



HAL
open science

“ Cuba, destination oubliée du tourisme de croisières dans les Caraïbes ? ”. Perspectives historiques et géographiques

Laurine Chapon

► **To cite this version:**

Laurine Chapon. “ Cuba, destination oubliée du tourisme de croisières dans les Caraïbes ? ”. Perspectives historiques et géographiques. *Etudes Caribéennes*, 2021, Le tourisme de croisière: défis et perspectives, 47, 10.4000/etudescaribeennes.19907 . hal-03604018

HAL Id: hal-03604018

<https://hal.science/hal-03604018>

Submitted on 10 Mar 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

« Cuba, destination oubliée du tourisme de croisières dans les Caraïbes ? ». Perspectives historiques et géographiques

*“Cuba, ¿un destino olvidado para el turismo de cruceros por el Caribe?”.
Perspectivas históricas y geográficas*

Laurine Chapon



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/etudescaribeennes/19907>

DOI : [10.4000/etudescaribeennes.19907](https://doi.org/10.4000/etudescaribeennes.19907)

ISSN : 1961-859X

Éditeur

Université des Antilles

Ce document vous est offert par Campus Condorcet



Référence électronique

Laurine Chapon, « « Cuba, destination oubliée du tourisme de croisières dans les Caraïbes ? ». Perspectives historiques et géographiques », *Études caribéennes* [En ligne], 47 | Décembre 2020, mis en ligne le 15 décembre 2020, consulté le 10 mars 2022. URL : <http://journals.openedition.org/etudescaribeennes/19907> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/etudescaribeennes.19907>

Ce document a été généré automatiquement le 18 mars 2021.



Les contenus d'*Études caribéennes* sont mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale 4.0 International.

« Cuba, destination oubliée du tourisme de croisières dans les Caraïbes ? ». Perspectives historiques et géographiques

*“Cuba, ¿un destino olvidado para el turismo de cruceros por el Caribe? ”.
Perspectivas históricas y geográficas*

Laurine Chapon

Introduction

- 1 Le bassin Caraïbe est le premier bassin touristique mondial de croisières. En 2019, il représente 35% du tourisme mondial de croisières ¹et 23,9 millions de touristes ont effectué une croisière dans le bassin Caraïbe, un chiffre qui a connu une hausse de 3% par rapport à 2018². Les îles Vierges britanniques et la République dominicaine sont les deux pays qui ont connu la plus forte augmentation du nombre de croisiéristes cette année-là. Le tourisme de croisière dans la Caraïbe se structure en partie autour du port de Miami, premier port de croisières dans le monde et est animé essentiellement par une clientèle nord-américaine (étasunienne et canadienne). L'industrie de la croisière, largement mondialisée, est dominée par quelques groupes internationaux, que sont la Carnival Corporation, la Royal Caribbean Cruise et la Norwegian Cruise Line. Ces grandes compagnies sélectionnent des lieux dont elles permettent la mise en tourisme et évitent aussi certains espaces ; ces dernières ont ainsi « leur propre logique commerciale et les territoires récepteurs ne sont pas en mesure d'infléchir leurs stratégies » (Dehoorne, Petit-Charles, 2011 : 3). Ces relations de pouvoir entre compagnies internationales et États récepteurs sont cependant transformés à l'aune de la crise sanitaire mondiale du Covid 19. Alors que les croisiéristes décidaient jusqu'à présent de manière presque autonome des lieux d'escales et des circuits, les États semblent récupérer un pouvoir décisionnel fort concernant l'accueil des mobilités des

croisiéristes (Renaud, 2020). Nous proposons dans cet article de nous intéresser à l'une des destinations oubliées du tourisme de croisière dans le bassin Caraïbe, alors qu'elle est une destination importante du tourisme à l'échelle régionale : Cuba. L'île a accueilli 800 000 touristes de croisières en 2018³, alors qu'elle n'en comptait que 40 000 environ en 2010 (ONEI, 2016). Le nombre de croisiéristes à Cuba a donc été multiplié par vingt en huit ans, ce qui a entraîné des recompositions spatiales importantes, même si Cuba n'est toujours pas une destination centrale du tourisme de croisières dans le bassin Caraïbe⁴. Cuba est pourtant une île touristique importante dans le bassin Caraïbe depuis les années 1990 et compte de nombreuses stations balnéaires gérées par l'État. Dès 2016, l'île a connu un boom touristique sans précédent et plus de 4,3 millions de touristes internationaux l'ont visitée en 2019 (ONEI, 2019). Comment expliquer alors le retard de Cuba en matière de tourisme de croisière alors que la destination est bien développée pour le tourisme de séjour ? Et quelles sont les conséquences sociospatiales du développement des croisières depuis 2010, tant à l'échelle nationale qu'à l'échelle de la ville même de La Havane ? C'est ce que nous souhaitons interroger dans cet article. S'intéresser au secteur de la croisière à Cuba permet également de documenter les évolutions récentes que connaît l'île socialiste, à l'heure de l'actualisation du régime et de l'ouverture à l'économie de marché.

- 2 La croisière est définie comme « un circuit maritime à des fins de détente ou d'agrément à bord d'un paquebot ou d'un bateau de plaisance » (Fournier, 2011 : 1). Pour l'auteur de cette définition, le terme de croisière s'applique ainsi à la fois « à la plaisance privée, aux tours touristiques (excursions, dîners sur l'eau...), ainsi qu'aux circuits de plusieurs jours avec escale à bord d'un navire de plus ou moins grande capacité » (Fournier, 2011 : 1). Nous nous intéresserons donc à ces différents types de croisières, bien que la place des paquebots géants soit davantage interrogée, ces derniers ayant entraîné les recompositions sociospatiales les plus remarquables à Cuba. De nombreuses études se sont ainsi intéressées à ces pratiques touristiques particulières. Les travaux portant sur les recompositions sociospatiales qu'entraîne le tourisme de croisières dans les territoires d'escale nous intéresseront particulièrement. Ces travaux insistent notamment sur la dimension extraterritoriale du tourisme de croisières et analysent les formes particulières des territoires de l'escale, comme autant de « bulles touristiques » au-delà du paquebot (Jaakson, 2004). Ils analysent aussi les pratiques des croisiéristes dans ces espaces et réfléchissent aux interactions qui existent entre acteurs locaux et touristes de croisières (Renaud, 2019 ; Renaud, 2017 ; Del Chiappa, 2016 ; Blondy, 2011 ; Grenier, 2008 ; Logossah, 2007). Ils montrent également que le tourisme de croisière ne signifie pas nécessairement développement pour les pays d'accueil et insistent sur la relation déséquilibrée entre compagnies de croisières et territoires de l'escale, ces derniers ayant du mal à s'appropriier les retombées du secteur malgré des investissements publics souvent coûteux (Dehoorne, 2012 ; Logossah, 2007 ; Klein, 2006 ; Weaver, 2005 ; Wilkinson, 1999). Nous souhaitons ici, en nous appuyant sur ces différents travaux, interroger les dynamiques sociospatiales qu'a entraînées le développement du tourisme de croisières, tant à l'échelle de Cuba qu'à l'échelle de La Havane, principal port d'escale du pays, en nous intéressant aux pratiques et aux acteurs qui concourent au fonctionnement de cette escale. Concernant le tourisme à Cuba, des travaux se sont attachés à montrer ses évolutions et son historicité (Herrera, 2012). Cependant, le tourisme de croisière s'étant développé récemment à Cuba, entre 2010 et 2018, aucune étude n'interroge à ce jour les implications sociospatiales de ce secteur. L'étude de cas cubaine nous permet ainsi

d'évoquer les mutations que connaît aujourd'hui le secteur de la croisière dans le monde, vers une montée en gamme et une diversification. L'analyse du secteur de la croisière à Cuba témoigne également des mutations à l'œuvre sur l'île socialiste, qui connaît depuis les années 2010 des évolutions importantes, dans un contexte d'extension du marché à différentes sphères de l'économie et de la société (Destremeau, 2014).

- 3 Cet article s'appuie en grande partie sur des données qualitatives issues d'un terrain de trois mois réalisé à Cuba entre mars et mai 2018 dans le cadre d'un mémoire de géographie portant sur les recompositions sociospatiales liées au développement du tourisme à Cuba. La moitié du terrain environ a été réalisée à La Havane. Outre des observations, recensées dans des carnets selon une démarche ethnographique, nous avons également réalisé 22 entretiens semi-dirigés avec des touristes de croisières en escale à La Havane. Ces entretiens ont duré entre 40 minutes et 2 heures (pour une moyenne de 45 minutes environ) et ont été réalisés avec les touristes sur *la Plaza de las Armas* de La Havane ou sur les plages de Santa María del Mar, à l'est de la capitale, où les touristes de croisières se rendent souvent en excursion. Les croisiéristes étaient invités à raconter leur séjour de croisières, leur ressenti sur l'escale cubaine ainsi que leurs pratiques touristiques. Les entretiens se sont avérés très riches, les croisiéristes étant souvent heureux de pouvoir raconter leurs impressions et expériences de voyage. Pour compléter ce travail par des données quantitatives, nous avons mené un travail de recherche statistique, qui s'est avéré difficile. Les annuaires statistiques de l'État cubain (ONEI), bien que très complets, communiquent peu de données relatives au tourisme de croisières et les plus récentes datent de 2014. L'organisation caribéenne du tourisme (CTO), dans son dernier rapport statistique pour les années 2014 et 2015, ne donne pas non plus de chiffres relatifs au tourisme de croisières à Cuba, puisque l'organisation ne compile pas elle-même ses données, mais présentent les statistiques qui lui sont fournies par les différentes destinations. Pour compléter ces données lacunaires et afin de donner un aperçu pertinent de la place du secteur des croisières à Cuba, nous avons épiluché de nombreux articles de presse en ligne, souvent issus de journaux cubains ou latino-américains et espagnols, qui communiquent ponctuellement des chiffres relatifs au secteur de la croisière.
- 4 Pour atteindre les deux objectifs énoncés plus haut, nous souhaitons plus précisément exposer, dans une première partie, les différentes raisons pouvant expliquer la longue mise à l'écart de Cuba vis-à-vis des flux de croisières. Si les relations géopolitiques que l'île entretient avec les États-Unis sont un facteur explicatif, nous verrons aussi que la nature même du tourisme de croisières, déterritorialisé et mondialisé, explique en partie pourquoi le gouvernement socialiste cubain a fait le choix de ne pas développer ce secteur économique. Nous verrons alors que le développement du tourisme de croisières à Cuba date du début des années 2010, dans un contexte où le gouvernement cubain met en place des mesures de libéralisation de l'économie. Dans un second temps, nous nous concentrerons sur les recompositions sociospatiales qu'a entraînées le développement du tourisme de croisières à Cuba dès les années 2010. D'abord à l'échelle nationale, nous verrons dans une deuxième partie quels sont les lieux et qui sont les acteurs qui concourent au fonctionnement de ce nouveau secteur. Enfin, dans une troisième partie, nous nous intéresserons, à l'échelle locale, aux conséquences sociospatiales du tourisme de croisières dans la ville même de La Havane, principale escale cubaine pour les navires de croisières. Nous réfléchirons à la manière dont s'inscrivent dans les paysages urbains les flux de croisiéristes et nous verrons que ces

mobilités touristiques, bien qu'encore discrètes à Cuba, génèrent des conflits d'usages pour l'appropriation de l'espace.

1. Cuba, une destination oubliée des circuits de croisières dans les Caraïbes : perspective historique et géopolitique

1.1. Le tourisme de croisières : une économie mondialisée et extravertie, à l'encontre des principes socialistes cubains (1990-2010) ?

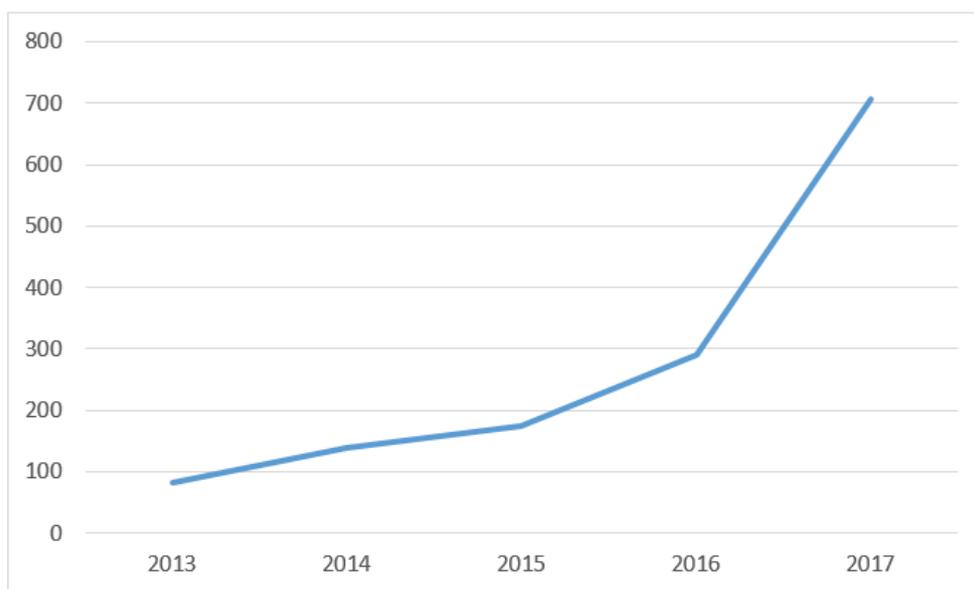
- 5 Le développement du tourisme de croisière à Cuba débute dès 1993, lors de « la période spéciale » faisant suite à la chute de l'URSS et correspondant à une ouverture relative de Cuba à l'économie de marché. Quatre ports sont ouverts à l'accueil des bateaux de croisière, La Havane, Santiago de Cuba, Holguín et les îles de la Juventud. L'essentiel des compagnies qui font escale à Cuba sont des compagnies européennes, les sanctions américaines sur l'île empêchant le développement du secteur en partenariat avec les États-Unis. La loi Toricelli, promulguée en octobre 1992, interdit en effet aux navires ayant touché un port cubain à des fins commerciales de toucher un port étasunien dans un délai suivant six mois (Castro, 2014). Ce sont donc des navires de croisière européens qui accostent à Cuba pendant dix ans, à l'instar de la compagnie italienne Festival qui fait escale entre 1995 et 2005 à Santiago de Cuba avec des navires pouvant accueillir jusqu'à 1890 passagers. En 2001, près de 14 000 passagers se seraient ainsi rendus sur l'île cubaine via les compagnies de croisières européennes et jusqu'à 60 000 en 2003, pour retomber à 30 000 croisiéristes en 2006 (Castro, 2014).
- 6 En 2005, le gouvernement cubain décide de limiter drastiquement l'accueil des navires de croisières, ces derniers ne profitant pas, selon Fidel Castro, aux pays récepteurs. Dans une série de discours très critiques envers ce secteur mondialisé et ses effets néfastes dans le bassin Caraïbe, discours relayés par la presse cubaine, Fidel Castro évoque en ces termes les navires de croisière : « *Vienen hoteles flotantes, restaurantes flotantes, teatros flotantes, diversión flotante, visitan los países para dejarles la basura, las latas vacías y los papeles por unos cuantos miserables centavos* »⁵. Face à ces critiques, une résolution du conseil des ministres est votée le 2 août 2005, puis publiée à la Gazette Officielle, dans laquelle l'État cubain annonce rompre un accord de coopération passé avec une compagnie de croisières italienne, la *Silares Terminales del Caribe* en 1998 qui accordait des concessions à la compagnie. L'État exige de récupérer les équipements et infrastructures destinées au commerce de croisières⁶. Le gouvernement décide alors d'accroître son contrôle sur le secteur du tourisme, qu'il souhaite développer de manière plus territorialisée sous forme d'enclaves hôtelières et balnéaires dans certains lieux choisis. L'attitude de Fidel Castro envers le secteur de la croisière illustre bien le rôle que joue le tourisme dans « la production des idéologies nationales et de la construction des États-nations », pour reprendre les mots d'Amandine Chapuis et Linda Boukhris (Boukhris, Chapuis, 2016, p.6). L'État cubain affirme son positionnement idéologique à l'échelle mondiale en s'opposant au secteur mondialisé et marchandisé qu'est le tourisme de croisière, secteur dominé par quelques grands groupes américains qui captent l'essentiel des revenus du marché. Le choix d'une certaine forme de

tourisme plutôt qu'une autre est ainsi un moyen de se positionner politiquement pour l'État cubain, qui choisit un développement touristique dont il est possible de contrôler les profits destinés à être redistribués. Ainsi en 2007, le gouvernement cubain met en place une taxe lourde sur l'accueil des navires de croisières de toute nationalité dans les ports cubains, cette taxe étant élevée comparativement aux autres terminaux de la Caraïbe (Quesada, Gutierrez, 2016). Dans un contexte de développement du marché de la croisière à l'échelle régionale, Cuba n'est alors pas privilégié par les compagnies de croisières pour effectuer les escales, d'autant plus que l'aménagement d'infrastructures adaptées à des paquebots géants (Dehoorne, 2012) n'est pas la priorité de l'État cubain, qui développe davantage ses aéroports à proximité des stations balnéaires. Si le non-développement du tourisme de croisière est aujourd'hui une conséquence de la politique américaine envers Cuba, il est aussi une conséquence du positionnement du gouvernement cubain à l'égard de ce secteur. C'est parce que la croisière est, dès le milieu des années 2000, un secteur intégré à l'économie mondiale capitaliste, difficile à contrôler pour l'État cubain, que celui-ci fait le choix de s'en écarter, alors que les compagnies de croisières européennes convoitaient en partie l'île. C'est au début des années 2010, lors de la publication des *Lineamientos*⁷ et l'ouverture de Cuba à l'économie de marché (Destremeau, 2014 ; Mixhe, 2012) que le tourisme de croisière redevient un axe stratégique de développement pour l'État cubain.

1.2. (Re)développer le tourisme de croisières à l'heure de l'ouverture cubaine à l'économie de marché (2010-2018)

- ⁷ En 2010, 43 000 croisiéristes font escale à Cuba et une reprise du secteur semble amorcée (ONEI, 2016). Les *Lineamientos*⁸, publiés dès 2011, inscrivent alors à leur programme l'autorisation du mouillage pour les navires de croisière et préconisent la modernisation et le développement d'infrastructures, notamment des terminaux portuaires et terminaux de passagers, permettant d'accueillir des paquebots. Dès 2013, le secteur de la croisière se développe à Cuba. Si 82 navires font escale en 2013 à Cuba dans six ports différents, on compte 706 navires au total accueillis dans huit ports différents en 2018⁹. Les touristes étasuniens, suivis des touristes européens sont les principaux croisiéristes de l'île. Le dégel (« *deshielo* ») des relations entre les États-Unis et Cuba, opéré dès 2014 par l'administration Obama et l'autorisation pour les Américains d'entrer sur le sol cubain dès 2016, expliquent en partie cette augmentation du tourisme de croisière sur l'île. Le premier bateau de croisière américain fait ainsi son entrée dans le port de La Havane le 3 mai 2016 et cet événement est largement médiatisé. Les passagers du navire *Fathom*, dépendant du groupe de croisières Carnival, s'inscrivent dans un séjour qualifié de tourisme de volontariat, ou « volontourisme »¹⁰. Si les problèmes éthiques et les contradictions de ce type de tourisme ont été soulevés par certains travaux, la qualification de ce navire en tourisme de volontariat permet aux croisiéristes qui visitent Cuba de répondre de l'un des douze motifs proposés par le gouvernement américain pour justifier leur croisière et leur escale dans le pays socialiste (motif universitaire, sportif, religieux, culturel ou encore de soutien au peuple cubain par exemple)¹¹.

Graphique 1. Évolution du nombre de bateaux de croisière ayant fait escale à Cuba entre 2013 et 2017¹²



Source :

- 8 L'ouverture de l'île à l'économie de marché et le dégel des relations avec les États-Unis ont donc entraîné une augmentation très importante des flux de croisiéristes à Cuba, dès 2010 et encore plus à partir de 2016, lorsque les navires étasuniens ont pu accoster dans l'île socialiste. Entre 2017 et 2018, on compte ainsi une augmentation de près de 30% du nombre d'escales de croisières sur l'île cubaine, qui accueille en 2018 près de 800 000 passagers, dont près de 120 000 Étasuniens contre 55 000 en 2017. Dix-sept lignes de croisières desservent la capitale cubaine et les paquebots sont le mode de transport privilégié des touristes étasuniens pour visiter le territoire cubain¹³.

1.3. 2019 : l'arrêt du tourisme de croisières à Cuba ?

- 9 La nouvelle politique du gouvernement Trump met dès 2019 un sérieux coup de frein au secteur de la croisière à Cuba. En effet, en mars 2019, les États-Unis proclament l'interdiction des visites à Cuba *via* les navires de croisières, les embarcations de loisirs et les yachts ainsi que les avions privés. Avec cette interdiction, qui s'inscrit dans un contexte plus général de crise politique au Venezuela et alors que Cuba soutient le gouvernement de Nicolas Maduro, l'administration Trump espère pénaliser un des secteurs économiques de l'île les plus dynamiques et qui connaissent un essor considérable. Le secteur mondialisé de la croisière et ses réglementations sont utilisés comme arme géopolitique par le gouvernement étasunien contre Cuba. Les voyages pour motif culturels et éducatifs sont également interdits aux Étasuniens. C'est bien ici le secteur du tourisme qui est visé, puisque les vols commerciaux entre les États-Unis et Cuba sont maintenus, ceci s'expliquant par la volonté du gouvernement américain de permettre aux Cubano-Américains, groupe électoral important de Donald Trump, de pouvoir visiter leur famille. Cette décision politique reconfigure alors en grande partie le secteur de la croisière dans le bassin Caraïbe, puisque de nombreuses compagnies étasuniennes avaient accentué leurs escales à Cuba depuis l'ouverture généralisée des ports cubains et la régularisation des relations entre les deux pays. Toutes les

compagnies réagissent cependant rapidement et modifient leurs itinéraires. L'escale prévue dans le port de La Havane, peut-on lire sur les sites des principaux croisiéristes, est remplacée par les ports de Key West en Floride, de Cozumel ou de la Costa Maya au Mexique ou de Georgetown dans les îles Caïmans. Aucune mesure commerciale de compensation n'est proposée suite à ce changement d'itinéraire. Ainsi, bien que la décision américaine ait surpris en partie les principales compagnies de croisières, ces dernières ont rapidement proposé des solutions alternatives ne compromettant pas le déroulement de la croisière. Si on imagine quelques déceptions du côté des touristes, cette adaptation rapide montre bien que l'itinéraire n'est bien souvent qu'un second plan de la croisière, alors que le bateau est la principale destination (Grenier, 2007 ; Dehoorne, 2012). Cette décision marginalise la destination cubaine, qui amorçait une reprise et semblait émerger dans le paysage du tourisme de croisière dans le bassin Caraïbe. Le port de croisières de La Havane continue toutefois à fonctionner de manière ponctuelle, puisqu'en octobre 2019, un navire de la compagnie européenne MSC accoste dans la capitale. Le gouvernement cherche en effet à développer ses partenariats avec l'Europe, principal partenaire économique du pays. Les conséquences économiques de la décision étasunienne, notamment pour les travailleurs privés cubains, sont quant à elles très importantes : chauffeurs de taxis et de voitures de collections, restaurateurs ou encore guides se voient privés d'une clientèle qui leur assurait une manne importante. Cela illustre alors les paradoxes de la politique des États-Unis, qui, voulant priver l'État de ressources importantes (notamment les taxes prélevées sur les navires de croisières qui font escale dans les ports cubains), privent également tout un tissu de petits entrepreneurs et travailleurs à leur compte, que le gouvernement Trump dit pourtant soutenir à travers sa politique.

- 10 À la décision américaine de juin 2019, la crise de la COVID, qui a obligé Cuba à fermer ses frontières aux touristes internationaux dès le 20 mars 2020, semble être un nouveau coup d'arrêt au secteur de la croisière. Le gouvernement cubain s'est toutefois illustré dans cette crise en acceptant d'accueillir dans le port de Mariel le 19 mars un navire de croisières de la MS Baemar dans lequel des touristes étaient contaminés. Cette décision peut être interprétée de deux manières : d'une part, elle s'inscrit dans la vocation internationaliste de Cuba, qui valorise les actions de solidarité et de coopérations à l'heure de la crise sanitaire mondiale ; d'autre part, l'accueil d'un navire appartenant à une compagnie britannique vise probablement à fidéliser une clientèle sur laquelle pourrait reposer dans les prochaines années, le maintien du secteur de la croisière à Cuba.
- 11 Après avoir montré les évolutions du tourisme de croisières et montrer que le secteur dépend à la fois des relations avec les États-Unis, mais aussi de choix politiques effectués par le régime cubain, nous souhaitons documenter plus spécifiquement la période 2010-2018, au cours de laquelle s'est développé le tourisme de croisières à Cuba. Nous souhaitons nous interroger sur les lieux qui ont été investis par le secteur de la croisière et réfléchir aux acteurs qui ont permis l'ouverture de l'île au secteur de la croisière.

2. Capter des devises et encadrer une industrie mondialisée, quels acteurs et quels aménagements à l'échelle nationale ?

2.1. Les espaces du tourisme de croisière à Cuba : entre polarisation de La Havane et développement de nouveaux pôles

- 12 Le tourisme de croisière à Cuba est polarisé par l'escale havanaise. Le port de La Havane, aménagé et agrandi dès le début des années 2010 a accueilli 304 bateaux de croisières en 2017, soit presque un bateau tous les jours pendant toute l'année. C'est trois fois plus que Santiago de Cuba, la deuxième ville du pays, la même année, qui a accueilli 104 bateaux de croisières ou que Cienfuegos, autre pôle du tourisme de croisière¹⁴. La Havane concentre ainsi la majorité des flux de croisiéristes et cette tendance semble même s'être accentuée en 2018. Si nous ne disposons pas des chiffres de 2018, un entretien avec des guides touristiques d'une agence de voyages à Santiago de Cuba nous confirme cette tendance. Une guide déplore l'arrimage éphémère des bateaux de croisière dans la ville de Santiago, alors qu'ils auraient pourtant pu être une source importante de revenus. Elle nous dit aussi que des bateaux sont arrivés dès 2016, mais que les paquebots « depuis quelque temps » ne sont plus jamais revenus. Cela s'explique en partie par le manque d'investissement de l'État cubain dans les infrastructures destinées à accueillir les navires, notamment les terminaux de passagers (Quesada, Gutierrez, 2016). À défaut de développer les infrastructures à Santiago de Cuba, l'État cubain cherche à renforcer le port de La Havane dès 2018. Il projette ainsi la construction de quatre terminaux de croisières supplémentaires pour 2024 (il y en a actuellement deux), par le biais d'un contrat signé avec le Global Ports Holding, un groupe turc qui a également obtenu un accord pour opérer dans le port pendant quinze ans¹⁵. La stratégie de l'État cubain est alors de renforcer la destination havanaise pour l'accueil de paquebots à grande capacité.
- 13 Mais l'État cubain cherche également à diversifier à la fois ses destinations et son offre relatives aux croisières. Si les aménagements engagés à La Havane sont destinés à l'accueil de navires de grande capacité, d'autres territoires sur l'île sont aménagés pour accueillir des voiliers de plaisance et ainsi opérer une montée en gamme du secteur touristique. Ces voiliers de grande croisière seraient aujourd'hui entre 10 000 et 12 000 dans le monde (Gaugue, 2014) et leur accueil est un enjeu stratégique pour les territoires d'escale. Alors que Cuba ne domine pas le marché du luxe dans le bassin Caraïbe, le gouvernement souhaite notamment opérer la montée en gamme du secteur touristique à travers la captation d'une partie de ces voiliers de plaisance. Quelques grands projets d'aménagement de comptoirs touristiques littoraux ont ainsi été lancés dès le début des années 2010. Le comptoir touristique, défini par l'équipe du MIT (Équipe MIT, 2002) est un lieu unique créé par et pour le tourisme et géré par un acteur unique, promoteur ou concessionnaire du lieu. Il est un lieu fermé, où s'applique une réglementation spécifique, dans lequel aucune population permanente ne réside. Si le port de La Havane ne prend pas la forme du comptoir, puisque les croisiéristes qui font escale découvrent la ville et y rencontrent ses habitants, les autres projets développés par l'État cubain pour accueillir les voiliers de plaisance prennent la forme de ces enclaves touristiques. L'objectif pour l'État cubain est de contrôler ces flux touristiques dans l'espace et de capter les bénéfices des escales, tout en offrant aux touristes l'entre-

soi recherché. À Punta Colorada, dans la région de Pinar del Río, l'État cubain a ainsi passé un accord avec un cabinet d'architecture international catalan pour aménager sur 6 000 ha un parc comprenant sept terrains de golf de dix-huit trous, cinq hôtels, 20 000 villas pouvant être vendues à des étrangers (alors même que, pour l'instant, seuls les Cubains peuvent posséder des biens immobiliers sur le territoire), trois marinas ainsi qu'un terminal de navires de croisière. L'objectif est bien, à terme, d'accueillir des touristes étrangers pratiquant la plaisance hauturière. Le gigantisme de ces projets, dont des modèles prospectifs précis sont déjà présentés sur des sites dédiés¹⁶ rencontre cependant quelques limites, qui ne peuvent qu'être renforcées avec l'établissement de la politique américaine depuis 2019.

- 14 Ainsi, le projet de la Marina Gaviota, sur la péninsule de Varadero, semble illustrer les limites de tels projets. Cette marina est gérée par l'entreprise Gaviota, dépendant de l'armée cubaine, qui ambitionnait d'en faire la première marina des Caraïbes. Elle est destinée à accueillir des yachts et autres voiliers de croisière de luxe au nord de la péninsule de Hicacos, un des espaces les plus touristiques de l'île. Alors que de nombreux hôtels ont été construits et que la marina peut accueillir une centaine de voiliers, l'espace ne semble pas avoir été investi comme prévu par les promoteurs. Lorsque nous nous y rendons au mois d'avril, au cœur de la saison touristique cubaine, nous sommes ainsi surprises par le calme des lieux, de nombreuses boutiques aux enseignes occidentales (parfumeries, magasins de mode) étant fermées (voir photographies 1 ci-dessous). Quand nous demandons à la serveuse du seul bar ouvert si cette ambiance est habituelle, elle nous répond qu'il y a ici très peu de touristes, car l'endroit est éloigné du reste du territoire cubain (la marina est située à l'extrême nord de la péninsule de Varadero) et qu'il y a très peu de bateaux. La seule mention d'une éventuelle croisière est alors la « *Crucero de Sol* », excursion organisée à la journée par l'entreprise Gaviota à destination des touristes étrangers en vacances à Varadero.

Photographie 1. La Marina Gaviota, plus grande marina des Caraïbes ? Pour lors, un espace vide témoignant de la démesure du projet



© Laurine Chapon, 2018

2.2. Quels acteurs pour un tourisme de croisières cubain ?

- 15 L'État possède l'essentiel des infrastructures destinées à l'accueil des croisiéristes. Ainsi, le MINTUR (ministère du Tourisme) contrôle l'ensemble des secteurs du tourisme par le biais d'agences réceptives et de sociétés hôtelières et extrahôtelières. En 2016, 70% des nuitées touristiques sont réalisées dans des infrastructures appartenant à l'État (ONEI, 2016). Le groupe de tourisme Gaviota, propriété des forces armées révolutionnaires cubaines, détient par exemple de nombreuses entreprises et verrouille

en partie le secteur touristique de l'île¹⁷. Concernant le secteur des croisières, le groupe détient ainsi, en collaboration avec l'entreprise d'État Marlin, les différents groupes d'activités nautiques et de marinas sur l'île. Le ministère du Tourisme fonctionne également en étroite relation avec le ministère des Transports, notamment pour l'aménagement des infrastructures portuaires. L'État travaille, depuis le début des années 1990 sous forme de *joint-venture* avec des entreprises étrangères. Ces *joint-ventures* (ou entreprises mixtes) fonctionnent par contrats établis entre les entreprises touristiques d'État et les groupes hôteliers étrangers. Les investissements sont réalisés par les deux partis, selon des pourcentages qui varient en fonction des contrats. En principe, l'État cubain conserve la majorité du capital et la propriété du terrain des hôtels. Souvent, le groupe étranger est en charge de la gestion de l'établissement, en raison d'une meilleure expérience dans le domaine et d'une plus grande visibilité à l'international, notamment auprès des tours-operators. Depuis peu, les entreprises mixtes peuvent être gérées par des compagnies cubaines. Les principaux capitaux investis dans l'hôtellerie sont espagnols, italiens, canadiens, britanniques et français, notamment par le biais d'entreprises comme Meliá ou Barceló. Si l'État contrôle à Cuba la majeure partie des infrastructures touristiques de croisière, la spécificité de cette industrie est qu'elle est plus difficile à ancrer sur le territoire cubain. Comme le bateau devient la destination, le tourisme de croisière, même à Cuba, reste étroitement dépendant des grandes compagnies internationales.

- 16 Alors que la croisière a historiquement fonctionné, comme nous l'avons montré, avec des compagnies européennes dans les années 2000, les compagnies étasuniennes intègrent largement les ports cubains dans leur nouveau circuit dès le dégel des relations entre Cuba et les États-Unis. Ainsi, en 2018, les principaux navires de croisière qui font escale à Cuba appartiennent à des groupes mondiaux à capitaux majoritairement nord-américains. L'escale cubaine, grâce aux circuits de ces géants du tourisme, est ainsi intégrée, aux échelles régionales et mondiales, à l'industrie de la croisière. Sur 178 navires de croisière ayant fait escale à Cuba entre janvier et juin 2018, 118 appartiennent à des compagnies étasuniennes et le reste appartient à des compagnies européennes. Sur ces 178 navires, 117 sont des paquebots opérés par les quatre grands groupes que sont la Carnival Corporation, la Norwegian Cruise, le Royal Caribbean Cruise et la MSC Cruise¹⁸. Ainsi, sur 178 navires accueillis sur cette période (et considérés comme des navires de croisières par le MINTUR), 117 correspondent à des mégas paquebots¹⁹, alors que le reste s'inscrit davantage sur le créneau des yachts, voiliers de plaisance et autres croisières de luxe²⁰.
- 17 Pour comprendre comment ces différents acteurs interagissent dans l'espace et comment ils aménagent les différents lieux de la croisière, nous souhaitons désormais nous concentrer sur l'escale havanaise, principal lieu de la croisière à Cuba entre 2010 et 2018. Nous souhaitons d'abord réfléchir à la spécificité de la ville de La Havane comme port d'escale et montrer quels sont les aménagements réalisés pour accueillir les croisiéristes. Nous voulons ensuite montrer quelles sont les pratiques des croisiéristes à La Havane et quels espaces ils investissent.

3. La Havane, une escale pas comme les autres ? Aménagements, pratiques et conflits d'usages

3.1. La Havane, principale escale cubaine pour les navires de croisières : quels aménagements et dispositifs spatiaux ?

- 18 Le port de croisières de La Havane est situé au cœur de la *Habana Vieja*, à 500 mètres de la *Plaza Vieja*, au cœur du centre ancien patrimonialisé de la capitale cubaine. Un terminal de croisières, le terminal Sierra Maestra, permet d'accueillir les touristes et sert de sas entre le paquebot et la ville. Contrairement à d'autres destinations caribéennes, où les ports d'escales sont situés en périphérie des centres urbains, comme c'est le cas par exemple à Cozumel au Mexique, le port d'escale est ici directement dans le centre-ville de La Havane, au plus près des centres d'intérêt touristiques que visitent touristes internationaux et croisiéristes. La présence de navires géants au cœur du centre-ville de La Havane recompose alors en partie le paysage urbain, puisque ces navires sont largement visibles depuis les principales places et parcs du centre-ville ; c'est finalement comme si tous les deux jours, un immeuble de près de 20 étages était construit et déconstruit au cœur même de la baie de La Havane (voir photographie 2).

Photographie 2. Des paquebots géants au cœur du centre ancien de La Havane



©Laurine Chapon, 2018

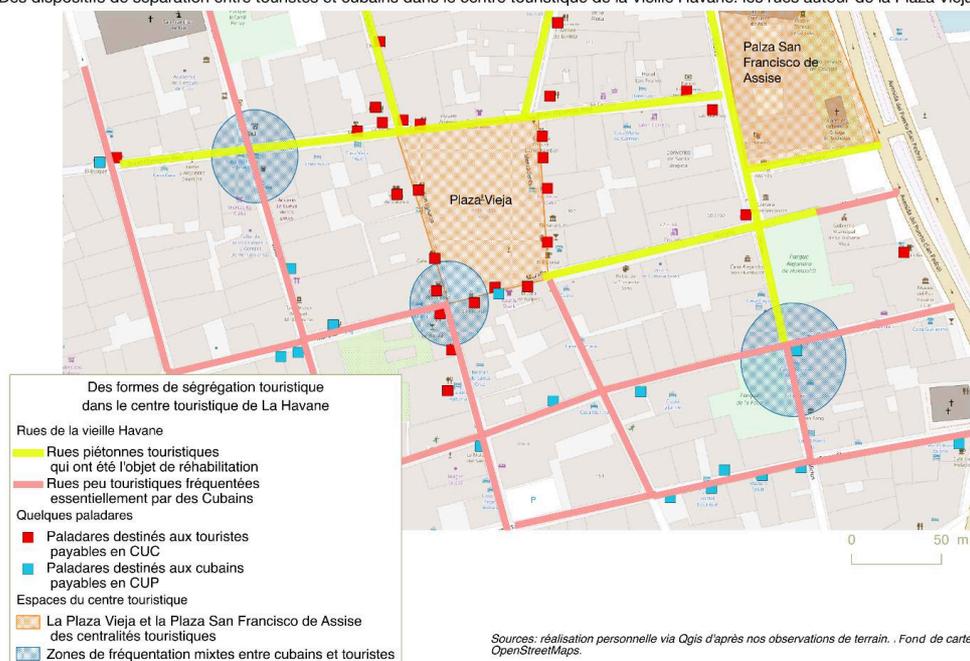
- 19 Les paquebots de croisières exercent alors une certaine fascination pour les Cubains, de nombreux habitants venant observer et photographier depuis le quai les bateaux. Ainsi nos logeurs cubains, âgés de 80 ans environ et ne pouvant se déplacer jusqu'à la *Habana Vieja*, nous ont régulièrement demandé des photographies des navires de croisière et ont exprimé une fascination pour ces infrastructures gigantesques. Cet intérêt est alors renforcé par le contexte spécifique de l'île, puisque les voyages à l'international sont encore aujourd'hui prohibés. Les paquebots symbolisent en fait pour les Cubains, et

notamment les jeunes, une industrie mondiale des loisirs qui les attire et qui reste pourtant inaccessible malgré sa proximité. De nombreux interlocuteurs évoquent ainsi des envies d'évasion et de voyage lorsqu'ils observent ces navires, « l'Amérique » leur semblant à portée de main.

- 20 Les croisiéristes accostent donc dans le centre même de La Havane et la présence de ces touristes est largement visible dans le paysage urbain. Différents dispositifs matériels et symboliques créent alors *de facto* une « bulle touristique » dans la capitale cubaine (Jaakson, 2004), bulle touristique que fréquentent essentiellement les croisiéristes. Reiner Jaakson montre, dans une étude consacrée au port d'escale de Zihuantanejo au Mexique, qu'il existe des éléments qui indiquent aux croisiéristes, de manière plus ou moins conscientisée, la frontière entre le cœur de la bulle touristique et sa périphérie (Jaakson, 2004). Ces observations s'appliquent à la ville de La Havane, puisqu'il y a dans La *Habana Vieja*, une véritable séparation entre des rues fréquentées essentiellement par des touristes, correspondant souvent aux rues restaurées par les opérations de réhabilitation du centre ancien, et des rues fréquentées et habitées par des Cubains, ces rues étant souvent beaucoup plus délabrées et fréquentées par des populations locales, et notamment des enfants et des personnes âgées (voir carte 1).

Carte 1. Des dispositifs de séparation entre les touristes et les Cubains dans le centre touristique de la Vieja Habana : les rues autour de la Plaza Vieja

Des dispositifs de séparation entre touristes et cubains dans le centre touristique de la Vieille Havane: les rues autour de la Plaza Vieja



- 21 La présence de commerces payables en CUC²¹, les restaurants (*paladares*) de plus haut standing dans lesquels les menus sont en anglais et la présence d'autres touristes internationaux sont autant de marqueurs qui matérialisent dans l'espace les zones réservées aux croisiéristes, constituant une « bulle touristique » au sein même de la capitale cubaine. Si certains croisiéristes, qualifiés par Jackson Reiner « *d'explorers* » (Jaakson, 2004) sortent parfois de cette bulle pour explorer « l'arrière-scène » de la ville (MacCannell, 1973), ces derniers sont peu nombreux parmi les croisiéristes et le sont davantage parmi les touristes internationaux qui voyagent de

manière autonome. Une forme de gradient relative à l'autonomie des touristes s'observe alors, les croisiéristes semblant être les touristes qui se concentrent le plus dans certains espaces précis de la ville. Quelles sont alors les pratiques des croisiéristes en escale à La Havane ? Quels espaces investissent-ils et selon quelles temporalités ?

3.2. Les croisiéristes, des touristes comme les autres ? Pratiques touristiques et conflits d'usages dans la métropole havanaise

- 22 Les croisiéristes qui font escale à La Havane se distinguent en partie des autres touristes essentiellement par la temporalité de leur pratique touristique. Ces pratiques s'apparentent tout de même aussi à celles des groupes de touristes en excursion journalière à partir de Varadero²², même si ces groupes sont numériquement moins importants que les croisiéristes (il n'y a pas 6000 personnes qui débarquent en bus depuis Varadero). Ils réalisent en effet l'ensemble des activités présentées comme typiques de La Havane et de Cuba sur une ou deux journées, alors que la durée moyenne du séjour d'un touriste international visitant La Havane est d'une semaine à dix jours. Ainsi, même si les croisiéristes réalisent les mêmes activités que les autres touristes, c'est la temporalité très brève de leur séjour qui donne à ces mobilités une empreinte spatiale particulière. Pris en charge à la sortie du paquebot, les croisiéristes, répartis selon la langue parlée, réalisent une visite guidée par un agent de l'État du centre ancien de La Havane. Certains groupes, minoritaires, correspondant à ce que Reiner Jaakson qualifie dans son étude « *d'explorers* » percent quant à eux davantage la « bulle touristique » proposée par les circuits officiels (Jaakson, 2004). Ils s'offrent les services de guide privés, travailleurs à leur compte (*cuenta propista*)²³ qui proposent des visites plus confidentielles et inédites du centre ancien. L'importance numérique des groupes de croisiéristes a un effet direct sur le paysage du centre ancien de La Havane, comme en témoigne la photographie 3 ci-dessous.

Photographie 3. Les croisiéristes : une présence marquée à certains moments de la journée dans le centre ancien de La Havane



© Laurine Chapon, 2018

- 23 De nombreux Cubains remarquent ainsi que lorsqu'aucun bateau de croisières ne mouille dans le port, les rues sont plus calmes. Il y a en fait probablement autant de touristes, mais ces derniers sont répartis de manière plus diffuse dans l'espace et sur une plus grande période dans la journée. Outre la visite guidée, réalisée souvent la première matinée de l'escale et qui couvre seulement 1% de la superficie de la capitale cubaine, les croisiéristes poursuivent souvent par une excursion dans le reste de la ville à bord d'une vieille automobile américaine. Le circuit passe alors par le *Malecón*, le quartier du Vedado ou encore la *Plaza de la Revolucion*, autant de lieux emblématiques de La Havane. Les automobiles attendent aussi généralement les touristes directement à la sortie du navire, comme en témoigne la photographie 4 ci-dessous.

Photographie 4. Les croisiéristes, pris en charge directement à la sortie du navire à La Havane



© Laurine Chapon, 2018

- 24 Enfin, des excursions en dehors de La Havane sont organisées par les agences d'État lorsque l'escale dure deux ou trois jours (bien que les escales durent généralement une journée et une soirée/nuite). La plus courante est l'excursion sur les plages de Santa Maria del Mar, à l'est de La Havane où les croisiéristes s'adonnent à des pratiques balnéaires. Même quand l'escale dure une journée, de nombreux croisiéristes visitent La Havane le matin et se rendent à la plage l'après-midi. Des excursions vers les villes de Viñales et Trinidad sont parfois organisées par les agences étatiques et les croisiéristes peuvent expérimenter une nuit chez l'habitant, cette modalité d'hébergement étant présentée à son tour comme une expérience touristique. Les agences de l'État passent alors des conventions avec certains propriétaires de *casas particulares*²⁴. Les croisiéristes passent aussi généralement une soirée dans un club, bar dansant ou cabaret, comme le Tropicana Cuba et retournent ensuite dormir dans leur paquebot, la situation centrale de stationnement de ce dernier permettant de bénéficier en toute sécurité des aménités nocturnes de la ville.
- 25 Des réactions de rejet face à la présence de ces paquebots de croisière se manifestent parfois, même si la « tourismophobie » semble prendre moins d'ampleur à La Havane

que dans d'autres espaces d'escale, comme à Venise ou à Barcelone par exemple (Fournier, 2011). Cela s'explique peut-être en partie par le contexte autoritaire de l'île, où il n'est pas irréaliste d'imaginer que les oppositions à un secteur stratégique soient muselées. Les opposants les plus virulents aux navires de croisière semblent paradoxalement être les autres touristes, ceux qui prétendent voyager de manière plus autonome à Cuba. Ainsi, nombreux sont les touristes interrogés qui se plaignent de l'arrivée qualifiée de « massive » des touristes de croisière, assimilés par leurs confrères à des « idiots du voyage » (Urbain, 1991) ne sachant pas percevoir de manière authentique le « vrai Cuba ». Ces touristes cherchent alors à se distinguer des croisiéristes, à la fois dans leur pratique et dans le regard qu'ils portent sur le pays visité. Lorsque ceux-ci sont étasuniens, le discours critique à l'encontre des touristes dits « de masse » se couple d'un discours anti-américaniste fort, dans une perspective revendiquée de solidarité avec le pays visité, Cuba. Ces discours, qui se pensent alternatifs et qui sont empreints d'une forte idéologie du voyage, reproduisent en fait des pratiques et des représentations qui sont celles d'une large frange de la population et d'une grande majorité des touristes. Dans un souci constant de distinction entre pratiques touristiques, le croisiériste fait alors figure d'anti-modèle pour de nombreux visiteurs européens de La Havane.

Conclusion

- 26 Cuba est, jusque dans les années 2010, resté une destination oubliée du tourisme de croisières dans le bassin Caraïbe. C'est en fait la nature même de ce type de tourisme, mondialisé, dépendant de groupes nord-américains et très déterritorialisé, qui explique en partie pourquoi Cuba, contrairement aux autres îles de la région, n'a historiquement pas misé sur le développement d'un tel secteur. L'État a en effet craint le risque d'une socialisation des coûts de développement liés à la construction des infrastructures, mais d'une privatisation des bénéfices au profit de groupes étasuniens détenant un monopole. L'ouverture au secteur de la croisière témoigne ainsi des mutations qui s'opèrent sur l'île et de l'ouverture plus grande au marché initiée par les réformes de 2010. L'interdiction étasunienne et ses conséquences, ainsi que la crise du Covid-19, rendent cependant l'évolution du secteur de la croisière assez incertaine et les données utilisées dans cet article, dont les plus récentes datent de 2018, mériteraient d'être réactualisées à l'aune de ces changements.
- 27 Toutefois, le tourisme de croisières, développé entre 2010 et 2018 à Cuba, a été à l'origine de recompositions spatiales majeures, tant à l'échelle du pays qu'à l'échelle de la capitale havanaise, dont le poids dans la hiérarchie urbaine nationale a été confirmé. De nouveaux espaces ont été aménagés, notamment pour accueillir des navires de luxe, dans une volonté pour l'État de diversifier et d'opérer une montée en gamme de son offre touristique, s'inscrivant dans une dynamique mondiale relative au secteur de la croisière. Toutefois, La Havane demeure le principal port d'escale cubain et la présence de paquebots géants au cœur même du centre ancien est appréciée de manière parfois contradictoire selon les acteurs considérés, témoignant là des dynamiques complexes qu'engendrent les bateaux de croisières, entre retombées économiques positives pour le territoire de l'escale et conséquences socio-environnementales néfastes.
- 28 Le cas cubain invite alors à réfléchir aux relations de pouvoir et aux enjeux d'aménagements que sous-tendent l'implantation du secteur de la croisière et le

développement de nouvelles escales. Bien que les compagnies suivent leur propre logique, elles sont en fait aussi toujours en partie dépendantes des territoires visités et doivent interagir notamment avec les États, afin de négocier leur présence dans l'espace. Une étude plus fine des relations qu'entretiennent les différents acteurs autour du port de La Havane, en menant notamment des entretiens avec les différents décisionnaires et usagers, permettrait d'approfondir l'analyse et de saisir les différents enjeux, logiques et intérêts parfois contradictoires qui président au développement de la croisière à Cuba dans une perspective de géographie politique.

BIBLIOGRAPHIE

Articles scientifiques

- Blondy, C. (2011). « La croisière dans l'espace polynésien : jeux de lieux et d'acteurs, pratiques, aménagements et enjeux de développement », *Revue Études caribéennes*, URL : <https://journals.openedition.org/etudescaribeennes/5143>, n° 18.
- Boukhris, L. et Chapuis, A. (2016). « Circulations, espace et pouvoir – Penser le tourisme pour penser le politique », *L'Espace politique*, 29.
- Castro A, H. (2014). « Evolucion de indicadores turisticos de Cuba 2011-2013 », *Retos turisticos*, 2.
- Dehoorne, O. (2007). « Le tourisme dans la Caraïbe. De la nécessité de sortir du tourisme de masse », *Téoros*, 26 : 3-5.
- Dehoorne, O., Murat, C. et Petit-Charles. (2009). « Le tourisme de croisière dans l'espace caribéen : évolutions récentes et enjeux de développement », *Revue Études caribéennes*, URL : <https://journals.openedition.org/etudescaribeennes/3843>, n° 13-14.
- Dehoorne, O., Petit-Charles, N. et Theng, S. (2011). « Le tourisme de croisière dans le monde : permanences et recompositions », *Revue Études caribéennes*, URL : <https://journals.openedition.org/etudescaribeennes/5629>, n° 18.
- Del Chiappa, G. (2016). « Island cruise tourism development : a resident's perspective in the context of Italy », *Current Issues in Tourism*, 19 :1372-1385.
- Desse M. (2008). « Le tourisme de croisière, élément fondateur des urbanités antillaises », *Les mondes urbains du tourisme* : 270-283.
- Destremau, B. (2014). « L'extension du marché à Cuba : une "nouvelle transformation ?" », In Servet J.-M., Hillenkamp I. (dir.), *Comprendre autrement le marché. Marchés réels et marché fantasmé*, Paris, Classiques Garnier, collection Ecrits sur l'Economie : 251-274.
- Équipe MIT. (2002), *Tourismes 1. Lieux communs*, Paris, Belin.
- Fournier, C. (2011). « Les nouvelles dynamiques du tourisme dans le monde. Le tourisme de croisières en Méditerranée », *Géococonfluences*, URL : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/la-meditteranee-une-geographie-paradoxe>

- Gaugue, A. (2014). « La conquête plaisancière de la haute mer », *Géocfluences*, URL : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-thematiques/oceans-et-mondialisation/corpus-documentaire/la-conquete-plaisanciere-de-la-haute-mer>
- Grenier, A. (2008). « Le tourisme de croisière », *Téoros*, 27 :36-48.
- Herrera, R. (2012). « Tourisme et développement dans les Caraïbes. Le cas de Cuba », *Mondes en développement*, 157 : 47-66.
- Jaakson, R. (2004). « Beyond the tourist bubble? Cruiseship passengers in Port », *Annals of Tourism Research*, 31 :44-60.
- Klein, R. A. (2006). « Turning Water Into Money: The Economics of the Cruise Industry », in Ross K. Dowling, *Cruise Ship Tourism: Issues, Impacts, Cases*, Oxfordshire, England, CABI Publishing: 261-269.
- Lambert, R. (2018). « Cuba, le pays du vert olive », *Le Monde Diplomatique*, 3 : 13.
- Logossah, K. (2007). « L'industrie de croisière dans la Caraïbe : facteur de développement ou pâle reflet de la mondialisation ? », *Téoros*, 29 :33-39.
- MacCannell, Dean. (1973). « Staged authenticity : Arrangements of social space in tourist settings », *American Journal of sociology*, 79 :589-603.
- Mixhe, J. (2012). « L'alternative au modèle socialiste cubain actuel : des Lineamientos du VIème congrès du Parti aux perspectives d'intensification des relations avec l'Union européenne », *Revue Études caribéennes*, 23, URL : <https://journals.openedition.org/etudescaribeennes/6297>
- ONEI, Anuario Estadístico 2016, TURISMO, Edición 2017.
- Quesada, S. et Gutiérrez, O. (2016). « Principales variables para la gestión de la calidad del servicio de recepción de turismo de cruceros », *Cuadernos de turismo*, 38 : 429-457.
- Renaud, L. (2017). « Résister au débarquement : tourisme de croisières et dynamiques territoriales Québec/Caraïbe », *Revue Interdisciplinaire des Travaux sur les Amériques*, 10.
- Renaud, L. (2020). « Reconsidering global mobility – distancing from mass cruise tourism in the aftermath of COVID-19 », *Tourism Geographies*, URL : <https://www.researchgate.net/deref/https%3A%2F%2Fdoi.org%2F10.1080%2F14616688.2020.1762116>
- Urbain, J-D. (1991). *L'idiot du voyage : histoires de touristes*, Paris, Petite biblio Payot.
- Weaver, A. (2005). « Spaces of containment and revenue capture : Super-sidez cruise ships as mobile tourism enclaves », *Tourism Geographies*, 7 : 165-184.
- Wilkinson, P. (1999). « Caribbean cruise tourism : Delusion ? Illusion ? », *Tourism Geographies*, 1 : 261-282.
- Articles de presse et sites institutionnels**
- APIQROO : <http://www.apiqroo.com.mx>
- CLIA : <https://cruising.org>
- CTO : <https://www.onecaribbean.org/statistics/>
- MITUR : <http://mitur.gob.do>
- <https://www.cubatel.com/blog/actualidad/regresaron-los-cruceros-al-puerto-de-la-habana/>
- <https://www.excelenciascuba.com/noticia/crece-turismo-de-crucero-cuba>
- <https://www.excelenciascuba.com/noticia/el-turismo-de-cruceros-en-cuba-y-la-habana>

<https://es.statista.com/grafico/18305/mercado-de-los-cruceros-en-cuba-y-el-caribe/>

<http://www.laprensa.com.ar/Note.aspx?Note=291005>

<https://www.cruisesnews.es/Portal/2018/05/22/globalports-operara-el-puerto-de-cruceros-de-la-habana/>

<https://www.radiotelevisionmarti.com/a/cruceros-mantienen-a-flote-el-turismo-en-cuba/141539.html>

NOTES

1. <https://cruising.org/news-and-research/press-room/2019/december/cia-releases-2020-state-of-the-cruise-industry-outlook-report>
2. Caribbean Tourism Organisation, CTO, 2018.
3. Données issues du site : <https://es.statista.com/grafico/18305/mercado-de-los-cruceros-en-cuba-y-el-caribe/>. Article datant du 7 juin 2019.
4. À titre de comparaison, la République dominicaine a accueilli 1,4 million de croisiéristes en 2018 (MITUR, 2019) l'île mexicaine de Cozumel, 4,6 millions de passagers en 2019 (Apiqroo, 2019).
5. Données issues du site cubain : <http://www.laprensa.com.ar/Note.aspx?Note=291005>. Article datant du 12 août 2005. Le discours a peut-être été prononcé le 01 août 2005.
6. Données issues du site cubain : <http://www.laprensa.com.ar/Note.aspx?Note=291005>. Article datant du 1 août 2005.
- 7.
8. Les *Lineamientos* sont un ensemble de 300 mesures-cadres proclamées au mois d'avril 2011 par le chef du gouvernement cubain Raul Castro et destiné à apporter des ajustements au système cubain.
9. Données issues du site : <https://www.excelenciascuba.com/noticia/el-turismo-de-cruceros-en-cuba-y-la-habana>. Article datant du 1 août 2018.
10. À ce sujet, voir le reportage suivant à propos d'une expérience de volontourisme en République dominicaine avec la même compagnie : https://www.vice.com/en_ca/article/kwkgxv/a-cruise-with-a-cause-feature-v23n8
11. Données issues du site : <https://www.la-croix.com/Monde/Ameriques/Premier-bateau-croisiere-america-in-La-Havane-2016-05-02-1200757278>. Article datant du 02 mai 2016.
12. Ce graphique a été élaboré à partir des données du site suivant : <https://www.excelenciascuba.com/noticia/el-turismo-de-cruceros-en-cuba-y-la-habana>. Article datant du 1 août 2018. Nous ne disposant pas du chiffre complet relatif à l'année 2018, ce pourquoi nous ne l'intégrons pas au graphique. Entre janvier et juin 2018 (un semestre donc), 178 navires de croisières ont fait escale dans un port cubain (alors que 706 navires ont fait escale à Cuba en 2017).
13. Données issues du site : <https://es.statista.com/grafico/18305/mercado-de-los-cruceros-en-cuba-y-el-caribe/>. Article datant du 7 juin 2019.
14. Données issues du site : <https://www.excelenciascuba.com/noticia/el-turismo-de-cruceros-en-cuba-y-la-habana>. Article datant du 1 août 2018.
15. Données issues du site : <https://www.cruisesnews.es/Portal/2018/05/22/globalports-operara-el-puerto-de-cruceros-de-la-habana/>. Article datant du 22 mai 2018.
16. Voir par exemple le site du projet de Punta Colorada au lien suivant : <http://puntacoloradagolfmarina.com>
17. Voir l'article de Renaud Lambert, « Cuba, le pays du vert olive », *Le Monde Diplomatique*, mars 2018.

18. Données issues du site : <https://www.excelenciascuba.com/noticia/el-turismo-de-cruceros-en-cuba-y-la-habana>. Article datant du 1 août 2018.

19. On parle de « méga paquebots » pour faire référence aux navires de croisière dont la capacité d'accueil est égale ou supérieure à 6000 lits.

20. Données issues du site : <https://www.excelenciascuba.com/noticia/el-turismo-de-cruceros-en-cuba-y-la-habana>. Article datant du 1 août 2018.

21. À Cuba, un système de double monnaie est en place. Le *peso* convertible (CUC) est indexé sur le dollar. Le *peso* cubain (CUP) est la monnaie de l'État cubain destinée à la population. Tous les services publics et les commerces et restaurants d'État sont monnayables en CUP alors que les services et activités touristiques, qu'elles soient publiques ou privées, se paient en CUC. 1 CUC = 1 \$ = 26,5 CUP.

22. Varadero est la principale station balnéaire cubaine. Située à deux heures de La Havane, la péninsule de Varadero concentre de nombreux complexes hôteliers tout inclus qui s'apparentent à des enclaves touristiques. À l'occasion d'excursions journalières, les touristes percent la bulle touristique et des visites de la capitale sont par exemple organisées. Finalement, les pratiques des touristes balnéaires recourent en partie celles des croisiéristes.

23. L'entrepreneuriat privé (*por cuenta propia*) est autorisé de manière très encadré à Cuba depuis 1990. Les mesures de libéralisation engagées dès 2010 dans les *Lineamientos* ont autorisé davantage de professions à s'installer à leur compte, à l'instar des guides touristiques. Aujourd'hui, 30% des Cubains environ travaillent comme *cuenta propia*, notamment dans le secteur du tourisme, quand le reste dépend encore du secteur d'État.

24. Les *casas particulares* sont des logements chez l'habitant. Les loueurs, travailleurs à leur compte, peuvent héberger des touristes internationaux en échange d'une taxe payée à l'État cubain. Ce mode d'hébergement est en plein essor à Cuba et concerne aujourd'hui 30% environ des nuitées touristiques (quand 70% des nuitées sont réalisées dans des hôtels et resorts gérés par l'État).

RÉSUMÉS

Cuba, île touristique majeure et située au cœur du premier bassin mondial des croisières, n'est pas intégrée à cette économie. Alors que la relation avec le voisin étasunien est souvent présentée comme la cause du non-développement du secteur sur l'île, cet article entend proposer quelques pistes permettant de dépasser cette affirmation, en montrant que c'est bien la nature même du tourisme de croisière, mondialisé et déterritorialisé, qui explique en partie le choix qui a été fait par le gouvernement cubain lui-même de ne pas développer ce secteur. L'ouverture récente de Cuba à l'économie de marché, dès les années 2010, a entraîné un essor considérable du tourisme de croisière sur l'île. Cet article entend alors documenter le fonctionnement d'une nouvelle escale dans le bassin Caraïbe, Cuba. Une étude plus approfondie de La Havane analyse les conséquences sociospatiales du tourisme de croisière sur une île jusque-là à l'écart des principaux circuits et marginalisée de nouveau, suite à la décision américaine de 2019 interdisant les navires de croisières américains d'accoster à Cuba.

Cuba, una importante isla turística situada en el corazón de la principal cuenca de cruceros del mundo, no está integrada en esta economía. La relación con su vecino americano se presenta como la causa principal de la falta de desarrollo del sector en la isla. Este artículo pretende

proponer algunas vías para ir más allá de esta afirmación, demostrando que es efectivamente la naturaleza misma del turismo de cruceros, globalizado y desterritorializado, que explica en parte porque el sector del crucero no es desarrollado en Cuba. La reciente apertura de Cuba a la economía de mercado, a partir de 2010, ha dado lugar a una considerable expansión del turismo de cruceros en la isla. Este artículo pretende documentar el funcionamiento de un nuevo puerto de escala en la cuenca del Caribe, Cuba. Un estudio más profundo de La Habana analiza las consecuencias socio-espaciales del turismo de cruceros en una isla hasta ahora aislada de los circuitos principales y marginada una vez más tras la decisión de los Estados Unidos de 2019 que prohíbe a los cruceros en Cuba.

INDEX

Index géographique : Cuba

Mots-clés : croisières, marché, La Havane, escale

Palabras claves : cruceros, mercado, La Habana, escala

AUTEUR

LAURINE CHAPON

Agrégée de géographie – Doctorante contractuelle IHEAL-CREDA/Institut des Amériques – Pôle Caraïbe, laurine.chapon@sorbonne-nouvelle.fr