes sont de retour à l’enclave de Harvest Caye assez tôt pour qu’ils puissent consommer à l’intérieur de celle-ci.

Si NICH ne peut forcer le tour-opérateur à faire un arrêt au village, l’institut peut néanmoins tirer profit de l’aménagement du site d’accueil pour favoriser un contact entre les artisans locaux et les touristes par un formatage adéquat de la zone. Ici, comme le laisse entendre le préfixe « micro » dans les processus de microterritorialisation, tout se joue dans les détails. L’espace dont disposent les autobus du tour-opérateur pour débarquer les touristes à l’entrée du site est très restreint et ne laisse que de la place pour un autobus à la fois, qui doit ensuite faire demi-tour avant de quitter le stationnement et regagner une aire d’attente près de la route principale où peuvent se stationner plusieurs autobus. Le stationnement du site archéologique et l’aire d’attente des autobus sont reliés par une petite route de terre qui

traverse une partie du village (figure 25). Les touristes pourraient débarquer près de la route principale et se rendre à pied à l'entrée du site archéologique 350 mètres plus loin. De fait, ils pourraient entrer en contact avec la population locale. Cependant, cette option n'est pas privilégiée par le tour-opérateur et NICH, car il perdrait un certain contrôle sur la mobilité des croisiéristes. Selon les artisans locaux, la raison officielle évoquée par ces derniers concerne la sécurité de leur client, mais en réalité NICH, avec la complicité de H<sub>2</sub>O'Tierra, cherche à favoriser les achats des touristes dans le marché couvert que l'institut a fait construire (entrevue).

**Figure 25.** Indian Creek et Nim Li Punit



Conception : Luc Renaud  
Source : BERDS (2017)

NICH, à l'aide du programme du « *Making Tourism Benefit Communities Adjacent to Archeological Sites Project* », a fait construire un marché couvert pour les artisans locaux directement sur le site d'accueil où arrivent les autobus. L'avantage de cette installation tient surtout à l'ingéniosité de sa disposition. Construite en longueur, l'entrée du marché est située tout près de l'endroit où les touristes quittent le site des ruines, ce qui les invite à le pénétrer et à le visiter, ce qui les mène vers la sortie, où l'autobus du tour-opérateur les attend (figure 26). Bien que les touristes n'aient pas l'obligation d'entrer dans le marché et qu'aucun employé de NICH ne les y guide, la disposition fait en sorte qu'il est naturellement visité.

**Figure 26.** Zone de Nim Li Punit



Source : Luc Renaud

Dans le cas d'un site ouvert, il est donc intéressant de noter que le formatage n'est pas contrôlé dans l'absolu par l'industrie du tourisme de croisière, même si des tentatives à ce sujet sont effectuées pour garder une emprise sur la mobilité des touristes. Le verrouillage de la part du tour-opérateur s'opère plutôt à l'égard des autres tours-opérateurs et de la communauté locale, de façon à restreindre leur accès aux touristes, ce qui s'avère moins efficace au niveau des sites d'archéologie en raison de la présence de NICH. Au niveau du site en somme, NICH se substitue à l'industrie du tourisme de croisière pour favoriser un formatage qui l'avantage face à la communauté, qui en retour se plaint de ne pas pouvoir tirer des revenus du site archéologique qui se situe dans sa communauté.

### **Big Falls**

Dans le cas de Big Falls, les tactiques établies reposent à la fois sur l'utilisation d'agents de sécurité, sur la diffusion d'un discours autour de la sécurité physique et alimentaire ainsi que sur la pression liée à la tactique du « *respect the schedule* ». Cependant, ici, contrairement à ce

que l'on observe sur le site de Nim Li Punit, le tour-opérateur a un contrôle sur l'espace nettement plus grand en raison du rapport de pouvoir qu'il entretient avec le Village Council. En effet, les pouvoirs du Village Council sont moins importants que ceux de NICH, mais aussi, le produit dont il est question (une promenade sur la rivière de Big Falls) est interchangeable : même si H<sub>2</sub>O*Tierra* cherche idéalement à stabiliser ses opérations en investissant un lieu pérenne, l'organisme sait qu'il pourrait simplement déménager ses activités sur un site plus accommodant au besoin, d'autres possibilités existent. En attendant, cela confère à H<sub>2</sub>O*Tierra* un intéressant levier de pouvoir, et donc le loisir de formater aisément le site de Big Falls selon ses besoins.

La zone d'incursion de Big Falls (figure 27) est d'abord formatée par la mise en place d'une enclave sur le site d'un Lodge où l'accès est contrôlé par un gardien de sécurité engagé par H<sub>2</sub>O*Tierra*. Le site est clôturé et seuls les employés du tour-opérateur ont accès à l'emplacement où sont accueillis les croisiéristes en prévision de leur promenade sur la rivière. Il s'agit en somme d'une forme de reproduction à petite échelle d'une enclave touristique portuaire où cohabitent une boutique de souvenirs et une cantine qui vendent des produits jusqu'au triple des prix qui se pratiquent à quelques centaines de mètres plus loin au village. Une seule personne du village est autorisée à vendre de la nourriture, et ce, exclusivement pour les employés locaux.

Cette pression territoriale mise de l'avant par H<sub>2</sub>O*Tierra* permet également un contrôle des croisiéristes lorsque ceux-ci sont amenés dans une zone ouverte pour amorcer leur incursion. C'est qu'après s'être préparés pour la descente de rivière sur le site d'accueil, les clients sont embarqués dans un autobus où ils sont amenés en amont de la rivière. Sur ce site ouvert, on retrouve des femmes qui lavent leur linge et quelques badauds qui sont tenus à l'écart par un gardien de sécurité accompagnant les touristes.

*« [The Big Falls crafters] are not allowed because they sell their own. Because H<sub>2</sub>O*Tierra* have their crafters to sell. They try, they walk on the road, they even go to the river but they are not allowed, they take chances...it's not working with the cruise tourist, because [H<sub>2</sub>O*Tierra*] have guys there standing, security (entrevue) ».*

Figure 27. Big Falls



Conception: Luc Renaud  
Source : BERDS (2017)

Sous le prétexte d'assurer la sécurité des incursionnistes, les gens qui voudraient établir un contact sont dans l'impossibilité de s'approcher du site de mise à l'eau. Si un touriste veut s'éloigner du groupe pour acheter un rafraîchissement, il est immédiatement interpellé par les « River Rangers », les guides de H<sub>2</sub>O Tierra qui les accompagnent sur la rivière, pour accélérer la mise à l'eau.<sup>96</sup> La nature de l'incursion sur la rivière empêche évidemment tout contact avec la population. Les guides accompagnants s'assurent que les touristes qui flottent

<sup>96</sup> Les croisiéristes sont encouragés à acheter leur rafraîchissement à l'aire d'accueil enclavée sous prétexte qu'ils ne pourront le faire à la rivière, ce qui est faux.

paisiblement sur leur tube nautique ne s'arrêtent pas sur les berges, ne faisant que défiler devant les cases des riverains. Arrivés à destination, ils sont à nouveau immédiatement pris en charge pour être reconduits à l'enclave du Lodge où ils pourront faire quelques achats dans les commerces du tour-opérateur – notamment des produits non locaux – avant de quitter le village et retourner à l'enclave de Malacate.

Le Village Council a bien tenté de désenclaver le site du Lodge en proposant un lieu où les touristes pourraient s'arrêter et acheter les produits locaux, mais H<sub>2</sub>O*Tierra* a toujours refusé cette initiative sous le prétexte de la sécurité,

*« We have Alcade and the village police. We have our special constable at work along with the police who could give assistance, security for tourists. The Alcade wanted to provide security for H<sub>2</sub>O*Tierra* but they didn't like it. They said that it was too expensive. We need a tourist center. The next thing we know is that H<sub>2</sub>O*Tierra* they're buying craft from other villages and they come here to sell in our village. I'm not happy with that because our people that are doing the same kind of craft here. It's the same thing that they're buying from other people cheaper, from Guatemala. We are a peaceful community (entrevue) ».*

Le verrouillage du circuit semble plutôt répondre à des impératifs financiers que de vouloir assurer la sécurité des touristes. Le même argument est également avancé pour la question de la nourriture sur le site du Lodge. En fait, sur ce site, on ne retrouve pour les touristes que de la boisson et de la nourriture commerciale de marques connues. Un restaurant local a proposé de fournir les repas aux incursionnistes, mais encore une fois H<sub>2</sub>O*Tierra* a refusé et ces derniers prennent leur repas au Spice Farm.

*« I asked them, H<sub>2</sub>O*Tierra* if Coleman [the local restaurant] could make tamales, they said no because they were afraid of food poisoning. But that's something I would've liked to see if people were allowed to sell food we would have more employment...they go to Golden Stream where they gave a big restaurant [The Spice Farm] (entrevue) ».*

En somme, H<sub>2</sub>O*Tierra* a réussi à verrouiller le circuit en s'appuyant sur l'enclave mobile (l'autobus) et l'enclave terrestre (le site du Lodge) qui permettent de rendre hermétique l'expérience des touristes. Dans les quelques endroits où des contacts avec la population

peuvent avoir lieu, le tour-opérateur se sert d'un service de sécurité afin de préserver une distance entre ses clients et les gens à proximité. Enfin, la pression mise sur les touristes afin de bien intégrer la chaîne des actions à poser pour effectuer l'incursion dans les temps requis finit d'éliminer toute possibilité de contact qui viendrait de leur initiative. Lorsque les touristes reviennent à Malacate pour regagner Harvest Caye, nos observations montrent qu'ils arrivent sur l'île en moyenne trois heures avant le départ du navire. C'est donc dire qu'ils auraient techniquement le temps de faire un arrêt au village de Big Falls si on leur en donnait l'opportunité. Suivant l'horaire actuel, cela leur laisse plutôt le temps de regagner tranquillement le navire ou encore d'effectuer quelques achats de « dernière minute » sur Harvest Caye.

### **Mango Creek**

Le marché factice de Mango Creek s'insère lui aussi dans une dynamique de formatage territoriale qui s'appuie principalement sur la stratégie de sécurisation par un groupe d'agent de sécurité. Dans ce cas, H<sub>2</sub>O'Tierra a négocié le déploiement de ses activités avec le *Town Council* en soutenant l'idée que l'expérience d'un marché permettrait de tester la motivation des habitants de Mango Creek à entrer en relation avec les touristes de croisière. Pour se faire, le tour-opérateur a obtenu un terrain de la part de la ville et a consenti, en retour, à payer 1 USD par touriste qui s'arrête au village. Cependant, il faut noter que cette entente ne couvre pas les frais conséquents à la gestion du site, qui demeurent de la responsabilité du *Town Council*, tel que nous l'a expliqué un des membres :

*« But still we had one bus last week that was 40 people so we get 40 US. Right away, we have to hire a guide, to be security for that place at night, that's costing us more than what we are collecting right now. Then we have to hire cleaners. It's not working out so far, but we are hopeful. It's just starting so we are going at a slow pace (entrevue) ».*

La motivation des instances politiques de Mango Creek en laissant H<sub>2</sub>O'Tierra développer cette incursion, même verrouillée, est l'éventualité de pouvoir compter sur des investissements de la part du BTB pour améliorer l'état des infrastructures. Ces dernières font l'objet d'une pression grandissante dans le contexte où les activités liées au tourisme de

croisière impliquent d'utiliser les routes, mais aussi en raison de la hausse de la population, ce qui implique des investissements dans le réseau d'aqueduc et l'électricité (entrevue). Comme nous l'avons mentionné plus haut, certains nouveaux arrivants sont attirés à Mango Creek dans l'espoir de se trouver un emploi étant donné la croissance de l'industrie touristique dans la région; d'autres s'y installent pour se rapprocher de leur lieu de travail à Harvest Caye; d'autres encore fuient les coûts des logements trop élevés pratiqués de l'autre côté de la lagune, à Placencia. Au bout du compte, même si les bénéfices à court terme sont faibles, voire négatifs, les instances politiques locales sont ouvertes au déploiement du tourisme de croisière dans la communauté en s'appuyant sur une perspective éventuelle de rentabilité.

*« I take, hopefully for this community I'm looking forward to and being something positive with respect to enabling this community to move ahead, especially for infrastructure, maybe in health or education and stuff like that. I'm hoping. What we have started here, they're coming in the community (the market). It's going to change the perspective, people going to want to engage in that line of work and hopefully improve their quality of life because tourism forces you to improve your area. That might be a good thing (entrevue) ».*

C'est dans ce contexte que le tour-opérateur H<sub>2</sub>O*Tierra* a pu développer son marché touristique, qui introduit dans l'espace de vie du village une enclave touristique sous son contrôle, et dans laquelle les croisiéristes font une brève incursion sans toutefois entrer en contact avec la population.

*« right now, the tourist, they don't go to a restaurant, they don't go off their tours. They go from point A to point B, so when they come here is just circling around Independence in the bus. And after that they go directly to the market area. It's the tour operator, H2OTierra, they would be the ones who give tours (entrevue) ».*

Le cas de Mango Creek peut donc être considéré comme une zone verrouillée qui agit à la manière d'une enclave au même titre que le site de Big Falls, mais dans un contexte qui diffère de ce dernier étant donné qu'on n'y trouve pas un enclavement au sens physique du terme. Autrement dit, la zone du marché factice de Mango Creek (figure 28) n'est pas clôturée, même si elle fait néanmoins l'objet d'un contrôle. Certes, l'approche privilégiée

pour exclure la population locale du site ou empêcher les touristes d'errer est plus subtile, mais elle n'en est pas moins efficace.

**Figure 28.** Mango Creek



Conception: Luc Renaud  
Source : BERDS (2017)

La première façon de restreindre l'accès de la population au marché a été de choisir un site situé quelque peu en retrait de la communauté, sur la route qui mène à la sortie de la ville. À cet endroit se trouvaient à l'origine quelques bâtiments destinés à la création d'un marché local, qui n'a finalement jamais été utilisé par la population (entrevue). Nous n'avons pas pu savoir pour quelle raison ce site a été boudé, mais sa localisation excentrée par rapport au cœur du village peut être une piste d'explication. C'est d'ailleurs dans un parc municipal situé

au centre du village, que la municipalité avait au départ proposé d'établir le marché touristique, qui aurait aussi pu servir à la population. Ceci aurait permis au touriste d'accéder à une zone située dans l'espace de vie de Mango Creek où se retrouvent déjà divers commerces, boutiques et restaurants locaux. Ce site a été rejeté par le tour-opérateur.

*« We are having request [from the tourists] to stop to the village at the Square there where we went by the park is, but we really don't have good control of the guest in that atmosphere. Anybody could come in off the street, they could wander off, here it's a little bit more control and access (entrevue) ».*

Le centre du village étant trop difficile à gérer, le marché périphérique s'est avéré être la solution idéale malgré le fait qu'il requiert tout de même un contrôle de son accès. Situé sur un terrain vague à environ 800 mètres du *Square*, le tour-opérateur y fait appel à une police du tourisme – dont le statut officiel n'a pu être confirmé – pour éloigner les locaux qui tenteraient de s'approcher des touristes.

*« That tourism police are here, the security, actually the village as security personnel here somewhere. You would not know who he is. They come here, they kind of intermingle...they may ask the police to come, the police are here off and on (entrevue) ».*

En fait, ce corps de surveillance est constitué de civils engagés par la municipalité qui se postent autour du marché (figure x) et qui semblent vaquer à d'autres occupations. Leur rôle est de s'assurer de tenir éloignés les vendeurs indépendants qui n'ont pas payé leurs accès au marché. Le caractère isolé de l'emplacement et la faible densité de croisiériste qui s'y trouvent facilitent la tâche : il est ardu de s'approcher sans se faire voir. D'ailleurs, une partie des vendeurs indépendants concernés proviennent souvent de l'extérieur de Mango Creek et, de ce fait, ils sont d'autant plus faciles à identifier pour les locaux.

Après à la mise en service du ferry qui relie Harvest Caye à Placencia (T<sub>2</sub>), un paradoxe est apparu. En effet, dans le contexte où des acteurs locaux prennent maintenant en charge l'espace touristique, comme nous l'avons mentionné dans la précédente partie, on observe qu'ils mettent en pratique certaines stratégies de contrôle territorial utilisées par l'industrie du

tourisme de croisière, alors même qu'ils tentaient lors de l'ouverture du port de les contourner.

**Figure 29.** Marché de Mango Creek et sécurité civile



Source : Luc Renaud

## Paradoxe à Placencia

« *Once we get them off the island, the tourist, and get them to the village it's out of NCL hands* (entrevue) ».

En effet, une fois au quai de Placencia, les touristes ne se retrouvent plus sous la responsabilité de NCL : ils passent sous l'autorité d'instances politiques locales et nationales du Belize, principalement le *Placencia Village Council* (PVC) et le *Belize Tourism Board* (BTB). À partir de ce moment s'opère également une transition de pouvoir concernant la prise en charge de la mobilité des touristes et du formatage territorial. Tout comme H<sub>2</sub>O*Tierra* se voit octroyer le plein contrôle des touristes qui débarquent à Malacate, le duo PVC et BTB se retrouve avec le monopole des croisiéristes arrivant sur la péninsule. Dans ces conditions, ces groupes d'acteurs ont déterminé une série de stratégies territoriales afin de contrôler les nouvelles zones du tourisme de croisière. En d'autres mots, dans ce contexte, le principe de verrouillage qui émane habituellement de l'industrie du tourisme de croisière se retrouve territorialisé par les acteurs locaux eux-mêmes, qui mobilisent le pouvoir politique pour contrôler les zones ouvertes de l'espace du tourisme de croisière.

Le formatage physique de la zone qui se trouve autour du quai municipal est relativement faible (figure 30). Une moitié du quai garde sa vocation communautaire et est en tout temps accessible, même les jours de croisière. L'autre moitié du quai est, quant à elle, réservée pour l'arrivée des croisiéristes, mais reste accessible à la communauté en temps normal. Seul un marquage de sécurité au sol est présent et à la sortie du ferry, les touristes sont invités vers la plage où se trouve le kiosque d'informations touristiques où peuvent s'installer des tours-opérateurs afin de proposer leurs incursions. En d'autres mots, pour les touristes, la zone reste ouverte et, après avoir quitté le quai, ils sont libres d'errer comme bon leur semble dans la péninsule. Le verrouillage qui est effectif s'adresse plutôt aux groupes d'acteurs du tourisme et il s'exerce de plusieurs façons selon la nature des acteurs.

**Figure 30.** Placencia



Conception: Luc Renaud  
Source : BERDS (2017)

## *Gestion des acteurs du Sud Belize*

La priorité pour le duo PVC/BTB est d'abord et avant tout de tirer un maximum de bénéfiques pour Placencia et pour le Sud Belize grâce à l'errance des croisiéristes dans le village, mais surtout grâce aux incursions proposées par les différents tours-opérateurs locaux. En somme, l'objectif est d'éviter que ne se reproduise une situation chaotique semblable à ce qui s'est passé dans les premières années de l'ouverture du port de Belize City (entrevue). Pour se faire, le PVC a instauré une série de mesures de formatage de l'espace afin de contrôler les différents acteurs qui voudraient s'approcher des touristes à proximité du quai. Les informations suivantes proviennent d'entretiens effectués avec les instances politiques locales et nationales, ou encore avec des membres du PVC ou du BTB.

Ainsi, les tours-opérateurs qui ont accès au kiosque du quai sont sélectionnés par le *Placencia Village Council*. À partir de la liste établie, ils sont soumis à un système de rotation basé sur un tirage au sort afin de déterminer l'ordre d'accès au kiosque sur une base horaire, car cet espace ne peut accueillir que deux représentants à la fois<sup>97</sup>. Chaque tour-opérateur doit payer au PVC des frais pour pouvoir s'y installer pendant deux heures avant de laisser la place au prochain. De plus, les tours-opérateurs ne peuvent pas offrir officiellement d'incursions terrestres aux touristes – seulement des incursions marines – mis à part pour visiter Seine Bight, afin de ne pas impacter la circulation sur l'unique route de la péninsule. Cette règle a été rapidement contournée par la mise en place d'un transit entre le quai du Hokey Pokey à Placencia et celui à Mango Creek. Une fois de l'autre côté de la lagune, les croisiéristes sont transférés vers les sites d'incursion terrestre ouverts du Deep South.

Toute la zone adjacente, constituée par le stationnement de la coopérative de pêcheurs est, interdite d'accès aux tours-opérateurs et aux divers marchands. Selon le PVC, personne n'est toléré dans cette zone. Cependant, dans toutes les autres zones du village de Placencia, les tours-opérateurs, y compris ceux venus du Nord dont nous discuterons plus loin, peuvent solliciter les touristes. Aussi, le PVC s'appuie sur la police locale pour contrôler les vendeurs itinérants qui ne sont pas admis sur la péninsule – cette mesure était déjà en vigueur avant

---

<sup>97</sup> Le nombre de tours-opérateurs à Placencia en avril 2017 est estimé à une cinquantaine (entrevue).

l'arrivée du tourisme de croisière. Elle vise principalement les vendeurs mayas qui font la route chaque jour à partir du Deep South pour venir sur la péninsule vendre « illégalement » des produits d'artisanat.

*« We don't have public properties [for the sellers]. So, either they rent a space in somebody yards or, a lot of the Mayans peddlers who are around, they're going to find it hard because we're going to charge them a fee to peddle. In fact, we started, and they're running away from us. But we got them, so it will be reinforced. So, the peddler already comes in and pay a fee. They have an ID, peddler ID, but they don't want to use it, but you still have to pay. But they will not be allowed in that area because once we started it's going to be in our control (entrevue) ».*

Le pouvoir dont dispose le *Placencia Village Council* pour appliquer ces règlements se situe à deux niveaux selon le groupe d'acteurs locaux à contrôler. En ce qui concerne les vendeurs itinérants, comme nous venons de le mentionner, le PVC délivre des permis et les contrevenants sont poussés hors de la péninsule; il n'a pas été question de leur imposer des amendes parce que les autorités locales savent fort bien que ces vendeurs itinérants ne seront pas en mesure de les acquitter.

En ce qui concerne les tours-opérateurs de la région, la situation est plus délicate. Ici, la seule possibilité de coercition est de menacer ces derniers de leur retirer leur permis d'opérateurs. Là où les choses se compliquent, c'est que d'une part, le PVC doit passer par le BTB pour engager des procédures de retrait de permis, et pour se faire, il doit prouver l'existence d'une faute, ce qui peut s'avérer exigeant en temps et en ressources humaines. D'autre part, et c'est la raison pour laquelle le PVC choisit la voie de la négociation et de la diplomatie, la plupart des tours-opérateurs sont Créoles tout comme les membres du PVC et tout le monde se connaît sur la péninsule. Dans ce contexte, le PVC n'a aucun intérêt à se mettre la population à dos et mettre en péril sa réélection ainsi que la paix sociale dans la communauté.

Cette situation rappelle la présence de certaines dynamiques ethnoculturelles vécues entre les différentes communautés du Sud Belize. Par exemple, nos différents entretiens avec les Garifunas ou les Créoles n'ont pas mis en évidence un discours de préjugé envers les Mayas.

Au contraire, certains ont salué leur force de cohésion sociale à travers leur lutte de revendication territoriale ou encore, le fait qu'ils contribuent d'une manière significative et positive à la diversité culturelle de la nation bélizienne. Ce que tout le monde s'entend pour dire également, c'est que les Mayas constituent le groupe ethnique le plus démuné en termes de ressources financières. À cet égard, la question des vendeurs itinérants, un groupe économique informel, touche majoritairement ce groupe ethnoculturel, car c'est le plus économiquement marginalisé. Cela dit, nous n'avons assisté à aucune forme de répression agressive dirigée envers eux. D'ailleurs, nous avons observé lors des journées de débarquement à Placencia que certains d'entre eux s'installent près du quai municipal sans n'être nullement dérangés.

### *Indésirable du nord*

Reste que le plus gros défi expérimenté par le duo PVC/BTB est la présence des tours-opérateurs du nord qui s'aventurent dans le sud à la recherche d'opportunités professionnelles liées au tourisme de croisière. Ceux-ci se déplacent vers le Sud en raison des pertes de revenus qu'ils subissent au Nord depuis l'ouverture de Harvest Caye. En effet, pour les tours-opérateurs du nord, la perte d'escales de la NCL à Belize City, qui a redirigé ses bateaux vers Harvest Caye, s'est avérée couteuse. Bien que le ministre du Tourisme ait assuré que la perte de passagers dans le nord serait éventuellement compensée par de nouvelles escales (anonyme, 2016b), il n'en reste pas moins que les craintes de la *Federation of Cruise Tourism Associations of Belize* (FECTAB), le principal représentant de l'industrie locale dans le nord du Belize, se sont avérées fondées et que les tours-opérateurs de Belize City subissent différentes conséquences aux transformations de l'industrie. En plus de perdre une clientèle, ils se sont vus exclus des activités touristiques développées dans le nord du Belize, tout comme c'est le cas des entreprises du Sud Belize, en raison du monopole du H<sub>2</sub>O*Tierra*, ce qui a causé beaucoup de ressentiment.

*« So, we challenged the government that the ships were going to the South to their own private island. The government said no [we can't do business there], [but] that island is Belizean soil...so, wherever they have there we can go there and do business with them. Norwegian Cruise Line told the government, don't worry prime minister, if you give me the green light, I have a new ship coming in there, I won't destroy the Belizean*

*industry. After the government signed all the green lights, the ELA, 25 years of free tax, NCL came and took the ships that were feeding us with people and profits, the tour operators and the indirect economy. When they close down on those, we could not believe it. It's been almost a year now... we've been punished by one cruise line. Norwegian Cruise Line tricks our government. I must say that we have to hold the cruise line accountable on their bad behavior. They came to use us for [sites to bring their guesses in 2000] for example, [archeological sites] Altun Ha and Lamanai or cave tubing, the wildlife zoo, our highways, they came to professionalize us, to teach us, we got professional, we invested 20 years of our lives getting ready for them and on one day the husband left the wife (entrevue) »*

C'est dans ce contexte que, dès la mise en service du ferry, certains tours-opérateurs venus de Belize City ont commencé à accepter des réservations de passagers des navires accostés à Harvest Caye pour ensuite venir les récupérer directement au village. Cette situation a gêné le PVC et le BTB qui espéraient « réserver » prioritairement les croisiéristes aux tours-opérateurs du Sud Belize. Dans ce cas, pour le *Placencia Village Council*, le facteur de la proximité, ou même de la parenté et de l'amitié est moins présent qu'en ce qui concerne les tours-opérateurs du nord. Pour le BTB, la situation diffère en raison du lobby de la FECTAB, qui représente l'ensemble des entreprises touristiques du Nord comme du Sud, et qui, comme nous l'avons vu, est très critique de la gestion du dossier de Harvest Caye. Selon le BTB, il est difficile, surtout sur un plan légal, d'empêcher les tours-opérateurs du Nord de récupérer des clients à Placencia, car techniquement, les permis émis par le ministère du Tourisme couvrent l'ensemble du territoire national. Ainsi, au final, seul l'accès au kiosque du quai de débarquement leur est interdit du fait que cet espace de la péninsule est celui contrôlé par le PVC. Il n'en demeure pas moins que pour les tours-opérateurs du Nord, déjà soumis à des dynamiques de contrôle à Belize City, cette situation s'avère inacceptable et empreinte d'une forme d'injustice :

*« When we knew that the ship was going to South we wanted to buy a piece of land, a piece of the river so we could do our business. If you sell gold in Canada you can sell it in Toronto, in Québec wherever in Canada, you are a businessman of Canada. If you are a tour operator, you should be a tour operator from east to west. So, I am a tour operator of Belize, I should be entitled, my tour operator's license says, certificate of tour operators for cave tubing of Belize. North to South, East to West, wherever you want to visit my country I can take you there legally, because I am a tour operator for the entire country of Belize. »*

Comme le PVC et le BTB ne peuvent pas verrouiller totalement la péninsule, ils ne restent que les tours-opérateurs locaux pour empêcher ceux venus du Nord d'exercer dans la région. De fait, nos observations ont montré que ces derniers ont le champ libre et qu'ils entrent en compétition avec les différents tours-opérateurs de la péninsule pour attirer les touristes, une situation qui suscite une tension certaine chez ces derniers. Nous souhaitons toutefois mentionner que les tours-opérateurs ne font pas de sollicitations directes au quai : leur tactique principale repose sur l'utilisation des réseaux sociaux et d'internet. Cette « vitrine » leur permet de faire une autopromotion et mobiliser un bassin de clientèle, celle-ci ayant soit déjà visité le Nord – et fait à l'occasion un contact qu'elle souhaite poursuivre avec un tour-opérateur en particulier – ou encore privilégiant le fait d'entrer en relation avec des locaux.

Une fois que les touristes ont déterminé et payé leur incursion, il leur suffit de prendre le ferry pour Placencia où les tours-opérateurs les attendront. Comme ils n'ont pas accès au quai pour transporter leurs touristes et qu'il leur est impossible d'utiliser la route principale du village de Placencia pour les tours terrestres, ils font marcher leurs clients sur environ 750 mètres vers un quai secondaire afin de les embarquer sur des bateaux pour les mener de l'autre côté de la lagune, à Mango Creek. De là, ils sont conduits vers les sites d'incursions qui parsèment le Sud Belize, brisant ainsi le monopole de H<sub>2</sub>O'Tierra. Fait à noter ici, suivant cette approche, les guides et les tours-opérateurs de Monkey River ont maintenant accès aux touristes de Harvest Caye rendant caduque l'entente d'exclusivité (évoquée précédemment) du tour-opérateur du village avec NCL. En utilisant les outils internet, ou en faisant de la sollicitation à Placencia hors de la zone du quai, comme il leur est permis, les tours-opérateurs et les guides de Monkey River accèdent à une nouvelle source de touristes et pratiquent leur métier comme il se faisait auparavant.

## **CONCLUSION**

Après la signature du MOU, et face au fait accompli concernant l'arrivée du tourisme de croisière, les groupes d'acteurs du Sud Belize semblent avoir adopté une posture de résilience où, tout en conservant des réticences face à l'égard de ce type tourisme, ils ont eu une influence sur la manière dont a lieu le déploiement territorial de l'industrie. Plusieurs aspects de notre analyse, tant à l'échelle régionale qu'à l'échelle locale, tendent à montrer que

l'industrie de tourisme de croisière n'a pas nécessairement franc jeu dans les processus de territorialisation et que les rapports de pouvoir sont plus équilibrés que ce que l'on pourrait croire d'entrée de jeu. De fait, nous avons évoqué à la fin du chapitre précédent certains éléments qui participent à un rééquilibrage des rapports de pouvoir. Ceux-ci, combinés à d'autres facteurs de mise en relations socio-territoriales, engendrent des dynamiques territoriales complexes et inédites.

À l'échelle régionale, nous avons montré que l'entreprise de verrouillage territorial effectuée par la compagnie de croisière dans le Sud Belize s'est rapidement heurtée à une résistance émanant de l'espace de vie de deux communautés : Monkey River et Placencia. Cette situation a donné naissance à deux zones d'antourisme relationnelle distinctes. Nous considérons que ces zones d'antourisme sont importantes dans les processus de territorialisation, n'ayant pas été investies lors de la phase initiale de territorialisation : elles se placent de ce fait dans une situation de contrôle lors de leur ouverture aux activités du tourisme de croisière.

En effet, l'analyse de la deuxième phase de transition territoriale a démontré que ces deux zones d'antourisme relationnelle n'ont pas subi l'influence directe du tourisme de croisière lorsqu'elles ont fini par accueillir les activités d'incursion liées à ce type de tourisme. Cette situation démontre que les dynamiques de résistance présentes lors de la première phase ont permis à ces zones de mieux négocier leur mise en relation dans une phase subséquente, laquelle a mené à la mise en place du Ferry. Même si le point de départ des dynamiques de résistances est différent pour les deux communautés – celle de Placencia trouve ses origines à l'époque de la tentative de mise en place du projet de la Royal Caribbean; celle de Monkey River provient principalement de la volonté de H<sub>2</sub>O/Tierra d'imposer des règles inédites et désavantageuses aux guides locaux – il n'en demeure pas moins que le passage d'une zone d'antourisme vers une zone incorporée au sein de l'espace du tourisme de croisière s'est soldé dans les deux cas par une prise en charge territoriale de la part des tenants de ces territoires respectifs.

Ainsi, pour résumer, nous pouvons partir du principe qu'au début de la première phase de transition territoriale ( $T_0$ ), c'est l'ensemble du Sud Belize qui est une zone d'antourisme. La

première vague de territorialisation de *Norwegian Cruise Line* fait passer directement le Deep South et Mango Creek dans le giron des espaces contrôlés par la compagnie de croisière. Cette situation pose le défi pour les communautés concernées, une fois que sont négociées les conditions d'opérations avec NCL, de rééquilibrer les relations de pouvoir alors qu'elles ne contrôlent pas le déploiement des opérations du tourisme de croisière sur leur territoire, ou du moins, de trouver des pistes de négociations qui puissent améliorer leur position dans les relations de pouvoir. Nous l'avons vu, les autorités locales d'une communauté comme Big Falls hésitent à mettre de la pression sur la compagnie pour tirer davantage de bénéfices, lesquels s'avèrent relativement faibles, pour leur communauté.

À l'échelle locale, nos analyses ont montré qu'il existe des stratégies territoriales qui peuvent être mises de l'avant par l'ensemble des acteurs pour prendre en charge le territoire en fonction de leurs intérêts respectifs. À cette échelle, l'enjeu se situe dans les dynamiques liées aux micromanifestations du pouvoir et impliquées dans les stratégies d'exclusions de groupes d'acteurs locaux qui voudraient tirer bénéfices de la situation imposée par la présence du tourisme de croisière.

Notre analyse des dynamiques territoriales liées au déploiement du tourisme de croisière nous a permis de comprendre les différents processus développés par cette industrie pour assurer son fonctionnement. Il a aussi mis en évidence les façons dont les hôtes ont réagi à ces processus en pratiquant certaines formes de résistance, d'adaptation ou de coopération. Dans cette dernière situation, cela concerne à tout le moins certains groupes d'acteurs qui ont décelé avec l'arrivée inévitable du tourisme de croisière l'occasion de saisir des opportunités pouvant favoriser le développement socioéconomique de leur communauté, voire de leurs propres intérêts.

Le territoire du Sud Belize est maintenant un territoire de tourisme de croisière. Cependant, comme nous l'avons déjà mentionné, cette nouvelle réalité ne sera jamais définitivement fixée. Après le temps second ( $T_2$ ), marqué par la mise en service du ferry, il existe logiquement une troisième phase de transition territoriale (présentement en cours) où se déroulent des activités liées au tourisme de croisière. Cette nouvelle phase mènera à un troisième temps ( $T_3$ ) pour l'instant inconnu et hypothétique, laquelle implique d'emblée des

enjeux de dynamiques territoriales locales qui sont subordonnées par des dynamiques qui se déroulent à l'échelle régionale. Enfin, tout comme les deux phases de transition précédentes, cette troisième phase s'insère dans des processus de production de l'espace qui sont constamment en cours.

Les forces capitalistes transnationales qui cherchent à fixer leurs capitaux sont toujours à la recherche de nouveaux espaces (Harvey, 1982). La situation actuelle du Sud Belize n'est pas fixe et elle n'échappe pas à ces dynamiques qui tendent à produire et à reproduire des espaces pour permettre aux forces néolibérales de s'accaparer de nouveaux territoires et d'agir en continu sur les dynamiques territoriales en cours. Ces forces, qui ont contribué à concrétiser l'espace du tourisme de croisière dans le Sud Belize au temps initial ( $T_0$ ), ne se sont pas arrêtées; elles ont aussi des effets simultanés sur l'ensemble des processus de transition territoriale. À ce titre, les analyses effectuées au cours des deux derniers chapitres nous permettent d'entrevoir comment l'ensemble des forces de production de l'espace et des processus de territorialisation fonctionnent, ouvrant la perspective de mobiliser ces connaissances durant les nouvelles phases de transition territoriale. À l'échelle du Sud Belize, cette compréhension s'avère utile autant pour les zones qui sont déjà inscrites dans l'espace actuel du tourisme de croisière que pour les zones qui sont encore dans la marge : les actuelles zones de l'antourisme.

---

C'est dire que la seule mise en place d'une enclave portuaire, et dont la superficie est somme toute modeste, a des conséquences territoriales importantes. Elle provoque dans son sillage une restructuration des espaces de vie, considérant que les acteurs de l'industrie puisent nécessairement dans les ressources socio-territoriales du territoire hôte pour assurer la pérennité de leur enclave. Ainsi, un projet tel que Harvest Caye n'est pas viable en soi : des processus de territorialisation doivent être constamment menés afin de nourrir au fur et à mesure les besoins de l'enclave touristique et ceux de ses clients. Ainsi considéré, comme nous l'avons déjà mentionné, le tourisme de croisière de masse est donc une activité extractive au même titre que différentes industries qui s'appuient sur les ressources « premières » de leur hôte; les plus évidentes étant les industries de ressources naturelles.

Dans le cas du tourisme de croisière, les ressources sont non seulement le territoire physique, mais également le territoire où se déroule une diversité d'instances politiques, économiques et culturelles : c'est-à-dire le territoire sociogéographique.

Cependant, les scénarios catastrophes évoqués au départ par certains groupes d'acteurs ne se sont pas produits. Comme nos analyses l'ont démontré, les différents tenants de l'espace de vie des communautés ont tout de même été en mesure de répondre au déploiement de l'industrie du tourisme de croisière en en tirant certains avantages. Ainsi, dans le dernier chapitre de notre recherche, nous nous attarderons à mettre en lumière l'apport du contexte préalable propre au Sud Belize qui a contribué à cette situation. En effet, le tourisme de croisière ne s'est pas implanté dans un contexte touristique vierge, et ce fait participe à la compréhension des dynamiques territoriales qui ont contribué à modeler les dynamiques de pouvoir entre les groupes d'acteurs.

## CHAPITRE 6

### **ET À LA FIN CE SONT LES CROISIÈRES QUI GAGNENT?**

Après une défaite crève-cœur à la coupe du monde de football en 1990, face à la puissante équipe allemande, le capitaine de la sélection anglaise Gary Lineker a déclaré le constat suivant aux journalistes qui l'interrogeaient :

*« Le football est un jeu simple ; 22 hommes courent après un ballon pendant 90 minutes et, à la fin, ce sont les Allemands qui gagnent ».*

Dans cet énoncé, Gary Lineker concède que, face à la machine de la *Mannschaft* allemande, la partie était perdue d'avance; malgré tous les efforts consentis, le « simple » fait de se frotter à cette équipe allait nécessairement se terminer par une défaite. Cette célèbre déclaration est bien sûr une métaphore, car, évidemment, aucune équipe n'est ultimement invincible. La coupe du monde de 2018 l'a d'ailleurs fort bien prouvé : elle a été la scène de l'élimination rapide de l'équipe allemande.

Le défaitisme que véhicule le propos de Linkener pourrait également s'appliquer à la joute qui se déroule entre les compagnies de croisière et les communautés locales réceptrices lorsqu'un projet de développement d'un port d'escale se met en place. À première vue, les rapports de force en présence semblent tellement inégaux que l'on pourrait aussi affirmer que : *« La mise en place du tourisme de croisière est une joute fort simple : différents groupes d'acteurs luttent pour des enjeux territoriaux, à la fin, ce sont les compagnies de croisière qui gagnent ».*

Nous avons en effet abordé notre problématique suivant la prémisse que les relations de pouvoir sont inégales entre l'industrie du tourisme de croisière et les populations locales. Le tourisme de croisière, par sa mobilité et son extraterritorialité associées à une conjoncture économique néolibérale et au contexte sociopolitique colonial qui caractérise l'espace caribéen, est avantagé lorsque vient le temps de négocier la mise en en place de ses activités (Patterson et Rodriguez, 2004 ; Logossah, 2007 ; Vogel, 2011 ; Pinnock, 2012).

Telle une puissante machine, l'industrie du tourisme de croisière serait donc systématiquement en mesure d'imposer ses processus territoriaux et déployer ses activités au détriment des communautés réceptrices. La recherche qui a découlé de cette hypothèse initiale a pourtant permis de nuancer, voire d'infirmer ces rapports de force qui apparaissent initialement inégaux : nous avons montré comment se négocient les processus de territorialisation induits par la mise en place du tourisme de croisière et quels types de rapports territoriaux en émergent au final; nous avons observé que le match qui se déroule n'est pas à sens unique malgré ce qu'en donnent les apparences (figure 31).

**Figure 31.** Pêche de subsistance dans la lagune de Placencia en face de Harvest Caye



Source : Luc Renaud

### Fait accompli du tourisme de masse

*« It's here [Harvest Caye] we can't do anything about it. I hope that it doesn't move to a greater scale, I'm hoping that they will be no other development of cruise tourism down south (entrevue) ».*

Le tourisme de masse est influencé par les forces globalisantes du néolibéralisme qui placent la notion de croissance au centre de leur modalité et de leur capacité de développement (Hollinshead, 2007). Dans ce contexte, les forces économiques, politiques et sociales qui produisent ce développement entretiennent généralement un discours voulant que les alternatives existantes au tourisme de masse n'ont, quant à elles, qu'un potentiel de succès marginal (Aramberri, 2010). Dans l'espace caribéen, la présence de ces forces globalisantes entraîne la persistance de rapports de dépendance à travers le développement d'un tourisme

de masse toujours plus exacerbé – cela, considérant que les grandes entreprises liées à ce type de tourisme sont basées dans les pays développés (Dehoorne, 2013). Ainsi, dans l'espace caribéen, ce type de tourisme participe à transformer les économies et les sociétés réceptrices de façon à favoriser les inégalités en termes de développement (McLeod et al., 2017), de même qu'à maintenir les inégalités Nord/Sud.

À brève échéance, le tourisme de masse ne fera qu'augmenter en raison de l'importance accordée à cette activité dans les stratégies de développement économique des différentes nations (Schilcher, 2007 ; Pearce, 2012) : les bilans annuels de la *World Tourism Organisation* appuient cet argument. Dans le contexte bélizien, le tourisme de masse côtoie depuis plus d'une quinzaine d'années l'industrie du tourisme de séjour, lequel mise principalement sur l'écotourisme et sur un tourisme balnéaire de basse intensité. En effet, dans ce petit pays, le tourisme de masse se décline exclusivement à travers le tourisme de croisière, qui se retrouve à nouveau dans une dynamique de croissance alors que cette industrie avait stagné depuis le début des années 2010. Cette poussée récente, d'abord initiée par la mise en place du port de Harvest Caye dans le Sud Belize, sera maintenue par la mise en service d'un nouveau port d'escale situé à Stake Bank en face de Belize City, et prévu pour 2020 (Kalosh, 2018).

La présence du tourisme de masse dans le Sud Belize, sous la forme du tourisme de croisière, est donc appelée à une certaine pérennité. Face à ce constat, notre posture consiste, comme nous l'avons mentionné en introduction, à chercher comment les acteurs locaux arriveront à juguler le phénomène et comment ils s'adapteront à une situation persistante présentant un fort potentiel de création d'injustices et de fragilisation des acquis. Nous penchons donc vers l'idée que les objectifs actuels doivent se situer autant dans la recherche de solutions en réponse à la réalité concrète qui s'inscrit dans l'espace de vie des communautés réceptrices, sur le terrain, qu'à la recherche de solutions de rechange globales à l'égard du phénomène du tourisme de masse.

Par rapport à ce dernier objectif, bien que nous adhérons à la posture de Lapointe et al. (2018), qui appelle à considérer la problématique du tourisme selon la perspective des processus globaux, nous considérons toutefois qu'elle ne permet pas, à elle seule, de répondre à la problématique spécifique au cas du Sud Belize. Nous sommes plutôt d'avis

qu'il faut aussi nous intéresser à une approche que Sharpley (2009) identifie comme une phase de rejet des concepts de développement globaux et favoriser ainsi une compréhension des stratégies davantage axées sur des actions à l'échelle locale, lesquelles permettent de répondre autrement aux défis du tourisme contemporain.

Néanmoins, cette prise de position commande une nuance importante, car nous sommes d'avis que les deux postures – celle relative à des solutions globales et celle relative à des réponses à l'échelle des espaces de vie – se nourrissent mutuellement et qu'elles doivent nécessairement être toutes deux considérées dans le cas qui nous intéresse, c'est-à-dire le développement du tourisme de croisière dans le Sud Belize. Concrètement, cela se traduit par l'idée de mettre en évidence, dans un contexte globalisant de l'économie néolibérale et en réponse au tourisme de masse, des solutions de résistances et d'adaptations à court et moyen termes à l'échelle régionale et locale ; rappelons ici que notre objectif de recherche est de favoriser une meilleure compréhension du déploiement territorial de l'industrie du tourisme de croisière et des mécanismes de pouvoir qu'elle induit afin de répondre au processus d'accaparement territorial de cette industrie.

En d'autres mots, nous reconnaissons l'importance de mettre en évidence les éléments des mécanismes globaux qui participent au développement du tourisme de croisière et nous adhérons à l'idée que la compréhension de ces derniers participe à lutter contre les problématiques que ce type de tourisme amène. Mais aussi, dans le contexte où, à court et moyen terme, la présence du tourisme de croisière est établie et pérenne, nous privilégions aussi une approche favorisant une compréhension du phénomène porteuse de solutions à l'échelle de l'espace de vie des communautés impactées. C'est dans cette optique que nous avons développé un cadre conceptuel qui tient compte de cette dualité.

Nos analyses ont démontré que malgré la force des mécanismes globalisants liés au néolibéralisme et malgré un rapport de force initialement à l'avantage des acteurs transnationaux du tourisme de croisière, les territoires hôtes ont su accueillir cette activité tout en conservant une certaine forme de souveraineté socio-territoriale. Au cours de ce chapitre, nous aborderons plusieurs éléments qui nous permettront de saisir les tenants et aboutissants des relations de pouvoir impliquées dans les processus territoriaux. Cela sera

utile afin de procéder à une relecture, voire à une révision de cette trame narrative commune, laquelle soutient que les dynamiques territoriales se structurent presque systématiquement aux bénéfices des acteurs transnationaux. Il s'agit, dans l'esprit de Massey (2000), d'analyser et de comprendre les rapports bidirectionnels « dominant-dominé », lesquels nourrissent une dialectique d'opposition, pour être en mesure de reconnaître les enchevêtrements de relations de pouvoir en jeux; ultimement, pour déterminer les actions pouvant améliorer la position des acteurs qui se retrouvent dans une situation imposée.

Tout en visant cet objectif qui s'inscrit au cœur de notre problématique de recherche, nous souhaitons mettre en évidence un élément qui nous semble essentiel pour la compréhension des relations entre les différents groupes d'acteurs impliqués dans la restructuration territoriale de l'espace du Sud Belize. Il s'agit de la dépendance au sentier, une notion qui stipule que les choix historiques peuvent orienter l'évolution future du développement d'un projet donné (Dosi, 1990). Pris dans le sens de Martin et Sunley (2016), la dépendance au sentier permet de saisir la façon dont de petits événements historiquement contingents peuvent déclencher des mécanismes et des processus, de territorialisation dans le cas qui nous concerne, qui se renforcent alors mutuellement, pouvant bloquer l'émergence de structures et de nouvelles voies de développement.

Dans le cas dont il est ici question, cette dépendance au sentier est liée à la présence forte d'une forme de tourisme de séjour atypique dans la région caribéenne, en amont de la mise en place des ports de croisière. En effet, au Belize, les mécanismes de production d'espaces de tourisme de croisière, de même que les processus de territorialisation qui en découlent, ne s'inscrivent pas dans un environnement exempt de tourisme : la mise en place du port d'escale de Harvest Caye apparaît plus de 30 ans après le début d'une industrie touristique dite alternative, l'écotourisme, et, surtout, dans une chronologie originale pour l'espace caribéen. Ainsi, l'historicité particulière de l'instauration du tourisme au Belize a eu des répercussions sur la façon dont s'est déroulé le déploiement de l'industrie du tourisme de croisière dans la région.

## **Emprise du sentier du tourisme durable**

Ainsi, le Belize représente un cas intéressant dans l'espace régional en raison de la présence d'une industrie touristique qui se distingue de la plupart des destinations caribéennes. Comme nous l'avons mentionné précédemment dans notre recherche, avant l'arrivée du tourisme de masse, le pays a développé son offre touristique principalement par le biais de l'écotourisme. Bien qu'il existe aussi un tourisme balnéaire, celui-ci reste surtout cantonné à quelques îles de la barrière de corail qui caractérisent le littoral du pays. Son déploiement demeure modeste en raison d'une absence des plages qui font la renommée de la plupart des autres zones touristiques de la Caraïbe – historiquement, ces dernières ont plutôt développé au départ un tourisme balnéaire de masse pour, plus récemment, se tourner vers l'écotourisme (Dehoorne et Saffache, 2008 ; Dehoorne et al., 2016). La trajectoire opposée que l'on observe au Belize, et ses effets sur le déploiement du tourisme de croisière en termes de dépendance de sentier, méritent d'être regardés de plus près.

Les dynamiques de relations de pouvoir qui impactent les processus de territorialisations à l'échelle des espaces de vie sont influencées par des mécanismes globaux de production d'espace dont la compréhension permet d'ouvrir des pistes de réflexion afin de proposer des solutions alternatives au tourisme de masse. C'est ce que nous avons montré à travers l'analyse des différents enchevêtrements liée aux mécanismes de production de l'espace du tourisme de croisière. En résumé, nous pouvons dire que cette étape est d'abord subordonnée à des processus globalisants liés à la nature néolibérale de la production d'espaces touristiques qui, elle, influence inévitablement les processus de territorialisation de l'espace de vie du Sud Belize. Ensuite, nous constatons que ces processus de territorialisation impliqués dans le déploiement du tourisme de croisière, lors des phases de verrouillage et de déverrouillage des zones de tourisme, sont influencés par la présence de dynamiques territoriales qui s'appuient, au Belize, sur la présence préalable d'un tourisme dit alternatif. En effet, celui-ci, par sa nature et les approches qu'il véhicule – développement par le bas, protection de l'environnement, égalité et justice sociale, etc. – peut avoir inspiré les acteurs locaux et leur permettent d'entrer en relation avec le tourisme de masse de façon à en tirer profit (économiquement et socialement ou du moins à diminuer les effets négatifs).

Cette réflexion s'inscrit dans ce que Halkier et Strambach (2013) définissent comme un corolaire au principe de « dépendance » du sentier : celui de la « plasticité » du sentier. Il s'agit pour les acteurs concernés d'être en mesure de se réajuster à de nouvelles contraintes qui affectent le cours des dynamiques déjà en place, ou encore issues de nouvelles politiques institutionnelles. Dans ce contexte, de nouvelles façons de faire apparaissent, porteuses de changements dans la direction et l'évolution d'un projet, par exemple, un développement touristique (Sanz-Ibáñez et Clavé, 2014 ; Clavé et Wilson, 2017). C'est ce qui s'est produit au tournant des années 2000 lorsqu'un cadre de développement du tourisme de croisière a été mis en place pour favoriser plus globalement le développement du tourisme de masse dans le nord du pays, suivi ensuite de la région du Sud Belize.

Les situations décrites par ces auteurs s'inscrivent dans une perspective d'émancipation des populations hôtes par rapport au tourisme de masse non structurant : l'objectif est ici de réorienter a posteriori le sentier dans une direction où le développement s'avèrerait plus structurant et durable. La situation observée dans le Sud Belize pour notre recherche s'inscrit, elle, dans une logique inverse : le tourisme de masse a été réfléchi non pas en ce sens, c'est-à-dire par des solutions structurantes en aval à son implantation, mais par des approches déterminées en amont afin de lui faire prendre un sentier différent dès le début de son parcours. Ici, la notion de « plasticité » du sentier apparaît, mais elle intervient à une étape différente que dans le déploiement habituel du tourisme de masse.

Dans cette perspective, nous soutenons l'idée qu'à l'arrivée du tourisme de masse, la présence préalable de l'écotourisme dans le Sud Belize et les prérogatives de développement durable que ce type de tourisme implique, servent d'appuis aux acteurs de l'espace de vie des communautés concernées. En effet, nous croyons que cette « fondation » touristique a facilité la gestion du fait inévitable – c'est-à-dire l'arrivée du tourisme de croisière – et a permis aux différents acteurs de trouver des réponses aux défis imposées par son déploiement. En d'autres termes, les processus de territorialisation actuels s'imprègnent des dynamiques territoriales liées aux relations de pouvoir entre les différents groupes d'acteurs déjà inscrits dans un espace de vie formaté par développement touristique territorial dit alternatif.

Lorsque mobilisée dans le contexte du développement d'un projet de tourisme de masse, cette notion implique la présence d'un élément de divergence pouvant détourner l'évolution « naturelle » de la destination (dévolue au départ à l'impératif de profits économiques), laquelle serait alors réorientée dans une direction favorisant des facteurs non économiques, donc alternatifs – bien-être social, protection de l'environnement, etc. – améliorant de ce fait les conditions d'opération de ce type de tourisme pour les acteurs locaux. Autrement dit, nous considérons que, aux vues de l'histoire du tourisme bélizien définie par la présence importante de l'écotourisme, l'instauration du tourisme de croisière dans le Sud Belize est constamment réorientée dans cette direction, et ce, depuis le tout début de sa conception. De ce fait, nous constatons qu'il n'emprunte pas le sentier normalement dévolu à ce type de développement touristique.

Ceci permet d'envisager le développement d'une industrie touristique de masse « éclairée » au sens de ce que Weaver (2014) nomme l'« *Enlightened Mass Tourism* ». Ce concept est caractérisé par la création d'un environnement dans lequel la responsabilité sociale de l'industrie touristique de masse et l'approche du tourisme alternatif se rencontrent pour créer des possibilités de développement respectueuses des aspirations des communautés réceptrices. Dans le contexte bélizien où la présence du tourisme de masse est incontournable et que celui-ci cohabite avec l'écotourisme, ce concept nous apparaît porteur d'une résistance constructive au potentiel déstructurant du tourisme massif conventionnel, imposé. Weaver (2014, 2015), à travers ce concept, s'inscrit dans un raisonnement similaire à ceux de Halkier et Strambach (2013) et de Clavé et Wilson (2017), pour qui les solutions de rechange sont déterminées en aval du développement de masse (étant donné que celui-ci est imposé) et doivent émaner des acteurs déjà en place ; à ce titre, elles s'inscrivent dans une perspective de responsabilité corporative et d'éducation des touristes visant l'adoption de mesures et de politiques alternatives.

Relativement récent, ce concept de tourisme de masse « éclairé » nous apparaît toutefois utopique s'il est porté à partir du haut par les acteurs de l'industrie du tourisme ; cette façon de faire n'a pas nécessairement fait ses preuves (Vogt et Andereck, 2018) jusqu'à ce jour. Par contre, si elle émane du bas, soutenue par des groupes d'acteurs des espaces de vie des communautés réceptrices ainsi que par les touristes eux-mêmes et qu'elle s'inscrit dans un

acte de résistance à l'imposition d'un tourisme massif, le résultat final peut s'avérer plus convaincant et effectif. Dans le cas qui nous concerne, la question qui se pose est de savoir si la présence préalable d'une industrie de l'écotourisme constitue un préalable de dépendance de sentier assez « rigide » et « persistant » pour entraîner le tourisme de masse dans son sillon. Sans pour autant parler d'un tourisme de croisière « éclairé », ce qui nous semblerait excessif, certains éléments de notre analyse semblent montrer que les dynamiques de pouvoir inégales et les processus de territorialisation apparus à la suite de la signature du *Memorandum of Understanding* (MOU) n'ont pas eu les conséquences prédatrices attendues sur l'espace de vie des communautés locale.

### *Écotourisme – rempart contre le tourisme de masse?*

L'écotourisme est habituellement perçu comme une activité soucieuse de la préservation des environnements naturels, du développement économique des communautés locales et prises au sens plus large, constructif pour le développement social et culturel de ces mêmes communautés (Mowforth et Munt, 2016). Cependant, ce type de tourisme comprend aussi certains paradoxes – production d'espaces, appropriations territoriales, pouvoirs aux mains d'acteurs transnationaux, marchandisations culturelles, utilisation de transport aérien, etc. (Cater, 2006 ; Castree, 2008 ; Braun, 2009 ; Fletcher, 2011 Ojeda, 2012 ; Sarrasin et Ramahatra, 2018). Au Belize, la nature néolibérale et les difficultés observées relativement au développement durable liées à l'écotourisme ont fait l'objet de multiples analyses critiques. Elles ont mis en évidence, entre autres choses, les liens étroits entre les intérêts des acteurs transnationaux et des acteurs politiques du Belize, et qui ont contribué au final à mal desservir les intérêts de communautés locales et à nuire aux objectifs de développement durable (Lindberg et al., 1996 ; Timothy et White, 1999, Duffy, 2000, 2002 ; Diedrich, 2010).

Malgré ces constats, le Belize a continué à développer sa filière écotouristique en raison de sa dépendance à l'entrée de devises étrangères. Ce choix, qui a donné lieu à la protection de milieux naturels (Duffy, 2000), a aussi favorisé la mise en place et le maintien de politiques de développement durable. Cette orientation a engendré au cours des années un capital social favorisant l'émergence d'une société civile – ONG nationales, groupes de citoyens – qui est devenue particulièrement active dans la préservation des environnements naturels et

de modes de vie orientés vers la nature. Gould (2017) place cette société civile au cœur des mobilisations contre les initiatives gouvernementales visant, par exemple, la mise en place d'une industrie pétrolière déphasée des objectifs du développement durable, ces derniers étant véhiculés par la protection des milieux naturels et, dans une perspective plus large, par l'industrie de l'écotourisme.

Nous avons vu que lors de la tentative ratée du projet de *Punta Placencia* et celle réussie de Harvest Caye, la société civile bélizienne s'est engagée dans des actions afin de faire obstacle aux visées de l'industrie du tourisme de croisière et du gouvernement du Belize. Les principaux acteurs de cette résistance ont mis en évidence le caractère fragile de l'espace naturel et humain du Sud Belize et ils ont clairement montré l'importance accordée à l'écotourisme déjà en place, le considérant comme un vecteur primordial de développement économique et social. Comme nous venons de l'évoquer, Gould (2017), dans son analyse d'économie politique, aborde cette question par le biais du développement de l'industrie pétrolière « offshore », mais aussi du tourisme de croisière. Bien qu'il semble mettre sur un pied d'égalité les impacts négatifs liés à ces deux activités, une posture à laquelle nous n'adhérons pas complètement, il apporte un éclairage important sur la notion de dépendance de sentier liée à présence de l'industrie de l'écotourisme au Belize.

*« Decades of ecotourism development generated constituencies within Belize that would oppose both extractivism and mass tourism, indicating that ecotourism development has pro-sustainability benefits even when threatened by the emergence of more lucrative alternative development paths (Gould, 2017: 245) ».*

Plus précisément, selon cet extrait, l'auteur avance que l'écotourisme pourrait être une option de développement alternatif aux différentes avenues de développements dommageables pour l'environnement (Gould, 1999), pensons ici à la mise en place de projets de mise en valeur et d'extraction pétrolière, mais que cette avenue n'est pas en mesure de se substituer économiquement à l'aspect fort lucratif de tels projets. Dit autrement, en termes purement économiques, face aux objectifs de rentabilité visés par le développement de la filière pétrolière pour les nations et les industries, l'écotourisme ne fait pas le poids.

Dans un contexte où les impératifs économiques favorisent généralement des projets moins durables, l'auteur avance l'idée que l'écotourisme a néanmoins la capacité de jouer un rôle comme rempart politique important à l'égard des projets plus discutables du point de vue environnemental.

*« The development of an ecotourism economy generates organizational capacity and constituencies for environmental political mobilization that can constrain extractivism. There are environmental political benefits to adopting an ecotourism path - despite, or perhaps because of its neoliberal monetization of nature and its role as a vector of capital penetration in rural areas (Gould, 2017: 245) ».*

Ce rempart s'est effectivement avéré valable pour freiner des projets d'extraction pétrolière au Belize. En effet, à la suite de différentes initiatives de contestations politiques et législatives, le gouvernement bélizien a décrété en avril 2013 une interdiction d'exploitation pétrolière de la zone « offshore » (Manzano et Vernon, 2018), mesure qui a pris une force législative par l'entremise d'une loi promulguée au début de l'année 2018 (Green, 2018).

Évidemment, le rempart politique de l'écotourisme n'a pas empêché la mise en place d'une extraction pétrolière sur la partie continentale du Belize, non plus qu'elle n'ait empêché la mise en place d'un port d'escale dans le Sud Belize. Cependant, même s'il n'est pas en mesure d'imposer un rejet total des projets extractifs, le poids politique et social qu'engendre l'écotourisme (dans la mesure où il est associé plus généralement à des principes de développement alternatif), participe à nourrir une forme de résistance, à limiter la portée négative de ce type de projets ou à les rendre plus durables<sup>98</sup>.

Au final, le tourisme de croisière durable est, à première vue, un oxymore. La discussion du chapitre d'introduction a montré que la nature de cette industrie de masse est loin d'atteindre les objectifs de ce que l'on peut nommer un développement durable. Dans la posture que nous défendons – celle où la présence du tourisme de masse est inévitable et où les solutions locales à court terme priment sur les solutions globales à long terme, sans toutefois négliger les potentialités de ces dernières – nous voulons porter un regard objectif sur le déploiement

---

<sup>98</sup> Cet argument s'applique au tourisme de croisière, mais nous n'adhérons pas à l'idée d'une exploitation pétrolière « durable ».

du tourisme de croisière dans le Sud Belize, et l'étudier sous l'angle des stratégies susceptibles de diminuer les impacts de cette activité. Ici, il est donc question de mettre en lumière les relations établies entre les différents groupes d'acteurs afin de montrer comment l'espace de vie régional et local a pu négocier des dynamiques de territorialisation induites par l'arrivée du tourisme de croisière à Harvest Caye moins dommageable que celles envisagées au départ.

Bien qu'une partie des éléments de compréhension découle du rempart politique et social lié à la présence préalable de l'écotourisme, d'autres réalités d'ordres politiques économiques et socioculturels influencent aussi le modelage de ces mêmes processus de territorialisation. Si, au final, nous ne sommes pas en mesure de parler de tourisme de croisière durable, il n'en demeure pas moins que la relation entre les acteurs de l'industrie du tourisme de croisière et l'ensemble des groupes d'acteurs de l'espace hôte recèle des éléments éclairants, éléments nous avons mis en évidence précédemment, et qui permettent de comprendre comment les processus de territorialisation provoqués par la mise en place du tourisme de croisière ont pu empêcher une trajectoire de développement de masse déstructurante. L'enjeu, dans un contexte de relations obligées avec le tourisme de masse, consiste à connaître et à comprendre ces éléments qui favorisent un développement malgré tout « plus » durable... Et tenter de les appliquer ailleurs.

### *Garder le tourisme de croisière dans le sentier de l'écotourisme*

L'enjeu principal relatif au tourisme de masse pour une population hôte se décline à travers différentes problématiques qu'elle doit assumer – appropriation territoriale, impacts environnementaux, déstructuration de l'économie locale, injustice sociale (Telfer et Sharpley, 2015, Mihalic, 2016), pour n'en nommer que certaines. De fait, outre ces multiples défis auxquels ils doivent répondre, les espaces d'accueil ont en commun de devoir conjuguer avec des volumes importants de touristes.

Nous l'avons mentionné à plusieurs reprises, le tourisme est en explosion partout sur la planète; en ce sens, l'idée avancée par Aramberri (Aramberri, 2017) voulant que l'expression « tourisme de masse » puisse être considérée comme un pléonasme prend tout son sens. Qu'il s'agisse de tourisme de masse durable, de tourisme de croisière durable ou encore de

tourisme de masse « éclairé », et peu importe les mesures prises pour concrétiser ces appellations, la source du défi reste toujours la même : le volume de touristes est en croissance. De plus, aussi longtemps que l'économie sera basée elle aussi sur cette idée de croissance, les alternatives au tourisme de masse telles que l'écotourisme sont vouées à emprunter paradoxalement le même sentier – celui de la croissance – pour soutenir les industries et les entreprises qui s'y rattachent.

Au Belize, même si le tourisme de séjour durable a connu une progression au cours des dernières années, la philosophie qui l'a fondé – faible intensité, préservation de la nature, développement des communautés locales – n'en demeure pas moins valable et présente. Cela, malgré certaines orientations de développement qui sont apparues graduellement et qui tendent à éloigner ce type de tourisme alternatif de ses objectifs fondamentaux (Duffy, 2000). À ce sujet, une des craintes importantes des groupes d'acteurs locaux pour l'avenir, quels que soient leurs intérêts, est liée à la problématique du volume de touristes que nous avons évoqué plus tôt. Cette crainte est apparue dans la foulée de la première tentative d'instaurer un port de croisière à *Punta Placencia*, et elle est demeurée présente avec le développement de Harvest Caye. Pour la population hôte, la question est de savoir comment gérer l'arrivée de milliers de croisiéristes sur cette petite péninsule, voire à l'intérieur des terres sur des sites modestes tels que Nim Li Punit. En d'autres mots, il s'agit de déterminer comment entrer en relation avec ce volume considérable de touristes tout en gardant en tête les objectifs qui sous-tendent le tourisme alternatif régional; ou encore, comment garder le tourisme de croisière dans le sentier de l'écotourisme.

## **Dynamique de confinement**

L'originalité des dynamiques socio-territoriales qui se sont déroulées dans le Sud Belize réside dans la façon dont la problématique du volume de touristes a spatialement été contenue. En effet, les mécanismes de production de l'espace de tourisme et les processus de territorialisation qui ont découlé de la mise en place du tourisme de croisière, de même que les réponses de l'espace de vie à son déploiement, ont alimenté une dynamique de confinement de part et d'autre des groupes d'acteurs impliqués. Cela a eu comme

conséquence que les volumes de croisiéristes qui débarquent dans l'espace de vie demeurent somme toute restreints.

L'ensemble des dynamiques territoriales qui ont contribué à rendre possible ce confinement sont au centre des leçons que nous pouvons tirer du cas particulier de Harvest Caye. Cette stratégie consiste à n'entrelacer l'espace de vie et l'espace de tourisme que dans une mesure acceptable pour les principaux acteurs. Elle repose sur plusieurs facteurs, qui, mis ensemble, participent à poser des balises spatiales facilitant la mise en relation de ces deux espaces : le caractère moins envahissant du tourisme de masse y joue un rôle important. C'est dire que dans un contexte de confinement, les groupes d'acteurs locaux peuvent être plus facilement en mesure de négocier les modalités du déploiement territorial. Avant d'aborder directement les dynamiques de confinement, une précision concernant les dynamiques de pouvoir liées à la mobilité de l'industrie du tourisme de croisière s'impose.

#### *Sus à la mobilité des opérations de la compagnie de croisière*

Déjà, il a plus d'une quinzaine d'années, Klein (2003) soulevait le fait que les compagnies de croisières étaient davantage dépendantes des destinations que le contraire. En d'autres mots, l'industrie du tourisme de croisière dépend des infrastructures portuaires des destinations pour appuyer son développement et la croissance de ses activités. Malgré cela, comme n'ont pas manqué de le souligner certains auteurs (Brida et Zapata, 2010 ; Graci et Dodds, 2010), les destinations continuent tout de même à construire des infrastructures d'accueils pour les navires de croisière afin d'attirer ces mastodontes étant donné le contexte de compétition qui existe entre elles.

En s'impliquant financièrement pour construire des infrastructures, les destinations cherchent en effet à attirer les compagnies de croisière chez elles. Cependant, cette situation contribue à maintenir le rapport de dépendance envers les compagnies de croisière, ce qui favorise le développement d'un rapport de force inégale entre ces dernières et les destinations. Dans ce contexte, les compagnies peuvent profiter de leur capacité de mobilité pour négocier les conditions d'opération à leur avantage. Ce sont là des stratégies que nous avons évoquées dans notre problématique. Nous ne reviendrons pas sur l'ensemble des

motivations qui poussent les décideurs des destinations à s'engager dans cette voie – les bénéfiques pour une certaine élite, le soi-disant facteur de retour des croisiéristes, l'entrée rapide de devises étrangères, les craintes de rater des opportunités d'affaires, etc. Cependant, la poursuite de ce sentier fait en sorte que les destinations se retrouvent à la merci des compagnies de croisière. Ce type d'approche rappelle la phrase connue du film « *Jusqu'au bout du rêve* » où le protagoniste principal entend une voix lui dire : « *Si tu le construis, il viendra*<sup>99</sup> ». Dans le cas du Sud Belize, à l'opposé, c'est *Norwegian Cruise Line* (NCL) qui s'est commis : les choses se sont ainsi déroulées différemment.

« *They invested 100 million, I bet you it's a good deal! Because they're not going to pay that back in 25 years, not 100 million. They won't recuperate that in 25 years. I think they went over on that project, but that's good for Belize* (entrevue) ».

Cette affirmation faite par un ancien haut responsable du tourisme bélizien résume en quoi la mise en place du tourisme de croisière dans le Sud Belize se distingue de la plupart des destinations caribéennes. En effet, elle met en évidence le fait que ce n'est pas le gouvernement du Belize qui a investi directement dans la construction de Harvest Caye, mais bien NCL, cherchant à devancer ses concurrents dans le Sud Belize. Ici, la dialectique entre ancrage matériel mobile et immobile (Harvey, 2001) liée à la particularité du cas de Harvest Caye (Note 62 p.212) se manifeste clairement. En effet, si NCL souhaite récupérer ses investissements liés aux capitaux injectés dans son île-enclave, elle doit s'assurer d'être en mesure d'y amener des touristes. Cela implique qu'elle doit supporter les processus du « *technological fix* » qui incombent normalement aux destinations dans le cas des milieux pleins et s'assurer que l'espace du tourisme dans son ensemble (enclave et hors enclave) reste attractif.

Cette situation a pour effet d'éliminer un des éléments majeurs qui joue normalement en faveur des compagnies de croisières : celui de pouvoir retirer ses navires si les conditions

---

<sup>99</sup> Il s'agissait pour le personnage, un modeste fermier acculé à la faillite, de construire un terrain de baseball afin d'attirer les fantômes d'une équipe de base dont son père décédé était un joueur. La métaphore évoque l'aspect irrationnel de l'investissement pour attendre un rêve, d'où le titre original de l'œuvre « *Fields of Dreams* »

d'opérations dans les pays hôtes ne sont pas satisfaisantes. Bien que *Norwegian Cruise Line* bénéficie d'une exemption de taxes sur ses opérations pour les 25 prochaines années, bien que le Belize doive assurer la maintenance de certaines infrastructures terrestres, il n'en demeure pas moins que la compagnie de croisière est physiquement attachée au Belize en raison de l'importante somme qu'elle a investie dans Harvest Caye et qu'elle le restera aussi longtemps qu'elle n'aura pas récupéré son investissement.

Il est en soi difficile de dire si NCL restera sur place pendant 25 ans, mais il est très probable que la compagnie poursuive, à court et à moyen termes, ses opérations dans le pays en raison de l'entente fiscale qu'elle a obtenue avec le gouvernement du Belize. En plus de vouloir récupérer son investissement économique durant cet intervalle de temps, la compagnie souhaite aussi voir prospérer son investissement stratégique : Harvest Caye représente une étape majeure dans son développement de produits sur la route de la Caraïbe Ouest et il y a là une compétition avec ses concurrentes afin d'offrir le produit « île privée », très prisé des consommateurs. Reste que la perte de mobilité liée au projet de Harvest Caye chamboule la structure classique des relations de pouvoir qui, normalement, jouent en faveur des compagnies de croisière. Les différents groupes d'acteurs de la destination sont conscients que la compagnie ne peut plus quitter le pays à la moindre contrariété: une menace que NCL et les autres compagnies opérantes au Belize avaient déjà évoquée pour le port de Belize City.

Cette situation participe à un rééquilibrage des relations de pouvoir et conséquemment alimente la dynamique de confinement des croisiéristes. D'abord, parce que dans la logique de son modèle d'affaires, la compagnie cherche à contrôler la mobilité de ses clients pour maximiser ses revenus et récupérer ses investissements. Ensuite, parce que les groupes d'acteurs locaux du Sud Belize qui se sont vu imposer le projet de Harvest Caye sont en mesure de négocier des conditions de déploiement qui correspondent davantage aux conditions de tourisme de croisière de niche, une déclinaison du tourisme de croisière à laquelle ils étaient ouverts depuis 2011. Au final, il s'agit donc d'une situation particulièrement avantageuse en termes de relations de pouvoir pour la destination, ce qui non seulement contribue à la dynamique de confinement territorial et qui préserve le Sud Belize d'un déversement massif de croisiéristes.

### *Harvest Caye – espace de confinement*

Cette dynamique de confinement présuppose la recherche d'un état d'équilibre paradoxal, lequel stipule que la compagnie de croisière ne peut pas garder la totalité de ses clients sur l'île, ce qui serait le scénario le plus rentable pour elle, et, qu'en même temps, les espaces de vie cherchent à limiter le nombre de touristes qui atteignent le territoire. Dit autrement, pour *Norwegian Cruise Line*, il s'agit de faire sortir les touristes, mais en nombre limité, et pour les hôtes, de chercher à entrer en relation avec ces mêmes touristes pourvu qu'ils ne soient pas en trop grand nombre.

« *You cannot withdraw on an island that's 15 minutes away from land, there is no way people can't see the land and any human that sees the land, they want to go* (entrevue) ».

Nous avons vu comment, lors de la première de transition territoriale, *Norwegian Cruise Line* a cherché à verrouiller l'espace du tourisme de croisière, autant l'enclave que l'arrière-pays. Cependant, est arrivé un certain moment où, comme la précédente déclaration d'un ancien haut dirigeant de *Belize Tourism Board* (BTB) l'énonce, NCL n'a plus été en mesure d'empêcher ses clients de vouloir s'extraire du verrou qu'elle avait mis en place. Cette situation a créé une nouvelle dynamique territoriale qui a culminé, à la fin de la deuxième phase territoriale, avec la mise en service du ferry vers Placencia.

NCL, dans un premier temps, a donc consenti selon une clause du MOU, à laisser exfiltrer hors de l'île un maximum de 25% de ses touristes afin de permettre aux communautés hôtes d'entrer en relation avec sa clientèle. Même si elle émane d'une législation bélizienne, cette situation reste à l'avantage de la compagnie. En effet, rappelons-nous que, grâce à son entente avec H<sub>2</sub>O*Tierra*, NCL tire un maximum de profits des touristes qui quittent l'île de Harvest Caye tout en répondant en même temps au principe du bon citoyen corporatif permettant aux communautés du Deep South d'entrer en relation avec ses clients. À ce sujet, sa « non-relation » avec Placencia demeure légitime et applicable tout au long de la première phase de transition, car elle s'appuie sur le principe que la péninsule était dès le départ hostile à son égard, ce qui justifie la mise en pratique de la maxime « *We are keeping our distance* » sans pour autant ouvrir la porte à des accusations de négligence vis-à-vis cet espace de vie.

Ce contexte permet donc à la compagnie d'éviter de laisser exfiltrer ses clients vers une zone ouverte – la péninsule de Placencia, où son verrouillage n'est pas effectif.

Mais la situation telle qu'elle se présente dès l'ouverture de l'île enclavée – où la clientèle montre un intérêt particulier pour Placencia située à proximité, où certains groupes d'acteurs, dont les dirigeants locaux, voient un intérêt financier dans la venue de cette clientèle dans l'espace de vie, et où le BTB veut favoriser le développement général de la péninsule – oblige la compagnie à négocier un détournement de sa clientèle vers la zone ouverte de l'espace de tourisme qu'est Placencia. Selon les ententes fixées, celui-ci se limite de 200 à 300 clients au maximum par jour de croisière, et les pertes de la compagnie restent au final compensées par les avantages d'avoir construit son enclave en milieu plein.

Comme nous l'avons déjà évoqué, la proximité de l'enclave avec le continent diminue en effet les frais d'exploitation et les complications logistiques liés à sa nature insulaire, comparativement à ce qu'aurait été le contexte lié à leur première option, l'île de Crawl Caye, qui est situé à 14 km de la péninsule en eau ouverte. À partir de Harvest Caye, les transits d'employés, de marchandises et de touristes sont plus rapides et moins onéreux en essence, et l'approvisionnement en électricité se fait par câble sous-marin au lieu d'une centrale au pétrole. À eux seuls, ces deux aspects représentent des réductions de coûts énormes.

Ensuite, la situation géographique de Harvest Caye favorise également une augmentation des profits grâce à l'accessibilité aisée de l'arrière-pays, lequel a été précédemment verrouillé par la compagnie pour les incursions des clients qui souhaitent découvrir le territoire. Il faut rappeler que les incursions sont une source importante de revenu pour la compagnie, dès lors qu'elle arrive à contrôler la mobilité de sa clientèle, ce qui est le cas pour le Deep South. Enfin, pour en revenir au désenclavement de Harvest Caye vers la péninsule de Placencia, NCL a tout même pu négocier l'obtention de 25% des revenus liés à la vente de billets du ferry, minimisant ainsi ses pertes.

Dans ce contexte, la proportion de touristes qui se rend sur le continent ne dépasse pas les 25% du nombre de passagers qui arrivent au Belize sur les navires. Le pourcentage équivaut,

dans le cas des plus grands navires qui accostent à l'île, à un potentiel de 1007 touristes<sup>100</sup> incluant les croisiéristes qui débarquent à Placencia. Bien évidemment, ceci constitue un maximum quotidien et, durant la période où nous avons effectué notre travail de terrain, le tour-opérateur H<sub>2</sub>O'Tierra nous a confirmé que ce chiffre n'a jamais été atteint. De plus, le volume de touristes qui arrivent à Harvest Caye est aussi limité en raison même de la nature des installations de l'île : d'abord parce que le quai de l'île ne peut recevoir qu'un bateau de croisière à la fois et, ensuite, parce que la dimension de l'île permettrait difficilement d'accueillir davantage de touristes que lors des journées où les plus gros navires y sont en escale.

Au final, en observant en rétrospective le processus des deux phases de transition territoriale, nous constatons qu'un confinement des touristes à Harvest Caye est demeuré effectif. Ainsi, ce qui apparaissait initialement comme une situation intenable pour les habitants de la péninsule, considérant l'arrivée chaque semaine d'environ 8000 à 10000 croisiéristes, devient une situation où ne débarquent de quelques centaines de touristes 4 fois par semaine dans la haute saison et 1 fois par semaine durant la basse saison. La construction d'une enclave située au large de la péninsule et les conditions d'opération négociées ont réussi à contenir la très grande majorité des croisiéristes hors de l'espace de vie de la péninsule, mais aussi de la région de façon générale. Ces quelques centaines de touristes sont désormais les bienvenues sur la péninsule, car ils s'inscrivent dans la dynamique de développement qui était envisagée dès le départ par plusieurs groupes d'acteurs : le tourisme de croisière de niche.

### *Péninsule de Placencia – Espace de croisière de niche*

Cette situation de confinement rapproche donc davantage la situation de la région de celle évoquée dans le rapport *Peninsula 2020 Initiative* (Usher et Flowers, 2011), qui cherchait à répondre aux craintes soulevées dans le rapport Seatone Consulting (2011) en mettant de l'avant l'idée acceptable d'un tourisme de niche caractérisé par des navires de 300 passagers

---

<sup>100</sup> Le plus gros navire à faire escale est le Norwegian Gateway avec ses 4028 croisiéristes et il ne visite l'île qu'une seule fois par semaine – les autres navires ont des capacités variant de 750 à 2800 passagers.

maximum<sup>101</sup>. L'idée de départ proposait que ces bateaux de niche aient pu arriver directement à Placencia, comme c'est le cas du *Grande Marinier* qui accoste occasionnellement sur la plage publique depuis plusieurs années (figure 32). Ce navire, qui dispose d'une rampe pouvant s'installer à même la plage, débarque alors sa centaine de passagers dans le village de Placencia, lesquels passent carrément inaperçus à travers la faune touristique locale. C'est ce type de tourisme que la région a choisi de privilégier parce qu'il semble être l'option la plus structurante et qu'il s'inscrit dans un paradigme de développement durable bien ancré dans la mentalité des acteurs régionaux.

*« The council understands and supports Belize Tourism Board's explanation of the Pocket Cruise Tourism and looks forward to working with Belize Tourism Board to carry out the national tourism plan that will be beneficial to Placencia Village, and its neighboring villages. In regards to NCL at Harvest Cave, we trust that both the Government of Belize (GOB) and NCL will do their best to protect the manatee areas, surrounding mangroves, local swimming and fishing areas, making them a priority, as these grounds are and will continue to be beneficial to both our tourism efforts, and for generations to come. We also believe that for the project to have the pocket cruise effect, GOB should ensure that smaller but safe locally owned vessels be used for tendering and tours. This will directly provide more employment and reduce the negative impacts to the delicate ecosystems in the area of the proposed development (Villanueva, 2013) ».*

Lors de l'ouverture du port de croisière de Harvest Caye, la position des autorités locales est donc de promouvoir un tourisme de croisière ayant un « *Pocket Cruise effect* », c'est-à-dire qu'il évite l'arrivée d'un trop grand nombre de touristes sur la péninsule avec comme effet indésirable que leur gestion pourrait alors échapper aux acteurs locaux. Donc, même si un navire accoste au port de Harvest Caye avec 4000 passagers à son bord, l'idée est de ne laisser qu'un maximum de 300 touristes débarquer sur la péninsule (entrevue), et ce, selon des conditions acceptables pour les communautés locales. Par ailleurs, il est souhaité que le transport des passagers se fasse par des locaux dans un cadre qui respecte l'industrie du tourisme déjà en place.

---

<sup>101</sup> L'idée est chapeautée par un comité comprenant les groupes d'acteurs suivants : Placencia and Seine Bight Village Councils, Southern Environmental Association (SEA), BTIA Placencia, Placencia Fishermen's Cooperative, Placencia Tour Guide Association, Placencia Tour Operators Association et Peninsula Citizens for Sustainable Development.

**Figure 32.** Tourisme de croisière de niche à Placencia



Source : Luc Renaud

Du point de vue de la compagnie de croisière, dans le contexte où une forte opposition venant de la péninsule se fait entendre depuis le tout premier projet de port de croisière dans la région – et même si elle est menée par des groupes d’expatriés qui défendent avant tout des intérêts économiques sous le couvert d’une soi-disant protection de l’environnement naturel – NCL, une fois le projet mis en marche, ne veut pas prendre le risque d’entrer en relation avec l’espace de vie de la péninsule (entrevue). En effet, comme nous l’avons évoqué pour Monkey River, il aurait été très dommageable pour l’image de la compagnie de mettre en contact ses clients avec une communauté locale hostile à leur présence : la simple vue d’une affiche antitourisme de croisière (figure 32) pourrait donner l’impression aux croisiéristes qu’ils ne sont pas les bienvenues. D’ailleurs, la grande affiche « No Cruise » située sur le « Sidewalk » (figure 19 p.202) avait disparu bien avant la mise en place du Ferry.

Cependant, devant la situation de relation obligée que nous avons expliquée plus tôt, une série de discussions se met en place entre *Norwegian Cruise Line* et les autorités locales de Placencia par l’intermédiaire du *Belize Tourism Board* pour déverrouiller l’enclave de Placencia. À ce moment (nous sommes en  $T_1 \rightarrow 2$ ), les croisiéristes ne peuvent sortir de Harvest Caye que par le biais de l’enclave de Malacate contrôlée par la compagnie. Le rapport de force

passent alors du côté des groupes d'acteurs locaux et ce sont eux qui déterminent les conditions de débarquement des croisiéristes sur la péninsule. Comme ils le souhaitent, ils limitent le nombre de touristes admis à moins de 300 et formatent la zone d'accueil autour du quai municipal de façon à exercer un contrôle territorial sur les activités des tour-opérateurs locaux – nous en avons déjà parlé. L'ensemble de ces opérations respecte l'approche « Pocket cruise » et se déroule avec un minimum d'impacts : la zone de débarquement des croisiéristes occupe une dizaine de mètres carrés, l'accès à la plage n'est pas perturbé et le quai est toujours accessible à la population locale. De plus, sur la plage, il est prévu d'aménager pour les croisiéristes des installations sanitaires et des douches : des infrastructures qui seront disponibles à l'ensemble de la communauté.

Enfin, étant donné les dynamiques touristiques caractéristiques de la péninsule, l'arrivée de 200 à 300 touristes supplémentaires a peu d'impact sur l'occupation de l'espace. Nos observations ont montré que durant le jour, les touristes de séjour sont majoritairement cantonnés à leur hôtel ou sortent de la péninsule en incursions. Les touristes de croisières, pour ceux qui ne partent pas eux-mêmes en incursions, occupent alors un espace qui est laissé vacant par les touristes de séjour durant les heures de leur présence « sur terre », c'est-à-dire entre 9h30 et 15h30. Ainsi, les restaurants et les commerces du « *Sidewalk* » tout comme la plage normalement peu fréquentée la semaine (ces lieux sont plutôt occupés les fins de semaine par des touristes nationaux venus de la capitale située à 2h de route, voire même de Belize City située, elle, à 4h30 de route) sont occupés par quelques groupes de croisiéristes. Cette situation, loin d'encombrer l'espace, est au contraire appréciée des différents commerces (restaurants, bars et boutiques). Pour le reste de la population, la faible augmentation du nombre de touristes passe inaperçue, car la plupart de ceux-ci restent à proximité du quai et demeurent dans la zone touristique formatée pour le tourisme de séjour. Bien que certains d'entre eux atteignent parfois les zones d'errance libre ou assistée, ils se confondent avec les touristes de séjour ou avec les expatriés.

Ainsi, les processus de territorialisation qui ont lieu après la mise en place du ferry sont pris en charge par les acteurs locaux des territoires hôtes. Ces derniers, spécialement le *Village Council* de Placencia et le BTB, ont modelé l'espace de vie et configuré la mobilité des croisiéristes de façon à les intégrer au circuit déjà en place pour le tourisme de séjour.

Indépendamment du fait que les touristes de croisière sont reconnaissables à leur carte d'identité qu'ils ont souvent autour du cou, un œil non averti les confond avec des touristes de séjour en déambulation classique. Cette situation est évidemment possible parce que le volume de croisiéristes qui débarquent est limité, ce qui permet à l'espace de vie de la péninsule de garder son aspect pré-tourisme de croisière et de donner un caractère intimiste à la mise en place de Harvest Caye : les intentions liées au statut d'espace de tourisme de croisière de niche sont ainsi préservées telles que le souhaitait au départ les décideurs locaux.

### *Deep South – Espace d'incursions restreintes*

Les processus de territorialisation qui ont permis le verrouillage de certaines zones de l'espace de vie du *Deep South* ont été efficaces et ont donné à l'industrie du tourisme de croisière l'opportunité de déployer ses clients sur le territoire tout en gardant un contrôle sur leur mobilité et ainsi les soustraire le plus possible des circuits économiques locaux. Toutefois, dans la perspective où *Norwegian Cruise Line* ne laisse sortir qu'un faible volume de touristes, les impacts socio-territoriaux des incursions restent minimes. Les dynamiques territoriales à l'échelle régionales et locales liées aux incursions demeurent donc économiquement et socioculturellement restreintes. De ce fait, le degré de relation avec l'espace de vie, pour peu qu'il y en ait, se produit dans un cadre limité de rapport de consommation entre les touristes et les travailleurs de l'unique tour-opérateur de la région.

Ici, il n'est pas question de discourir sur la notion de bénéfices économiques ratés pour les populations locales relativement à la nature cloisonnée des opérations d'incursion. En effet, même si cette zone était exploitée sous l'égide d'un tour-opérateur local, le faible nombre de touristes concernés par les incursions ne permettrait pas d'engranger des retombées économiques conséquentes et structurantes pour la région. Par ailleurs, il ne faut pas oublier que les employés du tour-opérateur H<sub>2</sub>O Terra sont tous des Béliziens du *Deep South* et de Mango Creek, et que la flotte d'autobus qui assure le transport des croisiéristes est la propriété d'un Bélizien qui emploie des Béliziens – c'est la même compagnie qui s'occupe d'ailleurs du transport des employés de Harvest Caye. Cette situation est saluée par les locaux qui se montrent, finalement, plutôt réceptifs à l'idée de recevoir davantage de touristes de

croisière dans un contexte où le tourisme de séjour, dans le Deep South, demeure très peu présent et où la région souffre d'un manque d'emploi flagrant (entrevue).

Ce que nous notons pour la région du Deep South, c'est qu'à l'instar de la péninsule de Placencia, les processus territoriaux induits par la mise en place de Harvest Caye ont certes produit un espace de tourisme de croisière, mais que le degré de mise en relation avec l'espace de vie est territorialement restreint. Évidemment, quelques locaux y trouvent un gagne-pain et certaines zones de l'espace de vie sont investies par les croisiéristes, sauf que, indépendamment du site de Nim Li Punit qui a vu le nombre de ses visiteurs augmenter, le verrouillage du *Deep South* laisse peu de traces visibles.

Ajoutons, dans le même ordre d'idées, que le déverrouillage de Harvest Caye (T<sub>2</sub>) permet maintenant aux tours-opérateurs locaux d'amener des touristes ailleurs. Par exemple, ils peuvent proposer des incursions dans le Deep South, dans d'autres domaines maritimes que ceux proposés par la compagnie de croisière ou encore, évidemment, à Monkey River. Ainsi, se croisent à Nim Li Punit des croisiéristes pris en charge par H<sub>2</sub>O'Tierra ou par un tour-opérateur local. Aussi, apparaissent maintenant des croisiéristes qui se retrouvent sur Monkey River afin de voir et d'entendre les singes hurleurs. Il peut même se produire le cauchemar des propriétaires de luxe dans lequel le « *barber from Kentucky* » admire les mêmes coraux que le « *doctor from Manhattan* ». Cependant, toutes ces nouvelles dynamiques d'incursions s'intègrent avec celles déjà en place avant l'arrivée des touristes de croisière. Ainsi, les croisiéristes pris en charge à Placencia utilisent les mêmes canaux que les touristes de séjour, et sont soumis à des règles préétablies qui concernent, par exemple, l'accessibilité des zones et le nombre maximal de visites admises sur une base journalière.

C'est dire que si des sites atteignent le maximum de leur capacité selon les normes béliziennes, ils ne peuvent simplement pas être surchargés davantage même si une demande existe du côté des touristes de croisière. Dans un tel contexte, ce sont les opérateurs locaux qui préservent le contrôle des dynamiques d'incursions, et ceci demeurerait valable même si le nombre de touristes de croisière débarquant sur la péninsule était amené à augmenter. Il importe de mentionner que, mise à part Monkey River (dont la gestion du site est prise en charge par les locaux), la plupart des zones d'excursions marines sont gérées par les gardes

du *Laughing Bird Caye National Park*. Ceux-ci ont comme mandat de surveiller à la fois l'utilisation des zones de pêche sportive, qui est une incursion marine offerte à Placencia, et les sites de plongée sous-marine ou d'apnée. En somme, les zones d'incursions marines que les touristes de croisières sont en mesure d'atteindre restent contrôlées par les instances locales.

## **Exercice du pouvoir**

Les mécanismes néolibéraux de production de l'espace et les processus de territorialisation qui sont à l'origine du déploiement des activités de *Norwegian Cruise Line* autour de l'enclave de Harvest Caye et dans l'arrière-pays du Sud Belize ont d'abord favorisé les groupes d'acteurs liés au tourisme de croisière. NCL, H<sub>2</sub>O*Tierra*, *Belize Island Holdings Limited* ainsi que des groupes d'affaires locaux ont usé de leur levier économique et se sont appuyés sur la volonté politique de développer le tourisme de croisière dans la région pour prendre en charge le contrôle territorial de l'espace de vie des différentes communautés concernées. Néanmoins, des formes de résistance présentes sur le terrain ont permis de maintenir des zones d'antourisme – pensons ici à Placencia et Monkey River – et, même si cela n'a pas empêché le projet de Harvest Caye, cela a néanmoins servi de balise dans les négociations d'ouverture et de désenclavement de l'espace du tourisme de croisière.

Faisant écho aux dimensions du pouvoir que nous avons mobilisées précédemment, nous souhaitons maintenant nous attarder à la nature de l'exercice du pouvoir liée aux mécanismes de production de l'espace et aux processus de territorialisation. D'emblée, nous pouvons aisément affirmer que ni les groupes d'acteurs locaux – les *Village Council*, les différents groupes de la société civile, les acteurs individuels – ni non plus les groupes d'acteurs favorables au tourisme de croisière – NCL, le BTB, l'élite économique locale – n'ont eu recours à un usage du pouvoir s'appuyant sur la coercition ou sur l'imposition directe d'intentions ou de décisions dans l'esprit de ce que nous avons défini comme étant la première dimension du pouvoir. Au contraire, chacune à leur façon, les parties ont plutôt usé de stratégies et d'influences afin de contourner les règles, de modifier les perceptions ou encore, de détourner les enjeux; des approches qui s'appuient plutôt sur la deuxième et la

troisième dimension du pouvoir et qui ne sont pas nécessairement visibles et évidentes à situer.

Le déroulement de la mise en place du tourisme de croisière dans le Sud Belize, malgré l'ampleur des enjeux qui ont soulevé des tensions et des désaccords importants, s'est donc déroulé sans violence directe. Cela mérite d'être souligné. Le Belize n'est pas une nation irréprochable et dont l'histoire serait exempte d'épisodes violents. Au cours de la dernière décennie, la violence est principalement caractérisée par des troubles urbains liés aux groupes criminalisés et elle se limite presque exclusivement au quartier *Southside* à Belize City (Pierce, 2017). Néanmoins, comme nous l'avons abordé en introduction, il existe effectivement un calme relatif au sein de la société contemporaine bélizienne, ce qui la démarque des dynamiques de violences présentes dans les pays voisins.

Pour comprendre les usages du pouvoir qui ont eu cours dans le cadre de la mise en place du tourisme de croisière, nous nous intéresserons d'abord à des éléments qui pourraient expliquer l'absence apparente de l'usage du pouvoir par la force. Nous aborderons cette question du point de vue des acteurs locaux en résistance, pour ensuite nous intéresser à la posture de l'État bélizien qui soutenait le projet de Harvest Caye. Nous porterons ensuite notre attention sur les usages plus subtils du pouvoir qui ont été sollicités lors de la production de l'espace de tourisme et des processus de territorialisation.

### *Contexte pacifique*

Du point de vue des acteurs locaux en désaccord avec le projet de Harvest Caye, l'idée de s'opposer par la force à son arrivée et à sa mise en place était peu probable, tout autant que les probabilités que ce type d'action intervienne dans le futur si des dérives devaient survenir dans le contexte du développement du tourisme dans la région. En fait, la plupart de nos interlocuteurs ont insisté sur le fait qu'ils se perçoivent comme un peuple pacifique et non enclin à la violence.

« *That's the way it is. I think as a culture we are a little bit more, laid back. If something is not working out, it doesn't make sense in a way to go out there and to stress yourself, and try to fight it too much. What we will do is, lick our wounds, we will go and find another way to live and survive (entrevue) ».*

« *understanding the sociology and the psychology of Belizeans, we are very complaisant. We do not fight, or stand for what we want as a group. So I can be unhappy, the three of us can be unhappy and that's not going to move anything. Rare are the times we would actually get together and create actions like that. So it's highly impossible (entrevue) ».*

Une des premières pistes d'analyse qui est apparue pour expliquer l'absence de l'usage de la force en matière de résistance repose sur une influence possible du passé colonial du pays. À ce sujet, nous relevons un paradoxe intéressant entre ce que les Béliziens nomment leur « *state of mind* » et l'histoire de la résistance au pays. Cette attitude est souvent perçue par les Béliziens comme un trait culturel hérité de leur passé colonial où la notion de servitude aurait façonné un état d'esprit se rapprochant d'une forme de résignation, voire de soumission. Cet état d'esprit se traduirait entre autres par une certaine complaisance à l'égard de ce qui peut être vu comme des injustices.

« *I believe it stands back to the days of slavery, and having a master servant. That's really the way I look at it. This is the master and the master is telling you what to do and how to do it and when to do it. You shut your mouth and you do what you have to do. You go about your living (entrevue) ».*

Pourtant, que ce soit les Créoles, les Garifunas, ou les groupes autochtones du Belize, l'histoire démontre que ces derniers ont mainte fois eu recours à des actions de résistance directes pour faire valoir leurs droits en regard des décisions prises et imposées par les autorités coloniales (Van Ausdal, 2001 ; Bolland, 2009). Dans le contexte des luttes historiques du peuple bélizien, l'explication coloniale démontre des limites et nous apparaît faible, d'autant plus que le colonialisme est commun à l'ensemble de l'espace caribéen et que la réponse à l'autorité n'est nullement monolithique et constante.

Une autre piste de réflexion qui nous a été apportée par nos interlocuteurs s'attarde à la perception de la qualité de vie au Belize. Dans la région, le Belize jouit d'un niveau de vie

supérieur à ses voisins, lesquels sont souvent perçus comme des sociétés plus violentes en raison des difficultés auxquelles les populations sont confrontées. Ces témoignages, d'abord par un Créole et ensuite par un Garifuna, proposent un discours en ce sens.

*« I'm very aware that Mexico and Guatemala have a different kind of poverty than the lease because Belize as not the same kind of poverty. Guatemala has slums, Belize does not have that. We still enjoy a certain standard of life even for the average to poor classes. We're not eating...some people literally eat garbage in the slums. Where are not at that point of suffering and I think that's what carries the complacency he as well...people would take the street, but has a history has shown, Belizeans in general don't go out and protest like that. I think that it needed to affect them personally, if their livelihood is affected for them to go out and kind of express themselves based on conscious educated decisions. That has been the trend (entrevue) »*

*« ...people would take the street, but as history has shown, Belizeans in general don't go out and protest like that. I think that it needed to affect them personally, if their livelihood is affected for them to go out kind of express themselves based on conscious educated decisions...they [Central Americans] come from a different lifestyle, more hardship, and that is not the same. We don't have the same experience like them. We are living in a fairly comfortable peaceful environment, no civil unrest. Apart from gang violence in Belize City, is generally a very safe and peaceful country (entrevue) »*

Ces témoignages soulèvent également l'attention qui serait accordée à tout changement qui surviendrait dans les moyens de subsistance des Béliziens et, au sens plus large, dans leur vie quotidienne – et les réactions qui en découleraient. En d'autres mots, si aucune résistance directe n'a résulté des protestations liées à la mise en place du tourisme de croisière, c'est qu'en fait les Béliziens, au sens collectif ou individuel, ne se sont pas sentis suffisamment menacés dans leur intégrité. Pour eux, l'état de la situation ne nécessite pas de poser des gestes ou des actions concertées, ou disons, radicales. Certes, des voix, parfois élevées, se sont fait entendre, mais sans aller plus loin dans les actions violentes et radicales.

Il est cependant vrai qu'au sens de Parsons (1963), la notion d'opposition comprend, en plus de l'usage de la force, la profération de menaces. Dans cette perspective, il faut souligner les événements qui se sont déroulés à Monkey River. Dans ce cas, les guides touristiques ont directement menacé *Norwegian Cruise Line* de bloquer la rivière et de rendre l'expérience pour

leur client désagréable. Il faut rappeler que les conditions d'opération négociées entre le tour-opérateur local et NCL mettaient en péril le gagne-pain principal de la communauté en précarisant les conditions de travail et la capacité écologique de la rivière. Les nombreuses discussions houleuses dont nous avons été témoins sur place à Monkey River laissent peu de doute quant à la motivation des guides locaux de mener à terme leur menace. Mis à part cet exemple, aucune autre manifestation dans le Sud Belize n'a atteint ce niveau d'opposition où des gestes concrets d'usage de pouvoir physique ont été envisagés.

De l'autre côté, l'usage de la force étatique est un élément important dans les processus d'expansion du capital et dans la production des espaces nécessaires à l'expansion du capitalisme (Harvey, 2010). Lui non plus n'a pas été utilisé dans le cadre de la mise en place du projet de Harvest Caye. Selon Cruz (2016), l'État bélizien est réputé faire usage de violence extralégale par des abus dans les prisons ou des meurtres camouflés, principalement dans le cas de violences urbaines, mais ne fait pas usage de violence dite « légale ». Le témoignage d'un résident de Mango Creek tend à montrer que la population est peu craintive de la police dans un contexte de manifestation et que les conséquences se limitent à des sanctions légales.

*« You have to get a license to protest. And you still have to follow the guidelines, you can't go and block the roads here in Belize and [if you do it] what will happen is that they would identify you will bring you in and charge you, and then you would go to court and things like that (entrevue) »*

De fait, mis à part ce type d'actions légales, nous n'avons pas eu d'informations en rapport à de quelconques répressions policières liées à des manifestations. Pour expliquer cette absence d'actions policières, il faut tenir compte de la nature intimiste de la société bélizienne. Nous avons observé lors de travaux de terrain antérieurs, à Cuba ou au Mexique, que dans les pays où la population est plus importante, les policiers qui travaillent dans une région donnée n'en sont pas originaires, éliminant ainsi les liens de proximités. Au Belize, la faible densité de population semble porteuse d'une dynamique relationnelle plus intimiste, laquelle rend le recours à la force délicat dans un contexte où, rapidement, il est facile de faire des liens sociaux entre les gens à l'échelle du pays.

*« Belize is very small and you get things from people that you would not imagine it, because of the smallest, somebody knows somebody and information get passed around, it is just how it is. There is nothing you can hide (entrevue) ».*

Ces constats ne sont pas absolus, mais il n'en demeure pas moins qu'ils façonnent les rapports que les groupes d'acteurs et les groupes sociaux au Belize entretiennent généralement avec l'usage du pouvoir coercitif. Dans le contexte de Monkey River que nous avons mentionné précédemment, où la situation était plus tendue, il n'a jamais été question d'usage de la force, d'actions ou de contraintes forcées par la violence. La stratégie privilégiée par le BTB a plutôt été de se rendre sur place pour discuter directement avec les locaux (entrevue) et leurs représentants. Personne n'a eu raison de se sentir menacé. Comme un farouche opposant l'a fait remarquer, les « ennemis » d'aujourd'hui se connaissent depuis toujours :

*« I know her [the head of BTB]. She knows exactly where I stand and I know exactly where she stands. Nothing that I have to talk to her about. Opposing views. I smile with her, she smiles with me. But Belize is a small place. I remember when she was a little baby, what I'm going to do. But it's a small place and everybody knows each other. »*

Ce contexte, disons-le, évite un usage du pouvoir ayant recours à toute forme de violence de part et d'autre des différents groupes d'acteurs impliqués. De fait, il nous semble que l'explication de cette situation qui repose sur l'absence de menace directe à la qualité de vie et sur un contexte de proximité relationnelle est beaucoup plus valable que l'hypothèse coloniale. Il reste que la portée de l'explication coloniale mériterait d'être approfondie davantage, car elle a été soulevée par plusieurs interlocuteurs.

Cela dit, la situation des usages du pouvoir que nous venons de décrire, si positive soit-elle, n'a pas empêché l'apparition de luttes de pouvoir entre différents groupes d'acteurs et l'émergence de situations plus difficiles. Cependant, les relations de pouvoir entre les groupes d'acteurs qui participent au processus de territorialisation dans le contexte du tourisme de croisière se sont plutôt appuyées sur des usages plus subtils de la notion de pouvoir. Ces groupes d'acteurs ont usé de stratégies non coercitives pour imposer leur

processus de territorialisation, révélant une forte dichotomie dans la façon d'envisager le tourisme dans la région.

### *Usage subtil du pouvoir*

Ce sont dans les deuxièmes dimensions et troisièmes dimensions du pouvoir que nous trouvons des pistes de compréhension des relations de pouvoir entre les différents groupes d'acteurs. Pour mettre en lumière ces types de pouvoir moins relationnels ou hiérarchiques, nous nous penchons sur ce que nous considérons être un moment tournant qui a permis à NCL de transformer les dynamiques unanimes d'opposition à l'égard du projet de Harvest Caye pour introduire dans le débat une perception renouvelée : l'idée selon laquelle le projet pourrait servir les intérêts de certains groupes d'acteurs locaux. Il s'agit ici d'une combinaison d'approches alliant la capacité de modeler le contexte des relations sociales avec une approche de marginalisation sociale des groupes d'acteurs en opposition par l'entremise de stratégies politiques et discursives, permettant au final de faire dévier le débat. Ainsi, cette combinaison d'approches cherche à valoriser les intérêts des groupes les plus puissants, ceux qui sont en mesure d'imposer une direction au projet (Gallaher, 2009). C'est ce que NCL semble s'être employé à faire dans le cadre de sa tentative de s'installer dans le sud du pays en détournant des informations et en manipulant la nature des éléments de contestation.

Il existe une stratégie de base générale dans les processus de négociation qui consiste à demander un prix plus élevé que celui qu'on espère obtenir, espérant ainsi recevoir au final le montant voulu pour la transaction. Suivant cette façon de négocier, on sait que notre première demande sera rejetée et on s'assure d'avoir une marge de manœuvre pour négocier vers le « bas » et conclure une entente proche de l'objectif réel visé. Il existe une variante à cette stratégie. En effet, dans un contexte où il est absolument nécessaire de trouver une entente pour atteindre un objectif donné, il peut être possible de proposer consciemment au départ une option inacceptable pour la partie « adverse », afin d'amener celle-ci à accepter ensuite une nouvelle option « moins inacceptable » que la première. Pour la partie qui propose, il s'agit de créer un leurre. Dans le cas de l'île de Harvest Caye, nous avons des raisons de croire que NCL et le gouvernement bélizien ont utilisé ce stratagème pour négocier la mise en place du port d'escale. En effet, il semble que l'île de Crawl Caye n'était

pas le réel objectif de NCL et que la compagnie avait d'emblée jeté son dévolu sur Harvest Caye.

La version officiellement donnée est que Crawl Caye était le lieu envisagé à l'origine pour la réalisation du projet de port d'escale. Cependant, à posteriori, il semble difficile d'imaginer que *Norwegian Cruise Line* ait été surpris du rejet de cette option par les autorités béliziennes à la suite des négociations. En effet, cette île est située dans les limites d'une réserve naturelle maritime (classée comme un site Heritage de l'UNESCO). Qui plus est, au même moment où celle-ci était proposée par la compagnie pour la mise sur pied du port de croisière, était organisé un mouvement de résistance pour la protection des milieux marins et contre l'exploitation pétrolière dans la région de la barrière de corail, dans un contexte où, au niveau local, des groupes de résistance venaient à peine de remporter une victoire contre l'implantation d'un port d'escale dans la région (celui de *Punta Placencia*). Le degré d'opposition aux impacts environnementaux était élevé et Crawl Caye était à l'évidence un pari risqué. Et c'est donc sans surprise que le gouvernement du Belize a signifié l'arrêt de cette option au grand soulagement des groupes d'acteurs en opposition, mais tout en gardant la porte ouverte à un développement dans le Sud Belize :

*« Cabinet accepted the recommendation from a Technical Team working with Cabinet's Subcommittee, examining Norwegian Cruise Line's proposal for a Cruise Terminal, that Crawl Caye in the Southern waters cannot be developed as a cruise terminal because of numerous environmental considerations. However, in an effort to stimulate employment and open up other economic benefits for Belizeans in the South, Cabinet did support Norwegian Cruise Line's request to search for an alternate site in Southern waters (anonyme, 2013d) ».*

Cette déclaration faite le 5 juin 2013 survient quelques semaines avant que ne soit rendue publique, le 22 juillet 2013, la signature du MOU entre le gouvernement du Belize et NCL. À cette date, l'information qui a circulé est que les clauses de la future entente étaient déjà en processus d'approbation par le Solliciteur général (anonyme, 2013b), ce qui fait dire que des négociations sur le MOU ont eu cours durant la proposition du site de Crawl Caye et après son rejet au début juin 2013. En d'autres mots, que Crawl Caye soit accepté ou non, NCL et

le gouvernement du Belize négociaient une attente pour sceller la mise en place du tourisme de croisière dans le Sud.

La réalité est qu'en parallèle, nous savons qu'au même moment, *Norwegian Cruise Line* considérait déjà Harvest Caye – propriété de *Krystal Sea Limited* – comme étant l'objectif visé. En effet, nous l'avons mentionné au chapitre précédent, H<sub>2</sub>O*Tierra* avait informé NCL de l'existence de Harvest Caye au moment où la compagnie pensait se retirer du Belize en raison des difficultés éprouvées pour trouver un site d'opération dans le sud, dans la foulée des difficultés de NCL à se développer également dans le nord. Nous sommes alors au début des années 2010, bien avant que l'option de Crawl Caye ne soit rendue publique en avril 2013 (anonyme, 2013d).

« *I knew NCL was looking for something somewhere here in the south. Then I got word that NCL, because they were unable to make headway and finding a location, they were looking up to pulling out of Belize, and going to Roatan and actually building a project in Roatan. I ended up going to Miami and presented Harvest Caye to them basically, I said: "you really need to take a look at that before you totally pulled out of the country". I was trying to create jobs for the south* (entrevue) ».

Sitôt l'option de Crawl Caye rejetée en juin 2013, sitôt apparaît (et se confirme) celle de Harvest Caye, plus précisément le 14 août, c'est-à-dire 3 semaines après l'annonce de la signature du MOU (le 22 juillet). La proximité de ces trois événements laisse planer un doute et suggère le fait que Harvest Caye aurait effectivement été dès l'origine l'objectif et le choix final de NCL pour l'implantation d'un port de croisière dans le Sud Belize. Si cet élément circonstanciel n'est pas suffisant pour dissiper les doutes sur les réelles intentions de NCL, deux autres éléments viennent appuyer la véritable nature des négociations entre NCL et le gouvernement du Belize pour implanter le tourisme de croisière dans le Sud.

Le premier élément concerne le *Environmental Impact Assessment* (EIA) concernant le projet de Harvest Caye. C'est la firme de consultant *International Environments* (IE) qui a été sollicitée par *Norwegian Cruise Line* afin de produire le EIA nécessaire au projet. L'annonce de cette entente stipule que :

« *IE was contracted to conduct a Socio-Economic and Environmental Impact Assessment to determine the feasibility of a cruise port at Harvest Caye ... IE is providing architectural and engineering services; this includes taking designs to 100% completion for submittal for local permits and bidding purposes, project administration and construction supervision* (International Environments, 2019) »

Or, la IE fait remonter le début de cette entente à mars 2013, c'est-à-dire un mois avant même que Crawl Caye ne soit annoncé comme site potentiel du port d'escale de la compagnie dans le Sud Belize.

Le deuxième élément concerne l'octroi de permis de dragage autour de Harvest Caye. L'annexe 1 du EIA produit par la firme International Environments (2013) contient un « *Mines and Minerals Act Registered Quarry Permit* » du ministère des Ressources naturelles et de l'Agriculture daté du 3 juin 2013. Ce permis de dragage a donc été délivré 2 jours avant que le bureau du Premier ministre ne rejette le projet de Crawl Caye. C'est donc dire que cette annonce, présentée comme une décision montrant une sensibilité du gouvernement quant à l'importance qu'il accorde aux enjeux environnementaux, était en fait une façade où se jouait, en arrière-plan, la mise en place de Harvest Caye. Sachant que l'étude d'impact pour Harvest Caye a été commandée et que le permis de dragage livré avant le rejet de Crawl Caye, le 5 juin; sachant que les négociations concernant le MOU étaient en cours; il ne suffisait plus qu'à finaliser la vente de Harvest Caye à NCL, ce qui fut fait le 13 août 2013, soit la veille de l'annonce officielle des investissements pour la mise en place du port de croisière.

Ce leurre a eu comme principaux objectifs, d'une part, d'obtenir le droit d'usage de l'île de Harvest Caye (incluant une acceptabilité sociale) et, d'autre part, de rapprocher le port d'escale de la terre ferme. Pour arriver à cette fin, la cause environnementale a été utilisée visant à donner l'impression que les acteurs du tourisme de croisière prenaient en compte cette source importante d'inquiétude – la principale, en fait – pour les opposants. Pour NCL, rappelons-le, le site de Harvest Caye possède un double avantage. D'abord, il permet à la compagnie de mieux contrôler sa relation avec l'environnement hôte que s'il était situé directement dans la communauté, comme c'était le cas avec le projet de *Punta Placencia*. Ensuite, le site de Harvest Caye lui permet d'éviter des coûts logistiques et opérationnels liés

à une enclave trop isolée comme celle de Crawl Caye; elle peut donc tirer les bénéfices de l'insularité d'une enclave tout en évitant les problèmes liés à son éloignement au large.

La situation est donc idéale pour la compagnie, et dans le contexte du « rejet » de Crawl Caye, l'option de Harvest Caye est apparue comme un compromis acceptable par toutes les parties. Ici, le gouvernement et *Norwegian Cruise Line* apparaissent raisonnables et attentifs aux exigences de la population locale en ne poursuivant pas le projet d'escale dans une zone de préservation de l'environnement, et, en plus, ils respectent le principe souhaité de ne pas construire d'enclave directement dans le milieu de vie des communautés de la région. Ces acteurs s'appuient alors des ressources sociales associées à certaines valeurs (respect de l'environnement et respect des groupes d'acteurs locaux) pour les convertir en un exercice de pouvoir lié à la crédibilité et à la légitimité (Wilson, 2008 ; Vuving, 2009).

Ainsi, du point des différents groupes d'acteurs du Sud Belize, l'implantation d'un port d'escale en zone protégée est évitée et le développement de Harvest Caye ne pose plus les mêmes risques perçus pour les milieux naturels. De ce fait, les préoccupations environnementales des opposants – principalement le BTIA qui représente des hôtels de luxe détenus par des étrangers – se trouvent fortement amoindries. Et si la question environnementale reste tout de même présente sur certains aspects, elle est plus facile à gérer étant donné que Harvest Caye n'est pas situé dans une zone de préservation naturelle et qu'elle ne représente pas la même valeur ou notoriété que les environnements naturels qui font la réputation du domaine maritime bélizien; ceux-là mêmes qui étaient menacés par l'exploitation pétrolière ou par le projet de Crawl Caye. De plus, du point de vue de l'espace de vie, les locaux rencontrés avaient peu ou prou à dire sur l'île de Harvest Caye, si ce n'est que personne ne lui a jamais prêté attention mis à part le fait qu'elle était occasionnellement occupée par des pêcheurs venus du nord. Pour eux, que ce soit sur les plans environnemental ou récréatif, Harvest Caye ne présente pas d'attrait spécifique.

En effet, l'île-mangrove de Harvest Caye ne baigne pas dans des eaux cristallines, elle n'est pas entourée d'un riche réseau de corail, son littoral sans plage est difficile d'accès et qui plus est, elle est infestée de moustique. Dit autrement, la question des impacts environnementaux liée à la construction d'une enclave sur une île envers laquelle la population a peu

d'attachement réel ne représente pas un pivot d'opinions contribuant à l'instauration de stratégies de résistance émanant de l'espace de vie. Cela dit, certains risques demeurent pour la péninsule même si l'enclave est insulaire, mais ils sont d'une tout autre nature.

À ce stade, pour NCL, le dossier Harvest Caye est maintenant dévié des préoccupations environnementales vers des questions économiques, ce qui permet de transformer les dynamiques de résistance des groupes locaux. Cette situation joue en faveur de la compagnie. En effet, l'élément principal qui reste préoccupant pour les groupes d'acteurs opposés – ceux réunis autour du discours du BTIA – est le déversement des flots de touristes qui risque de changer les dynamiques économiques de l'industrie de luxe que le BTIA défend en particulier (même s'il veut donner l'impression d'être au service de l'ensemble des acteurs du tourisme). Ne l'oublions pas, du côté hôtelier de luxe, le principal opposant contre Harvest Caye est l'ancien dirigeant du BTIA, actif à l'époque du projet de *Punta Placencia*. Et dans le contexte de l'arrivée des croisiéristes, les hôteliers de luxe cherchent surtout à préserver les sites d'incursions libres et éviter de nuire à leur clientèle.

Indépendamment des acteurs liés au BTIA, il existe au sein des communautés du Sud Belize des groupes d'acteurs, principalement des locaux, qui voient l'arrivée des touristes de croisière comme une opportunité importante pour la région et qui veulent profiter de cette proximité pour entrer en relation avec eux. Ces groupes d'acteurs qui étaient à la fois contre Crawl Caye pour des raisons environnementales et contre *Punta Placencia* en raison des impacts négatifs sur la qualité de vie de la péninsule (entrevue) considèrent que Harvest Caye, par sa situation géographique, estompe grandement les préoccupations liées aux deux autres projets.

En fin de compte, avec la mise en place de Harvest Caye, NCL et le gouvernement du Belize ont réussi à éliminer les deux éléments centraux d'opposition qui s'était cristallisée à travers la tentative de mise en place du projet de *Punta Placencia* et celui de Crawl Caye : la pression sur l'espace de vie et la pression sur les espaces naturels maritimes. Faisant écho à une forme d'exercice du pouvoir décrite par Bachrach and Baratz (1970), cette stratégie a fait en sorte que NCL a repris le contrôle du discours et a pu écarter des processus décisionnels des

groupes d'acteurs opposés en désamorçant leurs stratégies argumentaires, lesquelles étaient basées sur la protection de l'environnement et les risques pour l'économie locale. Elle a surtout permis à NCL d'exacerber la division local-expatrié qui existe sur la péninsule, dont les opinions divergent sur le développement. En effet, ce sont les expatriés qui se sont montrés majoritairement contre le projet de Harvest Caye dès lors que le site fut choisi. Si les actions d'opposition contre les deux autres projets réunissaient autant les locaux que les expatriés, les critiques contre Harvest Caye ont surtout été le fait de ces derniers<sup>102</sup>. Cette situation a donné l'impression que les expatriés cherchaient surtout à préserver le confort et leurs acquis économiques au détriment des opportunités d'affaires pouvant être prises en charge par les locaux; une situation exacerbée, comme l'a fait remarquer un membre du *Village Council*, par le fait que les croisiéristes représentent une opportunité de faire entrer de l'argent dans l'économie locale alors que les expatriés, eux, ne payent pas de taxe foncière contribuant davantage à la précarité économique de la péninsule (entrevue). Bref, une discorde était ouverte dans l'opposition et NCL n'allait pas manquer d'en profiter.

À partir de ce moment, *Norwegian Cruise Line*, par l'entremise de ses alliés de l'industrie, a déployé un discours dual jouant simultanément sur le front environnemental et sur celui du développement socioéconomique des communautés, quoique parfois avec une éthique douteuse. La figure 33 représente un exemple où l'industrie a cherché à fabriquer un consentement en faveur du tourisme de croisière en proposant un concours d'écriture aux écoliers de la région. En répondant en 500 mots à la question : « pourquoi il est important que les bateaux de croisières viennent dans ma destination », les étudiants couraient la chance de gagner entre 1000 USD et 3000 USD, une somme importante dans le contexte bélizien.

D'une part, leurs dirigeants ont vendu le projet comme un « *Nature Park* », et d'autre part, ils en ont fait la promotion en promettant de nombreux emplois s'inscrivant dans un « standing » occidental du marché du travail. Mis ensemble, ces deux éléments ont permis à NCL de parfaire sa réputation de citoyen corporatif soucieux des environnements naturels et de l'amélioration des conditions socio-économiques de la péninsule.

---

<sup>102</sup> La page Facebook « *Keep Cruise Tourism Away from Placencia, Belize!* » reste la principale source d'opposition et elle est animée par des non-Béliziens et des expatriés.

Figure 33. Concours d'écriture écolier visant la promotion de Harvest Caye





## 2014 FCCA Foundation Children's Essay Contest

The Florida Caribbean Cruise Association invites students of Belize to participate in the 2014 FCCA Foundation Children's Essay Contest.

This year, all grade/primary/secondary school students in FCCA's partner destinations are invited to participate in the 2014 FCCA Foundation Children's Essay Contest. The competition seeks to promote cruise tourism awareness among students and effectively educate younger generations on the importance of the cruise ship industry in Belize.

CHILDREN'S ESSAY CONTEST RULES & GUIDELINES

Each student must submit one essay written in English, **500 words** in length, on the following topic:

**"WHY IS IT IMPORTANT THAT THE CRUISE SHIPS COME TO MY DESTINATION?"**

- Essays will be judged on the following criteria: content/subject, creativity, style/structure and grammar.

**The essay contest will be conducted in two age categories:**

- Junior Division Children ages 12 and under (contestant may not have passed his/her 13th birthday by September 26, 2014).
- Senior Division Children ages 13 to 16 years (contestant may not have passed his/her 17th birthday by September 26, 2014).
- Each entry must be accompanied by the following information on the form provided:
 

1. Country	4. Address of Student	7. Address of School
2. Name of Student	5. Student's Telephone Number	8. Name of School Principal
3. Student's Date of Birth	6. Name of School	9. School's Telephone Number

Ages 12 and under		
Junior Division	Student	School
1 <sup>st</sup> Place	US \$3,000	US \$3,000
2 <sup>nd</sup> Place	US \$1,500	US \$1,500
3 <sup>rd</sup> Place	US \$1,000	US \$1,000

Ages 13 to 16 years		
Senior Division	Student	School
1 <sup>st</sup> Place	US \$3,000	US \$3,000
2 <sup>nd</sup> Place	US \$1,500	US \$1,500
3 <sup>rd</sup> Place	US \$1,000	US \$1,000

Schools countrywide are invited to participate; each student must submit **ONLY ONE** entry, **ONE FROM EACH AGE CATEGORY** no later than Friday, June 20th 2014.

Source : BTB

Ainsi, en récapitulatif, la première phase de transition territoriale ( $T_{0 \rightarrow 1}$ ) a pu se dérouler avec un minimum de résistance et seules les zones de Placencia et Monkey River sont restées en marge. Non pas qu'elles ont refusé d'entrer en relation avec NCL, mais elles ont plutôt cherché à améliorer les conditions de cette relation. Dans la deuxième phase ( $T_{1 \rightarrow 2}$ ), la

résistance ne s'est pas amplifiée et, au contraire, le Sud Belize s'est ouvert au tourisme de croisière. Les différents groupes d'acteurs critiques des pratiques environnementales de NCL n'ont pas pu démontrer la présence d'impacts négatifs majeurs dans le secteur de Harvest Caye liés aux activités de la compagnie sur la faune<sup>103</sup>. De plus, les acteurs de la péninsule ont été en mesure de négocier avec la compagnie pour tirer un bénéfice des clients que cette dernière laisserait exfiltrer hors de son enclave dès l'arrivée du ferry entre Harvest Caye et Placencia. Ce dernier point est important. En effet, dans la deuxième phase de transition, les acteurs politiques et ceux impliqués dans la gestion du ferry ont développé un discours favorable au tourisme de croisière qui a lentement modifié l'état d'esprit des autres acteurs sur la péninsule. Au cours de cette phase, les locaux ont commencé à entrevoir sérieusement les possibilités économiques liées à l'arrivée de ces visiteurs.

Les arguments avancés par certains acteurs politiques et économiques influents pour profiter des opportunités générées par le projet – principalement le besoin criant de travail et le prestige associé à la mise en place d'un espace touristique américanisé – ont tous été incorporés et utilisés dans le discours de NCL et du BTB, participant ainsi aux intérêts de l'industrie de tourisme de croisière. Pour ces derniers, il s'agissait donc de s'appuyer sur ces arguments afin de créer une dynamique de persuasion (Wilson, 2008 ; Vuving, 2009, Mustonen, 2010), ce qui consiste en une modalité du pouvoir géographique dite « déguisée » au sens de Allen (2003).

Cette dynamique de persuasion a aussi été nourrie par le discours des travailleurs qui œuvrent sur l'île, après son ouverture (T<sub>1</sub>). Ces derniers, ou des gens qui connaissent personnellement des travailleurs, portent un discours qui s'appuie sur l'opportunité d'exercer un travail, certes difficile, mais qui offre plusieurs possibilités considérées comme positives : l'accès à une formation en restauration et accueil, qui va au-delà des standards locaux et qui

---

<sup>103</sup> La principale crainte de la population est liée au risque de collision lors des transits entre Harvest Caye et Malacate. Nous avons consulté les rapports de découvertes des carcasses des éléphants de mer dans la région sur une période couvrant l'année qui a précédé le début des opérations de Harvest Caye jusqu'à la mise en place du Ferry. La qualité des informations a rendu l'évaluation de l'impact de la mise en place difficile à analyser, mais néanmoins nous n'avons pas constaté d'augmentation notable. De plus, les rapports qui mentionnaient une mortalité liée vraisemblablement à une collision ne contenaient pas d'information supplémentaire. Donc, dans ce contexte, il est impossible de conclure hors de tout doute de l'impact de Harvest Caye sur la mortalité de la faune marine en général.

peut éventuellement donner la possibilité de travailler dans des hôtels haut de gamme ailleurs au pays; un salaire compétitif pour le même type d'emploi au Belize; l'opportunité de socialiser avec des étrangers ainsi qu'avec les compatriotes de tout le Sud Belize; travailler dans un environnement de travail festif, etc. En d'autres mots, travailler pour Harvest Caye représente une expérience parfois difficile, mais valorisante; une situation où la notion de prestige permet la production d'un pouvoir d'admiration et de cautionnement (Vuving, 2009). C'est du moins le constat que l'on peut avancer à la lumière de ce que les travailleurs rencontrés véhiculent comme propos, même ceux rencontrés de façon informelle et qui n'ont pas d'intérêt particulier à véhiculer une image positive du projet de Harvest Caye.

Pour ce qui est des possibilités d'emplois – un aspect au cœur du discours de *Norwegian Cruise Line* et du gouvernement du Belize –, l'image véhiculée par les travailleurs est somme toute relative étant donné que la situation n'est pas nécessairement idéale, même si elle est perçue positivement. En effet, si on regarde de plus près, on constate que le nombre d'emplois qui découle du projet de Harvest Caye est relativement élevé pour la région : pour une population d'environ 70 000 habitants, on compte sept cents employés qui travaillent sur l'île et à Malacate, auxquels s'ajoutent environ une cinquantaine d'employés pour H<sub>2</sub>O'Tierra ainsi qu'une trentaine de chauffeurs d'autobus. Cependant, ces emplois ne sont pas nécessairement de haute qualité. Le problème est que les postes non décisionnels sont majoritairement détenus par des locaux et les postes décisionnels ou présentant de plus grandes responsabilités sont, eux, détenus par des Américains ou des Jamaïcains. Bien sûr, du côté de NCL, on affirme qu'à moyen terme, davantage de Béliziens auront accès aux échelons supérieurs des responsabilités, mais c'est encore à valider. Au moment de l'ouverture de l'île, il semblait plutôt que 80% de la masse salariale était détenu par les 25% de travailleurs étrangers, selon les chiffres de BTIA (2013).

Ajoutons ici que, selon les témoignages recueillis, les conditions de travail sur l'île sont difficiles : congédiements arbitraires, conditions de travail à risque, pressions de performance, menaces, etc. Aussi, plusieurs travailleurs du Deep South qui n'ont pas les moyens de louer une maison à Mango Creek doivent se lever aussi tôt que 3 heures du matin pour attraper le transport de la compagnie et gagner l'enclave. Il appert tout de même que les travailleurs y trouvent leur compte : comme nous l'avons mentionné précédemment, la

qualité relative de ces emplois s'inscrit favorablement dans le contexte socioéconomique qui prévaut au Belize. N'en demeure pas moins que, depuis un regard extérieur, l'aspect économique de ces emplois et les conditions de travail qui leur sont liées sont calquées sur le reste de l'industrie du tourisme de croisière, que Chin (2008) caractérise comme étant une mise en profit néolibérale de la production du plaisir au détriment d'une force de travail exploitée. Plus précisément, suivant la logique de l'auteur, si NCL y trouve son compte, c'est qu'elle arrive à imposer aux travailleurs de Harvest Caye les mêmes conditions de travail qu'elle impose au reste de sa main-d'œuvre, composant les autres unités de sa filière.

Au final, même si *Norwegian Cruise Line* reste suspect sur le plan des impacts environnementaux – la condamnation du ministère de l'Environnement en lien avec l'EIA n'y est pas étrangère – la population du Belize, excluant les groupes d'expatriés, a porté une attention sérieuse aux bénéfices socioéconomiques pouvant découler du projet de Harvest Caye. Certains événements, telle la gestion désastreuse de l'Ara Macao « *Big Red* » du *Belize Zoo* qui, à la suite d'un programme de réhabilitation, devait être relâché dans la nature, mais qui a plutôt fini par prendre le chemin de Harvest Caye pour servir d'attrait touristique; ou l'épisode de tentatives d'appropriation culturelle que nous avons évoqué plus tôt et qui avait pour intention de créer des simulacres des cérémonies garifuna ou mayas dans l'enclave; ou encore certaines histoires liées aux conditions de travail sur Harvest Caye, ont fait en sorte que des groupes d'acteurs des communautés hôtes sont tout de même demeurés critiques au tourisme de croisière. Il n'en demeure pas moins qu'à la fin de notre enquête, l'espace de vie du Sud Belize était pleinement engagé dans une relation territoriale avec le tourisme de croisière dans une dynamique relevant plutôt de l'adaptation et de la coopération que de la résistance.

### *Moins qu'une victoire... Moins qu'une défaite*

Certainement, l'utilisation du pouvoir de persuasion, mais aussi celui produit en termes d'admiration et de crédibilité, par la compagnie ainsi que sa façon de rediriger l'attention ont ensemble contribué à une forme d'acceptation du projet. Cependant, plusieurs restent à l'affût et savent qu'il s'agit de stratégie.

*« Now that they're here (NCL) things have seemed to be much better between them and those people in the village. But I'm not sure if that's really who they are. For me I think that they are just playing by the book to continue to have that island, be able to operate but I'm not too sure. I feel like there's a lot that's going on behind the scenes that we might not see right now but eventually we will (entrevue) ».*

Cette affirmation d'une jeune résidante de Placencia qui s'était impliquée dans l'opposition au projet reflète l'idée que NCL a fini par imposer sa présence et a réussi à instaurer un climat faisant en sorte que le projet, et tout ce qu'il comporte d'éléments de contrôle territorial, ont été acceptés. Cela, même si une certaine suspicion continue de régner. En retour, les stratégies de résistance non coercitives, les actions d'adaptation et même de coopération développées par les groupes d'acteurs locaux, que nous avons décrites, sont des formes d'exercice de pouvoir qui ont grandement limité la portée du contrôle territorial des acteurs du tourisme de croisière.

La mobilisation de cet exercice du pouvoir dans un contexte de relations obligées avec le tourisme de croisière a contribué à redonner à certains groupes d'acteurs locaux ce que l'on peut appeler un « *momentum* » territorial, lequel leur a permis d'investir les espaces du tourisme de croisière et tirer des bénéfices de la reterritorialisation de l'espace du Sud Belize, notamment à Monkey River et à Placencia. Cette orientation des événements n'allait pas de soi au départ et n'était pas prévisible : il aura fallu une somme de circonstances particulières pour que l'espace de vie et tous les groupes qui le composent arrivent d'abord à minimiser le déploiement territorial du tourisme de croisière, pour ensuite pouvoir dicter une partie des règles du jeu.

Le tourisme de croisière opère dans le Sud Belize malgré toute l'opposition que sa mise en place a provoquée. Cependant, malgré les intérêts divergents au sein des communautés du Sud Belize, malgré les possibilités de division des forces du capital social qui s'y trouve, malgré tout ce qui a été montré sur le caractère inégal des relations de pouvoir et qui favorise l'industrie, on se retrouve avec une situation où, à la fin, ce ne sont pas unilatéralement les acteurs du tourisme de croisière qui gagnent. Du moins, pas selon la perspective d'imposition de relations de pouvoir inégales où le tourisme de masse prendrait normalement le contrôle global de l'espace. Cela dit, doit-il y avoir un « gagnant » ? Là n'est

pas la question, nous semble-t-il. Néanmoins, le fait que les acteurs de l'espace de vie aient pu garder une forme de contrôle territorial dans un contexte de mise en place du tourisme de croisière est en soi une forme de victoire.

La situation qui prévalait lorsque nous avons quitté la région en juin 2017 laisse entrevoir une dynamique territoriale où les différents groupes d'acteurs cherchent à consolider leur position à travers une dynamique de relations de pouvoir qui se déroule à l'échelle locale. Peu d'indices nous permettaient alors de saisir en quoi pourrait consister une troisième phase territoriale et quels événements pourraient en découler pour devenir le T<sub>3</sub> des processus de territorialisation du Sud Belize. Néanmoins, une visite sur l'île de Harvest Caye à titre de croisiériste, nous a permis de confirmer l'existence d'une nouvelle dynamique territoriale dans la région liée à la mise en place de l'enclave de Harvest Caye : un tourisme de magasinage immobilier.

## **L'éléphant dans la pièce**

*« Imagine this, we spent \$1 million marketing to people who haven't even come to Belize. These people, the cruise tourist, are right here, why are we not spending money marketing to them? Why don't we spend a little five minutes to market to them? That you think we could convince 100,000 of those people to come back? 10%, 1%! To convince them to come back and spend a week, spend some money and really live authentic Belizean experience. Because the cruise experience is quick, it's fast, it's a snapshot. But you should make it a snapshot so, I like that taste, I want to taste all the packages (entrevue) »*

Cette conversation évoque le principe de conversion des touristes de croisière en touriste de séjour. Il s'agit du phénomène de « retour » des touristes de croisière qui, après avoir vu même rapidement une partie du pays, souhaitent revenir plus longuement pour y passer des vacances. Dans la phase de séduction des destinations, cet argument est présenté aux acteurs des destinations par les acteurs de l'industrie du tourisme de croisière pour les inciter à investir dans des équipements facilitant leurs conditions d'opérations. Puis, l'argument est susceptible d'être relayé à la population par les responsables d'escale pour justifier le développement du tourisme de croisière et légitimer les investissements.

Dans le cas du Sud Belize, où c'est la compagnie de croisière qui a investi dans les infrastructures, l'idée du retour a été reprise par le gouvernement. Elle est devenue une motivation pour développer le produit « croisière » dans le but de favoriser, à terme, le développement du tourisme de séjour. Le problème réside dans le fait qu'il n'est pas évident de démontrer la validité de cet a priori voulant que le tourisme de croisière se convertisse effectivement en tourisme de séjour. Aucune étude indépendante ne permet de connaître les taux réels de retour pour une destination donnée. Seuls existent des taux d'intentions calculés dans quelques travaux (Brida et Colleti, 2012 ; Larsen et Wolff, 2016) et par l'industrie elle-même (FCCA, 2011). Ces données sont problématiques à deux égards. D'abord, par sa nature même, un taux exprimant une « intention » induit d'emblée un effet hypothétique. Ensuite, parce que le taux d'intention de retour représente, comme nous venons de le mentionner, un outil de promotion de l'industrie du tourisme de croisière lorsqu'elle cherche à convaincre des destinations de l'accueillir, suivant sa logique « expansionniste ». Considérant le très faible niveau de transparence de l'industrie sur ses propres recherches (de Grosbois, 2015 ; Font et al., 2016), leurs données présentent peu de crédibilité.

Les responsables du tourisme de croisière au Belize, lorsque nous les avons questionnés à ce sujet, n'ont pas été en mesure de déterminer la réelle portée du phénomène de conversion dans le pays. Ils ne possèdent pas d'outils de mesure et leur appréciation est plutôt basée sur le fait que le tourisme de séjour augmente (comme le tourisme de façon générale). Il n'en demeure par mois que pour le gouvernement du Belize, Harvest Caye est un outil et une occasion puissante de promotion touristique pour le pays. De fait, le gouvernement spéculé sur ces visiteurs d'un jour pour leur offrir un « package », et ainsi promouvoir le tourisme à l'échelle nationale. Le mot d'ordre est « croissance », et cette vision s'inscrit directement dans le développement expansionniste de l'économie capitaliste. Cependant, le gouvernement bélizien n'est pas le seul à promouvoir un retour des croisiéristes. Il existe dans le Sud Belize une industrie de la vente immobilière qui, elle, compte sur l'arrivée de milliers de touristes de croisière pour mousser ses ventes. Ce phénomène est un prolongement indirect de la mise en place du tourisme de croisière dont on ne peut pour l'instant qu'estimer la portée.

## *La nouvelle transition économique du Sud Belize – l'ouragan immobilier*

Nous avons discuté précédemment des différentes transitions économiques qui ont eu cours dans le Sud Belize, dont les effets liés à l'ouragan Iris (en 2001) sur la spéculation immobilière et l'appropriation spatiale du territoire à travers le phénomène de capitalisme de catastrophe. Iris représente le point de bascule entre une péninsule majoritairement détenue par les familles d'origine et celle d'une péninsule majoritairement détenue par des étrangers. Une agente immobilière qui œuvre dans la région depuis plus de 30 ans estime une conversion de 75% à 25% d'occupation par les locaux pour la période allant de 1999 à 2017 (entrevue). Deux moments de forte spéculation sont apparus durant cette période : un premier lors de l'après-Iris et un second, récent, dans le contexte de l'avant-Harvest Caye.

**Figure 34.** Lot offert à proximité de Harvest Caye



Source : Boris Mannsfeld & Associates (2016)

Dans la chronologie de cette nouvelle vague de spéculations, Harvest Caye est d'abord lié au *Harvest Caye Eco-Resorts project* et au projet d'hôtels/aéroport de *Krystal Sea Limited* (la

compagnie qui a vendu l'île à *Norwegian Cruise Line*), qui ont ensemble fait bondir les prix des terrains dans la région. Ensuite, ce sont les premières rumeurs du projet de croisière qui ont consolidé cette nouvelle vague de spéculations, laquelle se poursuit aujourd'hui. Harvest Caye est non seulement une vitrine promotionnelle pour l'industrie touristique nationale, mais elle est surtout un puissant outil de ventes pour des agences immobilières : la première cherche une conversion du tourisme de croisière au tourisme de séjour; les secondes souhaitent une conversion du tourisme de croisière au « tourisme » de longue durée, en d'autres mots, faire des touristes des expatriées.

Bien avant l'ouverture de Harvest Caye, les gros joueurs de l'immobilier locaux avaient déjà commencé à vendre des terrains à proximité de l'île-enclave et dans la région (figure 34) en s'appuyant non seulement sur l'ouverture prochaine de Harvest Caye, mais aussi sur celle d'un aéroport international situé à l'entrée de la péninsule. Doté d'une piste dont la dimension permettrait de faire atterrir des gros porteurs, l'aéroport n'a jamais été complété, et encore moins été opérationnel, en raison d'une fraude de plusieurs millions de dollars du responsable du groupe d'investissement à l'origine du projet (anonyme, 2018). Il est intéressant de constater que, même si cet aéroport international ne sera pas finalisé à court terme (ni aucun autre d'ailleurs), cela n'empêche pas les compagnies immobilières d'inclure sa présence dans leur visuel de promotions (figure 35).

À ce projet, *Rosewood Park*, s'ajoute une multitude de projets immobiliers dont l'objectif est « *to bring Belize out of the jungle* » (Brass, 2018), lesquels s'inscrivent dans une dynamique foncière certes présente depuis plusieurs années, mais qui ont pris une importante expansion avec le tourisme de croisière. Ce constat ne provient pas seulement des agences, mais il émane aussi des autorités locales. Ces dernières perçoivent déjà cet « éléphant dans la pièce » comme étant potentiellement plus problématique que le tourisme de croisière, sur lequel elles ont l'impression d'avoir, à juste raison, un contrôle du déploiement des activités directes.

« [*for the future*] I see real estate tourism, I don't see cruise tourism, I see real estate tourism (*laughing ironically*). In the sense that "buy Belize", "buy Placencia" is what is advertised...it's going to be massive (entrevue) ».

**Figure 35.** Projet immobilier Rosewood Park



Sources : <http://www.rosewoodparkestates.com>

Ce qu'il faut bien saisir avec l'arrivée du tourisme de croisière, c'est qu'en plus d'induire de façon indirecte une spéculation immobilière, elle participe directement au développement foncier de la région. En effet, l'industrie de l'immobilier s'adresse aux touristes de croisière sur Harvest Caye, sans intermédiaire : certaines agences possèdent des bureaux sur l'enclave afin de vendre des lots aux visiteurs d'un jour (figure 36). Il peut paraître surprenant qu'un touriste puisse faire un investissement de plusieurs milliers de dollars à la sauvette, à l'occasion d'une simple escale de quelques heures, mais c'est possible dans certains (rares) cas (entrevue).

**Figure 36.** Affiche d'agence immobilière sur Harvest Caye



Source : Luc Renaud

D'abord, il arrive que certains touristes aient déjà des informations lorsqu'ils débarquent sur l'île, et qu'ils concrétisent l'achat sur place. Ce phénomène ne surprend pas outre mesure les agents immobiliers que nous avons rencontrés à Placencia, car eux même ont déjà conclu des ventes par téléphone avec des clients qui n'avaient jamais mis les pieds au Belize. Évidemment, le fait de concrétiser des ventes immobilières les jours d'escale demeure exceptionnel et les agences qui ont pignon sur l'île usent d'une autre stratégie pour favoriser leurs ventes. Il s'agit d'offrir aux croisiéristes intéressées des forfaits vacances/magasinage afin qu'ils puissent revenir dans la région et visiter des lots qui les intéressent. Pour environ quelques milliers de dollars, ce séjour, d'une durée allant de 4 à 7 jours, prend la forme d'un tout-inclus dans un resort luxueux de la péninsule de Placencia, où l'activité principale des touristes consiste à évaluer les offres de ventes faites par l'agence. Les agents immobiliers arguent que le fait de dépenser ces sommes en prévision d'un achat potentiel, qui peut

souvent dépasser la centaine de milliers de dollars, est un investissement intéressant et pertinent pour les clients voulant s'assurer que cet achat soit murement réfléchi et éclairé.

Ce phénomène s'inscrit dans le « *Real Estate Tourism* », caractérisé par une demande foncière venant de personnes qui cherchent, par un nouveau lieu de résidence, à augmenter leur pouvoir d'achat, en comparaison avec celui de leur lieu d'origine (Gascón et Milano, 2018). Cette appellation fait donc référence à un processus par lequel le tourisme provoque une pression foncière et favorise une spéculation des prix au détriment des locaux (Hof et Blázquez-Salom, 2013). Comme nous l'avons dit d'entrée de jeu, ce processus était déjà en marche dans le Sud Belize, et ce depuis la période de transition touristique qui a suivi l'Ouragan Iris.

Nous ne désirons pas ici faire la distinction, comme l'explique Barrantes-Reynolds (2011), entre d'une part, un tourisme résidentiel où des étrangers font l'acquisition d'une résidence pour s'y installer et y vivre la majorité de l'année et, d'autre part, un tourisme de villégiature où des étrangers font l'acquisition d'une résidence dans le but d'y séjourner sporadiquement pour leurs loisirs. Ces deux types de tourisme foncier se distinguent en fonction du lien qu'entretient l'étranger avec le nouveau lieu de résidence, mais aboutissent au même résultat de spéculation foncière et d'appropriation territoriale, lesquelles sont effectives au Belize. Ces formes d'appropriation de l'espace, qu'elles soient de nature résidentielle ou dans un objectif de villégiature, peuvent être potentiellement exacerbées par ce que nous appelons le « *Real Estate Shopping Tourism* », un tourisme immobilier où l'objectif central est d'intégrer les voyageurs dans le processus d'acquisition de terrains ou de résidences à l'étranger : un tourisme de magasinage immobilier.

C'est exactement ce qui s'est mis en place sur Harvest Caye avec le forfait de vacances-magasinage que les agences immobilières offrent aux croisiéristes. Ce phénomène existe déjà, bien sûr, même si nous n'avons pas vu d'agences immobilières dans les autres enclaves visitées à Roatan ou à Cozumel. Nous savons cependant qu'il existe des croisières axées exclusivement sur cette activité (Caribbean Vibrations, 2019). Dans ce cadre, les croisiéristes, à titre de potentiels acheteurs de terrains ou de résidences, sont amenés d'une escale à l'autre où leurs incursions sont entièrement consacrées à une sorte de lèche-vitrine foncier. Comme

sur ces croisières magasinages, les croisiéristes de Harvest Caye qui achètent un forfait d'un agent immobilier se verront offrir lors de leur retour au Belize un tour complet du processus d'achat dans le pays ainsi qu'une « formation » sur les généralités : lois, cultures, mœurs, climats, alimentations, ressources médicales, etc.

La présence d'agents immobiliers sur l'île semble donc suggérer que Harvest Caye devient une sorte d'avant-poste autant pour le gouvernement du Belize, qui cherche à promouvoir le tourisme de séjour auprès des touristes de croisière, que pour les agences immobilières, qui veulent vendre leurs produits fonciers. La portée de notre recherche ne nous permet pas de connaître le niveau de connivence qui existe, par exemple, entre *Norwegian Cruise Line* et les différentes agences immobilières, où encore, entre ces dernières et le gouvernement du Belize ou d'autres groupes d'acteurs locaux et nationaux. Cependant, même si les acteurs de l'espace de vie des communautés du Sud Belize ont réussi à trouver un certain équilibre territorial lié au déploiement territorial de l'industrie du tourisme de croisière, l'enclave de Harvest Caye entraîne dans son sillage un autre type de défi. Celui-là concerne les dynamiques territoriales à venir, et repose sur l'exacerbation de la capacité des processus de territorialisation de l'industrie immobilière par la visibilité que leur offre l'enclave.

Lors de nos entretiens, nous avons demandé à l'ensemble de nos intervenants comment ils percevaient le futur du tourisme de croisière dans le pays. Les réponses obtenues ont été variées et elles mettaient pour la plupart en garde contre le déploiement du tourisme de croisière au détriment du tourisme de séjour, et encore plus spécifiquement au détriment des particularismes du Belize comme destination écotouristique. À terme, pour ce qui est du Sud Belize, nous avançons que ce n'est pas uniquement l'industrie du tourisme de croisière ni sa croissance à court ou moyen terme qui menacera principalement l'intégrité territoriale de l'espace de la région. Le tourisme de croisière devient une façade pour un processus de territorialisation qui se décline en deux volets, lesquels sont intimement liés. D'une part, celui impulsé par le gouvernement du Belize qui cherche, grâce au développement du tourisme de séjour (favorisé par le principe de retour des croisiéristes), à soutenir la croissance économique du pays; d'autre part, celui encouragé par l'industrie immobilière qui, dans le contexte du développement touristique de croisière, mais aussi de séjour, souhaite assurer la croissance de ses activités.

Dans le premier volet de ce processus de territorialisation, les groupes d'acteurs qui œuvrent dans le tourisme de séjour écotouristique n'ont pas à craindre que les croisiéristes repoussent les limites de l'antourisme de croisière, bien que l'ouverture de la nouvelle route vers le sud jusqu'à la frontière du Guatemala, déjà porteuse de changements socioéconomiques (Haines, 2017), puisse permettre une incursion du tourisme de croisière dans ce secteur. Cependant, les distances importantes à parcourir pour dépasser Big Falls et la qualité de la route risquent de freiner ce déploiement. Dans le contexte actuel, les groupes d'acteurs du Sud Belize doivent surtout porter une attention particulière aux politiques de développement touristiques du gouvernement bélizien qui cherche, année après année, à favoriser une croissance du tourisme.

En effet, le gouvernement bélizien est bien conscient que les retombées économiques qui émanent d'un seul touriste de séjour sont approximativement 10 fois supérieures à celles générées par un touriste de croisière<sup>104</sup> (CESD, 2006), et c'est pourquoi il compte sur ce segment touristique pour hausser ses revenus. Le tourisme de croisière devient, ainsi considéré, un outil de promotion du tourisme de séjour. Malgré le fait que le gouvernement mette de l'avant le pays comme une destination touristique naturelle (écotouristique) pour les touristes de séjour, la croissance des volumes d'arrivées deviendra incompatible avec l'appellation : cela participera à terme à une mise en tourisme classique (non durable) du territoire bélizien. L'exemple de Ambergris Caye, dans l'extrême nord du pays, témoigne de la dérive du tourisme. Cette région fait l'unanimité par les acteurs touristiques du Sud Belize à titre d'exemple à ne pas suivre pour le développement futur du tourisme au Belize.

Dans le deuxième volet, les groupes d'acteurs locaux des espaces de vie devront gérer la vente du patrimoine foncier dans la région immédiate de Placencia. Même l'arrière-pays de Mango Creek, qui a longtemps été un refuge abordable pour les locaux après la première vague de prospections foncières post-Iris, fait l'objet d'un développement spéculatif. Les groupes les plus marginalisés de la population devront éventuellement se retrancher de plus en plus loin dans le Deep South, à mesure que le développement et la transition immobilière aux profits des étrangers, des élites nationales et des Béliziens de la diaspora prendront de

---

<sup>104</sup> Les dépenses journalières (hors hébergement) d'un touriste de séjour sont estimées au double d'une croisiériste et ceux-ci séjournent en moyenne 10 jours.

l'importance. En se retranchant vers l'arrière-pays, la population risque de se heurter aux zones de préservation naturelle ainsi qu'au territoire Maya, une situation qui pourrait devenir une source de tension.

Pour l'instant, cette situation met de la pression sur les Créoles et les Latinos, qui sont fortement majoritaires respectivement sur la côte et dans la partie nord du Sud Belize. Ce sont eux qui, à terme, auront à gérer ces dynamiques d'appropriation territoriale amenées par le développement touristique et immobilier de la région. Au moment de terminer notre enquête, les Garifunas de Seine Bight n'étaient pas impliqués dans ces processus. Nous l'avons mentionné, ceux-ci sont propriétaires de leurs terres qu'ils n'ont pas vendues à des agents immobiliers. Le village se trouve plutôt dans un processus d'accaparement de la mangrove, située du côté ouest de la péninsule et bordant la lagune, afin d'agrandir le territoire et répondre à la croissance démographique. De son côté, la situation foncière des Mayas est différente en raison des droits ancestraux qu'ils ont acquis sur une portion du territoire. Dans ce cas, les territoires adjacents à leur communauté leur appartiennent et ils ne peuvent pas faire l'objet de mises aux enchères de la part du gouvernement.

Cela dit, ces questions, qui ne sont pas l'objet direct de cette recherche, devront être regardées de plus près afin de mettre en évidence des processus de territorialisation pouvant être indirectement induits par la mise en place du tourisme de croisière. En effet, et terminons sur ce point important. Les processus de territorialisation qui découlent de la mise en place de l'île-enclave ont atteint, après l'arrivée du ferry, une stabilité sociospatiale. Nous avons dit que de nouveaux événements déclencheront éventuellement l'amorce d'une prochaine phase dans les dynamiques territoriales et que celle-ci pourrait prendre la forme d'un développement accru du tourisme de croisière. Cependant, nous avons aussi mentionné que l'île enclave de Harvest Caye opère déjà au maximum de sa capacité lorsqu'elle reçoit la visite de son plus gros navire. De ce fait, il est peu probable, à moins d'agrandir l'île (ce qui pourrait être techniquement faisable), que le volume de débarquement augmente. Du côté de Placencia, si la volonté politique fait en sorte que la péninsule demeure dans la voie actuelle et continue de limiter le nombre de touristes admis, nous croyons que la nouvelle phase de transition territoriale ne sera pas uniquement provoquée par des phénomènes liés au tourisme de croisière.

Actuellement, nous pensons qu'il existe potentiellement une phase de territorialisation parallèle au tourisme de croisière, liée aux dynamiques foncières, et qui s'est possiblement mise en place lors de l'ouverture de l'île en novembre 2016. Toutefois, ce processus territorial se trouve dans une dynamique de latence, ce qui ne permet pas pour le moment d'affirmer hors de tout doute qu'il est opérationnel. Certes, plusieurs indicateurs pointent dans cette direction, mais nous croyons qu'il est encore trop tôt pour déterminer si elle est effective. Cette nouvelle dynamique territoriale ne menace pas uniquement l'espace de vie des communautés du Sud Belize, elle met en jeu toute l'industrie touristique de la région. Face à cette réalité, il est en effet difficile de déterminer comment la dépendance du sentier écotouristique liée au développement de toute une industrie touristique, et dont les caractéristiques ont participé au confinement du tourisme de croisière, pourra faire face à des processus territoriaux qui dépassent le strict cadre du tourisme. Telle est la nature des futurs défis territoriaux pour le Sud Belize qui pourront être exacerbés par le tourisme de croisière.

## CONCLUSION

Lorsque nous avons quitté le village de Placencia à la fin du printemps 2017, tout le processus logistique et opérationnel lié aux activités du tourisme de croisière dans la région était fonctionnel. De façon générale, le constat est que la catastrophe annoncée par les opposants au projet de Harvest Caye n'a pas eu lieu. Entre le mois de juillet 2015, le moment de notre première visite, et celui de juin 2017, lorsque nous avons quitté la région après un séjour de 6 mois, rien ne semblait avoir significativement changé dans l'espace de vie des différentes communautés environnantes de l'île-enclave et dans le Deep South.

Les deux à trois cents touristes supplémentaires qui arrivent sur la péninsule depuis Harvest Caye se fondent à travers les touristes de séjour déjà sur place et à travers les expatriées qui y possèdent leur résidence principale ou secondaire. Ces croisiéristes sont donc à peine distincts du reste de la population présente sur place : tout juste identifiables à leur carte d'identité et au fait qu'ils limitent pour la plupart leur déplacement le long du Sidewalk (figure 37). Au quai municipal, les jours où les croisiéristes sont présents, on remarque que l'activité est un peu plus importante qu'à l'habitude; mais encore, elle est moins intense que les jours de week-end lorsque les touristes nationaux s'y regroupent pour profiter de la seule station balnéaire continentale du pays.

**Figure 37.** Croisiéristes sur le Sidewalk de Placencia



Source : Luc Renaud

Le reste de la péninsule est tenu à l'écart du tourisme de croisière. L'interdiction de proposer des incursions terrestres avec un départ depuis Placencia, promulguée par le *Village Council* et le *Belize Tourist Board*, empêche que des véhicules remplis de croisiéristes transitent par la route qui traverse Seine Bight et Maya Beach. Bien que des touristes puissent y faire une incursion libre, par exemple par la location d'un scooter, leur présence semble rare au-delà du village de Placencia. Les expatriés de Maya Beach, un petit village plutôt résidentiel comme nous l'avons déjà mentionné, n'ont aucun intérêt envers les croisiéristes et il semble que le sentiment des touristes de croisière envers ce petit village soit réciproque : les résidents n'ont pas noté la présence de ces derniers lors des différentes journées d'escale. À Seine Bight, les autorités tentent, sans trop de conviction, de mettre en place un musée Garifuna. Mais l'attitude des locaux à l'égard des touristes de croisière est la même qu'envers les touristes de séjour. Ici, les gens entrent en relation avec le tourisme en se déplaçant pour aller travailler dans les resorts de la région et à Placencia. S'ajoute simplement à cette dynamique le fait qu'une dizaine de travailleurs du village se rendent maintenant quotidiennement sur Harvest Caye.

Mango Creek, où se trouve la base terrestre de Harvest Caye, voit défiler quelques dizaines d'autobus les jours d'escale, lesquels amènent les travailleurs venus du Deep South ou transportent les touristes vers les sites d'incursions. Comme les autobus évitent le centre de la petite ville industrielle pour atteindre directement la route vers le Deep South, ils passent pratiquement incognito. Les habitants de ce petit bourg industriel déjà bouillonnant d'activités affichent une relative indifférence face à Harvest Caye, que personne ne peut d'ailleurs entrevoir à partir de la ville. Il faut mentionner que l'île-enclave n'est pas plus visible de Malacate. Et ajoutons à cela que depuis l'ouverture du Ferry vers Placencia, certains tours-opérateurs contournent l'interdiction des incursions terrestres en faisant transiter les touristes à travers la lagune vers le terminal de Hokey Pokey à Mango Creek (figure 38). Un ou deux bateaux supplémentaires traversent donc le plan d'eau sur une route déjà amplement empruntée par les bateaux du service de navette, ce qui ne modifie pas la dynamique de l'espace lagunaire. À leur arrivée, ces touristes empruntent deux ou trois minicars qui les amènent vers le Deep South.

**Figure 38.** Croisiéristes quittant le quai du Hokey Pokey vers Mango Creek



Source : Luc Renaud

Dans le Deep South, le constat est semblable. Les autobus vert et blanc de H<sub>2</sub>O'Tierra sillonnent le presque vide *Southern Highway* entre 9h et 14h, où les gens s'affairent en majorité à leur occupation agricole, loin de la route principale. Un stationnement d'hôtel qui sert de base à une incursion fermée; un site archéologique un peu plus achalandé qu'à l'habitude, mais que les touristes de séjour évitent de toute façon aux heures les plus chaudes de la journée; un restaurant occupé pendant 90 minutes; ce sont là en somme les « impacts » du tourisme de croisière dans cette région plus habituée aux bruits de la machinerie agricole et au transit de camions-remorques remplis de fruits qu'à la présence de touristes. Il y a certes eu un verrouillage de la région par le tour-opérateur, mais au quotidien, l'avant et l'après-Harvest Caye n'a pas modifié la dynamique territoriale de la région dans la mesure où la présence des croisiéristes passe quasi inaperçue.

Enfin, Monkey River, le lieu phare de la résistance au tourisme de croisière, est toujours endormi. Le village au bord d'une catastrophe côtière continue d'accueillir des bateaux d'incursionnistes où se mélangent maintenant touristes de séjour et touristes de croisière. En allant récupérer les croisiéristes au quai municipal pour compléter la capacité de leur bateau, les guides de Monkey River ne font que poursuivre leurs activités dans la même dynamique que celle qui prévalait auparavant. Le déversement des touristes de croisière ayant été empêché lors des négociations de la première phase de transition, cela a permis au village de préserver le contrôle de « sa » rivière et ainsi poursuivre les activités telles qu'elles se pratiquaient déjà. En dehors du fait que les guides peuvent maintenant compter sur des

clients supplémentaires lors des basses périodes du tourisme de séjour, le village n'a pas subi de reterritorialisation notable à la suite de l'ouverture de Harvest Caye.

C'est dire qu'en surface, peu d'éléments liés à la mise en place de Harvest Caye semblent avoir modifié les dynamiques territoriales du Sud Belize. Quelqu'un ayant déjà visité des ports d'escales ou des destinations de croisière pourrait d'ailleurs être surpris d'apprendre, après quelque temps passé dans la région, que celle-ci comporte un port d'accueil pour des bateaux de croisière. Par exemple, contrairement à la situation du Sud Belize, les jours d'escales à Belize City ou à Cozumel sont très chaotiques et la présence des touristes change complètement le visage des lieux tout au long du débarquement.

La région du Sud Belize, où se trouve le port de Harvest Caye, ne se compare donc pas aux escales d'importance de la Caraïbe. Le projet avorté de *Punta Placencia*, calqué sur les produits typiques de l'industrie du tourisme de croisière dans l'espace caribéen, indique que celle-ci a de longue date pressenti la région comme un endroit favorable à l'expansion du tourisme de masse. De ce fait, notre cas à l'étude s'est avéré être un laboratoire particulièrement intéressant pour montrer comment l'industrie du tourisme de croisière, malgré ses visées expansionnistes, peut être freinée dans son élan d'appropriation territoriale. Ainsi, les caractéristiques économiques, politiques et socioculturelles de notre cas d'études ont participé à forger ce que l'on pourrait définir comme étant un caractère modéré des transformations socio-territoriales induites par le tourisme de masse. Cela, du moins, si on s'en tient aux deux premières phases du déploiement du tourisme de croisière – la suite des choses demeure pour l'instant plutôt conjecturale.

### **Une transition contrôlée, mais non sans risque**

Notre projet de recherche avait pour but, rappelons-le ici, de mettre en évidence les dynamiques sociospatiales des relations de pouvoir entre les groupes d'acteurs de l'industrie du tourisme de croisière dans l'espace caribéen par l'entremise de l'analyse des processus de territorialisation impliqués par le déploiement de ses activités dans une destination. Nous avons cherché à atteindre ce but par l'entremise de l'étude de la mise en place et du déploiement des activités de l'île-enclave de Harvest Caye à travers différents temps (T) du

processus de territorialisation, lesquels correspondent à ce que nous avons défini en introduction du chapitre 5 comme étant les temps  $T_0$  à  $T_x$  médiatisés par différentes phases de transition.

En amont, afin d'atteindre cette compréhension des différentes phases de transition – et en réponse à notre premier sous-objectif qui consistait à définir les différentes zones de l'espace concerné par le déploiement de l'industrie du tourisme de croisière –, nous avons déterminé un modèle de l'espace de touriste qui permet de mieux saisir la nature de l'espace régional à travers une meilleure compréhension du déploiement territorial de l'industrie du tourisme de croisière. Caractériser et situer les zones de relations entre les groupes d'acteurs, permet ensuite de comprendre, de situer (géographiquement et chronologiquement) et de mettre en évidence les enchevêtrements des relations de pouvoir entre les différents groupes d'acteurs. Ainsi, le modèle que nous avons proposé (au chapitre 3) vient bonifier ceux déjà existants de Jaakson (2004), mais surtout celui plus complet de Weaver et Lawton (2017).

Ces auteurs ont mis en place les prémisses d'une modélisation de l'espace du tourisme de croisière qui nous apparaissent conséquentes et qui ont, en cela, inspiré la création de notre modèle des dynamiques socio-territoriales liées à la mise en place et au déploiement du tourisme de croisière. En effet, lorsque ces auteurs ont proposé leur modèle de l'espace de tourisme de croisière, ils ont reconnu que cette activité était productrice d'un espace où se jouent des dynamiques territoriales de nature économique, politique et culturelle. Ils ont su mettre en évidence le fait que les dynamiques au sein de l'espace du tourisme de croisière reposent sur des stratégies de confinement où l'objectif des groupes d'acteurs liés aux compagnies de croisière est d'accaparer un maximum des revenus générés par les croisiéristes.

Par exemple, Jaakson (2004), s'appuyant sur la notion de « *touristische eigenwelt*<sup>105</sup> » – autrement dit de « bulle touristique » – explique que le cadre mental des touristes liées à leurs motivations, leur attitude et leur système de valeurs les conduit à limiter leur mobilité à un

---

<sup>105</sup> *Eigenwelt* signifie « dans son propre monde », « dans sa propre expérience » (Colman, 2008). Le *eigenwelt* touristique devient donc le monde du tourisme ou de l'environnement touristique dans lequel le touriste évolue, la bulle touristique (Cohen, 1972)

espace qui leur est familier et dans lequel ils retrouvent certains repères, produisant ainsi l'effet de bulle ou de confinement spatial dans les zones proches de l'enclave. Weaver et Lawton (2017), quant à eux, poussent plus loin leur analyse en cherchant à comprendre les dynamiques territoriales qui existent au-delà des zones périphériques des ports (souvent urbaines). S'intéressant aux dynamiques économiques, ces auteurs montrent que les croisiéristes sont en mesure de quitter cette bulle touristique, en quelque sorte le cœur de l'espace du tourisme de croisière, pour entrer en relation avec l'espace de vie dans une dynamique qui favorise les retombées économiques pour les locaux.

En nous inspirant de la nomenclature de ces deux propositions, nous avons pu développer un modèle plus précis qui permet un exercice interprétatif des dynamiques territoriales liées aux relations de pouvoir entre les groupes d'acteurs et qui tient compte d'une plus grande diversité spatiale. Dans la mesure où nous abordons ces relations de pouvoir dans une perspective où elles sont multisituées et qu'elles s'insèrent dans une dynamique d'enchevêtrements sociospatiaux, la précision spatiale accrue de notre modèle répond aux besoins analytiques qu'exigeait notre second sous objectif.

Ce second sous objectif – lequel visait, pour mémoire, à mettre en évidence les mécanismes de production de l'espace de tourisme de croisières et les dynamiques de territorialisation liées aux stratégies déployées par les différents groupes d'acteurs à l'échelle régionale et locale – s'est divisé en deux étapes. La première était de montrer comment différents mécanismes globaux liés à l'économie néolibérale se combinent pour produire un espace favorable au tourisme, celui-ci devenant le socle du déploiement subséquent des activités du tourisme de croisière dans l'espace de vie. En effet, la production d'un espace du tourisme de croisière s'insère d'abord dans des dynamiques entre acteurs globaux et nationaux afin de pouvoir implanter ce qui constitue « la graine » de la mise en place de ses activités ; ici, dans le Sud Belize, elle prend la forme d'une enclave. À cette étape, les enjeux qui relèvent de la possible transformation des espaces de vie des communautés réceptrices se négocient dans des sphères décisionnelles qui échappent aux acteurs locaux qui voudraient y ajouter leur voix : ils sont exclus des négociations et des discussions.

Au Belize, comme le démontre notre étude, les acteurs globaux du tourisme transnational, en complicité avec les acteurs nationaux qui ont des intérêts dans la mise en place du tourisme de croisière, n'ont pas eu besoin d'avoir recours à quelque forme de coercition pour planifier et organiser le projet d'Harvest Caye. Ils évoluent dans des dimensions de pouvoir qui leur permettent de fabriquer un consentement en manipulant les discours, en isolant des groupes d'acteurs locaux moins puissants pour marchandiser des ressources naturelles et culturelles des territoires hôtes. Ainsi, dans le cas du Sud Belize, même si l'étape de mise en place de l'enclave s'est avérée longue et ardue pour l'industrie du tourisme de croisière, l'implantation d'une base d'opérations, l'île de Harvest Caye, s'est toute de même concrétisée par une entente contractuelle, le MOU. Cette entente a donné lieu, à peine 16 mois plus tard, à l'arrivée des premiers navires et croisiéristes dans la région.

La seconde phase de territorialisation, qui a suivi la signature du MOU, a concerné le processus de territorialisation lié au déploiement du tourisme de croisière. Dès la signature de l'entente, NCL s'est attelée à la tâche de construire son enclave, Harvest Caye, de même que son annexe terrestre, Malacate, tout en s'affairant à verrouiller des zones de l'arrière-pays du Sud Belize pour y instaurer graduellement ses activités. Cette campagne de prise en charge du territoire ne s'est pas déroulée aussi aisément que prévu et NCL, par l'entremise de son tour-opérateur H<sub>2</sub>Otierra, n'a pas été en mesure de concrétiser cette opération telle qu'il l'envisageait. D'abord, parce que la zone d'incursion de Monkey River a opposé une résistance aux activités du tour-opérateur et qu'ensuite, la péninsule de Placencia, qui était hors de portée avant la signature du MOU, s'est avérée impossible à verrouiller par la suite.

Les processus de territorialisation qui sont apparus lors de la rencontre entre l'espace de tourisme de croisière et l'espace de vie ont mis en évidence des actions stratégiques simultanées entre les différents groupes d'acteurs. D'une part, celles liées à la tentative d'appropriation territoriale de la part de NCL, et ensuite celles associées aux différentes résistances des groupes d'acteurs locaux. Néanmoins, de part et d'autre, nous avons assisté, directement ou indirectement, à des actions d'adaptations et de coopérations qui ont érodé la vision conflictuelle des dynamiques territoriales qui caractérisent souvent l'implantation du tourisme de croisière. Ceci n'implique pas nécessairement que ces formes de concessions liées aux actions stratégiques de coopérations et d'adaptations se soient faites

volontairement, mais elles ont eu lieu en raison d'un contexte qui a favorisé un rééquilibrage des rapports de force.

D'un côté, les importants investissements consentis par NCL pour la construction de Harvest Caye lui ont retiré un important levier de négociation : celui de la mobilité de ses opérations, dont l'industrie fait souvent usage pour manipuler les destinations. Ensuite, le projet véhiculé par NCL s'est inscrit à la suite d'un précédent projet, celui de *Punta Placencia*, qui avait fortement mobilisé la population. Ceci a eu comme double effet de placer dès le départ la population et les différents groupes d'acteurs dans une relation de suspicion vis-à-vis la compagnie, et de couper à cette dernière le territoire de la péninsule de Placencia. La suspicion a été d'autant plus vive qu'un monopole des activités d'incursion a été donné à un tour-opérateur : une situation qui a fortement nourri l'opposition à Monkey River, mais également dans toute la région en raison de l'exclusion des acteurs locaux des activités touristiques du tourisme de croisière sur leur propre territoire.

De l'autre côté, les autorités locales et nationales ont accepté le débarquement de croisiéristes à Placencia, mais sous certaines conditions et dans un cadre qui a permis à la communauté de tirer profit du tourisme de croisière tout en contrôlant la mobilité des clients de NCL. Il ne faut pas oublier que Placencia retire des sommes équivalentes à plusieurs fois son budget annuel moyen simplement avec les redevances du ferry, exploité par une compagnie locale. Cela dit, une fois les structures d'opération établies, plusieurs groupes d'acteurs sont entrés en relation avec le tourisme de croisière – y compris ceux de Monkey River – tout en maintenant la volonté que les volumes de croisiéristes quittant Harvest Caye respectent les exigences des communautés locales ; une approche qui s'inscrit dans une dynamique de tourisme durable où les acteurs locaux prennent en charge la gestion des activités touristiques.

Rappelons tout de même que les apparences peuvent être trompeuses : la mise en place du port d'escale de Harvest Caye a été le théâtre de dynamiques relationnelles complexes et variées qui se sont conclues par un nouvel espace de vie. Inévitablement, dans la région, le tourisme de croisière intervient (et interviendra) comme un agent de transformation des dynamiques sociales. Même si certains lieux demeurent peu, voire aucunement concernés par

l'industrie du tourisme de croisière, le Sud Belize a d'ores et déjà vu ses espaces de vie transformés par les processus de territorialisation induits par la mise en place et le déploiement du tourisme de croisière. Cette transformation dans de nouvelles phases de transition territoriale pourrait être exacerbée par une hypothétique hausse des volumes d'arrivées à Harvest Caye ou encore, par un moins hypothétique développement du tourisme immobilier. Et peu importe l'importance des transformations, elles se poursuivront.

### **Phases de transitions futures – pistes de recherche et contributions**

L'articulation de notre projet de recherche en termes de notion de temps et de phases de transition territoriale place la fin de nos enquêtes quelques mois après la mise en place du ferry reliant Harvest Caye à Placencia, dans ce que nous avons défini comme une troisième phase indéfinie de transition. Une perspective plus réduite sur les processus de territorialisation à venir constitue évidemment une limite majeure de notre recherche. À cet égard, notre recherche bénéficierait grandement d'un suivi permettant d'affirmer, ou d'infirmer selon le cas, certaines de nos hypothèses. Nous réalisons toutefois que, comme nous avons pu entrer en relation avec les différents groupes d'acteurs impliqués de près ou de loin dans le projet d'Harvest Caye, et ce, plus d'un an avant même l'ouverture de l'île, notre compréhension de la mise en place de cette enclave s'en est trouvée nettement bonifiée. En somme, nous avons une perspective avant/après qui est unique et qui n'est pas reproductible.

Cela dit, en toute logique, il est incontestable qu'un événement surviendra à un moment ou un autre, prenant la forme d'une décision ou encore d'un tournant stratégique, et qui viendra définir un nouveau temps (T<sub>3</sub>). Celui-ci pourra être interprété comme la fin de la troisième transition et le début d'une quatrième. Concrètement, cet événement pourrait prendre la forme, par exemple, de l'ajout d'un nouveau quai à Harvest Caye, d'une mise en arrêt du Ferry, du développement de Malacate en village touristique, de la fermeture du Deep South par les Mayas aux activités de H<sub>2</sub>O Tierra, du retrait de NCL pour des raisons de sécurité, etc. La poursuite de la recherche pourrait donc donner lieu au prolongement de l'analyse des dynamiques socio-territoriales : celles qui auront cours dans le futur et qui façonneront indéfiniment une nouvelle territorialité du Sud Belize. Dans tous les cas, les recherches

futures sur le tourisme de croisière dans le Sud Belize pourront s'appuyer sur les données prises en amont d'un temps T<sub>3</sub>.

### *Contributions spécifiques et pistes de recherches*

Notre approche analytique et conceptuelle nous a permis de mettre en lumière une dynamique inédite en termes de mise en place du tourisme de croisière découlant de la présence préalable d'un tourisme de séjour dit durable. Cette présence en amont a activé une force d'inertie du capital économique, politique et socioculturel lié à ce que Gould (2017) identifie comme un « *ecotourism path* », ce qui a joué un rôle important pour l'orientation des dynamiques complexes de relations de pouvoir entre les différents groupes d'acteurs. L'implantation du tourisme de croisière dans le Sud Belize ne s'est donc pas produite en terrain touristique vierge : les communautés réceptrices étaient outillées à plusieurs égards pour faire face au débarquement d'une industrie fortement ancrée dans un sentier de développement néolibéral (Chin, 2008 ; Logossah, 2011 ; Oyogoa, 2016).

En effet, le tourisme massif qui s'est imposé dans la région à travers des mécanismes de production d'espaces touristiques néolibéraux a été réaiguillé hors de son propre sentier par un espace de vie qui lui était au départ hostile, du moins dans sa forme initiale. Ce changement est intervenu en raison de la rupture que le tourisme de masse provoquait avec le développement touristique en place ainsi qu'avec le système de valeurs sous-jacent. À travers des processus de territorialisation médiatisés par les relations de pouvoir entre les différents groupes d'acteurs, il s'est donc installé une dynamique de confinement appuyée surtout par les groupes d'acteurs locaux, mais également par ceux de l'industrie du tourisme de croisière.

Sur le terrain, cela a résulté en un déploiement territorial restreint des activités du tourisme de croisière lors des deux premières phases de transition territoriale, ce qui crée un précédent territorial qui permettra aux acteurs locaux de mieux contrôler les processus de territorialisation à venir. Dit autrement, les acteurs de l'espace de vie reterritorisé possèdent un contrôle de ses instances territoriales (Di Méo, 1985) qui leur permettront

d'entrer en relation avec les défis socio-territoriaux à venir. Cette situation démontre que le tourisme de croisière possède une certaine plasticité de sentier, que les rapports de force ne sont pas préalablement fixés et que les acteurs qui semblent au départ moins puissants sont également en mesure de développer des stratégies territoriales pertinentes et fonctionnelles – résistance, adaptation, coopération (Scott, 1990 ; Routledge, 1996 ; Pile, 1997, Massey, 2000 ; Rose, 2002 ; Featherstone, 2008) – en réponse au tourisme de masse.

Malgré la capacité des communautés réceptrices à négocier leur mise en relation avec l'industrie du tourisme de croisière, il n'en demeure pas moins qu'un autre défi de taille attend les tenants de l'espace de vie du Sud Belize. La mise en place de Harvest Caye peut potentiellement devenir une sorte d'avant-poste pour l'industrie immobilière, pour qui l'île donne accès au flux continu de milliers de touristes susceptibles de gonfler leur clientèle. L'enclave n'est pas la cause première de l'appropriation territoriale immobilière du Sud Belize, mais elle risque de participer à exacerber cette situation en plus de participer à une spéculation foncière déjà en cours : deux dynamiques économiques qui rendront la continuité de Harvest Caye plus problématique dans le futur.

Ce constat suggère qu'à travers le cadre spécifique du tourisme de croisière, se trouve une piste majeure de recherche sur la question foncière. C'est dire aussi que les défis provoqués par le tourisme de croisière ne se déclinent pas uniquement en termes de territorialisation liée aux opérations émanant directement de cette industrie, mais aussi dans les effets induits par la mise en vente de territoires Béliziens par l'industrie. Cela nous porte à croire que la capacité des communautés locales à restreindre l'activité du tourisme de croisière dans un déploiement territorial caractéristique du « *Pocket cruise* » ne sera pas suffisante pour éliminer les risques d'appropriations territoriales qui découleraient d'opérations foncières, à l'exemple de ce qui s'est produit après le ouragan Iris.

À cette piste de recherche, que nous considérons comme essentielle dans les processus de territorialisation, s'ajoutent plusieurs autres sujets d'interrogations pertinents, soulevés par nos enquêtes dans le Sud Belize, et que nous avons malheureusement seulement pu effleurer. Par exemple, il y aurait lieu de comparer les réels impacts environnementaux du tourisme de croisière, présentement méconnus, à d'autres industries polluantes comme l'aquaculture

intensive de crevettes (Steinberg, 2015) et qui est dominante dans la région de Placencia (figure 39); de porter une attention particulière à la question de l'autodétermination des femmes liée aux opportunités économiques et sociales que les débouchés d'emplois hors de leur communauté leur procurent – nos discussions à ce sujet avec des travailleuses de Harvest Caye font écho aux travaux de Gentry (2007) sur les opportunités inégales que le tourisme au Belize apporte à certains groupes de femmes ; enfin, de procéder à une analyse fine des dynamiques de relations de pouvoir entre les groupes ethnoculturels du Belize, alors que les relations actuelles avec l'industrie du tourisme sont nettement dominées par les Créoles, une situation qui entre en conflit avec la construction identitaire collective du Belize et les réelles divisions de classes ethnoculturelles (Medina, 1997a ; 1997b). Bref, le tourisme de croisière dans le Sud Belize soulève encore bien des questions et, de ce fait, constitue un terreau fertile pour des recherches futures.

**Figure 39.** Prédominance des fermes de crevettes autour de Placencia



Source : <http://earth.google.com>

En guise de point final pour cette recherche, nous pensons que notre approche méthodologique et conceptuelle peut s'avérer opérante dans le cadre de projets touristiques de différentes natures (tourisme de séjour, écotourisme, etc.), mais également pour des projets touristiques sis dans divers lieux géographiques autour de la planète. Cela, dans la mesure où les mécanismes de production de l'espace et les processus socio-territoriaux qui participent aux dynamiques de territorialisation sont globaux. En effet, bien que les contextes diffèrent pour chaque projet et selon les sociétés concernées, la façon d'envisager les relations de pouvoir entre les groupes d'acteurs impliqués et leurs effets sur les processus de territorialisation, spécialement dans le contexte de la mise en tourisme de masse, tendent à se reproduire de façon similaire (Gibson, 2009 ; Vainikka, 2013 ; Mowforth et Munt, 2016). Les défis qui attendent les communautés arctiques canadiennes liées au déploiement futur du tourisme de croisière nordique (Lasserre et Tête, 2015 ; Grenier, 2018), ou encore ceux qui teinteront le cas de la vallée du Saint-Laurent – dont les différentes escales devront gérer des inégalités en termes de relations de pouvoir avec les ports d'embarquement et les compagnies transnationales (Renaud et Sarrasin, 2019) – sont des exemples de cas où nos approches de recherches pourraient s'avérer fort utiles.

Au-delà de notre contribution à la recherche, nous avons avant tout souhaité développer avec cette thèse des outils de compréhension de phénomènes territoriaux émergeant avec l'arrivée du tourisme de croisière de masse dans une région donnée. Nous espérons que ces outils pourront servir, voire inspirer, les communautés réceptrices et tout particulièrement celles qui sont vulnérables, face au déploiement massif et expansionniste du tourisme. Que ce soit pour le meilleur ou pour le pire, le tourisme tel qu'il se vit aujourd'hui s'inscrit au-delà d'une simple activité économique : il est une force de transformation qui agit simultanément sur les populations et sur les destinations en façonnant leurs territorialités. Les communautés réceptrices du tourisme doivent donc être en mesure de participer de façon plus équitable aux dynamiques d'exercices du pouvoir entre les groupes d'acteurs, et ce, afin de mieux répondre aux défis posés par l'imposition hégémonique – consciente ou non – liée à une trame narrative de domination des acteurs transnationaux qui affecte la capacité de prise en charge du territoire par les populations réceptrices. Cette trame, c'est ce que Hollinshead et al. (2009) nomme le « *Worldmaking* », que nous traduisons par phénomène de globotouristification.

Rappelons enfin que l'idée n'est pas de chercher à réfuter le tourisme ni de rejeter directement ses manifestations ou encore de chercher à l'éliminer. Comme nous l'avons déjà dit, la présence du tourisme dans nos vies est irrévocable ; il s'agit de comprendre comment l'exercice du pouvoir affecte les processus de territorialisation afin d'ouvrir des espaces de résistances pour les populations locales à l'égard des forces normalisatrices et homogénéisatrices du tourisme (Fletcher, 2011). Dans cette perspective, nous pensons que notre thèse pourra contribuer à adresser les problématiques liées à ce « *Worldmaking* » ou à cette « globotouristification » (Hollinshead, 2007), qui marginalisent les groupes d'acteurs locaux et qui participent à l'exclusion territoriale.

## **BIBLIOGRAPHIE**

- Aimers, J. J. (2013). Maya Migration Revisited. Dans M. Patton & J. Manion (dir.), *Trading Spaces : The Archaeology of Interaction, Migration, and Exchange* (p. 8-18). Calgary: Chacmool Archaeology Association -Department of Anthropology and Archaeology - The University of Calgary.
- Ajagunna, I. & Pinnock, F. (2014). Challenges for the cruise industry and port-city governance: The case of the Caribbean. Dans Fondation Sefacil (dir.), *Port City Governance* (p. 181-196). Le Havre.
- Aldhuy, J. (2008). Au-delà du territoire, la territorialité ? *Géodoc*(55), 35-42.
- Alexander, S. (2008). The resilience of vulnerable households: adjusting to a newly constructed ecotourism in the aftermath of Hurricane Iris. Dans N. Gunewardena & M. Schuller (dir.), *Capitalizing on Catastrophe: The Globalization of Disaster Assistance*. Lanham: AltaMira Press.
- Alkire, S. (2011). Mesurer la pauvreté multidimensionnelle: les limites. *Revue d'économie du développement*, 19(2), 61-104.
- Allen, J. (2003). *Lost geographies of power*. Malden, MA: Blackwell Pub.
- Amable, B. (2017). Dirigisme and Modernim vs Ordoliberalism. Dans J. Hien & C. Joerges (dir.), *Ordoliberalism, Law and the Rule of Economics* (p. 13-21). Oxford: Hart Publishing.
- Amin, S. (1979). Le développement inégal et la question nationale. *L'Homme et la société* 51-54, 3-48.
- Andriotis, K. & Agiomirgianakis, G. (2010). Cruise visitors' experience in a Mediterranean port of call. *International Journal of Tourism Research*, 12(4), 390-404.
- anonyme. (2010a). APAMO speaks out against cruise tourism in Placencia, *News 5*. Repéré à <http://edition.channel5belize.com/archives/41895>
- anonyme. (2010b). Placencia says an emphatic NO! to cruise tourism. Repéré à <http://edition.channel5belize.com/archives/41351>
- anonyme. (2011). The day the Carnival left town, *Ambergris Caye Forum*. Repéré à <https://ambergriscaye.com/forum/ubbthreads.php/posts/471852.html>
- anonyme. (2013a). Choq Says Norwegian Needs To Consult Mayas On Culture, *News 7*. Repéré à <http://www.7newsbelize.com/sstory.php?nid=26349>
- anonyme. (2013b). GOB and Norwegian Cruise Line MOU surfaces, *The San Pedro Sun*. Repéré à <https://www.sanpedrosun.com/environment/2013/07/26/gob-and-norwegian-cruise-line-mou-surfaces/>
- anonyme. (2013c). Mayan Leaders Say Yes to Norwegian Cruise Line for Harvest Caye Development, *LoveFM*. Repéré à [https://ambergriscaye.com/forum/ubbthreads.php/topics/473127/Re\\_The\\_Norwegian\\_Cruise\\_Deal\\_O.html](https://ambergriscaye.com/forum/ubbthreads.php/topics/473127/Re_The_Norwegian_Cruise_Deal_O.html)
- anonyme. (2013d). Norwegian Cruise Line Port Proposal on Crawl Caye denied, *The San Pedro Sun*. Repéré à <https://www.sanpedrosun.com/environment/2013/06/07/cabinet-denies-controversial-norwegian-cruise-line-port-proposal-on-crawl-caye/>
- anonyme. (2013e). Norwegian MOU Surfaces, Causes Cruise Consternation, *Channel 7*. Repéré à <http://www.7newsbelize.com/sstory.php?nid=26101>

- anonyme. (2013f). Prime Minister Signs MOU with Norwegian Cruise Line, *Channel 5*. Repéré à <http://edition.channel5belize.com/archives/88870>
- anonyme. (2013g). The Norwegian men explain why the Harvest Caye Port is needed. Repéré à <http://edition.channel5belize.com/archives/89307>
- anonyme. (2014a). NCL Project gets the thumbs down at consultations, *News 5*. Repéré à <https://edition.channel5belize.com/archives/94747>
- anonyme. (2014b). The controversial EIA for NCL tourism project; one consultant says he didn't work for it, *Channel 5*. Repéré à <http://edition.channel5belize.com/archives/94842>
- anonyme. (2016a). Dustin Bowen Hits Paydirt With Norwegian, *News 7*. Repéré à <http://www.7newsbelize.com/sstory.php?nid=35919>
- anonyme. (2016b). FECTAB VS. NCL: The Beef Is Real, *News 7*. Repéré à <http://www.7newsbelize.com/sstory.php?nid=38776>
- anonyme. (2016c). Norwegian Cruise Lines, Tax Breaks For A Fortune 500 Company?, *Channel 7*. Repéré à <http://www.7newsbelize.com/sstory.php?nid=35044>
- anonyme. (2017). Two Caribbean Nationals busted with drugs in Harvest Caye, *Belize Breaking News*. Repéré à <https://www.breakingbelizenews.com/2017/06/20/caribbean-nationals-busted-drugs-harvest-caye/>
- anonyme. (2018). U.S. Investor Charged for Fraud on Placencia Airport, *News 5*. Repéré à <http://edition.channel5belize.com/archives/165415>
- Apffel-Marglin, F. & Marglin, S. A. (1990). *Dominating knowledge : development, culture, and resistance*. Oxford: Clarendon Press.
- Aramberri, J. (2010). *Modern Mass Tourism*. UK: Emerald Group Publishing Limited.
- Aramberri, J. (2017). Mass Tourism Does Not Need Defending. Dans D. Harrison & R. Sharpley (dir.), *Mass Tourism in a Small World* (p. 15-27). Wallingford: CABI.
- Ashcraft, N. (1973). *Colonialism and underdevelopment: processes of political economic change in British Honduras*. New York: Teachers College Press.
- Ashdown, P. D. (1979). *Race, class and the unofficial majority in British Honduras 1890–1949*. (Sussex University, UK).
- Ateljevic, I., Morgan, N. & Pritchard, A. (2007). *The critical turn in tourism studies : Innovative Research Methods*. Milton Park, Abingdon, Oxon: Routledge.
- Auil Gomez, N. A. (2011). The fate of manatees in Belize. *Fish Centre Res. Reports*, 19(6), 19-24.
- Bachrach, P. & Baratz, M. S. (1962). Two Faces of Power. *The American Political Science Review*, 56(4), 947-952.
- Bachrach, P. & Baratz, M. S. (1970). *Power and poverty; theory and practice*. New York: Oxford University Press.
- Baran, P. A. (1957). *The political economy of growth*. New York: Monthly Review Press.
- Barrantes-Reynolds, M. P. (2011). The expansion of real estate tourism in coastal areas - Its behaviour and implications. *Recreation and Society in Africa, Asia and Latin America*, 2(1), 51-70.
- Barry, T. & Vernon, D. G. (1995). *Inside Belize*. Albuquerque: Ressource Center Press.
- Battle-Baptiste, W. (2017). Cruise Ships, Community, and Collective Memory at Millars Plantation, Eleuthera, Bahamas. *Historical Archaeology*, 51(1), 60-70.

- Bauer, A. J. (2001). *Goods, Power, History: Latin America's Material Culture*. Royaume-Uni: Cambridge University Press.
- Baxter, J. (2010). Case Studies in Qualitative Research (*Qualitative Research Methods in Human Geography* (p. 81-98). Victoria, Australia: Oxford University Press.
- Bazeley, P. (2007). *Qualitative data analysis with NVivo*. (2nd ed<sup>e</sup> éd.). Los Angeles: SAGE Publications.
- Beladi, H., Chao, C.-C., Ee, M. S. & Hollas, D. (2017). Does Medical Tourism Promote Economic Growth? A Cross-Country Analysis. *Journal of Travel Research*, 0047287517735909.
- Belize Government(2010). *Belize's National Policy on Responsible Tourism*. Belize City: Ministry of Tourism.
- Belize Port Authority (BPA). (2018). Licensing Requirements. Repéré à <http://www.portauthority.bz/index.php?section=11>
- Belize Tourism Board (BTB). (2016). Harvest Caye Cruise Shipping Port NOW OPEN for business. Repéré à <http://www.belizetourismboard.org/harvest-caye-cruise-shipping-port-now-open-for-business/>
- Belize Tourism Board (BTB) (2017). *Belize Travel and Tourism Statistics Digest 2016*. Belize City: Government of Belize.
- Belize Tourism Board (BTB) (2018). *Belize Travel and Tourism Statistics Digest 2017*. Belize City: Government of Belize.
- Belize Tourism Board (BTB) (2019). *Belize Travel and Tourism Statistics Digest 2018*. Belize City: Government of Belize.
- BERDS. (2017). Biodiversity and Environmental Resource Data System of Belize. Repéré à <http://www.biodiversity.bz>
- Berendse, M. & Roessingh, C. (2007). Hidden and unspoiled: image building in the tourism industry of Belize. *International Journal of Tourism Policy*, 1(3), 267-282.
- Berger, A. A. (2011). Tourism as a postmodern semiotic activity *Semiotica* (p. 105-119).
- Bernard, R. H. (2006). *Research Methods in Anthropology: Qualitative and Quantitative Approaches*. Lanham, MD: AltaMira Press.
- Berque, A. (2010). Sujet, fûdo, mésologie. *Cahiers de géographie du Québec*, 54(1153), 459-470.
- Bianchi, R. V. (2002). Towards a New Political Economy of Global Tourism (*Tourism and development : concepts and issues* (p. 265-299). Bristol: Channel View Publications.
- Bianchi, R. V. (2009). The 'Critical Turn' in Tourism Studies: A Radical Critique. *Tourism Geographies*, 11(4), 484-504.
- Bianchi, R. V. (2011). Tourism, capitalism and Marxist political economy. Dans A. Milton Park, Oxon (dir.), *Political economy of tourism : a critical perspective* (p. 17-36). New-York: Routledge.
- Blackstone Corporation and Help for Progress (1998). *Tourism Strategy Plan for Belize*. Belmopan: Belize Archives Department.
- Blackstone, L. (2014). Dons of the done deal *Ambergris Caye Forum*. Repéré à <http://ambergriscaye.com/forum/ubbthreads.php/topics/486911.html>
- Bolland, N. (1977). *The Formation of a Colonial Society: Belize, from Conquest to Crown Colony*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.
- Bolland, N. (1986). *Belize: A New Nation in Central America*. Virginia University: Westview Press.

- Bolland, N. (2009). *Colonialism and resistance in Belize*. Benque Viejo del Carmen: Cubola Books.
- Boualem, K., Mohamed, R. K. & Maria, B. (2011). Le concept de destination. *Téoros*, 30(1), 12-24.
- Bourdieu, P. (1989). Social Space and Symbolic Power. *Sociological Theory*, 7(1), 14-25.
- Bourdieu, P. (1998). Le néo-libéralisme, utopie (en voie de réalisation) d'une exploitation sans limites. Dans P. Bourdieu (dir.), *Contre feux* (p. 108-119). Paris: Raisons d'agir.
- Boyer, M. (2005). *Histoire générale du tourisme du XVIe au XXIe siècle*. Paris, France: L'Harmattan.
- Bramwell, B. & Lane, B. (2014). The “critical turn” and its implications for sustainable tourism research. *Journal of Sustainable Tourism*, 22(1), 1-8.
- Brass, D. J. (1984). Being in the Right Place: A Structural Analysis of Individual Influence in an Organization. *Administrative Science Quarterly*, 29(4), 518-539.
- Brass, K. (2010). Cruise opponents in Belize - don't want RCL at Placencia, *South East Shipping News*.
- Brass, K. (2018, 9 juin). New property developments aim to bring Belize out of the jungle, *Financial Times*, p. 3.
- Braun, B. (2009). Nature. Dans N. Castree (dir.), *A companion to environmental geography* (p. 19-36). Chichester, West Sussex, U.K: Wiley-Blackwell.
- Brida, J. G. & Colleti, P. (2012). Tourist's Intention of Returning to a Visited Destination: Cruise Ship Passengers in Cartagena De Indias, Colombia. *Tourism in Marine Environments*, 8(3), 127-143.
- Brida, J. G., Del Chiappa, G., Meleddu, M. & Pulina, M. (2012). The perceptions of an island community towards cruise tourism: A factor analysis. *TOURISM - An International Interdisciplinary Journal*, 60(1), 29-42.
- Brida, J. G., Pulina, M., Riaño, E. & Aguirre, S. Z. (2013). Cruise Passengers in a Homeport: A Market Analysis. *Tourism Geographies*, 15(1), 68-87.
- Brida, J. G. & Zapata, S. (2010). Cruise tourism: economic, socio-cultural and environmental impacts *International journal of Leisure and Tourism Marketing*, 1(3), 205-226.
- Bridge, G. & Perreault, T. (2009). Environmental Governance. Dans N. Castree, D. Demeritt, D. Liverman & B. Rhoads (dir.), *A companion to environmental geography* (p. 475-497). Chichester, West Sussex, U.K: Wiley-Blackwell.
- Brinkmann, S. (2014). Unstructured and Semi-Structured Interviewing. Dans P. Leavy (dir.), *The Oxford handbook of qualitative research* (p. 277-299). Oxford: Oxford University Press.
- Britton, S. G. (1982). The political economy of tourism in the third world. *Annals of Tourism Research*, 9(3), 331-358.
- Britton, S. G. (1991). Tourism, capital, and place: towards a critical geography of tourism. *Environment and Planning D: Society and Space*, 9(4), 451-478.
- Brown, W. (2015). *Undoing the demos : neoliberalism's stealth revolution*. Cambridge: The MIT Press.
- Brunet, R., Ferras, R. & Théry, H. (1992). *Les mots de la géographie : dictionnaire critique*. (2e éd. rev<sup>e</sup> éd.). Montpellier: Groupement d'intérêt public RECLUS.
- Bulmer-Thomas, B. & Bulmer-Thomas, V. (2012). *The Economic History of Belize: From the 17th Century to Post-independence*. Belize: Cubola Productions.
- Bulmer-Thomas, V. (1998). *British Trade With Latin America in the Nineteenth and Twentieth Centuries*. London: University of London.

- Butler, R. W. (1999). Sustainable tourism: A state-of-the-art review. *Tourism Geographies*, 1(1), 7-25.
- Butzer, K. W. (1992). The Americas before and after 1492: An Introduction to Current Geographical Research. *Annals of the Association of American Geographers*, 82(3), 345-368.
- Buzenot, L. (2009). Les zones franches industrielles d'exportation dans la Caraïbe. Les causes économiques de leur émergence. *Études caribéennes*, 13-14.
- Callon, M., Lascoumes, P. & Barthe, Y. (2001). *Agir dans un monde incertain: Essai sur la démocratie technique*. Paris: Seuil.
- Camille, M. (2000). The Effects of Timber Haulage Improvements on Mahogany Extraction in Belize: An Historical Geography. *Yearbook. Conference of Latin Americanist Geographers*, 26, 103-115.
- Caribbean Vibrations. (2019). Caribbean Real Estate Tourism with Hibiscus Intl. Repéré à <http://www.caribvibetv.com/caribbean-real-estate-tourism-with-hibiscus-intl/>
- Caric, H. (2012). Cruise Tourism Environmental Risks. Dans A. Papathanassis, T. Lukovic & M. Vogel (dir.), *Cruise Tourism and Society* (p. 47-67): Springer Berlin Heidelberg.
- Carlisle, S. & Jones, E. (2012). The beach enclave: A landscape of power. *Tourism Management Perspectives*, 1, 9-16.
- Carne, L. (2013). *Way Bak Den - Preserving & Celebrating Creole and Garifuna Culture on the Placencia Peninsula, Belize*. Belize City: Inter-American Development Bank.
- Carneiro, F. (2016). *Belize, Right Choices Bright Future : Systematic Country Diagnostic*. Washington, DC: World Bank.
- Carugati, L., Gatto, B., Rastelli, E., Lo Martire, M., Coral, C., Greco, S. & Danovaro, R. (2018). Impact of mangrove forests degradation on biodiversity and ecosystem functioning. *Scientific Reports*, 8(1), 1-11.
- Cashman, D. (2013). Skimming the surface - Dislocated Cruise Liners and Aquatic Spaces. *Shima: The International Journal of Research into Island Cultures*, 7(2), 1-12.
- Castree, N. (2003). The Production of Nature (*A Companion to Economic Geography* (p. 275-289): Blackwell Publishing Ltd.
- Castree, N. (2008). Neoliberalising nature: the logics of deregulation and reregulation. *Environment and Planning A*, 40(1), 131-152.
- Castree, N. & Braun, B. (2001). *Social nature : theory, practice, and politics*. Malden, MA: Blackwell Publishers.
- Cater, E. (2006). Ecotourism as a Western Construct. *Journal of Ecotourism*, 5(1-2), 23-39.
- Cazes, G. (1992). *Tourisme et Tiers-Monde : un bilan controversé : les nouvelles colonies de vacances*. Paris: L'Hamattan.
- CESD (2006). *Cruise Tourism in Belize: Perceptions of Economic, Social & Environmental Impact*. Washington D.C.: Center on Ecotourism and Sustainable Development.
- Chase, A. F., Chase, D. Z., Weishampel, J. F., Drake, J. B., Shrestha, R. L., Slatton, K. C., . . . Carter, W. E. (2011). Airborne LiDAR, archaeology, and the ancient Maya landscape at Caracol, Belize. *Journal of Archaeological Science*, 38(2), 387-398.
- Che, D. (2017). Tourism Geography. Dans B. Warf (dir.), *Oxford bibliographies in geography*. Repéré à <https://dx.doi.org/10.1093/OBO/9780199874002-0156>

- Cheer, J. M. (2017). Cruise Tourism in a Remote Small Island – High Yield and Low Impact? Dans R. K. Dowling & C. Weeden (dir.), *Cruise Ship Tourism* (2<sup>e</sup> éd., p. 408-428). Wallingford: CABI.
- Chin, C. B. N. (2008). *Cruising in the global economy : profits, pleasure and work at sea*. Aldershot, England: Ashgate.
- Christin, R. (2010). *Manuel de l'antitourisme*. Montréal: Ecosociété.
- Church, A. & Coles, T. (2007). *Tourism, power, and space*. London: Routledge.
- Clancy, M. (2008). Cruisin' To Exclusion: Commodity Chains, the Cruise Industry, and Development in the Caribbean. *Globalizations*, 5(3), 405-418.
- Clancy, M. (2017). Power and Profits in the Global Cruise Industry. Dans R. K. Dowling & C. Weeden (dir.), *Cruise Ship Tourism* (2<sup>e</sup> éd., p. 43-56). Wallingford: CABI.
- Clarke, C. G. (1976). Insularity and Identity in the Caribbean. *Geography*, 61(1), 8-16.
- Claval, P. (1987). Le néo-marxisme et l'espace. *Espace géographique*, 161-166.
- Clavé, S. A. & Wilson, J. (2017). The evolution of coastal tourism destinations: a path plasticity perspective on tourism urbanisation AU - Clavé, Salvador Anton. *Journal of Sustainable Tourism*, 25(1), 96-112.
- Clerc, D. (2007). *Dictionnaire des questions économiques et sociales*. Paris: Éditions de l'Atelier.
- CLIA (2014). *The Global Economic Contribution of Cruise Tourism 2013*. Fort Lauderdale, FL: Cruise Line International Association.
- CLIA (2019). *The Global Economic Contribution of Cruise Tourism 2018*. Fort Lauderdale, FL: Cruise Line International Association.
- CMW. (2019). Growth of the Cruise Line Industry. Repéré à <http://www.cruisemarketwatch.com/growth/>
- Coaley, P. (2015). *Navigating a Sea of Distrust: A Case Study of Trust Failures in the Placencia Peninsula*. Communication présenté Global Leadership Conference, Placencia, Belize. Repéré à <http://www.icglconferences.com/articles/navigating-a-sea-of-distrust-a-case-study-of-trust-failures-in-the-placencia-peninsula/>
- Coastal Zone Management Authority and Institute (CZMAI) (2016). *South Central Region Coastal Zone Management Guidelines - Belize Integrated Coastal Zone Management Plan*. Belize: Ministry of Forestry, Fisheries, and Sustainable Development.
- Cohen, E. (1972). Toward a sociology of international tourism. *Social Research*, 39(1), 164-182.
- Colman, A. M. (2008). *A Dictionary of Psychology*. (3<sup>e</sup> éd.). UK: Oxford University Press.
- Comeliau, C. (2009). *L'économie contre le développement : pour une éthique du développement mondialisé*. Paris: L'Harmattan.
- Commonwealth Local Government Forum (CLGF). (2018). The local government system in Belize *Country Profile 2017-18*. London: Commonwealth Local Government Forum.
- Connell, J. (2013). Medical Tourism in the Caribbean Islands: A Cure for Economies in Crisis? . *Island Studies Journal*, 8(1), 115-130.
- Connell, R. & Dados, N. (2014). Where in the world does neoliberalism come from? *Theory and Society*, 43(2), 117-138.

- Conservation International. (2010). Socio-economic and governance effects of marine managed areas in Belize. Belize City: Belize ISIS Enterprises.
- Conway, D. (2014). Neoliberalism : Globalization's neoconservative enforcer of austerity (*The companion to development studies* (p. 170-176). Abingdon, Oxon: Routledge.
- Cornia, G. A., Jolly, R. & Stewart, F. (1987). *L'Ajustement à visage humain : protéger les groupes vulnérables et favoriser la croissance*. Paris: Economica.
- Cousin, S., Caire, G. & Knafou, R. (2017). Y a t-il trop de touristes dans le monde? Dans H. Gardette (dir.), *Du grain à moudre*. Paris: Radio France Culture.
- Crang, P. (1997). Performing the Tourist Product. Dans C. Rojek & J. Urry (dir.), *Touring cultures transformations of travel and theory* (p. 137-154). London: Routledge.
- Crew Center. (2018). Harvest Caye, Belize Cruise Ship Schedule 2018. Repéré à <http://crew-center.com/harvest-caye-belize-cruise-ship-schedule-2018>
- Crompton, J. L. (1979). Motivations for pleasure vacation. *Annals of Tourism Research*, 6(4), 408-424.
- Cruise Critic. (2016). Harvest Caye Cruise Reviews. Repéré à <https://www.cruisecritic.com/memberreviews/ports/harvest%20caye-cruises/>
- Cruse, R. (2009). *L'Antimonde caribéen, entre les Amériques et le monde* (Université d'Artois, Arras, France).
- Cruse, R. (2011). *Géopolitique d'une périphérisation du bassin caribéen*. Québec: Presses de l'Université du Québec.
- Cruse, R. (2014). *Une géographie populaire de la Caraïbe*. Montréal: Mémoire d'Encrier.
- Cruz, J. M. (2016). State and criminal violence in Latin America. *Crime, Law and Social Change*, 66(4), 375-396.
- CTO. (2005). *International and Caribbean Tourist Arrivals: 1970-2004*. Barbados: Caribbean Tourism Association.
- CTO. (2015). Latest Statistics 2014. Dans Caribbean Tourism Organization (dir.). St Michael, Barbados.
- CTO. (2018). Caribbean Tourism Organization Statistics. Repéré à <https://www.onecaribbean.org/>
- Cunin, E. (2012). Belmopan, nouvelle capitale du Belize indépendant. De la colonie caribéenne à la nation centre-américaine ? *Études caribéennes*, 21. Repéré à <http://journals.openedition.org/etudescaribeennes/5733>
- Cunin, E. & Hoffmann, O. (2012). Description ou prescription? Les catégories ethnico-raciales dans les recensements et leurs usages politiques au Belize, 19-20ème siècles. *Cahiers des Amériques Latines*, 183-205.
- Dahl, R. A. (1957). The concept of power. *Systems Research and Behavioral Science*, 2(3), 201-215.
- de Grosbois, D. (2016). Corporate social responsibility reporting in the cruise tourism industry: a performance evaluation using a new institutional theory based model. *Journal of Sustainable Tourism*, 24(2), 245-269.
- De Kadt, E. J. (1979). *Tourism--passport to development? : Perspectives on the social and cultural effects of tourism in developing countries*. [New York]: Published for the World Bank and Unesco [by] Oxford University Press.

- Debbage, K. G. (1991). Spatial behavior in a bahamian resort. *Annals of Tourism Research*, 18(2), 251-268.
- Dehoorne, O. (2006). Les bulles touristiques en milieu tropical : logiques et enjeux des enclaves touristiques dans les pays en développement (*L'empreinte du tourisme : contribution à l'identité du fait touristique* (p. 289-319). Paris: L'Harmattan.
- Dehoorne, O. (2013). Tourisme et lutte contre la pauvreté : opportunités et défis. *Études caribéennes*, 24-25, Avril-Août. Repéré à <http://etudescaribeennes.revues.org/6601>
- Dehoorne, O., Murat, C. & Petit-Charles, N. (2008). The Cruise Tourism in the Caribbean Space: Spatial Rationale and Development Rationale. *GeoJournal of Tourism and Geosites*, 2(2), 96-105.
- Dehoorne, O., Murat, C. & Petit-Charles, N. (2009). Le tourisme de croisière dans l'espace caribéen : évolutions récentes et enjeux de développement. *Études caribéennes*, 13-14.
- Dehoorne, O., Murat, C. & Petit-Charles, N. (2010). International tourism in the Caribbean Area: Current Status and Future Prospects. *Études caribéennes*, 16.
- Dehoorne, O. & Petit-Charles, N. (2011). Tourisme de croisière et industrie de la croisière. *Études caribéennes*, 18. Repéré à <http://etudescaribeennes.revues.org/5623>
- Dehoorne, O. & Saffache, P. (2008). Le tourisme dans les îles et littoraux tropicaux : ressources et enjeux de développement. *Études caribéennes*, 9-10.
- Delaney, D. (2005). *Territory : a short introduction*. Malden, MA: Blackwell Pub.
- Delaney, D. (2009). Territory and Territoriality. Dans R. K. Thrift (dir.), *International Encyclopedia of Human Geography* (Vol. 11, p. 196-208). Oxford: Elsevier.
- Delmas, A. (2012). La production d'une représentation touristique. Une objectivation des guides Lonely Planet sur le Groenland. *Belgeo*, 3.
- Deneault, A. (2016). *Une escroquerie légalisée : précis sur les paradis fiscaux*. Montréal: Écosociété.
- Desse, M. (2005). Perception et pratiques territoriales des littoraux de la Caraïbe. *Études caribéennes*, 3.
- Desse, M. & Hartog, T. (2003). Zones franches, offshore et paradis fiscaux: l'antimonde légal. *Mappemonde*, 72, 21-24.
- Devine, J. A. (2017). Colonizing space and commodifying place: tourism's violent geographies. *Journal of Sustainable Tourism*, 25(5), 634-650.
- Dewailly, J.-M. (2006). *Tourisme et géographie, entre pérégrinité et chaos?* Paris: Harmattan.
- DeWalt, K. M. & DeWalt, B. R. (2011). *Participant observation : a guide for fieldworkers*. (2nd ed<sup>e</sup> éd.). Lanham, Md: Rowman & Littlefield, Md.
- Di Méo, G. (1985). Les formations socio-spatiales ou la dimension infra-régionale en géographie. *Annales de Géographie*, 94(526), 661-689.
- Di Méo, G. (1996). *Les territoires du quotidien*. Paris: L'Harmattan.
- Di Méo, G. (1998). *Géographie sociale et territoires*. Paris: Nathan.
- Di Méo, G. (2008). La géographie culturelle : quelle approche sociale ? *Annales de Géographie*, 2(660-661), 47-66.
- Di Méo, G. (2014). *introduction à la géographie sociale*. Paris: Armand Colin.
- Di Méo, G. & Buléon, P. (2005). *L'espace social : une lecture géographique des sociétés*. Paris: Colin.
- Diedrich, A. (2006). *Assessment of the impacts of tourism development in coastal communities in Belize*. (University of Rhode Island, Kingston).

- Diedrich, A. (2010). Cruise ship tourism in Belize: The implications of developing cruise ship tourism in an ecotourism destination. *Ocean & Coastal Management*, 53(5–6), 234-244.
- Digeser, P. (1992). The Fourth Face of Power. *The Journal of Politics*, 54(4), 977-1007.
- Dobson, N. (1973). *A history of Belize*. Jamaica: Longman Caribbean.
- Dodman, D. (2009). Globalization, tourism and local living conditions on Jamaica's north coast. *Singapore Journal of Tropical Geography*, 30(2), 204-219.
- Donner, N. (2011). Notes sur la dimension immunitaire des enclaves pétrolières. *EchoGéo*, 17, Juin-Août. Repéré à <http://echogeo.revues.org/12555>
- Dosi, G. (1990). Finance, innovation and industrial change. *Journal of Economic Behavior & Organization*, 13(3), 299-319.
- Dougal, M. (2015). *Rekindling Economic Growth in Belize*. Belize: Inter-American Development Bank
- Douglas, N. & Douglas, N. (2004). Cruise ship passenger spending patterns in Pacific island ports. *International Journal of Tourism Research*, 6(4), 251-261.
- Dowding, K. (2006). Three-Dimensional Power: A Discussion of Steven Lukes' Power: A Radical View. *Political Studies Review*, 4(2), 136-145.
- Dowling, R. K. & Weeden, C. (2017). *Cruise Ship Tourism*. (2<sup>e</sup> éd.). Wallingford: CABI.
- Duffy, R. (2000). Shadow players: Ecotourism development, corruption and state politics in Belize. *Third World Quarterly*, 21(3), 549-565.
- Duffy, R. (2002). *A Trip Too Far: Ecotourism, Politics and Exploitation*. London: Earthscan Publications Ltd.
- Dumas, M. (1976). Qu'est-ce que le nouvel ordre économique international ? *Revue Tiers Monde*, 265-288.
- Duncan, J. S. (2007). *In the shadows of the tropics : climate, race and biopower in nineteenth century Ceylon*. Aldershot: Ashgate.
- Dunham-Potter. (2013). Norwegian to develop private island in Belize. Repéré à <http://www.expertcruiser.com/cruisenews/norwegian-to-develop-private-island-in-belize/>
- Dupré, S. (2009). Les croisières touristiques dans l'Arctique canadien: Une réalité tangible à l'appropriation territoriale encore limitée. *Téoros*, 28(1), 39-51.
- Duval, D. T. (2004). Trends and circumstances in Caribbean tourism (*Tourism in the caribbean trends, development, prospects* (p. 3-22). London: Routledge.
- ECLAC & CCJA (2015). *Foreign Direct Investment in Latin America and the Caribbean*. Chile: Economic Commission for Latin America and the Caribbean.
- Edensor, T. (2001). Performing tourism, staging tourism. *Tourist Studies*, 1(1), 59-81.
- Ehrhart, C. (2004). Croissance, redistribution et lutte contre la pauvreté : l'évolution non linéaire de l'approche de la Banque mondiale. *L'Actualité économique*, 82(4), 597-641.
- Ellis, Z. (1991). *On heroes, lizards and passion*. Belize: Cubola.
- Emmanuel, A. (1972). *Unequal exchange: A study of the imperialism of trade*. New York: Monthly Review Press.
- Enriquez, J. A. (2013). Dügü for tourism an insult to Garinagu, but its potency could be useful elsewhere, *Belize in America*. Repéré à <http://belizeinamerica.net/dugu-for-tourism-an-insult-to-garinagu-but-its-potency-could-be-useful-elsewhere/>

- Escure, G. (1997). *Creole and dialect continua : standard acquisition processes in Belize and China (PRC)*. Amsterdam: John Benjamins Publishing Company.
- Escure, G. (2004). Garifuna in Belize and Honduras. Dans G. Escure & A. Schwegler (dir.), *Creoles, Contact, and Language Change - Linguistic and social implications* (p. 35-65). Amsterdam: John Benjamins Publishing Company.
- Everitt, J. C. (1984). The Recent Migrations of Belize, Central America. *The International Migration Review*, 18(2), 319-325.
- Exportgov. (2018). Belize Country Commercial Guide. Repéré à <https://www.export.gov/article?id=Belize-Foreign-Direct-Investment-Statistics>
- FCCA (2011). *Cruise Industry Overview - State of the Cruise Industry*. Florida: Florida-Caribbean Cruise Association.
- FCCA (2015). *Cruise Industry Overview - 2015 : State of the Cruise Industry*. Hollywood, Florida: Florida-Caribbean Cruise Association.
- Featherstone, D. (2008). *Resistance, Space and Political Identities: The Making of Counter-Global Networks*. UK: Wiley-Blackwell.
- Field, C. B., Osborn, J. G., Hoffman, L. L., Polsenberg, J. F., Ackerly, D. D., Berry, J. A., . . . Mooney, H. A. (1998). Mangrove Biodiversity and Ecosystem Function. *Global Ecology and Biogeography Letters*, 7(1), 3-14.
- Fletcher, R. (2011). Sustaining Tourism, Sustaining Capitalism? The Tourism Industry's Role in Global Capitalist Expansion. *Tourism Geographies*, 13(3), 443-461.
- Flognfeldt, T. (1999). Traveler Geographic Origin and Market Segmentation: The Multi Trips Destination Case. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 8(1), 111-124.
- Flores, B. (2002). The Garifuna Dugu Ritual in Belize: A Celebration of Relationships. Dans R. R. Ruetter (dir.), *Gender, Ethnicity, and Religion: Views from the Other Side* (p. 154-173). Minneapolis: Augsburg Fortress.
- Flowerdew, J. & Richardson, J. E. (2018). *The Routledge Handbook of Critical Discourse Studies*. London: Routledge.
- Flowerdew, R. & Martin, D. (2005). *Methods in human geography : a guide for students doing a research project*. (2nd ed<sup>e</sup> éd.). Harlow, England: Prentice Hall.
- Font, X., Guix, M. & Bonilla-Priego, M. J. (2016). Corporate social responsibility in cruising: Using materiality analysis to create shared value. *Tourism Management*, 53(Supplement C), 175-186.
- Foucault, M. (1980). Question on geography (*Power/knowledge : selected interviews and other writings, 1972-1977* (p. 63-77). New York: Pantheon Books.
- Frank, A. G. (1966). The development of underdevelopment. *Monthly Review*, 18(4), 17-31.
- Fraser, N. & Jaeggi, R. (2018). *Capitalism : A Conversation in Critical Theory*. Hoboken, NJ: John Wiley & Sons.
- Freedom House. (2018). Freedom in the World 2018 - Belize Profile. Repéré à <https://freedomhouse.org/report/freedom-world/2018/belize>
- Freitag, T. G. (1994). Enclave tourism development for whom the benefits roll? *Annals of Tourism Research*, 21(3), 538-554.
- Frémont, A., Herin, R., Chevalier, J. & Renard, J. (1984). *Géographie sociale*. Paris: Masson.

- Friedmann, J. (1963). Regional economic policy for developing areas. *Papers in Regional Science*, 11(1), 41-61.
- Frynas, G. (2009). Corporate social responsibility in the oil and gas sector. *The Journal of World Energy Law & Business*, 2(3), 178-195.
- Gabe, T. M., Lynch, C. P. & McConnon, J. C. (2006). Likelihood of Cruise Ship Passenger Return to a Visited Port: The Case of Bar Harbor, Maine. *Journal of Travel Research*, 44(3), 281-287.
- Gallaher, C. (2009). *Key concepts in political geography*. London: SAGE.
- Gascón, J. & Milano, C. (2018). Tourism, Real Estate Development and Depeasantisation in Latin America. *European Review of Latin American and Caribbean Studies / Revista Europea de Estudios Latinoamericanos y del Caribe*(105), 21-38.
- Gasper, D. (2014). Ethics and development (*The companion to development studies* (p. 91-96). Abingdon, Oxon.
- Gentry, K. M. (2007). Belizean women and tourism work: Opportunity or Impediment? *Annals of Tourism Research*, 34(2), 477-496.
- Germain, A. (2012). Sortir le territoire de sa logique exclusive : pour une définition fonctionnaliste de la territorialité. *Philosophiques*, 39(2), 435-449.
- Gibson, C. (2009). Geographies of tourism: critical research on capitalism and local livelihoods. *Progress in Human Geography*, 33(4), 527-534.
- Gibson, C. (2013). Tourism (*The Wiley-Blackwell companion to cultural geography* (p. 465-477). Malden, MA: Blackwell Publishing.
- Gilbert, L. S. (2002). Going the distance: 'Closeness' in qualitative data analysis software. *International Journal of Social Research Methodology*, 5(3), 215-228.
- Gill, S. (1995). Globalisation, Market Civilisation, and Disciplinary Neoliberalism. *Millennium: Journal of International Studies*, 24, 399-424.
- Giraut, F. (2008). Conceptualiser le territoire. *Historiens et Géographes*(403), 57-68.
- Girvan, N. (2006). Caribbean Dependency Thought Revisited. *Canadian Journal of Development Studies / Revue canadienne d'études du développement*, 27(3), 328-352.
- Glassman, J. (2002). From Seattle (and Ubon) to Bangkok: The Scales of Resistance to Corporate Globalization. *Environment and Planning D: Society and Space*, 20(5), 513-533.
- Glissant, E. (2011). Creolisation and the Americas. *Caribbean Quarterly*, 51(1), 11-20. Glissant, É. (1997). *Poétique, IV - Traité du Tout-Monde*. Paris: Gallimard.
- Goeldner, C. R. & Ritchie, J. R. B. (2012). *Tourism : principles, practices, philosophies*. Hoboken, N.J: John Wiley.
- Gómez Menjívar, J. C. & Salmon, W. N. (2018). *Tropical Tongues: Language Ideologies, Endangerment, and Minority Languages in Belize*. Chapel Hill: Institute for the Study of the Americas at the University of North Carolina.
- Gould, K. A. (1999). Tactical Tourism: A Comparative Analysis of Rainforest Development in Ecuador and Belize. *Organization & Environment*, 12(3), 245-262.
- Gould, K. A. (2017). Ecotourism under pressure: The political economy of oil extraction and cruise ship tourism threats to sustainable development in Belize. *Environmental Sociology*, 3(3), 237-247.

- Government of Belize (2011). *National Sustainable Tourism Master Plan of Belize 2030: Guidelines for Project Implementation Manual*. Belize City: Ministry of Tourism and Civil Aviation and Culture.
- Graci, S. & Dodds, R. (2010). *Sustainable tourism in island destinations*. London: Earthscan.
- Graham, E., Pendergast, D. M. & Jones, G. D. (1989). On the Fringes of Conquest: Maya-Spanish Contact in Colonial Belize. *Science*, 246(4935), 1254-1259.
- Grandoit, J. (2005). Tourism as a Development Tool in the Caribbean and the Environmental By-products: The Stresses on Small Island Resources and Viable Remedies. *Journal of Development and Social Transformation*(2), 89-97.
- Green, G. (2018). Belize bans oil activity to protect its barrier reef, *The Guardian*. Repéré à <https://www.theguardian.com/travel/2018/jan/14/belize-bans-oil-activity-to-protect-reef-diving-tourism-belize-barrier-reef>
- Greenwood, D. J. (1989). "Culture by the Pound: an Anthropological Perspective on Tourism as Cultural Commoditization. Dans V. L. Smith (dir.), *Hosts and Guests: The Anthropology of Tourism* (p. 171-188): University of Pennsylvania Press.
- Gregory, D. (2001). (Post)Colonialism and the Production of Nature (*Social nature : theory, practice, and politics* (p. 84-111). Malden, MA: Blackwell Publishers.
- Gregory, D., Johnson, R., Pratt, G., Watts, M. & Whatmore, S. (2009). *The dictionary of Human Geography*. Malden: Blackwell.
- Grenier, A. A. (2018). Le décloisonnement du passage du Nord-Ouest - Le tourisme de croisière en éclaircur avant l'arrivée des pétroliers et autres grands transporteurs. *IdeAs*, 12. Repéré à <http://journals.openedition.org/ideas/3313>
- Gui, L. & Russo, A. P. (2011). Cruise ports: a strategic nexus between regions and global lines—evidence from the Mediterranean. *Maritime Policy & Management*, 38(2), 129-150.
- Guillemette, F. (2006). L'approche de la Grounded Theory; pour innover? *Recheches Qualitatives*, 26(1), 32-50.
- Gumuchian, H., Marois, C. & Fèvre, V. (2000). *Initiation à la recherche en géographie : aménagement, développement territorial, environnement*. Montréal: Presses de l'Université de Montréal.
- Gunn, C. A. (1988). *Tourism Planning - Basics, Concepts and Cases*. Washington, DC: Taylor and Francis.
- Gutberlet, M. (2016). Socio-cultural impacts of large-scale cruise tourism in Souq Mutrah, Sultanate of Oman. *Fennia*, 194(1), 46-63.
- Gwynne, R. N. (2009). Modernization Theory. Dans R. K. Thrift (dir.), *International Encyclopedia of Human Geography* (p. 164-168). Oxford: Elsevier.
- Haines, S. (2017). Imagining the Highway: Anticipating Infrastructural and Environmental Change in Belize. *Ethnos*, 1-20.
- Halcrow Group Limited (HGL) (2010). *Belize Country Poverty Assessment*. Barbados: Caribbean Development Bank.
- Halkier, H. & Strambach, S. (2013). Reconceptualizing change - Path Dependency, path plasticity and knowledge combination. *Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie*, 57(1-2), 1-14.
- Hall, C. M. (2007). Tourism, governance and the mis-location of power (*Tourism, power, and space* (p. 247-268). London: Routledge.

- Hall, S. (1995). New cultures for old. Dans D. Massey & P. Jess (dir.), *A Place in the World?: Places, Cultures, and Globalization* (p. 175-213). Oxford: Oxford University Press.
- Hammond, N., Howarth, S. & Wilk, R. (1999). The Discovery, Explorations, and Monuments of Lim Ni Punit, Belize (*Research Reports on Ancient Maya Writing* (p. 1-14). Washington, D.C.: Center for Maya Research.
- Hardy, C., Harley, B. & Phillips, N. (2004). Discourse analysis and content analysis: Two solitudes? *Qualitative & Multi-Method Research*, 2, 19-22.
- Harris, A. (2017). Amik Kil Ha' in Maya Beach, *Placencia Breeze*, p. 13.
- Harrison, D. (2014). Tourism and Development (*The Wiley Blackwell Companion to Tourism* (p. 143-154): John Wiley & Sons, Ltd.
- Harrison, P. (2000). Making Sense: Embodiment and the Sensibilities of the Everyday. *Environment and Planning D: Society and Space*, 18(4), 497-517.
- Harrison-Buck, E., Houk, B. A., Kaeding, A. R. & Bonorden, B. (2019). The Strange Bedfellows of Northern Belize: British Colonialists, Confederate Dreamers, Creole Loggers, and the Caste War Maya of the Late Nineteenth Century. *International Journal of Historical Archaeology*, 23(1), 172-203.
- Hartwick, E. (2009). Dependency. Dans R. K. Thrift (dir.), *International Encyclopedia of Human Geography* (p. 91-95). Oxford: Elsevier.
- Harvey, D. (1982). *The limits to capital*. [Chicago]: University of Chicago Press.
- Harvey, D. (1985). *The urbanization of capital : studies in the history and theory of capitalist urbanization*. Baltimore: Johns Hopkins University Press.
- Harvey, D. (1989). *The condition of postmodernity : an enquiry into the origins of cultural change*. Oxford: Blackwell.
- Harvey, D. (2001). Globalization and the "Spatial Fix". *Geographische Revue*, 2, 23-30.
- Harvey, D. (2004). The "New" Imperialism : Accumulation by Dispossession. *Socialist Register*, 40, 63-87.
- Harvey, D. (2005). *A brief history of neoliberalism*
- Harvey, D. (2010). *Géographie et capital: vers un matérialisme historico-géographique*. Paris: Éditions Syllepse.
- Harvey, D. (2014). *Seventeen Contradictions and the End of Capitalism*. New-York: Oxford University Press.
- Hawkins, D. E. & Mann, S. (2007). The World Bank's role in tourism development. *Annals of Tourism Research*, 34(2), 348-363.
- Heitmann, S. (2011). Authenticity in Tourism. Dans P. Robinson, S. Heitmann & P. U. C. Dieke (dir.), *Research themes for tourism* (p. 45-58). Wallingford, Oxfordshire: CABI.
- Henthorne, T. L. (2000). An Analysis of Expenditures by Cruise Ship Passengers in Jamaica. *Journal of Travel Research*, 38(3), 246-250.
- Herbert, D. (2001). Literary places, tourism and the heritage experience. *Annals of Tourism Research*, 28(2), 312-333.
- Hirschman, A. O. (1958). *The strategy of economic development*. New Haven: Yale University Press.
- Hof, A. & Blázquez-Salom, M. (2013). The linkages between Real Estate Tourism and Urban Sprawl in Majorca (Balearic Islands, Spain). *Land*, 2(2), 252-277.

- Hoffmann, O. (2016, 2016/03/17). *Le phénix maya : naissance, mort et résurrection des territoires indiens au Belize, XIX-XXes siècles*. Communication présentée Colloque International du CIST, Grenoble.
- Hollinshead, K. (2007). Worldmaking' and the Transformation of Place and Culture. Dans I. Ateljevic, N. Morgan & A. Pritchard (dir.), *The critical turn in tourism studies : Innovative Research Methods* (p. 165-193). Milton Park: Routledge.
- Hollinshead, K., Ateljevic, I. & Ali, N. (2009). Worldmaking Agency–Worldmaking Authority: The Sovereign Constitutive Role of Tourism. *Tourism Geographies*, 11(4), 427-443.
- Honey, M. (2017, 2017/11/17). *Lessons Learned from 50 Years of Cruise Tourism in the Caribbean*. Communication présentée Global Conference On Jobs & Inclusive Growth: Partnerships for Sustainable Tourism, Montego Bay, Jamaica.
- Hoselitz, B. F. (1960). *Theories of economic growth*. Glencoe, Ill: Free Press.
- Hsieh, H.-F. & Shannon, S. E. (2005). Three Approaches to Qualitative Content Analysis. *Qualitative Health Research*, 15(9), 1277-1288.
- Hudson, A. (1998). Beyond the borders: Globalisation, sovereignty and extra-territoriality. *Geopolitics*, 3(1), 89-105.
- Humes, A. (2016, 2016-03-16). Harvest Caye opens in November *Breaking Belize News*. Repéré à <http://www.breakingbelizenews.com/2016/03/16/harvest-caye-opens-november/>
- Humes, A. (2016, 2016-03-16). Harvest Caye opens in November *Breaking Belize News*. Repéré à <http://www.breakingbelizenews.com/2016/03/16/harvest-caye-opens-november/>
- Hursh, D. W. & Henderson, J. A. (2011). Contesting global neoliberalism and creating alternative futures. *Discourse: Studies in the Cultural Politics of Education*, 32(2), 171-185.
- Hvenegaard, G. T. (2002). Using Tourist Typologies for Ecotourism Research. *Journal of Ecotourism*, 1(1), 7-18.
- IFRC. (2001). Belize: Hurricane Iris appeal No. 33/01. Switzerland: International Federation of Red Cross And Red Crescent Societies.
- International Environments (2013). *Environmental Impact Assessment For A Nature Park Project To Be Located Harvest Caye Island Stann Creek District*. Belize City: IE
- International Environments. (2019). Harvest Caye Nature Park. Repéré à <http://www.belize-architect.com/harvest-caye-nature-park>
- IXCACAO. (2015). To all my Friends and tourism affiliates at home in Belize and abroad. Dans IXCACAO (dir.). San Felipe, Belize.
- Jaakson, R. (2004). Beyond the tourist bubble?: Cruiseship Passengers in Port. *Annals of Tourism Research*, 31(1), 44-60.
- Johnson, D. (2002). Environmentally sustainable cruise tourism: a reality check. *Marine Policy*, 26(4), 261-270.
- Johnson, M. (2018). *Becoming Creole: nature and race in Belize*. New Jersey: Rutgers University Press.
- Judd, D. R. (1998). Constructing the tourist bubble. Dans D. R. Judd & S. S. Fainstein (dir.), *The tourist city* (Vol. New Haven, p. 35-53): Yale University Press.

- Kalosh, A. (2016). First cruise ship calls at new Belize destination, Harvest Caye, *Seatrade Cruise News*. Repéré à <http://www.seatrade-cruise.com/news/news-headlines/first-cruise-ship-calls-at-new-belize-destination-harvest-caye.html>
- Kalosh, A. (2018). Work begins on Stake Bank Belize Port with 4 cruise berths, *Seatrade Cruise News*. Repéré à <http://www.seatrade-cruise.com/news/news-headlines/work-begins-on-stake-bank-belize-port-with-4-cruise-berths.html>
- Kapoor, I. (2008). *The postcolonial politics of development*. London: Routledge.
- Karlsson, M. & Bryceson, I. (2014). Continuity and change: understanding livelihood shifts and adaptation in coastal Belize 1830–2012. *Local Environment*, 1-20.
- Karlsson, M., van Oort, B. & Romstad, B. (2015). What we have lost and cannot become: societal outcomes of coastal erosion in southern Belize. *Ecology and Society*, 20(1).
- Kerswill, M. & Mair, H. (2015). Big Ships, Small Towns: Understanding Cruise Port Development in Falmouth, Jamaica. *Tourism in Marine Environments*, 10(3-4), 189-199.
- Key, C. (2002). *Cayes, Coral, Tourism and Ethnicity in Belize*. (Université of North Texas, Texas).
- Key, C. & Pillai, V. K. (2006). Community Participation and Tourism Attitudes in Belize. *Interamerican Journal of Environment and Tourism*, 2(2), 8-15.
- Key, C. J. (2002). The Political Economy of the Transition from Fishing to Tourism, in Placencia, Belize. *International Review of Modern Sociology*, 30(1/2), 1-18.
- Kincheloe, J. L. & McLaren, P. (2011). Rethinking Critical Theory and Qualitative Research. Dans K. Hayes, S. R. Steinberg & K. Tobin (dir.), *Key Works in Critical Pedagogy* (p. 285-326): SensePublishers.
- Kirtsoglou, E. & Theodossopoulos, D. (2004). 'They are Taking Our Culture Away': Tourism and Culture Commodification in the Garifuna Community of Roatan. *Critique of Anthropology*, 24(2), 135-157.
- Klein, N. (2010). *La stratégie du choc : la montée d'un capitalisme du désastre*. [Arles, France]: Actes Sud.
- Klein, R. A. (2003). *Cruising out of control: the cruise industry, the environment, workers, and Maritimes*. Nova Scotia: Canadian Centre for Policy Alternatives.
- Klein, R. A. (2006). Turning Water into Money - The Economics of the Cruise Industry. Dans R. K. Dowling (dir.), *Cruise ship tourism* (p. 261-269). Wallingford: CABI.
- Klein, R. A. (2012). Different streams in cruise tourism research: An introduction. *Tourism*, 60(1), 7-13.
- Klein, R. A. (2013). Envisioning Environmental Policy as Social Policy: The Case of the International Cruise Line Industry. Dans I. Wallimann (dir.), *Environmental Policy is Social Policy – Social Policy is Environmental Policy Toward Sustainability Policy* (p. 181-196). New York: Springer.
- Klein, R. A. (2017). Representation without Taxation. Dans R. K. Dowling & C. Weeden (dir.), *Cruise Ship Tourism* (p. 57-71). Wallingford: CABI.
- Koenig, E. S. (2016). *Baiting Sustainability: Collaborative Coastal Management, Heritage Tourism, and Alternative Fisheries in Placencia, Belize*. (University of South Florida, Florida).
- Kolbe, A. R., Brookes, K. & Muggah, R. (2013). *Is Tourism Haiti's Magic Bullet? An Empirical Treatment of Haiti's Tourism Potentia*. Brazil: Igarapé Institute.

- Konings, M. (2010). Neoliberalism and the American State. *Critical Sociology*, 36(5), 741-765.
- Kothari, C. R. (2004). *Research methodology : methods and techniques*. (Second rev. ed<sup>e</sup> éd.). New Delhi: New Age International Ltd.
- Krenshaw, O. G. (2009). *Cruise Ship Pollution*. New York: Nova Science Publishers.
- Kvale, S. (1996). *Interviews : an introduction to qualitative research interviewing*. Thousand Oaks, Calif: Sage Publications.
- Laperrière, A. (2009). L'observation directe. Dans B. Gauthier (dir.), *Recherche sociale : de la problématique à la collecte des données* (p. 311-336). Québec: Presses de l'Université du Québec.
- Lapointe, D., Sarrasin, B. & Benjamin, C. (2018). Tourism in the Sustained Hegemonic Neoliberal Order. *Revista Latino-Americana de Turismologia*, 4(1), 16-33.
- Larrain, J. (1989). *Theories of Development : Capitalism, Colonialism and Dependency*. Cambridge: Polity Press.
- Larsen, S. & Wolff, K. (2016). Exploring assumptions about cruise tourists' visits to ports. *Tourism Management Perspectives*, 17, 44-49.
- Lasserre, F. & Têtu, P.-L. (2015). The cruise tourism industry in the Canadian Arctic: analysis of activities and perceptions of cruise ship operators. *Polar Record*, 51(01), 24-38.
- Latin American Report. (1967). New Look at Belize. 6(8), 11-35.
- Launchpad Consulting (2005). *Belize Tourism Policy*. Belize City: Belize Tourism Board.
- Law, L. (2008). Negotiating the Bar: Sex, Money and the Uneasy Politics of Third Space (*The Blackwell Cultural Economy Reader* (p. 352-367): Blackwell Publishing Ltd.
- Lawton, L. J. & Butler, R. W. (1987). Cruise ship industry - patterns in the Caribbean 1880-1986. *Tourism Management*, 8(4), 329-343.
- Le Masne, C. (2012). Les Caraïbes centraméricaines au XXe siècle : de l'enclave bananière à l'interface transnationale ? *Études caribéennes*, 21, Avril. Repéré à <http://etudescaribeennes.revues.org/6046>
- Lefebvre, H. (2000). *La production de l'espace*. (4e éd<sup>e</sup> éd.). Paris: Anthropos.
- Lenzerini, F. (2017). The land rights of indigenous peoples under international law. Dans M. Graziadei & L. Smith (dir.), *Comparative Property Law: Global Perspectives* (p. 393-411). Cheltenham, UK: Edward Elgar Publishing.
- Lester, J.-A. & Weeden, C. (2004). Stakeholders, the natural environment and the future of Caribbean cruise tourism. *International Journal of Tourism Research*, 6(1), 39-50.
- Lew, A. A. & Cartier, C. L. (2004). Centering tourism geography. Dans C. L. Cartier & A. A. Lew (dir.), *Seductions of place: geographical perspectives on globalization and touristed landscapes* (p. 292-296). London: Routledge.
- Lewis, W. A. (1966). *Development planning : the essentials of economic policy*. London: Allen and Unwin.
- Lindberg, K., Enriquez, J. & Sproule, K. (1996). Ecotourism Questioned: Case Studies from Belize. *Annals of Tourism Research*, 23(3), 543-562.
- Logossah, K. (2007). The cruise sector in the Caribbean: a development factor or a pale reflection of globalization? *Téoros, Revue de Recherche en Tourisme*, 26(1), 33-39.
- Logossah, K. (2011). L'industrie de croisière dans la Caraïbe : facteur de développement ou pâle reflet de la mondialisation. Dans Publibook (dir.), *Économie et droits des affaires de la Caraïbe et de*

- la Guyane - Contribution à la connaissance des droits et des économies de la Caraïbe et de la Guyane Tome 3* (p. 17-34). France.
- London, W. R. (2012). Shore-side Activities. Dans M. Vogel, A. Papathanassis & B. Wolber (dir.), *The business and management of ocean cruises* (p. 184-195). Wallingford, Oxfordshire: CABI.
- London, W. R. & Lohmann, G. (2014). Power in the context of cruise destination stakeholders' interrelationships. *Research in Transportation Business & Management*, 13, 24-35.
- Loperena, C. A. (2017). Honduras is open for business: extractivist tourism as sustainable development in the wake of disaster? *Journal of Sustainable Tourism*, 25(5), 618-633.
- Lue, C.-C., Crompton, J. L. & Fesenmaier, D. R. (1993). Conceptualization of multi-destination pleasure trips. *Annals of Tourism Research*, 20(2), 289-301.
- Lukes, S. (1974). *Power : a radical view*. London: Macmillan.
- Lukes, S. (2005). *Power: A radical view Second Edition*. New York: Palgrave Macmillan.
- Lune, H. & Berg, B. L. (2017). *Qualitative research methods for the social sciences*. (2nd ed<sup>e</sup> éd.). England: Pearson.
- Ma, H. (2018). 12 Things to do in Harvest Caye, Belize. Repéré à <https://www.cruisehive.com/things-to-do-in-harvest-caye-belize/23688>
- MacCannell, D. (1973). Staged Authenticity: Arrangements of Social Space in Tourist Settings. *American Journal of Sociology*, 79(3), 589-603.
- MacCannell, D. (1999). *The tourist : a new theory of the leisure class*. Berkeley: University of California Press.
- Mackay, E. A. & Spencer, A. (2017). The future of Caribbean tourism: competition and climate change implications. *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*, 9(1), 44-59.
- MacKinnon, J. J. & Kepecs, S. M. (1989). Prehispanic Saltmaking in Belize: New Evidence. *American Antiquity*, 54(3), 522-533.
- Macnaught, T. J. (1982). Mass tourism and the dilemmas of modernization in Pacific Island communities. *Annals of Tourism Research*, 9(3), 359-381.
- Macpherson, C. (2008). Golden goose or Trojan horse? Cruise ship tourism in Pacific development. *Asia Pacific Viewpoint*, 49(2), 185-197.
- Mahler, A. (2003). *Belize Draft Cruise Ship Policy Document*. Communication présentée 1st National Coastal Symposium, Belize, Belize City.
- Mail Online. (2014). Welcome to the world's most futuristic cruise ship. Repéré à [http://www.dailymail.co.uk/travel/travel\\_news/article-2733736/Robot-bartenders-300ft-high-viewing-capsule-virtual-balconies-offering-real-time-views-sea-Welcome-world-s-futuristic-cruise-ship.html](http://www.dailymail.co.uk/travel/travel_news/article-2733736/Robot-bartenders-300ft-high-viewing-capsule-virtual-balconies-offering-real-time-views-sea-Welcome-world-s-futuristic-cruise-ship.html)
- Mansfeld, Y. & Pizam, A. (2006). *Tourism, security and safety : from theory to practice*. (1st ed<sup>e</sup> éd.). Burlington, MA: Elsevier Butterworth-Heinemann.
- Manzano M, O. E. & Vernon, D. (2018). Oil in Belize: New sector in a young country. *The Extractive Industries and Society*, 5(3), 228-239.
- Martin, R. & Sunley, P. (2006). Path dependence and regional economic evolution. *Journal of Economic Geography*, 6(4), 395-437.

- Masquelier, C. (2017). *Critique and Resistance in a Neoliberal Age: Towards a Narrative of Emancipation*. UK: Palgrave Macmillan.
- Massey, D. (1995). Thinking Radical Democracy Spatially. *Environment and Planning D: Society and Space*, 13(3), 283-288.
- Massey, D. (2000). Entanglements of power: reflections. Dans J. P. Sharp (dir.), *Entanglements of power : geographies of domination/resistance* (p. 279-286). London: Routledge.
- Matura-Shepperd. (2013, 2013/8/23). Right to the point – Another bad government deal for the people!, *Amandala*.
- Maxwell, J. A. & Chmiel, M. (2014). Notes Toward a Theory of Qualitative Data Analysis. Dans U. Flick (dir.), *The SAGE Handbook of Qualitative Data Analysis* (p. 21-34). London: SAGE Publications, Limited.
- Maya Leaders Alliance (MLA). (2013). U.S. capital energy and Norwegian Cruise Line attempt to mislead Maya people and the public. Punta Gorda, Belize: Maya Leaders Alliance.
- McCabe, S. & Marson, D. (2006). Tourist constructions and consumptions of space: Place, modernity and meaning (*Tourism and Social Identities* (p. 91-108).
- McCarthy, J. & Prudham, S. (2004). Neoliberal nature and the nature of neoliberalism. *Geoforum*, 35(3), 275-283.
- Mckay, J. (1990). Development Journal of SID. 3, 55-59.
- McKercher, B. & Lau, G. (2008). Movement Patterns of Tourists within a Destination. *Tourism Geographies*, 10(3), 355-374.
- McLeod, M., Lewis, E. H. & Spencer, A. (2017). Re-inventing, revolutionizing and transforming Caribbean tourism: Multi-country regional institutions and a research agenda. *Journal of Destination Marketing & Management*, 6(1), 1-4.
- Medina, L. K. (1997a). Defining difference, forging unity: The co-construction of race, ethnicity and nation in Belize. *Ethnic and Racial Studies*, 20(4), 757-780.
- Medina, L. K. (1997b). Development Policies and Identity Politics: Class and Collectivity in Belize. *American Ethnologist*, 24(1), 148-169.
- Medina, L. K. (2010). When Government Targets “The State”: Transnational NGO Government and the State in Belize. *PoLAR: Political and Legal Anthropology Review*, 33(2), 245-263.
- Melé, P. (2009). Identifier un régime de territorialité réflexive. Dans M. Vanier (dir.), *Territoires, territorialité, territorialisation, controverses et perspectives* (p. 45-55): Presses universitaires de Rennes.
- Mihalic, T. (2016). Sustainable-responsible tourism discourse – Towards ‘responsustable’ tourism. *Journal of Cleaner Production*, 111, 461-470.
- Milde, P. C. (2011). The Maritime Labour Convention 2006: An Instrument to Improve Social Responsibility in the Cruise Industry. Dans P. Gibson, A. Papathanassis & P. Milde (dir.), *Cruise Sector Challenges* (p. 207-223): Gabler Verlag.
- Miller, A. R. & F., G. W. (2006). Cruising and the North American Market. Dans R. K. Dowling (dir.), *Cruise ship tourism*. Wallingford: CABI.
- Minca, C. & Oakes, T. (2014). Tourism After the Postmodern Turn. Dans A. A. Lew, C. M. Hall & A. M. Williams (dir.), *The Wiley Blackwell companion to tourism* (p. 294-303): Wiley Blackwell.

- Mings, R., C. & Mchugh, K., E. (1992). The Spatial Configuration of Travel to Yellowstone National Park. *Journal of Travel Research*, 30(4), 38-46.
- Moberg, M. (1992). Structural Adjustment and Rural Development: Inferences from a Belizean Village. *The Journal of Developing Areas*, 27(1), 1-20.
- Moberg, M. (1997). *Myths of Ethnicity and Nation: Immigration, Work and Identity in the Belize Banana Industry*. Knoxville: The University of Tennessee Press
- Mollett, S. (2014). A Modern Paradise: Garifuna Land, Labor, and Displacement-in-Place. *Latin American Perspectives*, 41(6), 27-45.
- Morgan, P. & Power, L. (2011). Cruise tourism and the cruise industry. Dans P. Robinson, S. Heitmann & P. U. C. Dieke (dir.), *Research Themes for Tourism* (p. 276-288). Wallingford: CABI.
- Morin, S. (2018, 5 janvier). Tourisme: 2017, l'année des records, *La Presse*.
- Morin, S. (2018, 10 novembre). Nouveaux venus sur les mers du globe, *La Presse*.
- Mosedale, J. (2006). Tourism Commodity Chains: Market Entry and its Effects on St Lucia. *Current Issues in Tourism*, 9(4-5), 436-458.
- Mowforth, M. & Munt, I. (1998). *Tourism and sustainability : new tourism in the third world*. London: Routledge.
- Mowforth, M. & Munt, I. (2009). *Tourism and sustainability : development, globalisation and new tourism in the Third World*. (3rd ed<sup>e</sup> éd.). London: Routledge.
- Mowforth, M. & Munt, I. (2016). *Tourism and sustainability : Development, globalisation and new tourism in the Third World*. London: Routledge.
- Munar, A. M. & Jacobsen, J. K. S. (2014). Motivations for sharing tourism experiences through social media. *Tourism Management*, 43, 46-54.
- Muñoz, A. P., Aguilar, A. A. & Ortiz, J. S. A. (2015). Cozumel y la transformación de su paisaje por el turismo de cruceros. *Revista de Ciencias Sociales*(149), 103-119.
- Mustonen, J. J. (2010). *Case study: hard power or soft power?* Berlin: Institute for Cultural Diplomacy.
- Myrdal, G. (1974). What Is Development? *Journal of Economic Issues*, 8(4), 729-736.
- Natural Earth. (2019). Natural Earth. Free vector and raster map data. Repéré à [naturalearthdata.com](http://naturalearthdata.com)
- NCLH (2017). *Norwegian Cruise Line Holdings Stewardship Report*. Miami: Norwegian Cruise Line Holdings.
- NICH. (2019). About NICH. Repéré à <https://nichbelize.org/about-nich/>
- Nilsen, T. (2016). Why Arctic policies matter: The role of exogenous actions in oil and gas industry development in the Norwegian High North. *Energy Research & Social Science*, 16, 45-53.
- Norwegian Cruise Line (NCL). (2019). Rain Forest River Tubing - Harvest Caye, Belize. Repéré à [https://www.ncl.com/ca/fr/shore-excursions/BPI\\_04/Rainforest-River-Tubing](https://www.ncl.com/ca/fr/shore-excursions/BPI_04/Rainforest-River-Tubing)
- Novelo, A. Q., Santoya, J. & Vellos, R. (2007). *Assesing the Direct Economic Impact of Cruise Tourism on the Belizean Economy*. XXXIX Annual Conference of Monetary Studies.
- Nurse, K. (2016). The Diasporic Economy, Trade and the Tourism Industry in the Caribbean: Global Migration Issues, vol 5. Dans A. Chikanda, J. Crush & M. Walton-Roberts (dir.), *Diasporas, Development and Governance* (p. 141-152). Cham: Springer.

- Nyíri, P. (2009). Extraterritoriality. Repéré le 2015-04-23 à <http://www.espacestemp.net/articles/extraterritoriality-pal-nyiri/>
- Ojeda, D. (2012). Green pretexts: ecotourism, neoliberal conservation and land grabbing in Tayrona National Natural Park, Colombia. *The Journal of Peasant Studies*, 39(2), 357-375.
- Oppermann, M. (1994). Length of stay and spatial distribution. *Annals of Tourism Research*, 21(4), 834-836.
- Oppermann, M. (1995). A Model of Travel Itineraries. *Journal of Travel Research*, 33(4), 57-61.
- Oyogoa, F. (2016). Cruise Ships: Continuity and Change in the World System. *Journal of World-Systems Research*, 22(1), 31-37.
- Paasi, A. (2003). Region and place: regional identity in question. *Progress in Human Geography*, 27(4), 475-485.
- Palacio, J. (1996). Development in Belize: 1960-1980 - Initiatives at the State and Community Level. *Belizean Studies*, 22(2-3), 1-73.
- Palacio, J. (2001). *Past and current methods of community base coastal resources management in the southern coast of Belize*. Punta Gorda, Belize: Institute for Development and Environment (TIDE).
- Palacio, J. O. (1995). Frontiers Within And Without - The Case Of Belize. *Caribbean Quarterly*, 41(3/4), 78-84.
- Palacio, J. O. (1998). Cultural Retrieval among the Garifuna in Belize – an exercise in continuing education. *Caribbean Quarterly*, 44(3/4), 50-62.
- Palacio, J. O. (2013). Reconstructing Garifuna oral history - techniques and methods in the history of a Caribbean people. Dans J. O. Palacio (dir.), *The Garifuna : A nation across borders* (p. 43-63). Belize: Cubola Books.
- Palacio, V. R. (2013). *Identifying ecotourists through benefit segmentation to meet the criteria of sustainable tourism development: Belize as a case study*. (University of Montana).
- Papathanassis, A. (2016). *Cruise Business Development: Safety, Product Design and Human Capital*. Cham: Springer International Publishing.
- Papathanassis, A., Lukovic, T. & Vogel, M. (2012). *Cruise tourism and society a socio-economic perspective*. Berlin: Springer.
- Papatheodorou, A. (2006). The Cruise Industry: An Industrial Organization Perspective (*Cruise ship tourism* (p. 31-40). Wallingford: CABI.
- Parsons, T. (1951). *The social system*. Glencoe, Ill: Free Press.
- Parsons, T. (1963). On the Concept of Political Power. *Proceedings of the American Philosophical Society*, 107(3), 232-262.
- Patterson, T. & Rodriguez, L. (2004). Political Ecology of Tourism in the Commonwealth of Dominica. Dans S. Gössling (dir.), *Tourism and Development in Tropical Islands: Political Ecology Perspectives* (p. 304): Edward Elgar Pub.
- Pattullo, P. (2005). *Last Resorts: The Cost of Tourism in the Caribbean*. New York: NYU.
- Payne, A. J. (1990). The Belize Triangle: Relations with Britain, Guatemala and the United States. *Journal of Interamerican Studies and World Affairs*, 32(1), 119-135.
- Pearce, D. G. (1990). Tourism, the regions and restructuring in New Zealand. *Journal of Tourism Studies*, 1(2), 33-42.

- Pearce, D. G. (2012). *Frameworks for Tourism Research*.
- Peck, J. & Tickell, A. (2002). Neoliberalizing Space. *Antipode*, 34(3), 380-404.
- Peet, R. & Hartwick, E. (2009). *Theories of Development: Contentions, Arguments, Alternatives*. New York: Guilford Press.
- Pelling, M. & Manuel-Navarrete, D. (2011). From resilience to transformation: the adaptive cycle in two Mexican urban centers. *Ecology and Society*, 16(2). Repéré à <http://www.ecologyandsociety.org/vol16/iss2/art11/>
- Pierce, J. (2017). *Citizen Security in Belize*. Washington: Inter-American Development Bank.
- Pieterse, J. N. (2009). Postdevelopment. Dans R. K. Thrift (dir.), *International Encyclopedia of Human Geography* (p. 339-343). Oxford: Elsevier.
- Pile, S. (1997). *Geographies of resistance*. London: Routledge.
- Pinnock, F. H. (2012). *Caribbean Cruise Tourism: Power relations Among Stakeholders*. Germany: LAP Lambert Academic Publishing.
- Pinnock, F. H. (2014). The future of tourism in an emerging economy: the reality of the cruise industry in Caribbean. *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*, 6(2), 127-137.
- PNUD (2010). *Belize Scorecard and Outlook Report 2010*. Belmopan: United Nations Development Program.
- Polanyi, K. (2009). *La grande transformation : aux origines politiques et économiques de notre temps*. Paris: Gallimard.
- Potter, R. B. (2012). *Key concepts in development geography*. Los Angeles: SAGE.
- Power, M. (2014). Enlightenment and the era of modernity (*The companion to development studies* (p. 154-160). Abingdon, Oxon: Routledge.
- Pratt, M. L. (2008). *Imperial eyes : travel writing and transculturation*. London: Routledge.
- Pretty, J. & Ward, H. (2001). Social Capital and the Environment. *World Development*, 29(2), 209-227.
- Pritchard, A. & Morgan, N. J. (2000). Constructing tourism landscapes - gender, sexuality and space. *Tourism Geographies*, 2(2), 115-139.
- Puri, S. (2004). *The Caribbean Postcolonial: Social Equality, Post-nationalism, and Cultural Hybridity*. Palgrave Macmillan.
- Qian, J., Wei, J. & Law, R. (2018). Review of critical discourse analysis in tourism studies. *International Journal of Tourism Research*, 20(4), 526-537.
- Raffestin, C. (1980). *Pour une géographie du pouvoir*. Paris: Litec.
- Raffestin, C. (1982). Remarques sur les notions d'espace, de territoire et de territorialité. *Espaces et sociétés*(41), 167-171.
- Raffestin, C. (2012). Space, territory, and territoriality. *Environment and Planning D: Society and Space*, 30(1), 121-141.
- Rakić, T. & Chambers, D. (2012). Rethinking the consumption of places. *Annals of Tourism Research*, 39(3), 1612-1633.
- Ramírez de Arellano, Annette B. (2011). Medical Tourism in the Caribbean. *Signs: Journal of Women in Culture and Society*, 36(2), 289-297.
- Ramos, A. (2010, 29/10/2010). Vocal opposition in Placencia to propose Royal Caribbean Port, *Amandala*.
- Ramos, A. (2013). Yaya emails pm barrow on “dead” integrity commission, *Amandala*.

- Ramos, A. (2013). US\$100 million, 3700 jobs – bigger than big? , *Amandala*.
- Ramos, A. (2013). Battle for Point Placencia, *Amandala*. Repéré à <http://amandala.com.bz/news/battle-point-placencia/>
- Ramos, A. (2013). Dügü dancing on Harvest Caye?, *Amandala*.
- Ramos, A. (2013). NGC condemns NCL dügü! Belize City: Amandala.
- Ramos, A. (2014). A lot of problems with Norwegian's Harvest Caye EIA, *Amandala*. Repéré à <http://amandala.com.bz/news/a-lot-problems-norwegians-harvest-caye-eia/>
- Ramsey, D. & John, E. (2008). Tourism as a Development Strategy in Belize, Central America. *Journal of tourism Research*, 1(1), 1-14.
- Razac, O. (2009). *Histoire politique du barbelé*. Paris: Flammarion.
- Reeser, D. C. (2014). *Medical Pluralism in a Neoliberal State: Health and Deservingness in Southern Belize*. (University of South Florida, Florida).
- Renaud, L. (2017). Résister au débarquement: tourisme de croisière et dynamiques territoriales Québec/Caraïbe. *Revue Interdisciplinaire de Travaux sur les Amériques*, 10. Repéré à <http://www.revue-rita.com/thema/resister-au-debarquement-tourisme-de-croisiere-et-dynamiques-territoriales-quebec-caraibe.html>
- Renaud, L. & Sarrasin, B. (2019). Géographie politique du tourisme : le cas des croisières en Gaspésie. Dans H. Bélanger & D. Lapointe (dir.), *Les approches critiques : quelles perspectives pour les études urbaines, régionales et territoriales*. Québec: PUQ.
- Revert, E. (1951). Géographie politique du monde caraïbe. *Annales de Géographie*, 34-47.
- Rey, A. (2016). *Dictionnaire historique de la langue française*. (4e<sup>e</sup> éd.). Paris: Le Robert.
- Richardson, B. C. (1992). *The Caribbean in the wider world, 1492-1992 : a regional geography*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Ritzer, G. (1983). The “McDonaldization” of Society. *Journal of American Culture*, 6(1), 100-107.
- Robinson, William I. (2016). L’heure d’un changement de paradigme : la montée du capital transnational et le débat sur la classe dominante mondialisée. *Actuel Marx*, 60(2), 43-60.
- Rodrigue, J.-P. & Notteboom, T. (2013). The geography of cruises: Itineraries, not destinations. *Applied Geography*, 38, 31-42.
- Roessingh, C. & Boersma, K. (2011). ‘We are growing Belize’: modernisation and organisational change in the Mennonite settlement of Spanish Lookout, Belize. *International Journal of Entrepreneurship and Small Business*, 14(2), 171-187.
- Roessingh, C., Bras, K., Berendse, M. & Duijnhoven, H. (2005). *Entrepreneurs in Tourism in the Caribbean Basin*. Amsterdam: Dutch University Press.
- Rose, M. (2002). The Seductions of Resistance: Power, Politics, and a Performative Style of Systems. *Environment and Planning D: Society and Space*, 20(4), 383-400.
- Rossiter, A. (2018). Getting Out of Belize: Britain’s Intractable Military Exit from Central America. *The Journal of Imperial and Commonwealth History*, 1-30.
- Rostow, W. W. (1960). *The stages of economic growth : a non-Communist manifesto*. Cambridge: University Press.
- Routledge, P. (1996). Critical geopolitics and terrains of resistance. *Political Geography*, 15(6), 509-531.

- Roy, S. N. (2009). L'étude de cas. Dans B. Gauthier (dir.), *Recherche sociale : de la problématique à la collecte des données* (p. 199-225). Québec: Presses de l'Université du Québec.
- Ruz, M. H. (1994). Maya Resistance to Colonial Rule in Everyday Life.pdf. *The Latin American Anthropology Review*, 6(1), 33-40.
- Saarinen, J. (2006). Traditions of sustainability in tourism studies. *Annals of Tourism Research*, 33(4), 1121-1140.
- Saarinen, J. (2016). Enclavic tourism spaces: territorialization and bordering in tourism destination development and planning. *Tourism Geographies*, 1-13.
- Saarinen, J. & Rogerson, C. M. (2013). Tourism and the Millennium Development Goals: perspectives beyond 2015. *Tourism Geographies*, 16(1), 23-30.
- Sabourin, P. (2009). L'analyse de contenu (*Recherche sociale : de la problématique à la collecte des données* (p. 415-444). Québec: Presses de l'Université du Québec.
- Sack, R. D. (1986). *Human territoriality : its theory and history*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Sack, R. D. (1987). *Human territoriality and space*. Worcester, Mass: Graduate School of Geography, Clark University.
- Said, E. W. (2000). *Culture et impérialisme*. Paris: Fayard.
- Salazar, N. B. (2012). Tourism Imaginaries - A Conceptual Approach. *Salazar, Noel B., Tourism Imaginaries: A Conceptual Approach*, 39(2), 863-882.
- Saldaña, J. (2013). *The coding manual for qualitative researchers*. (2nd ed<sup>e</sup> éd.). Los Angeles: SAGE.
- Salazar, N. B. (2017). The unbearable lightness of tourism ... as violence: an afterword. *Journal of Sustainable Tourism*, 25(5), 703-709.
- Sandoval, L. M. F., Robertsdotter, A. & Paredes, M. J. (2017). Space, Power, and Locality: the Contemporary Use of Territorio in Latin American Geography. *Journal of Latin American Geography*, 16(1), 43-63.
- Sanz-Ibáñez, C. & Clavé, S. A. (2014). The evolution of destinations: towards an evolutionary and relational economic geography approach. *Tourism Geographies*, 16(4), 563-579.
- Sarrasin, B. (2007). Quelques dimensions politiques de l'écotourisme : l'attractivité de la nature n'est pas « naturelle ». *Études caribéennes*, 6.
- Sarrasin, B., Dehoorne, O. & Augier, D. (2016). Tourisme et ressources naturelles, prendre la mesure du défi. *Études caribéennes*, 33-34. Repéré à <https://journals.openedition.org/etudescaribeennes/9489>
- Sarrasin, B. & Ramahatra, H. (2018). Écotourisme et modèle de développement néolibéral à Madagascar. *Alternatives Sud*, 25(3), 145-153.
- Sarrasin, B. & Renaud, L. (2014). Quel tourisme pour Haïti : de la résilience à l'émergence d'une nouvelle destination? *Études caribéennes*, (27-28). Repéré à <https://journals.openedition.org/etudescaribeennes/6777>
- Savoie-Zajc, L. (2009). L'entrevue semi-dirigée (*Recherche sociale : de la problématique à la collecte des données* (p. 337-360). Québec: Presses de l'Université du Québec.
- Scherrer, P., Smith, A. J., Randall, M. & Dowling, R. (2011). Environmental and Cultural Implications of Visitor Access in the Kimberley Region, Australia. *Australian Geographer*, 42(3), 257-271.

- Scheyvens, R. (2007). Exploring the Tourism-Poverty Nexus. *Current Issues in Tourism*, 10(2-3), 231-254.
- Scheyvens, R. & Momsen, J. H. (2008). Tourism and Poverty Reduction: Issues for Small Island States. *Tourism Geographies*, 10(1), 22-41.
- Scheyvens, R. & Storey, D. (2003). *Development Fieldwork - A Practical Guide*. London: SAGE Publications Ltd.
- Schilcher, D. (2007). Growth Versus Equity: The Continuum of Pro-Poor Tourism and Neoliberal Governance. Dans C. M. Hall (dir.), *Pro-poor Tourism: Who Benefits?* (p. 56-83). UK: Channel View Publications.
- Schuller, M. & Maldonado, J. K. (2016). Disaster capitalism. *Annals of Anthropological Practice*, 40(1), 61-72.
- Scott, J., Fleming, L., Paul, H., Zabaneh, R., Maestre, S. & Schulte, S. (2013). An Open Letter to the Prime Minister from Past BTIA Presidents, *The San Pedro Sun*. Repéré à <https://www.sanpedrosun.com/environment/2013/09/05/an-open-letter-to-the-prime-minister-from-past-btia-presidents/>
- Scott, J. C. (1990). *Domination and the arts of resistance : hidden transcripts*. New Haven: Yale University Press.
- Seassaro, L. (2001). Waterfront: a New Resource Between Tensions and Expectations. *Portus, March*, 38-45.
- Seatone Consulting. (2011). A Social Viability Assessment of Cruise Tourism in Southern Belize. Belize City: Belize Tourism Board.
- Seidl, A., Pratt, L., Honey, M., Durham, W. H., Slean, G. & Bien, A. (2014). Cruising for a bruising: Challenges in sustainable capture of ecosystem services values from cruise ship tourism in Belize. Dans P. A. L. D. Nunes, P. Kumar & T. Dedeurwaerdere (dir.), *Handbook on the Economics of Ecosystem Services and Biodiversity* (Vol. 40-60). UK: Edward Elgar Pub.
- Sen, A. K. (2000). *Development as freedom*. (1st. ed<sup>e</sup> éd.). New York: Knopf.
- Sharpley, R. (2000). Tourism and Sustainable Development: Exploring the Theoretical Divide. *Journal of Sustainable Tourism*, 8(1), 1-19.
- Sharpley, R. (2003). Tourism, Modernisation and Development on the Island of Cyprus: Challenges and Policy Responses. *Journal of Sustainable Tourism*, 11(2-3), 246-265.
- Sharpley, R. (2009). *Tourism development and the environment : beyond sustainability?* London: Earthscan.
- Sharpley, R. & Telfer, D. J. (2014). *Tourism and development : concepts and issues*. Bristol: Channel View Publications.
- Shaw, G. & Williams, A. M. (2004). *Tourism and Tourism Spaces*. London: SAGE Publications.
- Sheller, M. (2003). *Consuming the Caribbean from Arawaks to zombies*. New York: Routledge.
- Sheller, M. (2004). Natural hedonism The invention of Caribbean islands as tropical playgrounds (*Tourism in the caribbean trends, development, prospects* (p. 23-38). London: Routledge.
- Sheller, M. (2009). The new Caribbean complexity: Mobility systems, tourism and spatial rescaling. *Singapore Journal of Tropical Geography*, 30(2), 189-203.
- Shoman, A. (2010). *Belize's Independence and Decolonization in Latin America*. New York: Palgrave Macmillan.

- Shoman, A. (2011). *A history of Belize in 13 chapters*. Belize City: The Angelus Press.
- Showalter, G. R. (1995). Cruise Ships and Private Islands in the Caribbean. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 3(4), 107-118.
- SIB (2010). *2010 population and housing census*. Belmopan, Belize: Government of Belize - Statistical Institute of Belize.
- Silver, I. (1993). Marketing authenticity in third world countries. *Annals of Tourism Research*, 20(2), 302-318.
- Sletto, J. W. (1991). Ancestral ties that bind. *Americas*, 43(1), 20-27.
- Sloterdijk, P. (2005). *Ecumes. Sphères III*. Paris: Libella Maren Sell.
- Sluder, L. (2010). *Key Dates in Development of Tourism in Belize*. Document inédit.
- Smith, G. P. (2011). *George Price: A Life Revealed - The Authorized Biography*. Jamaica: Ian Randle Publishers.
- Smith, G. P. (2014). Norwegian Cruise Line's('NCL') Nature ParkProject. Belize City: Marine Parade Chambers.
- Smith, M. & Duffy, R. (2003). *The ethics of tourism development*. London: Routledge.
- Smith, N. (2008). *Uneven development : nature, capital, and the production of space*. The University of Georgia Press.
- Smith, V. L. (1977). *Hosts and guests : the anthropology of tourism*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- Soja, E. W. (1989). *Postmodern geographies : the reassertion of space in critical social theory*. London: Verso.
- Spradley, J. P. (1980). *Participant observation*. New York: Holt, Rinehart and Winston.
- Sprague-Silgado, J. (2017). The Caribbean Cruise Ship Business and the Emergence of a Transnational Capitalist Class. *Journal of World-Systems Research*, 23(1), 93-125.
- Sprang, L. H. (2014). *A real Belizean: Food, identity and tourism in Belize*. (College of Arts and Sciences, Indiana University, Bloomington, Indiana).
- Springer, S. (2016). Fuck neoliberalism. *An International Journal for Critical Geographies*, 15(2), 285-292.
- Steger, M. B. & Roy, R. K. (2010). *Neoliberalism : a very short introduction*. Oxford: Oxford University Press.
- Steinberg, M. K. (2015). A nationwide assessment of threats to bonefish, tarpon, and permit stocks and habitat in Belize. *Environmental Biology of Fishes*, 98(11), 2277-2285.
- Stokowski, P. A. (2002). Languages of Place and Discourses of Power: Constructing New Senses of Place. *Journal of Leisure Research*, 34(4), 368.
- Stonich, S. C. (1998). Political ecology of tourism. *Annals of Tourism Research*, 25(1), 25-54.
- Stonich, S. C. (2008). International tourism and disasters: The case of Hurricane Mitch in Honduras. Dans N. Gunewardena & M. Schuller (dir.), *Capitalizing on catastrophe: Neoliberal strategies in disaster reconstruction* (p. 47-68). New York: AltaMira Press.
- Storey, D. (2009). Political Geography. Dans R. Kitchin & N. Thrift (dir.), *International Encyclopedia of Human Geography* (p. 243-253). Oxford: Elsevier.
- Belize -- SATIIM v. Forest Dept. Min of Natural Resources and U.S. Capital (2006).
- Sutherland, A. (1998). *The making of Belize : globalization in the margins*. Westport, Conn: Bergin & Garvey.

- Telfer, D. J. (2014). The Evolution of Development Theory and Tourism (*Tourism and development : concepts and issues* (p. 31-73). Bristol: Channel View Publications.
- Telfer, D. J. & Sharpley, R. (2015). *Tourism and development in the developing world*. (2<sup>e</sup> éd.). New York, NY: Routledge.
- The Economist. (2018). Guatemala votes to demand 53% of its neighbour's territory, *The Economist*. Repéré à <https://www.economist.com/the-americas/2018/04/21/guatemala-votes-to-demand-53-of-its-neighbours-territory>
- Thomas, F. (2015). Haïti - Un modèle de développement anti-paysan. Repéré à <http://www.alterinfos.org/spip.php?article6883>
- Thomson, P. B. A. (2004). *Belize: A Concise History*. London: MacMillan Caribbean.
- Tiefenbacher, J. P. & Koenig Stewart, C. M. (2006). *The Impacts of Hurricanes Mitch, Keith, and Iris on Tourists, Tourism, and Development in Belize, 1998–2003*. San Marcos: Texas State University.
- Timms, B. F. (2006). Caribbean agriculture–tourism linkages in a neoliberal world: Problems and Prospects for St. Lucia. *International Development Planning Review*, 28(1), 35-56.
- Timms, B. F. (2011). The (Mis)Use of Disaster as Opportunity: Coerced Relocation from Celaque National Park, Honduras. *Antipode*, 43(4), 1357-1379.
- Timothy, D. J. (2006). Cruises, supranationalism and border complexities. Dans R. K. Dowling (dir.), *Cruise Ship Tourism* (p. 407-413). Wallingford: CABI.
- Timothy, D. J. & White, K. (1999). Community-Based Ecotourism Development on the Periphery of Belize. *Current Issues in Tourism*, 2(2-3), 226-242.
- Tkaczynski, A., Rundle-Thiele, S. R. & Beaumont, N. (2009). Segmentation: A tourism stakeholder view. *Tourism Management*, 30(2), 169-175.
- Torres, R. & Momsen, J. (2005). Planned Tourism Development in Quintana Roo, Mexico: Engine for Regional Development or Prescription for Inequitable Growth? *Current Issues in Tourism*, 8(4), 259-285.
- Tribe, J. (2008). Tourism: A Critical Business. *Journal of Travel Research*, 46(3), 245-255.
- Tuan, Y.-f. (1977). *Space and place : the perspective of experience*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Umaña, M. (2013). *Integration and Trade in Belize*. Washington: Inter-American Development Bank.
- United Nations (2016). *Country program document for Belize (2017-2021)*. New York: Executive Board of the United Nations Development Programme, the United Nations Population Fund and the United Nations Office for Project Services.
- UNESCO. (2019). Belize Barrier Reef Reserve System. Repéré à <http://whc.unesco.org/en/list/764/>
- UNWTO (2015). *Faits saillants OMT du tourisme*. Madrid: Organisation mondiale du tourisme.
- UNWTO (2017). *Faits saillants OMT du tourisme*. Madrid: Organisation mondiale du tourisme.
- UNWTO (2018). *Faits saillants OMT du tourisme*. Madrid: Organisation mondiale du tourisme.
- UNWTO (2019). *Faits saillants OMT du tourisme*. Madrid: Organisation mondiale du tourisme.
- Uriely, N. (2005). The tourist experience: Conceptual Developments. *Annals of Tourism Research*, 32(1), 199-216.
- Urry, J. (1990). *The tourist gaze : leisure and travel in contemporary societies*. London: Sage Publications.

- Urry, J. & Larsen, J. (2011). *The tourist gaze 3.0*. (3rd ed<sup>e</sup> éd.). Los Angeles: SAGE.
- Usher, M. & Flowers, J. (2011). *Peninsula 2020 Initiative: A Consensual Vision of the Future of the Placencia Peninsula*. Placencia: BTIA.
- Vainikka, V. (2013). Rethinking Mass Tourism. *Tourist Studies*, 13(3), 268-286.
- Van Ausdal, S. (2001). Development and Discourse among the Maya of Southern Belize. *Development and Change*, 32(3), 577-606.
- van der Linde, M., Minne, V., Wooning, A. & van der Zee, F. (2000). *Evaluation of the Common Organisation of the Markets in the Sugar Sector*. Brussels: Commission of the European Communities - Agricultural Economics and Rural Development Division.
- Vernon, D. G. (2013). *Big game, small town: clientelism and democracy in the modern politics of Belize, 1954-2011*. London: University College London.
- Vernon, L. (2014). *Placencia and its environs*. Belize City: Henry Young Enterprises.
- Villanueva, I. (2013). Support of the Belize Tourism Board's explanation of the Pocket Cruise Tourism. Placencia: Placencia Village Council
- Vogel, M., Papathanassis, A. & Wolber, B. (2012). *The business and management of ocean cruises*. Wallingford, Oxfordshire: CABI.
- Vogel, M. P. (2011). Critical cruise research: in the age of performativity. Dans P. Gibson, A. Papathanassis & P. Milde (dir.), *Cruise sector challenges: Making progress in an uncertain world* (p. 227-244). Germany: Gabler.
- Vogt, C. A. & Andereck, K. (2018). Are We There Yet on Sustainable Tourism? *Journal of Park and Recreation Administration*, 36, 212-214.
- Vuving, A. L. (2009, 2009/9/3). *How Soft Power Works*. Communication présentée American Political Science Association annual meeting, Toronto.
- Wainwright, J. (2008). *Decolonizing development : colonial power and the Maya*. Malden, MA: Blackwell.
- Wainwright, J. (2015). The Colonial Origins of the State in Southern Belize. *Historical Geography*, 43(215), 122-138.
- Walker, J. (2010). No Cruises In Placencia: Royal Caribbean Refuses to Discuss its Environmental Record, *Cruise Law News*.
- Wang, N. (1999). Rethinking authenticity in tourism experience. *Annals of Tourism Research*, 26(2), 349-370.
- Weaver, A. (2005). Spaces of Containment and Revenue Capture: 'Super-Sized' Cruise Ships as Mobile Tourism Enclaves. *Tourism Geographies*, 7(2), 165-184.
- Weaver, D. B. (1988). The evolution of a 'plantation' tourism landscape on the Caribbean island of Antigua. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 79(5), 319-331.
- Weaver, D. B. (2014). Asymmetrical Dialectics of Sustainable Tourism: Toward Enlightened Mass Tourism. *Journal of Travel Research*, 53(2), 131-140.
- Weaver, D. B. (2015). Enlightened mass tourism as a 'third generation' aspiration for the twenty-first century. Dans M. Hughes, D. B. Weaver & C. Pforr (dir.), *The practice of sustainable tourism : resolving the paradox* (p. 11-23). Abingdon, Oxon: Routledge.
- Weaver, D. B. & Lawton, L. J. (2017). The cruise shorescape as contested tourism space: Evidence from the warm-water pleasure periphery. *Tourism Management Perspectives*, 24, 117-125.

- Weaver, P. L. & Sabido, O. A. (1997). Mahogany in Belize: A Historical Perspective. Rio Piedras, Porto Rico: International Institute of Tropical Forestry.
- Weiler, B., Moyle, B. & McLennan, C.-I. (2012). Disciplines that influence tourism doctoral research: The United States, Canada, Australia and New Zealand. *Annals of Tourism Research*, 39(3), 1425-1445.
- Wells, E. C., Zarger, R. K., Whiteford, L. M., Mihelcic, J. R., Koenig, E. S. & Cairns, M. R. (2014). The impacts of tourism development on perceptions and practices of sustainable wastewater management on the Placencia Peninsula, Belize. *Journal of Cleaner Production*.
- Whitt, J. A. (1979). Toward a Class-Dialectical Model of Power: An Empirical Assessment of Three Competing Models of Political Power. *American Sociological Review*, 44(1), 81-99.
- Wilk, R. (2017). Belize: A Country But Not A Nation. Dans U. Hannerz & A. Gingrich (dir.), *Small Countries: Structures and Sensibilities* (Vol. 236-249). Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- Wilkinson, P. F. (1999). Caribbean cruise tourism: Delusion? Illusion? *Tourism Geographies*, 1(3), 261-282.
- Wilson, E., Harris, C. & Small, J. (2008). Furthering critical approaches in tourism and hospitality studies: perspectives from Australia and New Zealand. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 15.
- Wilson, E. J. (2008). Hard Power, Soft Power, Smart Power. *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science*, 616(1), 110-124.
- Wilson, R. (2012). How Public Participation in Belize Changed the Course of Cruising - Belizeans Say No to Southern Cruise Ship Port Development, *TriplePundit*. Repéré à <https://www.triplepundit.com/2012/01/belize-cruise-ship-placencia/>
- Wolf, E. R. (1999). *Envisioning power : ideologies of dominance and crisis*. Berkeley: University of California Press.
- Wong, A. (2015). Caribbean Island Tourism- Pathway to Continued Colonial Servitude. *Études caribéennes*, 31-32. Repéré à <http://journals.openedition.org/etudescaribeennes/7524>
- Wood, R. E. (2000). Caribbean cruise tourism: Globalization at sea. *Annals of Tourism Research*, 27(2), 345-370.
- Wood, R. E. (2004). Cruise Ships: Deterritorialized Destinations. Dans L. Lumsdon & S. J. Page (dir.), *Tourism and Transport* (p. 133-145). Oxford: Pergamon.
- Wood, R. E. (2006). Cruise tourism: a paradigmatic case of globalization? Dans L. Lumsdon & S. J. Page (dir.), *Tourism and Transport* (p. 397-406). Oxford: CABI.
- Woods, L. A., Perry, J. M. & Steagall, J. W. (1997). The Composition and Distribution of Ethnic Groups in Belize: Immigration and Emigration Patterns, 1980-1991. *Latin American Research Review*, 32(3), 63-88.
- World Bank (1992). *Belize Country Economic Memorandum*. Washington: World Bank.
- World Bank (2017). *International Finance Corporation And Multilateral Investment Guarantee Agency Country Partnership For Belize*. Washington: Caribbean Country Management Unit Latin America and the Caribbean Region.
- Wrong, D. H. (2017). *Power : its forms, bases, and uses*. New York: Routledge.

- WTTC (2017). *Travel & Tourism Economic Impact 2017 Caribbean*. United Kingdom: World Travel and Tourism Council.
- Yin, R. K. (2014). *Case study research : design and methods*. (5th ed<sup>e</sup> éd.). Thousand Oaks: Sage Publications.
- Young, M. (1999). The Social Construction of Tourist Places. *Australian Geographer*, 30(3), 373-389.
- Young, R. (1995). *Colonial desire : hybridity in theory, culture, and race*. London: Routledge.
- Zarger, R. K., Wells, E. C., Gonzalez, P. A., Koenig, E. S., Prouty, C. M., Vitous, C. A., . . . Pratt, S. (2016). Water Resources and Tourism Development on the Placencia Peninsula: Changing livelihoods and environments *Florida*. University of South Florida.

## ANNEXE

### Annexe 1. Repères chronologiques

1998	<i>Blackstone Report</i> – Mise de l'avant de l'écotourisme
2002	Ouverture de l'escale de Belize City
2003	<i>Belize Draft Cruise Ship Policy</i> – Première mention d'une possible escale dans le Sud Belize
2003	Proposition d'une nouvelle escale sur Stake Bank en face de Belize City par Royal Caribbean Cruise Line
2004	Proposition d'une nouvelle escale dans le quartier sud de Belize City par Norwegian Cruise Lines
2005	<i>Belize Tourism Policy</i> – Mise en garde sur le tourisme de croisière
2006	<i>Cruise Tourism in Belize: Perceptions of Economic, Social &amp; Environmental Impact</i> – Cohabitation tourisme de séjour et tourisme de croisière
2009	Proposition du projet <i>Harvest Caye Eco-Resorts Project</i>
2010	Étude d'impact environnemental (EIA) - <i>Harvest Caye Eco-Resorts Project</i>
2010	Tentative de mise en place du port d'escale de <i>Punta Placencia</i> par la <i>Royal Caribbean Cruise Lines</i>
2011	<i>A Social Viability Assessment of Cruise Tourism in Southern Belize</i> – Étude sur la mise en place du projet du projet de <i>Punta Placencia</i>
2011	<i>Peninsula 2020 Initiative</i> – Vision du développement de la péninsule suite aux conclusions du rapport <i>A Social Viability Assessment of Cruise Tourism in Southern Belize</i> publié la même année.
2013 – mars	NCL commande une étude d'impact pour Harvest Caye
2013 – avril	Proposition de mise en place du port à Crawl Caye
2013 – juin	Rejet du projet du port de Crawl Caye
2013 – juillet	<b>Signature du <i>Memorandum of Understanding (MOU)</i> pour la mise en place de Harvest Caye</b>
2013 – août	Proposition de la mise en place du port de Harvest Caye
2013 – septembre	<i>Placencia Village Council</i> se prononce en faveur du <i>Pocket Cruise</i>
2013 – novembre	Publication de l'étude d'impact environnemental (EIA) – <i>Harvest Caye NCL</i>
2014 – janvier	Consultation publique à Placencia et Mango Creek
2014 – avril	Poursuite contre le <i>Department of Environment</i> par le <i>BTIA</i>
2014 – octobre	Début de la construction du port de Harvest Caye
2016 – janvier	BTIA remporte sa poursuite contre le <i>Department of Environment</i>
2016 – novembre	<b>Début des opérations de l'escale de Harvest Caye</b>
2017 – mai	Mise en place du ferry reliant Placencia à Harvest Caye