

LES MOBILITÉS ULTRAMARINES

Une mobilité importante aux lendemains de la Seconde guerre mondiale. Ralentissement à partir des années 80 et 90 sous l'effet des difficultés économiques. Pendant longtemps, les Martiniquais furent les plus nombreux en métropole avant d'être devancés par les Guadeloupéens, les Réunionnais arrivant un plus tardivement.

La mobilité des natifs, une longue tradition qui répond à des contraintes lourdes :

- offre éducative insuffisante ;
- marché de l'emploi sous tension ;
- taux de chômage très élevés ;
- exclusion sociale des jeunes ;
- service militaire (25% des départs dans le passé).

I. Les migrations des natifs des DOM : une sélection accrue au bénéfice de la France métropolitaine :

1° Migrations et trajectoires de vie :

Contraste entre la part (très faible) de ceux qui n'ont jamais quitté leur département et le nombre (très important) de ceux qui l'ont quitté durablement et qui n'y sont pas revenus, dans leur majorité.

15% n'ont jamais quitté leur DOM (9% dans les Antilles). 47% vivent ou ont vécu durablement hors département (594 000 sur 1 257 000 personnes, 2010. 56% en Guadeloupe, 53% en Martinique).

On distingue 4 groupes :

- Les sédentaires* : n'ont jamais quitté leur département (15%)
- Ceux qui l'ont quitté au moins une fois, mais pour des séjours de courte durée (moins de 6 mois) ; 37,7%.
- Ceux qui ont connu une migration de longue durée (plus de 11 ans en moyenne) puis sont venus se réinstaller au pays (*les natifs de retour*) ; 22%
- Ceux qui sont partis de longue date et qui résident encore hors du département (25%).

Les deux derniers groupes : *migrants durables*. 42% chez les 18-34 ans. 50% chez les jeunes Antillais. 1/3 seulement chez les jeunes Réunionnais. Différences accentuées par le niveau de diplôme : 2/3 de jeunes diplômés du Supérieur (77% en Guadeloupe, 56% à la Réunion) contre 39% pour les jeunes titulaires d'un CAP et d'un BEP.

Très forte précarité sociale des *sédentaires* : faible niveau de diplôme, fort taux de chômage, majorité en dessous du seuil de pauvreté. Conclusion : un haut niveau de difficultés économiques et sociales rend difficile tout projet professionnel, toute perspective de mobilité.

Caractéristiques des *natifs de retour* :

- raisons du départ : emploi, service militaire, études, raisons familiales.

-Partis jeunes : 71% avaient moins de 25 ans. Certains, encore enfants, sont partis avec leurs parents.

-Destination privilégiée : la métropole (87%), un autre DOM-COM (9%), l'étranger (4%).

-La part des retours depuis l'étranger se développe chez les plus jeunes : 8%.

-Population masculine : 59% du total. Cause ? Service militaire. 46% seulement du total hors service militaire.

2° Une aspiration au départ toujours aussi forte chez les jeunes générations :

50% des 18-34 ans qui n'ont pas quitté durablement le département disent vouloir partir si un emploi leur est proposé ailleurs (2010). 67% en Martinique. 41% à la Réunion. Seuls 12% envisagent de s'installer à l'étranger. Mais la majorité a le retour pour perspective (57%).

Conclusion : le départ, une perspective incontournable de la vie professionnelle. Les freins au départ : responsabilités familiales, faible niveau de formation, actifs non-occupés.

Les plus tentés : Martiniquais et Guyanais. Les intentions de mobilités des chômeurs antillais sont 5 fois plus élevées que celles des jeunes chômeurs réunionnais.

3° Un accès à l'emploi supérieur en métropole :

Malgré un rythme de création d'emplois supérieur à celui de la métropole, la situation économique est très dégradée dans les DOM. Taux d'emplois des natifs : 45% dans les DOM, 70% en Métropole. Taux de chômage des domiens en métropole : 11,5% contre 31% en moyenne dans les DOM.

Les natifs des DOM résidant en métropole ont un rapport de chances d'occuper un emploi supérieur à ceux restés ou revenus dans leur département. Exemple : rapport de 2,6 pour les Guadeloupéens.

Paradoxe : les bénéficiaires d'une résidence en métropole sont d'autant plus grands que le niveau de diplômes est faible. Les non-diplômés s'installent moins en métropole, mais leur taux d'emploi y est largement supérieur (53%) à celui observé dans les DOM (23%).

4° Un accès à l'emploi lié à une forte sélection au détriment des départements d'origine :

-Une sélection liée au diplôme : 58% des jeunes natifs des DOM résidant en métropole sont titulaires d'un diplôme équivalent ou supérieur au baccalauréat contre 37% pour ceux résidant dans leur département. Chez les 35 ans et plus, les profils sont plus équilibrés.

Conclusion : sélection accrue au fil des générations, changement de profil des natifs en métropole, progrès des niveaux de formation d'une génération à l'autre profitant plus à la métropole qu'au DOM d'origine.

-Une sélection liée au statut d'activité : 36% des 18-34 ans qui ont un emploi l'occupent en métropole. Seulement 27% pour les Réunionnais. La métropole accueille 43% des 18-34 ans diplômés du supérieur et qui ont un emploi. Retours plus fréquents et plus rapides des jeunes en difficulté d'insertion (repli sur l'espace familial et communautaire).

5° Des durées de séjour plus courtes pour les jeunes bénéficiant d'une aide à la mobilité :

Durée encore plus courte pour ceux qui ont bénéficié d'une aide à la mobilité : moins de 2 ans contre plus de 2 ans pour les 35 ans et plus (c'est le cas pour 70% d'entre eux).

Cela illustre la sélection accrue qu'opère la métropole. Elle ne garde que les plus aptes à répondre à ses besoins.

6° Le retour : quels bénéfices ?

Les natifs de retour sont moins touchés par le chômage. Mais cela varie selon le niveau de diplôme et le sexe. Au-delà de l'expérience commune, ce sont les caractéristiques sociales (individuelles, familiales) et la réalité des trajectoires de vie de chacun qui font la différence et concourent à la diversification des profils. En effet, le taux de chômage des natifs de retour les moins diplômés est plus élevé que celui des natifs non-migrants. Diplôme : pièce maîtresse de l'insertion ou de la réinsertion professionnelle réussie. L'expérience professionnelle est aussi un atout.

Quels facteurs influencent les parcours migratoires ? C'est l'importance du capital social familial. Les enfants de cadres ont plus de chances de revenir en bénéficiant d'une insertion professionnelle positive. Conclusion : la sélection au départ et au retour s'est renforcée, elle ne s'est pas démocratisée. Atout supplémentaire : l'expérience migratoire de membres de la famille proche.

Pour les moins diplômés, la multiplication des courts séjours peut les placer dans une situation encore plus défavorable que les non migrants. Elle n'offre pas de réelles chances d'augmenter leurs acquis et enrichir un capital social susceptible d'être rentabilisé. Des retours-échecs très préjudiciables sur le marché du travail. Cela vaut aussi pour ceux qui sont partis pour leurs études et qui n'ont pas validé leur diplôme au cours de leur séjour.

Conclusion :

-part importante des Domiens qui inscrivent leur avenir dans un double espace : DOM et métropole.

-forte sélection des populations opérant les migrations. Elle s'exerce d'abord au départ en fixant les populations les plus démunies : précarité sociale interdit la mobilité. Elle s'exerce au retour en renvoyant rapidement vers les DOM les moins qualifiés et les moins employables. S'installent durablement en métropole ceux qui sont susceptibles de répondre aux besoins de l'économie. Le diplôme est le critère dominant.

-Tous ne tirent pas profit de la mobilité. Les natifs de retours ne forment pas un groupe homogène. Leur expérience migratoire n'est pas un avantage en soi. Certains en ont profité pour augmenter leur niveau de formation, leur expérience professionnelle (élément de valorisation). D'autres se retrouvent en position plus défavorable au retour. Les mécanismes de sélection sont encore renforcés par le capital familial.

Profil idéal : jeune homme célibataire, sans enfants, diplômé du supérieur.

II. Les politiques ultramarines de mobilité :

1. Panorama :

Depuis les années 60, politique d'aide aux jeunes des DOM qui veulent suivre une formation, poursuivre leurs études, obtenir un emploi. La mobilité se définit alors comme les déplacements de personnes générés par des dispositifs administratifs et financiers. C'est une forme particulière d'émigration.

Pour le gouvernement, un triple objectif :

- freiner la hausse de population des pays de départ ;
- fournir de la main-d'œuvre à la métropole (fonction publique subalterne) ;
- participer à la stabilité politique des DOM en contenant le chômage.

Politique d'émigration longtemps controversée¹. Aujourd'hui, la politique de mobilité fait l'objet d'un large consensus : on a pris conscience de la limite des îles dans le domaine de l'insertion professionnelle, de l'épanouissement personnel. Mais l'objet de cette politique est mal défini : s'agit-il d'une émigration sans retour compte tenu du marché local de l'emploi et de la démographie des îles ? Est-ce une opportunité de former la population pour leur développement ?

Les politiques de mobilité ne prennent pas en compte l'ensemble du champ migratoire ultramarin. Les bénéficiaires sont en nombre limité. De plus, cette politique a un impact sur le vieillissement de la population. Les situations sont cependant variées : Martinique et Guadeloupe ont achevées leur transition mais elle traîne en longueur à la Réunion. La Guyane sous-peuplée et Mayotte surpeuplée restent en pleine transition démographique et sont en butte à une émigration clandestine.

La Réunion tient une place particulière : elle a inspiré la plupart de ces politiques. Elle les a assumées alors que Guadeloupe et Martinique les ont combattues. Les pouvoirs locaux s'y impliquent davantage qu'aux Antilles. Les responsables politiques intègrent cette mobilité à une stratégie de développement.

Conclusion : consensus mou pour une mobilité accompagnée aux ambitions limitées.

La Réunion :

Deux dispositifs : convention Région-Association française des volontaires du progrès devenue France-Volontaires (envoi de jeunes dans l'environnement géographique

¹ Bureau pour le développement des migrations dans les départements d'outre-mer (BUMIDOM), 1963-1981 Il a été créé en 1963 par Michel Debré à la suite d'un voyage à La Réunion en 1959 avec le général de Gaulle. Ses missions : information des futurs migrants, formation professionnelle, regroupement familial, gestion des centres d'accueil. 70 000 personnes ont été concernées : Guadeloupe et Martinique ont émis chacune 16 000 migrants, La Réunion 38 000 (surtout des « sudistes » car surcharge démographique).

Une émigration de travail : OS sur les lignes de montage de Renault, agents des PTT.

Mais, le regroupement familial ouvre la voie à une migration de peuplement (les migrants ne passent plus toujours par les foyers provisoires de travailleurs mais se fixent définitivement dans des chambres meublées en centre-ville ou surtout en banlieue avec les autres populations émigrées). Le BUMIDOM a également porté le « déplacement » d'enfants réunionnais (1600 environ) vers les départements de la Creuse et de la Lozère pour contribuer au repeuplement de ces derniers. Le BUMIDOM est supprimé par François Mitterrand au profit de l'Agence Nationale pour l'Insertion et la Promotion des Travailleurs d'Outre-mer (ANT). L'ANT se donne alors pour mission de favoriser les retours ou l'intégration en métropole, de soutenir les associations culturelles. Les mobilités ultramarines ne sont plus favorisées et baissent.

immédiat, La Réunion). De plus, les entreprises bénéficient d'aides de l'Etat, et de la Région (depuis 2011) pour envoyer des jeunes dans des pays cibles afin de développer leur activité à l'export dans le cadre du dispositif VIE (Volontaire International en Entreprise).

2. Des résultats contrastés :

Bénéfices : hausse du niveau de formation, expérience professionnelle, ouverture d'esprit.

Emergence d'une nouvelle génération sans frontières. Afrique du sud, Australie, Inde. Québec accueille étudiants réunionnais et antillais dont beaucoup resteront sur place. 2010 : 1 000 « Créoles des neiges ».

Prise de conscience identitaire : à la Réunion, l'identité insulaire est diversement ressentie. En mobilité, on se rend compte de sa spécificité culturelle. Français à part. On se réapproprie son île, son passé, sa cuisine...

3. Une place limitée dans les bilans migratoires.

Cette politique exerce une influence sensible sur l'émigration. Les flux stagnent et ne débouchent pas forcément sur une installation définitive en métropole mais les aides favorisent une mobilité spontanée.

4. Place des migrations dans les projets de développement durable.

-La départementalisation des Outre-mer a permis des réussites dans le domaine des infrastructures, des équipements et du logement, tandis que la population, mieux soignée et mieux instruite, accédait au bien-être.

Aujourd'hui, ce système est à souffle : chômage endémique, crise du logement, inégalités sociales. Le développement durable doit permettre de sortir des impasses actuelles en proposant un autre modèle économique (lutte contre les inégalités sociales et les déséquilibres spatiaux, promotion de l'identité culturelle, sauvegarde de l'environnement).

-Ce projet doit prendre en compte les dimensions démographiques, sociales et économiques de la mobilité. La migration résulte toujours d'un déséquilibre entre ressources et population. Rétablir l'équilibre revient à augmenter les premières et à contenir la seconde. Dans cet esprit, il convient de maîtriser aussi l'immigration. La dimension sociale : développer l'insertion en Métropole de personnes et de familles qui ne peuvent l'être en Outre-Mer. Enfin, les départs doivent s'insérer dans la politique économique : mobilité pour la formation et l'insertion professionnelle, donc cela suppose le retour des ultra-marins formés.

5. Vers une meilleure prise en charge individuelle :

-Le schéma « départ-formation-expérience professionnelle-retour-réinsertion dans l'île » correspond aux vœux des partants et des décideurs, mais les natifs de retour sont concurrencés par ceux restés sur place et confrontés à la rareté de l'emploi. La migration doit être mieux accompagnée (avant, pendant, après) : préparer les esprits à l'ouverture au monde par l'école et par les voyages pédagogiques, puis systématiser la

préparation aux départs pour les dédramatiser, pour élaborer un projet de formation, pour préparer à la vie et au travail en Métropole.

-Une coordination nécessaire :

A la Réunion, une Charte de la mobilité est signée en 1994, entre Etat, Département et Région. Elle crée un comité de pilotage tripartite, un comité de suivi technique. Création de LADOM (2010) : reprise en main de la mobilité par l'Etat. Les dispositifs de la loi Girardin (passeport à la mobilité, continuité territoriale) sont repris par LADOM. Cette recentralisation risque de faire passer sa vocation première au second plan².

6. Une mobilité accompagnée à la Réunion :

-la formation professionnelle (LADOM) : cela représente 50% du budget de cet organisme. Exemples : les formations au Québec dans le cadre des métiers du sport, de la culture et des soins infirmiers ; les titres de transport aérien pour la formation.

-l'emploi (le CNARM) : insertion professionnelle en mobilité : personnes qui ont trouvé un contrat de travail en métropole, demandeurs d'emploi en prospection.

-la mobilité pour tous : mobilité éducative : bourses régionales, voyages pédagogiques, mobilité étudiante.

III. Les mobilités touristiques :

1. L'outre-mer longtemps à l'écart :

Son éloignement des foyers émetteurs ne permettait pas d'effectuer un séjour touristique. Seuls quelques artistes, aventuriers, fonctionnaires en mission, commerçants constituent la clientèle des rares hôtels.

Mais, l'élite locale avait développé une pratique touristique (villégiature d'altitude dans le cirque de Cilaos durant la saison chaude).

Début XXe siècle : les croisières se développent dans les Caraïbes (11 000 en 1937). Mais, en 1952, les Antilles françaises ne représentent que 1% de la capacité hôtelière caraïbe.

1956 : le ministère de la France d'outre-mer crée la Société Immobilière et touristique d'outre-mer (SITO). Sa mission est de mettre en place une infrastructure hôtelière et des aménagements d'intérêt touristique (aéroports). Mais, ses moyens restent faibles, de même que la Mission Interministérielle pour le développement du tourisme dans les DOM-TOM qui lui succède (1965-1975). C'est le Vie Plan (1971-75) qui dote la Guadeloupe et la Martinique d'infrastructures hôtelières de standard international. Quelques dizaines de milliers de touristes seulement dans ces îles.

Seule la Polynésie connaît un développement touristique important : aéroport de Faaa (mis en service en 1960) permet l'arrivée de 50 000 touristes (1975).

² A l'origine, l'ANT se fixait trois objectifs : 1° l'émigration des Ultramarins ne doit plus être subordonnée à la volonté politique. 2° L'insertion professionnelle des migrants doit désormais être prise en compte. 3° Le retour éventuel de certains migrants dans leur territoire d'origine doit être accompagné.

2. Une croissance relative :

Aujourd'hui, 2 millions de touristes par an dont les 2/3 aux Antilles. Malgré l'argument des 3 S (*sea, sand, sun*), ces îles sont nettement moins fréquentées que leurs voisines. Hawaï accueille 33 fois plus de touristes que la Polynésie française. De plus, dans un contexte régional très favorable aux croisières, la Guadeloupe et la Martinique affichent des performances calamiteuses (conflits sociaux, qualité de l'accueil à revoir, infrastructures portuaires inadaptées, pratiques dissuasives de la part des taxis).

A cela s'ajoutent des handicaps structurels :

-hôtellerie chère et de qualité perfectible ;

-prise de conscience tardive que le tourisme peut être une activité fondamentale (appartenance à la France, synonyme de protection douanière, d'activités stratégiques, d'aides).

3. Le rôle limité des lois de défiscalisation :

Loi Pons (1986) : favoriser les investissements dans des secteurs prioritaires en échange de réduction d'impôt (BTP, tourisme, pêche, industrie...). Conséquence : essor de l'hôtellerie (Antilles, La Réunion³) et du secteur de la location de voitures (La Réunion). Mais beaucoup d'investisseurs privilégient l'intérêt fiscal au détriment de la rentabilité. Exemple : augmentation des bateaux de plaisance faiblement commercialisés car... à usage privatif. Refonte de la loi : loi Paul (2001), loi Girardin (2003).

4. Le transport aérien :

Le quasi-monopole d'Air France et d'UTA (jusqu'en 1986) rendent les tarifs prohibitifs. La libéralisation du secteur ouvre celui-ci à la concurrence (Minerve, Corsair, AOM) et contribue à augmenter le nombre de sièges et à faire baisser les prix. Reste le problème de la desserte : dans les îles indépendantes, des compagnies aériennes sont créées afin d'exploiter des foyers émetteurs de touristes. Les nouvelles compagnies choisissent la sécurité en reliant l'outre-mer à la métropole plutôt que d'ouvrir des lignes internationales non rentables au départ. Exemple : *Air Mauritius* est conçu comme un outil de développement de ce jeune Etat.

5. Des destinations confidentielles hors de métropole (à l'exception du Pacifique) :

Images très floues des DOM à l'étranger. Les pays environnants n'envoient que peu de touristes (Afrique du Sud, Etats-Unis). La part de la clientèle nord-américaine est même en baisse depuis les années 1970. Aucune liaison directe entre une ville européenne non-française et l'outre-mer.

Tourisme essentiellement national. A cela s'ajoute un « tourisme affinitaire » (personnes rendant visite à la famille ou à des amis⁴). Cette catégorie reste plus longtemps sur place (25 jours en moyenne contre 9 jours pour ceux en hôtel en Martinique). C'est un trait national que l'on retrouve en outre-mer (c'est donc l'indice d'une forte incorporation de l'outre-mer à l'espace touristique français).

³ A la Réunion, ce sont des opérateurs locaux, comme le groupe d'affaires Apavou, qui profitent de ces mesures.

⁴ 48% des touristes à La Réunion ont pour mode d'hébergement des parents ou amis (2006).

Le Pacifique rend le tourisme affinitaire minoritaire (20 heures d'avion). Image très positive de la Nouvelle-Calédonie au Japon. Polynésie française vue partout comme un paradis terrestre. Les touristes étrangers représentent donc respectivement 61% et 80% des touristes. Grandes chaînes internationales : Accor, Starwood, Club Méditerranée. Le tourisme est un axe majeur du développement économique régional en Polynésie : création d'une compagnie aérienne, Air Tahiti Nui (1998) avec des liaisons avec Paris, Los Angeles, New-York, Sydney, Osaka...

IV. Les mobilités entre les territoires d'outre-mer : les mobilités Mahoraises vers La Réunion :

Une mobilité récente et en développement rapide : de 1 400 personnes (1990) à 30-40 000 personnes (2010). Phénomène à relativiser : 5% de la population réunionnaise.

Les motifs de la mobilité : fuir la pauvreté, recherche d'un meilleur niveau de protection sociale, d'une école de qualité et le regroupement familial. A cela s'ajoute la pression migratoire sur Mayotte (immigrés représentent 1/3 de la population à Mayotte).

Les mariziki : les vivres. Concept fondamental dans la culture mahoraise. Pour les obtenir, il faut les rechercher et ne pas avoir peur de se déplacer. Ils induisent donc la mobilité.

On assiste à une économie de transfert : transfert de revenus (revenus sociaux par exemple) vers Mayotte pour la construction de l'habitat (en perspective d'un retour ou dans une perspective lucrative ou enfin pour y loger sa famille voire fournir la dot d'une fille). L'habitat devient le symbole de la réussite de la mobilité.

Les conditions d'intégration dans la société d'accueil : la personne qui effectue la mobilité est prise en charge par une « famille d'accueil » (sa famille ou des membres de son village). D'où la reconstitution sur place de clans entiers. Intérêt : retrouver une forme d'organisation sociale et de solidarité du groupe. Mais, le provisoire s'installe dans la durée en raison de la crise du logement social, d'où l'essor de bidonvilles et de logements insalubres.

Conclusion : la départementalisation de Mayotte, début d'une mobilité de retour ? Pas dans l'immédiat, car la pression migratoire existe toujours à Mayotte et le rattrapage en termes de protection sociale prendra du temps.