INTEGRE

ATELIER RÉGIONAL

SUR LE TOURISME DURABLE ET LA GESTION INTÉGRÉE DES ZONES CÔTIÈRES DANS LE PACIFIQUE

REGIONAL WORKSHOP

ON SUSTAINABLE TOURISM AND INTEGRATED MANAGEMENT IN THE PACIFIC

RÉSULTATS DE L'ATELIER WORKSHOP OUTCOMES

24 → 27
FÉVRIER FEBRUARY
2015 **PAPEETE**

Financed by / Financé par
European Union
Union européenne

Pacific Community
Communauté du Pacifique

ATELIER RÉGIONAL
SUR LE TOURISME DURABLE
ET LA GESTION INTÉGRÉE
DES ZONES CÔTIÈRES
DANS LE PACIFIQUE

REGIONAL WORKSHOP
ON SUSTAINABLE TOURISM
AND INTEGRATED
MANAGEMENT
IN THE PACIFIC

Résultats de l'atelier
24 → 27 février 2015 Papeete

Workshop outcomes
24 → 27 February 2015 Papeete

Pacific Community
Communauté du Pacifique

COMMUNAUTÉ DU PACIFIQUE (CPS) / *PACIFIC COMMUNITY (SPC)*
NOUMÉA, NOUVELLE-CALÉDONIE / NOUMEA, NEW CALEDONIA
2016

© Communauté du Pacifique (CPS) 2016

Tous droits réservés de reproduction ou de traduction à des fins commerciales/lucratives, sous quelque forme que ce soit. La Communauté du Pacifique autorise la reproduction ou la traduction partielle de ce document à des fins scientifiques ou éducatives ou pour les besoins de la recherche, à condition qu'il soit fait mention de la CPS et de la source. L'autorisation de la reproduction et/ou de la traduction intégrale ou partielle de ce document, sous quelque forme que ce soit, à des fins commerciales/lucratives ou à titre gratuit, doit être sollicitée au préalable par écrit. Il est interdit de modifier ou de publier séparément des graphismes originaux de la CPS sans autorisation préalable.

Texte original : français

Communauté du Pacifique, catalogage avant publication (CIP)

Atelier régional sur le tourisme durable et la gestion intégrée des zones côtières dans le Pacifique : résultats de l'atelier (24-27 février 2015 Papeete) = Regional workshop on sustainable tourism and integrated management in the Pacific: workshop outcomes (24–27 February 2015 Papeete)

1. Coastal zone management — Oceania.
2. Coastal ecology — Oceania.
3. Coral reefs and islands — Oceania.
5. Environmental policy — Oceania.
6. Tourism — Management — Oceania.
7. Sustainable tourism — Oceania.
8. Environment — Management— Oceania.

I. Titre II. Communauté du Pacifique

551.55130995 AACR2

ISBN: 978-982-00-0984-4

Ce rapport est le résultat d'un travail coordonné par la CPS (projet INTEGRE)

Maquette et mise en page : Éditions du Ouen Toro
Photo de couverture par : Patrick Foussard – © infoconcept

Publié par la Communauté du Pacifique
BP D5 Nouméa, Nouvelle-Calédonie

Nouméa, Nouvelle-Calédonie
2016

LES PARTICIPANTS À L'ATELIER LORS DE LA JOURNÉE DE TERRAIN À MOOREA, LE 24 FÉVRIER 2015
Workshop participants during field day on Moorea on 24 February 2015

Remerciements / *Thanks*

L'équipe du projet INTEGRE tient particulièrement à remercier le Gouvernement de la Polynésie française ainsi que la Chambre de Commerce, d'Industrie, des Services et des Métiers (CCISM) et l'ensemble des partenaires qui ont participé à l'atelier.

Acknowledgements. The INTEGRE Team particularly wants to acknowledge the Government of French Polynesia and the Chamber of Commerce, Industry and Trades (CCISM) and all its partners who took part in the workshop.

PARTICIPANTS / *PARTICIPANTS*

1. **BEARUNE Isabelle Seraï**
   Province des îles, NC
2. **BLAIR Ngarimu**
   Vice President,
   Ngati Whatua Orakei Trust
3. **BLANC Michel**
   CPS - Section Développement de la pêche côtière
4. **BOUTEILLER Yolaine**
   CPS - Coordinatrice INTEGRE en NC
5. **BUCHIN Teiva**
   CCISM, PF
6. **CASTELLANI Mathieu**
   CCISM, PF
7. **CHIN LOY Stéphane**
   CCISM, PF
8. **COMBES Cécile**
   Pension de la Plage, PF
9. **CUZIN Rachel**
   CPS – Interprète
10. **DE TORCY Louise**
    CCISM, France
11. **DOS ANJOS Sébastien**
    ST, PF - Service du Tourisme
12. **DUBOIS Ghislain**
    TEC – Consultant
13. **GARGANTA Eliane**
    DIREN, PF
14. **GERARDIN Nicolas**
    Parc National de Port Cros, France
15. **GIBSON Dawn**
    USP, Fidji
16. **HOFFER Olivier**
    UNC, NC
17. **HUFFER Elise**
    CPS - Département Développement social
18. **KASANWARDI Laurent**
    Province Nord, NC
19. **KELETAONA Pipiena**
    Délégation des droits de la femme et de l'égalité, membre du Conseil Consultatif Économique et Social
20. **LAGNEAU Martine**
    Province Sud, NC
21. **LAUGHLIN Matahiarii**
    Commune de Tahaa, PF
22. **LEGUERRIER Delphine**
    CPS - Coordinatrice du projet INTEGRE
23. **LOCKNER Sophie**
    CPS – Interprète
24. **MALAU Atoloto**
    Chef Service Territorial de l'Environnement, WF
25. **MARIE Bénédicte**
    MAHOC – Consultant
26. **MILLAUD Hiriata**
    GIE Tahiti Tourisme, PF
27. **MOREELS Vincent**
    Pension de la Plage, PF
28. **OBLED Christophe**
    Province Sud, NC
29. **PALFRAY Medhy**
    CPS – Technicien
30. **PAPILIO Bernadette**
    Chef Service Territorial des Affaires Culturelles, WF
31. **PEREZ Marta**
    Ile de Pâques, Chili - Consultante
32. **PETIT Julie**
    CPS - Coordinatrice INTEGRE à WF
33. **PETITE Christelle**
    CPS – Interprète
34. **RAOULX Raymonde**
    UFFO, PF
35. **SAVEA Toma**
    Représentant de l'Assemblée Territoriale, WF
36. **SEUVEA Kolo**
    Association Vakala, WF
37. **TALI Matilité**
    Fédération de l'Environnement, membre du Conseil Territorial de l'Environnement, WF
38. **TEVAITUA Eliane**
    Union des Femmes Françaises d'Océanie (UFFO), PF
39. **TREHOUX Norbert**
    Consultant
40. **TUISAWAU Filipe**
    SPTO
41. **TUTUGORO Victor**
    Province Nord, NC
42. **VANIZETTE Marie-Laure**
    CCISM, PF
43. **VIEUX Caroline**
    CPS – Coordinatrice INTEGRE en PF
44. **WASHETINE Laure**
    GIE tourisme province Nord, NC
45. **WAYARIDRI Robert**
    Province des Îles, NC

INTERVENANTS / *SPEAKERS*

1. **BELLONE Aurélie**
   Responsable EarthCheck / Planete 21 Sofitel Bora-Bora
2. **COURAUD Philippe**
   Service du Développement Rural, PF
3. **DRUET Alain**
   Directeur du Moorea Pearl Resort
4. **LAMOOT Didier**
   Directeur du Sofitel Moorea
5. **POOLE Mickael**
   Scientifique et opérateur d'observation de dauphins et baleines
6. **RURUA Lee**
   Association Punareo
7. **VIVIER Romain**
   Fenua Environnement / EarthCheck

SOMMAIRE

1 RAPPEL DU CONTEXTE ET DES OBJECTIFS

- Le projet INTEGRE et ses ateliers techniques 1
- Vue d'ensemble des ateliers 2
- Les objectifs de l'atelier 7
- À propos de ce rapport 7

2 PRÉSENTATION DES TERRITOIRES DU PROJET INTEGRE ET DES ENJEUX EN MATIÈRE DE TOURISME DURABLE

- Nouvelle-Calédonie 9
- Polynésie française 14
- Îles Pitcairn 18
- Wallis et Futuna 20

3 SYNTHÈSE DES SESSIONS THÉMATIQUES

- Journée de terrain 21
- Session introductive : concepts et définitions de base 24
- Gestion participative, implication des communautés, intégration locale 24
- Initiatives de mise en tourisme des ressources locales 27
- Implication des professionnels dans le tourisme durable 29
- Tourisme et changements climatiques 30
- Enjeux côtiers et marins 31

4 SYNTHÈSE DES ÉTUDES DE CAS

- La « mise en tourisme » à partir d'une organisation sociale traditionnelle à Wallis et Futuna 34
- La gestion des flux de croisiéristes à Pitcairn 36
- La valorisation d'un site culturel : le Marae de Taputapuatea en Polynésie française 37
- La conception et la gestion d'un grand projet touristique : Gouaro-Deva, Nouvelle-Calédonie 41

5 RECOMMANDATIONS ISSUES DE L'ATELIER

- Les enjeux du tourisme durable dans le Pacifique 45
- Recommandations 47
- Suites immédiates 47
- Suivi 47
- Impact environnemental de l'atelier 47
- En conclusion 48

6 ANNEXES

- Programme de l'atelier Tourisme Durable 51
- Bilan carbone de l'atelier Tourisme Durable 53
- Bibliographie 57

CONTENTS

1 MEETING BACKGROUND AND OBJECTIVES

- *The INTEGRE project and its technical workshops*
- *Overview of the workshop*
- *Workshop objectives*
- *Outline of the report*

2 INTRODUCTION TO INTEGRE PROJECT TERRITORIES AND THEIR SUSTAINABLE TOURISM ISSUES

- *New Caledonia*
- *French Polynesia*
- *Pitcairn Islands*
- *Wallis and Futuna*

3 SUMMARY OF THE THEMATIC SESSIONS

- *Field trip*
- *Introductory session: concepts and basic definitions*
- *Participatory management, community involvement, local integration*
- *Tourism development initiatives and local resources*
- *Professionals' involvement in sustainable tourism*
- *Oceans and climate change*
- *Coastal and marine issues*

4 SUMMARY OF THE CASE STUDY PRESENTATIONS

- *Introducing tourism based on the traditional social organisation in Wallis and Futuna*
- *Managing cruise-ship passenger traffic on Pitcairn*
- *Enhancing a cultural site: Taputapuatea marae in French Polynesia*
- *Designing and managing a large-scale tourist project: Gouaro-Déva, New Caledonia*

5 WORKSHOP RECOMMENDATIONS

- *Sustainable tourism issues in the Pacific*
- *Recommendations*
- *Immediate impacts*
- *Follow-up*
- *Environmental impact of the workshop*
- *Concluding remarks*

6 APPENDIX

- *Workshop programme*
- *Carbon balance report Sustainable Tourism Workshop*
- *Bibliography*

La présente publication a été élaborée avec l'aide de l'Union européenne. Le contenu de la publication relève de la seule responsabilité de la CPS et ne peut aucunement être considéré comme reflétant le point de vue de l'Union européenne.

This publication has been produced with the assistance of the European Union. The contents of this publication are the sole responsibility of the Secretariat of the Pacific Community and can in no way be taken to reflect the views of the European Union.

RAPPEL DU CONTEXTE ET DES OBJECTIFS

MEETING BACKGROUND AND OBJECTIVES

1

LE PROJET INTEGRE ET SES ATELIERS TECHNIQUES

Le projet INTEGRE, financé par le 10e fonds européen de développement (FED), vise à promouvoir la mise en place de la gestion intégrée des zones côtières (GIZC) dans les pays et territoires européens (PTOM) du Pacifique, bénéficiaires du projet, et plus largement dans la région Pacifique. Il est organisé en deux composantes, complémentaires et devant mutuellement s'alimenter.

- **La composante 1** correspond aux activités de dimension régionale : échanges et mise en réseau, élaboration de cadre méthodologique pour la mise en œuvre de la GIZC, appui aux territoires.

- **La composante 2** correspond aux activités de mise en œuvre de la démarche de GIZC sur 9 sites pilotes, choisis par les territoires en tant qu'unités cohérentes de gestion et parce qu'ils présentent des enjeux écologiques forts, une utilisation par les populations locales et une vocation à démonstration d'actions environnementales intégrées. Ces sites sont répartis dans les quatre PTOM (3 en Polynésie française, 3 en Nouvelle-Calédonie, 2 à Wallis et Futuna, 1 à Pitcairn) [1].

Le projet est piloté par la Polynésie française, maître d'ouvrage, en tant qu'ordonnateur régional du 10e FED. La coordination en est assurée par une équipe de 5 personnes du Secrétariat général de la Communauté du Pacifique (CPS), maître d'œuvre : trois coordinatrices territoriales responsables des sites de Wallis et Futuna (la coordinatrice est accueillie par le service de l'environnement de Wallis et Futuna), de Polynésie française (depuis la direction de l'environnement en Polynésie française) et de Nouvelle-Calédonie (la coordinatrice est basée à la CPS à Nouméa). L'assistante de projet et la coordinatrice du projet (également responsable du site de Pitcairn) sont également basées à la CPS à Nouméa.

Un financement est dédié à l'organisation d'ateliers de dimension régionale. Au total, cinq ateliers à destination des partenaires du projet sont prévus sur la période 2013-2017. Ils visent à renforcer le lien entre les PTOM à travers un partage d'expériences liées à la mise en œuvre du projet INTEGRE.

Le premier, en février 2014, était à visée méthodologique pour la construction du projet. Il est suivi de trois ateliers thématiques, organisés lors des premiers trimestres 2015, 2016 et 2017 dans chacun des PTOM [2]. Les sujets sont définis en accord avec le Comité de Pilotage (COPIL). En fin de projet, un atelier de clôture sera organisé pour permettre de tirer parti des expériences menées.

1 - Pour en savoir plus : http://integre.spc.int/

2 - Sauf à Pitcairn, moins accessible. En revanche, les dates sont choisies pour faciliter la participation de Pitcairn, en fonction du calendrier de rotations du navire de liaison)

THE INTEGRE PROJECT AND ITS TECHNICAL WORKSHOPS

The INTEGRE project, which is funded under the 10th European Development Fund (EDF 10), promotes integrated coastal zone management (ICZM) in the Pacific region, particularly in the European overseas countries and territories (OCTs) that are participating in the project.
The project comprises two complementary and mutually supportive components, as listed below.

- ***Component 1**. Activities with a regional emphasis, i.e. sharing and networking, developing an ICZM implementation methodology framework and supporting the territories.*

- ***Component 2.** ICZM implementation activities at nine pilot sites. The sites were chosen by the territories because they have serious environmental issues, are used by local communities and are suitable for demonstrating integrated management activities. These nine sites are spread out over four Pacific OCTs: three sites in French Polynesia, three in New Caledonia, two in Wallis and Futuna, one in Pitcairn [1].*

The project is led by French Polynesia (the EDF-10 Regional Authorising Officer), which serves as the project supervisor. It is coordinated by a team of five from the Secretariat of the Pacific Community (SPC), which is the project manager. The project has three territorial coordinators, each of which is in charge of the sites of one OCT. The coordinator for the Wallis and Futuna sites is hosted by the territory's Environment Department; the coordinator for the French Polynesia sites works out of the local Office of the Environment; and the coordinator for the New Caledonia sites is based at SPC in Noumea. The project assistant and project coordinator (who is also in charge of the Pitcairn site) are also based at SPC in Nouméa.

Funding has been earmarked for a series of regional workshops. A total of five workshops for project partners were planned for the 2013–2017 period. They aim to strengthen ties between the OCTs through sharing the experience gained during the implementation of the INTEGRE project.

The first workshop, held in February 2014, discussed methodology with a view to setting up the project. It was to be followed by three thematic workshops to be held during the first quarters of 2015, 2016 and 2017, one in each OCT. The topics are determined in agreement with the Steering Committee (COPIL). At the end of the project, a closing workshop will be held to amass and review the experiences from the project as a whole.

1 - For further information about the sites visit: http://integre.spc.int

2 - Except Pitcairn, which can only be reached by ship. The dates of the workshops will be set so as to facilitate Pitcairn's participation, i.e. based on the connecting ship's schedule.

9 SITES PILOTES

POUR DÉVELOPPER ET EXPÉRIMENTER LA GESTION INTÉGRÉE DES ZONES CÔTIÈRES DANS LE PACIFIQUE

1 LA ZONE CÔTIÈRE NORD-EST DE NOUVELLE-CALÉDONIE

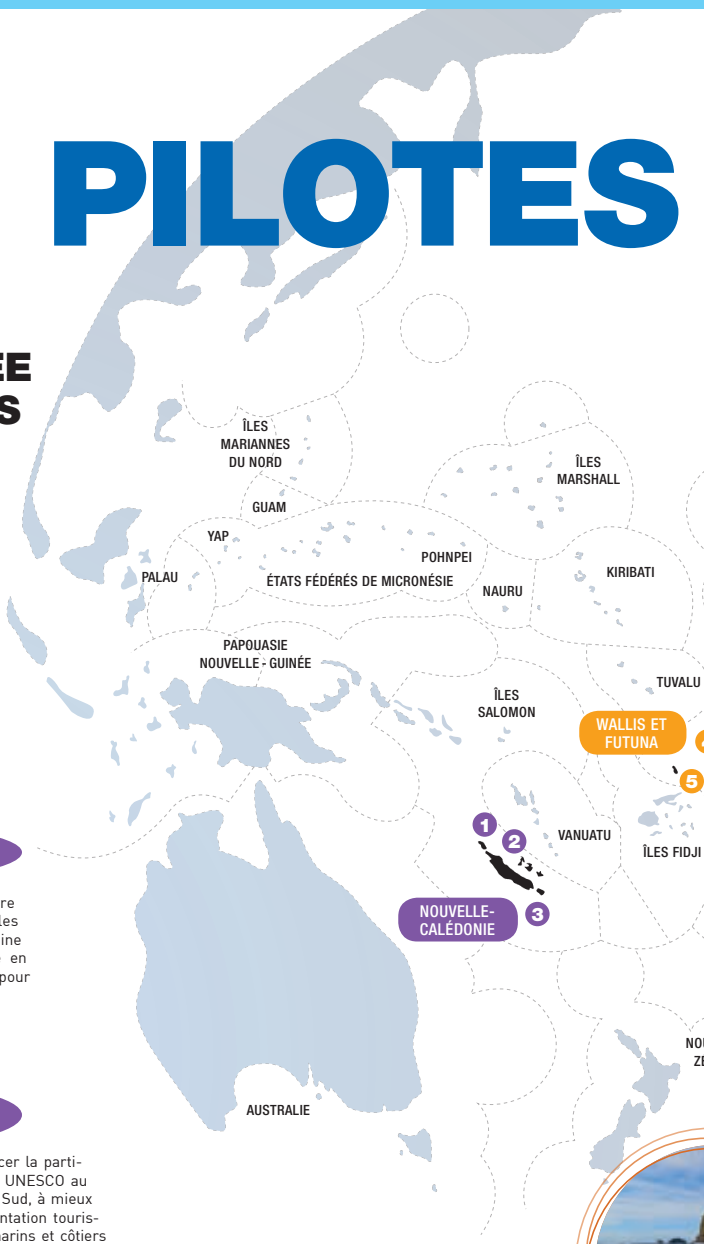
Le projet INTEGRE accompagne la province Nord et les comités de gestion locaux dans la mise en œuvre pratique d'une gestion participative et intégrée du site inscrit au patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO. Des actions de suivi participatif du lagon, de gestion des déchets et de restauration de bassin versant sont prévues.

2 LES ATOLLS D'OUVÉA BEAUTEMPS-BEAUPRÉ

Le projet INTEGRE accompagne la mise en œuvre opérationnelle de la cogestion entre province des Îles Loyauté et coutumiers de ce site, inscrit au patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO, et la mise en valeur de certains sites emblématiques de l'île pour accompagner le développement écotouristique.

3 LE GRAND SUD CALÉDONIEN

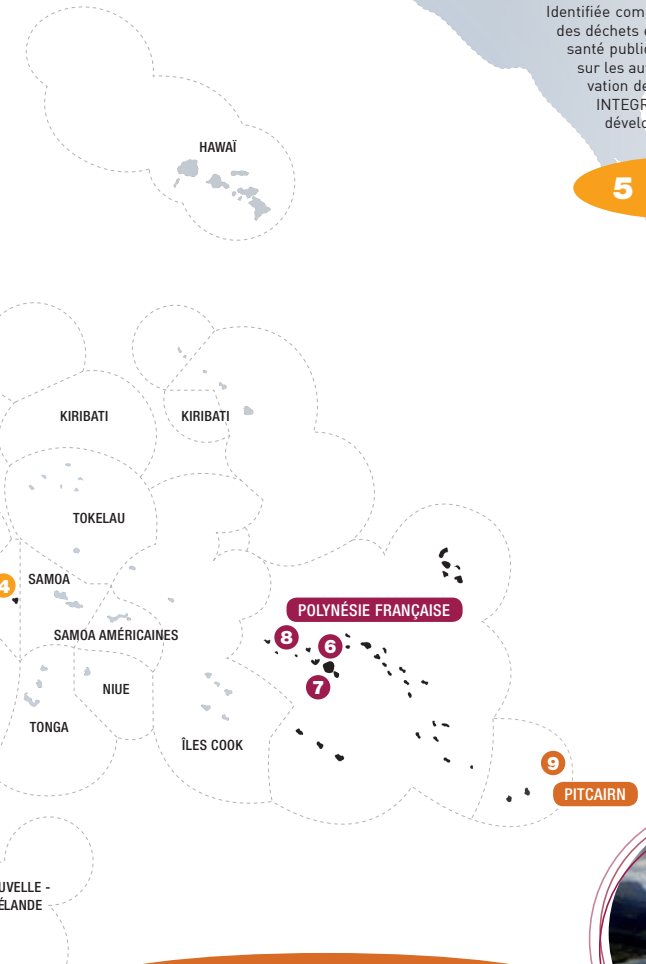
Le projet INTEGRE vise à renforcer la participation des comités de gestion UNESCO au plan de gestion du grand lagon Sud, à mieux appréhender et gérer la fréquentation touristique et de loisirs des milieux marins et côtiers et à mener une réflexion sur la stratégie de développement durable du grand Sud.



Financé par

UNION EUROPÉENNE

Les sites INTEGRE : pour le développement et la mise en œuvre des méthodes de GIZC.

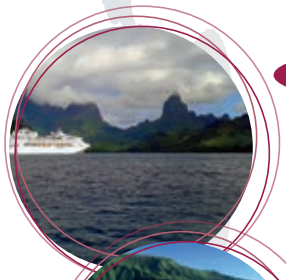


4 WALLIS ET SON LAGON

Identifiée comme un enjeu majeur par le territoire, la gestion durable des déchets est un défi de taille à la fois économique, alimentaire, de santé publique mais également écologique. Sur cette thématique et sur les autres enjeux identifiés comme prioritaires telles la préservation de la ressource en eau et la protection du littoral, le projet INTEGRE accompagne l'île dans la mise en place d'une stratégie de développement durable dans l'intérêt des populations.

5 FUTUNA

Afin de préserver le cadre de vie et la qualité des milieux du territoire, et en accompagnant les populations sur les problématiques prioritaires (gestion des déchets, préservation de la ressource en eau, restauration et protection du littoral), le projet INTEGRE contribue à gérer et valoriser durablement l'environnement.

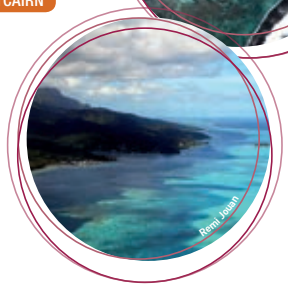


6 LA BAIE ET LA VALLÉE D'OPUNOHU

En tenant compte de la forte vocation touristique du site, le projet INTEGRE contribue au développement d'un tourisme durable en mettant en œuvre des actions de protection de l'environnement du site, de développement d'activités écotouristiques et d'amélioration de la qualité de vie de ses habitants.

7 LA PRESQU'ÎLE DE TAHITI

Le projet INTEGRE accompagne le développement durable des usages lagonaires sur ce site en associant à la fois réduction des pressions anthropiques et développement d'activités économiques durables et innovantes.



8 LES ÎLES DE RAIATEA-TAHAA ET LEUR LAGON

Le projet INTEGRE accompagne le développement économique durable de ces îles dans les secteurs de l'agriculture, de la pêche et du tourisme. Il soutient des actions de réduction des pollutions associées aux activités économiques et le développement d'activités économiques durables.

9 SITE DE PITCAIRN LES ÎLES DANS LEUR ENSEMBLE

Le projet INTEGRE contribue au développement et à la promotion de cet archipel isolé et chargé d'histoire autour de trois axes principaux : gestion et valorisation des déchets, lutte contre l'érosion, valorisation durable des ressources naturelles.

INITIATIVE DES TERRITOIRES POUR LA GESTION RÉGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT

9 PILOT SITES

TO DEVELOP AND TEST INTEGRATED COASTAL ZONE MANAGEMENT IN THE PACIFIC

1 NEW CALEDONIA'S NORTH-EASTERN COASTAL AREA

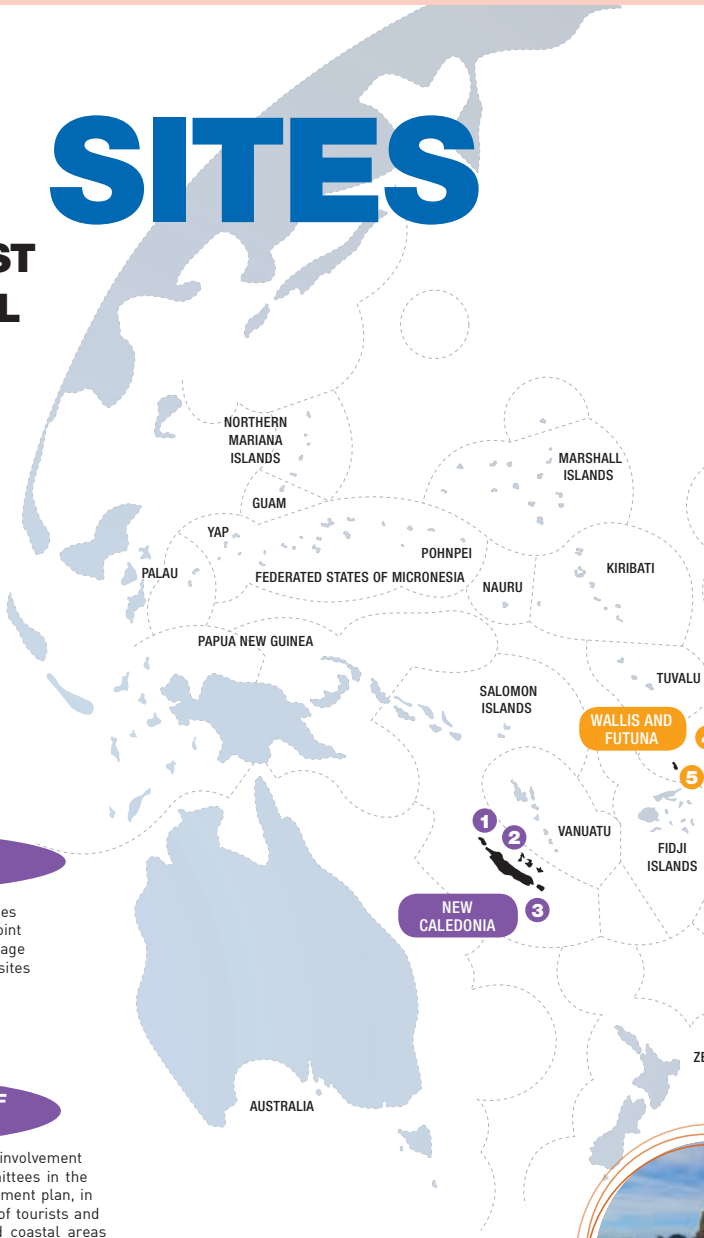
INTEGRE assists Northern Province authorities and local management committees in taking an integrated participatory approach to managing this UNESCO World Heritage-listed site. Actions are planned in the areas of participatory lagoon monitoring, waste management and watershed restoration.

2 CORAL ATOLLS OF OUVEA AND BEAUTEMPS-BEAUPRÉ

INTEGRE assists Loyalty Islands Province authorities and traditional leaders to implement the site's joint management, in the context of UNESCO World Heritage listing, and enhance certain symbolically important sites on the island to support eco-tourism development.

3 SOUTHERN TIP OF NEW CALEDONIA

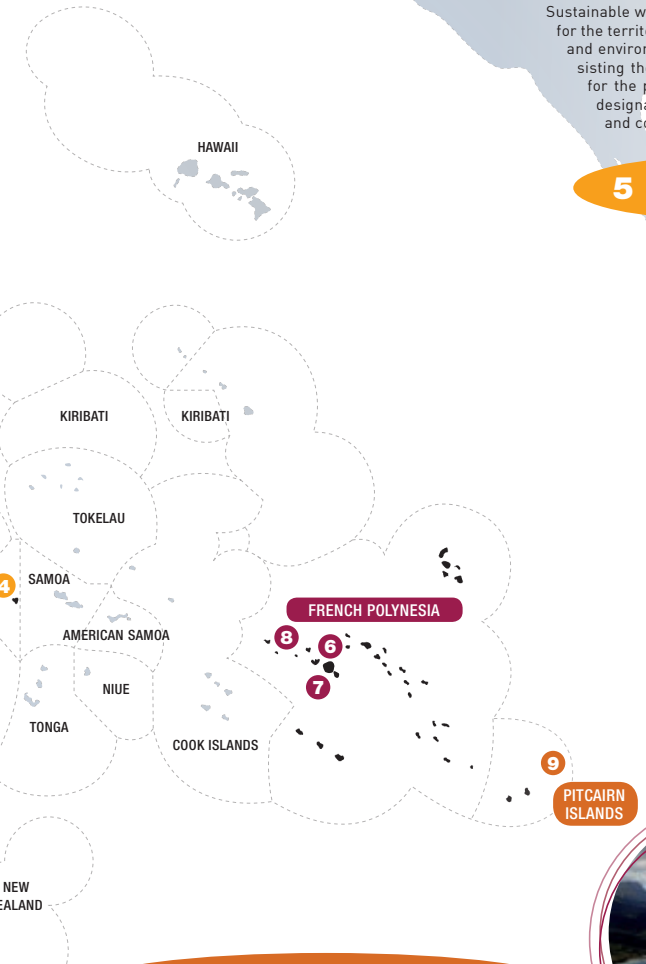
INTEGRE will help enhance the involvement of UNESCO management committees in the Great Southern Lagoon management plan, in efforts to regulate the number of tourists and leisure activities in marine and coastal areas and in discussions on a sustainable development strategy for the southern tip of New Caledonia.



Financed by

EUROPEAN UNION

INTEGRE pilot sites to develop and test integrated coastal zone management in the Pacific.

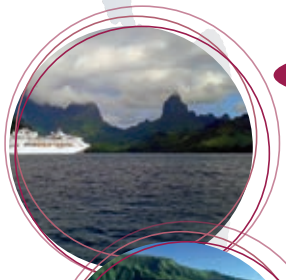


4 WALLIS AND ITS LAGOON

Sustainable waste management has been identified as a major issue for the territory; significant from economic, food-production, health and environmental perspectives. INTEGRE will be a means of assisting the island to set up a sustainable development strategy for the public good in this area and in the other priority areas designated by the territory, such as water resource preservation and coastal conservation.

5 FUTUNA ISLAND

By assisting the population to deal with major issues such as waste management, water resource preservation and shoreline restoration and conservation, INTEGRE will be a channel for contributing to the sustainable management and development of the environment so as to preserve the island's living conditions.

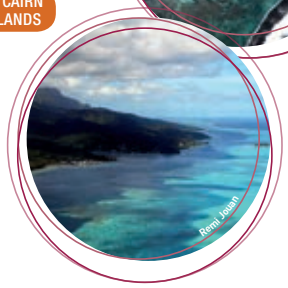


6 OPUNOHU BAY AND VALLEY

Bearing in mind the site's importance to the holiday industry, INTEGRE's objective will be to contribute to sustainable tourism by implementing initiatives that protect the site's environment, develop ecotourism and improve the islanders' living conditions.

7 TAHITI PENINSULA

INTEGRE assists with sustainable development of lagoon use by both reducing human pressures and developing sustainable and innovative economic activities.



8 RAIATEA-TAHAA AND THE ADJACENT LAGOON

INTEGRE's objective is to assist with sustainable economic development on the islands in the areas of agriculture, fisheries and tourism. The project will provide support to initiatives for reducing pollution from the various commercial activities and the development of sustainable business.

9 PITCAIRN SITE: ALL ISLANDS

INTEGRE will contribute to developing and promoting these remote islands in three main areas: integrated waste management, erosion control and sustainable development of natural resources.

PACIFIC TERRITORIES INITIATIVE FOR REGIONAL MANAGEMENT OF THE ENVIRONMENT

Photo : G. Siu

L'atelier thématique organisé en février 2015 à Papeete avait pour thème « tourisme durable et gestion intégrée des zones côtières (GIZC) ».

Les travaux en salle ont été précédés d'une journée de visite à Moorea qui a introduit la semaine avec une illustration « sur le terrain » de plusieurs thématiques qui allaient être ensuite développées.

Les séances ont ensuite été organisées autour de travaux de groupes, séances plénières, table ronde… Des échanges fructueux se sont construits à travers des études de cas concrètes qui ont permis une meilleure appropriation du sujet par les participants.

L'atelier a réuni une cinquantaine de participants : acteurs locaux participant au projet INTEGRE, représentants des institutions nationales ou internationales, acteurs du monde de l'expertise et de la recherche liée au développement durable du tourisme.

The first of the three thematic workshops was held in Papeete from 24 to 27 February 2015. The theme was "Integrated Management and Sustainable Tourism".

This workshop, the "Regional Workshop on Sustainable Tourism and Integrated Management in the Pacific", began with a field trip to Moorea Island, which was followed by alternate plenary, round table and small group sessions.

The workshop was based on case studies. This gave the participants insight into the topics discussed during the workshop, while also responding to the issues faced by the participating countries and territories.

About 50 participants attended the workshop, including local stakeholders taking part in the INTEGRE project, the representatives of national and international agencies, and consultants and researchers from sustainable-tourism-related fields.

LES OBJECTIFS DE L'ATELIER

Les objectifs de cet atelier sur le tourisme durable et la GIZC dans le Pacifique étaient de permettre des échanges de savoirs et savoir-faire entre les participants, d'apporter des réponses d'experts aux questions des acteurs participants et, in fine, de proposer des lignes directrices à l'attention des décideurs.

WORKSHOP OBJECTIVES

The workshop aimed to enable the participants to share their knowledge and know-how with each other, and allow specialists to respond to the participating stakeholders' questions and, ultimately, develop guidelines to present to decision-makers.

À PROPOS DE CE RAPPORT

Ce rapport donne d'abord quelques éléments sur la situation du tourisme dans les pays et territoires bénéficiaires du projet INTEGRE. Suivent ensuite les résumés des interventions et des travaux de groupes autour des études de cas. Enfin, les conclusions de l'atelier sont rapportées. Le présent rapport, le programme détaillé et le bilan carbone sont détaillés à partir de la page 55.

OUTLINE OF THE REPORT

This report begins with background information about the INTEGRE project and workshops, followed by an overview of the OCTs participating in the INTEGRE project, their tourism "assets" and the issues they face in progressing towards sustainable tourism. This is followed by a summary of each of the workshop sessions and of the case study presentations and discussions. The report concludes by listing the recommendations of the workshop. This report, the full programme and the carbon balance report are given in detail from page 55.

PRÉSENTATION DES TERRITOIRES DU PROJET INTEGRE ET DES ENJEUX EN MATIÈRE DE TOURISME DURABLE

INTRODUCTION TO INTEGRE PROJECT TERRITORIES AND THEIR SUSTAINABLE TOURISM ISSUES

2

photo : CPS – INTEGRE – Delphine Leguerrier

NOUVELLE-CALÉDONIE

Le territoire

Située dans le Pacifique sud, à 1 500 km à l'Est des côtes australiennes et à 1 800 km du nord de la Nouvelle-Zélande, la Nouvelle-Calédonie comprend la Grande-Terre (400 km de long sur 40 km de large), les quatre îles Loyauté (Ouvéa, Lifou, Tiga et Maré), l'archipel des îles Belep, l'île des Pins et quelques îlots lointains. La Nouvelle-Calédonie dispose d'un statut particulier sui generis de large autonomie, différent de celui des collectivités d'outre-mer.

Elle compte 268 767 habitants (donnée : ISEE, recensement de 2014). Les deux plus grandes communautés représentées sont les Kanaks (près de 40 % des habitants) et les Européens (29 %). Les autres populations sont constituées de Wallisiens et Futuniens (presque deux fois plus nombreuses que sur leur archipel avec 21 000 personnes), Indonésiens (environ 4 000), Vietnamiens (environ 2 300), Tahitiens (environ 5 000) et ni-Vanuatu (environ 2 300).

Son économie est marquée par l'exploitation et la transformation du nickel avec trois usines métallurgiques (la Nouvelle-Calédonie possède les deuxièmes réserves mondiales de nickel). Les autres secteurs économiques de la Nouvelle-Calédonie sont les services, le BTP, le commerce, l'industrie de transformation, l'agriculture, la pêche et l'aquaculture. Il faut également souligner qu'une partie importante de la population rurale vit en autosubsistance.

NEW CALEDONIA

The territory

New Caledonia is located in the South Pacific, 1500 kilometres (km) east of Australia and 1800 km north of New Zealand, and comprises the mainland ('Grande-Terre', 400 km long and 40 km wide), the four Loyalty Islands (Ouvea, Lifou, Tiga and Mare), the Belep Islands, the Isle of Pines and a few small remote islands. New Caledonia has a special, largely self-governing status, different from that of other French overseas entities.

It has a population of 268,767 (ISEE 2014) with the two largest communities being Kanak (nearly 40 per cent of the population) and European (29 per cent). The other ethnic groups consist of Wallisians and Futunans (at 21,000 they are nearly double the number living in that island group), Tahitians (nearly 5000), Indonesians (nearly 4000), Vietnamese (nearly 2300) and ni-Vanuatu (about 2300).

A major economic activity is nickel mining and processing, with three foundries in the territory (New Caledonia has the second largest nickel reserves in the world). The other key economic sectors in New Caledonia are services, construction, trade, agriculture, fisheries and aquaculture. A substantial portion of the rural population lives from subsistence activities.

Le tourisme calédonien

Bien que constituant un secteur d'appoint, le tourisme est, avec 4 % du PIB, un secteur qui a un potentiel non négligeable en Nouvelle-Calédonie. Il apparaît aussi comme un moyen de diversifier une économie basée principalement sur les services et l'industrie du nickel.

La Nouvelle-Calédonie dispose de ressources naturelles, paysagères, culturelles et de savoir-faire qui sont des atouts intéressants en matière d'attractivité touristique.

- **Des richesses naturelles remarquables :** la deuxième plus grande barrière corallienne du monde (après celle de l'Australie), et un lagon exceptionnellement préservé (inscrit depuis 2008 au patrimoine mondial de l'UNESCO) ; des paysages majestueux et contrastés (lagon, chaîne de montagnes, forêt tropicale, paysages miniers) ; une très grande biodiversité terrestre présentant un taux d'endémisme exceptionnel ; des paysages « paradisiaques » de carte postale sur certaines îles (Pins, Loyauté). Ces richesses sont protégées par une politique de gestion environnementale forte ;

- **Un patrimoine culturel et historique** fortement imprégné de la culture kanak (mis en valeur au centre culturel Tjibaou, internationalement connu, ainsi qu'au Musée de la Nouvelle-Calédonie) et marqué par l'héritage de la colonisation (visible dans les édifices religieux, les maisons coloniales, les vestiges du Bagne à Nouméa, Prony, Fort Teremba...) ;

- **Des traditions et savoir-faire identitaires :** découverte des coutumes kanak (danse, musique, vie en tribu, des contes et légendes, des repas autour du plat traditionnel (le Bougna...), de la vie « broussarde » (chasse, élevage, pêche...) et de la diversité culturelle (polynésienne, indonésienne, etc.) ;

- **L'aspect « français »** peut aussi constituer un facteur d'attraction pour certains touristes (en particulier pour son volet « gastronomie ») ;

- **Sans oublier les produits locaux « phares »** (vanille, cerf, igname, tarot, miel, poisson du lagon, langouste, fruits...) et les nombreux évènements festifs qui ponctuent l'année dans l'ensemble des communes : foires rurales (de Bourail, Boulouparis, Koumac...), fêtes en tribu (de la mer, de l'avocat, du santal, de la vanille, du lagon, du vivaneau...).

Son offre touristique marchande (principalement concentrée à Nouméa), est composée :

- **De 3135 chambres** en hôtel/gîte, accueil en tribu/camping en 2013, dont plus des ¾ sont concentrés à Nouméa. Le secteur hôtelier est très dynamique avec une augmentation du parc hôtelier de 50 % depuis 2004. À noter en 2014, l'ouverture de l'hôtel Sheraton 5* sur le domaine de Gouaro-Deva à Bourail et un projet d'hôtel 4* du Cap des Pins à Lifou. L'accueil en tribu ou en gîte est également en développement et promu ;

- **D'équipements muséographiques** de qualité à Nouméa (avec notamment le centre culturel Tjibaou ou l'Aquarium des lagons), mais très peu d'équipements ailleurs ;

- **D'activités de découverte diversifiées :** visite des parcs et réserves provinciaux marins et terrestres, visite à la ferme, accueil en tribu, excursion sur les îlots, observation des baleines ;

- **D'activités aquatiques et nautiques :** plongée sous-marine, randonnée palmée (libre ou accompagnée), découverte du lagon, pêche/pêche sportive, Wind Surf/Kite surf, Voile, Kayak, Paddle, Pêche en mer ou rivière, séjour catamaran/voilier sur le lagon ;

- **D'activités sportives terrestres :** randonnées libres ou accompagnées (GR nord et Sud), VTT, randonnées équestres, chasse, golf (4 golfs de 18 trous) ; et aériennes : parachute, parapente, ULM.

Enfin, le territoire est relativement accessible et bien desservi en interne.

- **Par voie aérienne**, via l'aéroport international de la Tontouta desservi par plusieurs compagnies internationales (Qantas Air New Zealand, Air Vanuatu et 2 compagnies locales (Air Calédonie pour le transport domestique et Air Calédonie international pour le transport international). En 2012, près de 500 000 passagers ont transité par cet aéroport. Le territoire compte aussi 14 aérodromes locaux qui desservent la grande terre et les îles.

- **Par voie maritime :** un seul bateau à passagers assure la liaison maritime régulière depuis Nouméa vers l'île des Pins et les îles Loyauté (3 fois par semaine, sauf Ouvéa). Une autre liaison assure 2 fois par semaine la desserte de Belep. Concernant le transport touristique, plusieurs sites sont équipés pour accueillir les croisiéristes (Nouméa, île des Pins, îles Loyauté, Poum...), et il existe plusieurs compagnies de bateau-taxi pour rejoindre les îlots du lagon (principalement au départ de Nouméa).

- **Les déplacements sur la Grande Terre** sont facilités depuis Nouméa par un bon maillage routier et la présence d'un service de transport collectif et de taxis, notamment dans le Grand Nouméa. Il faut cependant souligner que les accès ne sont pas toujours simples ni clairs en Brousse.

Photo : CPS – INTEGRE – Yolaine Bouteiller

New Caledonian tourism industry

Although the tourism industry is a secondary activity in New Caledonia, generating only 4 per cent of gross domestic product (GDP), it has considerable potential. It also appears to be a way of diversifying an economy that is essentially based on services and nickel mining and processing.

New Caledonia has numerous valuable assets in terms of attracting tourists.

- *Outstanding natural resources: the **world's second largest coral barrier reef** after Australia's; **an exceptionally well-preserved lagoon** that has been UNESCO World Heritage listed since 2008; **majestic and contrasting scenery** including the lagoon, mountain range, tropical rainforests and rivers plus scrublands; **very rich terrestrial biodiversity** with an outstanding endemicity rate; and **"tropical paradise"** type scenery on certain islands such as the Isle of Pines and Loyalty Islands. These rich assets are protected by a **robust environmental management policy.***

- *Cultural and historical heritage: **Kanak tradition** (promoted at the internationally-known Tjibaou Cultural Centre as well as at the New Caledonia Museum) and marked by the **legacy of colonisation** (as seen in church buildings, colonial houses and the ruins of convict settlements in Noumea, Prony and Fort Teremba).*

- ***Local traditions and skills:** Kanak customs (dance, music, village life, stories, legends and traditional bougna earth-oven meals, etc.); and the lives of New Caledonian farmers and ranchers (e.g. hunting, livestock farming and fishing).*

- ***Cultural diversity:** A varied mix of cultures (French Polynesian, Indonesian, etc.) and New Caledonia's "French" aspect (gastronomy, etc.).*

- *Iconic local products such as vanilla, venison, yam, taro, honey, lagoon fish, rock lobster and fruit and the many **festive events** in Bourail, Boulouparis and Koumac, and indigenous village festivals on themes such as the ocean, avocadoes, sandalwood, vanilla, lagoons, snapper, etc.*

Commercial tourism products are mainly centred on Noumea and include the following:

- ***3135 rooms** in hotels, rural lodges, tribal homestays and campsites (in 2013), three-quarters of which were in Noumea. The **hotel industry is very vibrant** with capacity up by 50 per cent since 2004. In 2014, a five-star Sheraton resort opened on the Gouaro-Deva estate in Bourail and there is a four-star hotel project for Cap des Pins on Lifou Island. Homestays in Melanesian villages or in guesthouses are also being developed and promoted.*

- ***Museum facilities** in Noumea, particularly the Tjibaou Cultural Centre and Lagoon Aquarium, but few such facilities elsewhere.*

- ***A variety of excursion destinations:** provincial land and marine parks and reserves, farms, indigenous villages, offshore islands and whale watching.*

- ***Water sports:** diving, snorkelling, lagoon tours, sports fishing, windsurfing, kitesurfing, sailing, kayaking and stand-up paddling.*

- ***Land sports:** guided or unguided bush-walking on marked trails in the Far North or Far South, mountain-biking, horseback trail-riding, hunting and golf (four 18-hole courses).*

- ***Air sports:** parachuting, hang-gliding and ultralight aviation (ULM).*

New Caledonia's transport infrastructure is relatively well developed and there are regular domestic services for transport by air, water and land.

- ***Tontouta international airport** is serviced by several international airlines (Qantas, Air New Zealand and Air Vanuatu) and two domestic airlines (Air Calédonie for domestic flights and Air Calédonie international for international transport). In 2012, nearly 500,000 passengers passed through the airport. The territory also has 14 **domestic aerodromes**. These are located on the main island of New Caledonia, on the Isle of Pines and in the Loyalty Islands.*

- ***A single passenger vessel** sails regularly from Noumea to the Isle of Pines and Loyalty Islands (three times a week, not including Ouvea). Another vessel sails to the Belep Islands twice a week. Docking facilities are equipped to accommodate cruise ships in Noumea, on the Isle of Pines, Loyalty Islands, in Poum and elsewhere, and several taxi-boat companies ferry holidaymakers to small islands in the lagoon, particularly from Noumea.*

- *On the mainland, there is a **good road network** along with public transport services and taxis, particularly in Noumea. Access is not always simple outside the capital, however.*

Photo : CPS – INTEGRE – Delphine Leguerrier

Photo : CPS – INTEGRE – Yolaine Bouteiller

Les touristes de la Nouvelle-Calédonie sont originaires principalement de Métropole, du Japon, d'Australie, et de Nouvelle-Zélande, et leur fréquentation est relativement stable depuis les années 2000 autour de 100 000 visiteurs annuels (hors croisiéristes), les crises affectant l'Europe ne touchant pas forcément l'Asie ou l'Océanie et vice-versa. L'agrément est le motif principal de séjour pour 56 % des touristes, loin devant le tourisme d'affaires (15 %) et le tourisme affinitaire (14 %).

Mais si le nombre de touristes stagne, celui des « visiteurs » explose, et ce essentiellement grâce à la progression exponentielle des croisiéristes. Ainsi, en 5 ans la fréquentation est passée de 131 231 croisiéristes en 2009 à 385 925 en 2013 (soit + 290 %), principalement au départ d'Australie, car la Nouvelle-Calédonie est le port d'escale étranger le plus proche. Considérés comme excursionnistes, du fait de leur passage d'une journée seulement sur l'île, les croisiéristes disposent d'un pouvoir d'achat moyen assez élevé.

La politique du développement et de mise en valeur touristiques du territoire relève essentiellement de la compétence des trois provinces de la Nouvelle-Calédonie : province Sud, province Nord, province des îles Loyauté. Pour élaborer des stratégies de développement du tourisme sur leur territoire et apporter de l'information et un appui direct aux professionnels et investisseurs, chacune des provinces s'est dotée d'un GIE (groupement d'intérêt économique), en charge de la promotion touristique et d'une société d'économie mixte, qui réalise des investissements majeurs dans l'hôtellerie et le tourisme.

Afin d'élaborer des politiques concertées, les trois provinces se sont réunies avec les acteurs du secteur en novembre 2004 lors d'Assises du Tourisme à la suite desquelles a été élaboré le Plan décennal de développement touristique concerté de la Nouvelle-Calédonie (PDTC-NC), en 2005. Une entité de coordination interprovinciale, le GIE NCTPS (Nouvelle-Calédonie Tourisme Point Sud) a été formé pour travailler avec ces 3 GIE provinciaux.

Most of New Caledonia's tourists come from mainland France, Japan, Australia and New Zealand, and their numbers have been fairly stable since 2000 at approximately 100,000 visitors per year (excluding cruise-ship passengers). Recessions in Europe have not always affected the Pacific and vice versa. Leisure is the main reason for visits, accounting for 56 per cent of visitors, well ahead of business (15 per cent) and visiting relatives and friends (14 per cent).

While tourist numbers have stagnated, the figures for other types of visitors have soared, due mainly to the exponential growth in cruise-ship passengers. In the five years between 2009 and 2013, the number of cruise-ship passengers rose from 131,231 to 385,925 (i.e. an increase of 290 per cent). These visitors were mainly from Australia (New Caledonia is Australia's nearest foreign port of call). Cruise-ship passengers are considered day-trippers, as they only stay one day on the island. Their average purchasing power is fairly high.

The responsibility for developing and promoting the territory's tourism industry rests essentially with New Caledonia's three provinces, i.e. Southern, Northern and Loyalty Island Provinces. In order to prepare tourism development strategies and provide information and direct support to industry operators and investors, each province has an economic interest group (EIG) tasked with promoting tourism and a semi-public company that makes major investments in the hotel and tourism industry.

In order to formulate coordinated policies, the three provinces met with the industry players in November 2004 at a tourism symposium that led to the development of a 10-year common tourist development policy for New Caledonia (PDTC-NC) in 2005. An inter-provincial coordination body, the Nouvelle-Calédonie Tourisme Point Sud (NCTPS) EIG, was set up to work with the three provincial EIGs.

Les enjeux

Les marges de progrès concernant le développement du tourisme en Nouvelle-Calédonie sont :

- **L'accessibilité financière au niveau aérien**, car la Nouvelle-Calédonie reste une destination très chère (1600 € AR en provenance d'Europe, 800 € AR en provenance d'Australie ou Nouvelle-Zélande) ;

- **L'accessibilité aérienne :** en augmentant le nombre de vols.

- **L'organisation et l'exercice de la compétence tourisme** entre les 3 provinces de la Nouvelle-Calédonie (« L'éclatement de la compétence entre provinces dessert le secteur du tourisme en engendrant des dysfonctionnements et des déséquilibres en termes de moyen structurel, financier et humain » (Autosaisine du conseil économique et social de la Nouvelle-Calédonie relative au tourisme événementiel en Nouvelle-Calédonie — 2011) et notamment une stratégie marketing commune et lisible pour le territoire ;

- **Diversification et extension géographique :** le rayonnement de l'activité touristique qui reste aujourd'hui très concentrée en province Sud (et à Nouméa en particulier, même si certains projets tendent à pallier la forte centralisation touristique dans la province, dont notamment le projet de développement du site de Gouaro Deva à Bourail) ;

- **Le développement du tourisme domestique,** pour faire profiter l'ensemble du territoire des retombées économiques liées au tourisme et maintenir des emplois dans les endroits plus isolés de l'archipel (brousse et îles en dehors de Nouméa, notamment avec une amélioration des conditions d'accès routier) ;

- **L'organisation de l'offre touristique :** le développement du contenu des séjours accessibles et fonctionnels renforcerait le secteur ;

- **Hébergement :** le renforcement de la qualité de l'hébergement en brousse et dans les îles (vers des standards internationaux) aurait des répercussions positives pour le secteur ;

- **Formation :** la formation professionnelle des personnels touristiques améliorerait la qualité des services fournis aux touristes ;

- **Randonnée :** Le développement de l'itinérance douce (à pied, à vélo, à cheval) : il existe peu de sentiers de randonnées en accès libre sur les îles (autres que sur Grande Terre), pas de voie cyclable, ni équestre.

The issues

There is room for improvement in New Caledonia's tourism industry in the following areas.

- ***Airfares:*** *New Caledonia is a very expensive destination, with airfares costing around 1600 euros (EUR) from Europe and EUR 800 from Australia or New Zealand.*

- ***Accessibility:*** *Increasing the number of flights would improve accessibility.*

- ***Coordination by the three provinces in their tourism industry management operations:*** *An assessment by the New Caledonian Economic and Social Council (2011) found that "splitting responsibility among the provinces has done a disservice to the tourism industry by leading to malfunctions and imbalances in terms of structural, financial and human resources". Better coordination and a clear joint marketing strategy for the whole territory would lead to improved outcomes.*

- ***Diversification/geographic extension:*** *Tourism industry operations currently focus too heavily on Southern Province, particularly Noumea, although some projects are offsetting the heavy bias towards the province, especially the Gouaro-Deva development in Bourail.*

- ***Domestic tourism:*** *Developing domestic tourism would enable the whole territory to enjoy the economic benefits of the tourism industry and keep people employed in the remoter parts of the island group (bush and islands outside Noumea). Tourism in remote areas could be promoted though improved road access.*

- ***How tourism is organised:*** *Developing easily accessible tours and trips would enhance the industry.*

- ***Accommodation:*** *Lifting the quality of accommodation outside the capital and in the islands to international standards would have benefits for the industry.*

- ***Training:*** *Ongoing training for those working in tourism would enhance the quality of the services provided to tourists.*

- ***Trekking:*** *Developing easy treks (on foot, horseback or bicycle). Currently, there are not many freely accessible trails in the outer islands or any cycling or horseback-riding trails.*

Photo : H. Charles

POLYNÉSIE FRANÇAISE

Le territoire

La Polynésie française est une Collectivité d'Outre-Mer (COM), composée d'environ 118 îles, d'origine volcanique ou corallienne, réparties en cinq archipels (les archipels de la Société, des Marquises, des Australes, des Tuamotu et des Gambier). Elle compte 268 207 habitants.

Avec 29 % des emplois, le secteur « Commerce, hôtellerie, transport et communication » constitue le principal secteur d'activité économique (avec le secteur « Administrations publiques, enseignement, santé, services collectifs et personnels »). Les retombées directes liées au tourisme représentent 41 milliards XPF en 2013 (près de 344 M€), soit 78 % du commerce extérieur, les retombées indirectes sont évaluées à 116 milliards XPF en 2013 (838 M€).

Le taux de chômage, tous secteurs confondus, est supérieur à la moyenne nationale (il s'établit à 21,8 % en 2012 et a presque doublé par rapport à 2007).

La Polynésie est très accessible par voie aérienne (un aéroport international desservi par 7 compagnies et assurant 27 rotations internationales par semaine ; 46 aéroports locaux desservis par la compagnie locale, et assurant 170 rotations domestiques) ainsi que par voie maritime (quais des paquebots à Papeete et Raiatea ; quai des ferrys à Moorea ; quais présents dans la quasi-totalité des îles de Polynésie pour le cabotage ; 5 compagnies de croisières locales, 28 bateaux de croisières internationaux en escales en 2014).

La mobilité à l'intérieur des îles est en revanche peu facilitée par le manque de voies secondaires et un service de transport collectif inégalement développé et peu lisible pour les touristes.

FRENCH POLYNESIA

The territory

French Polynesia is a French overseas entity made up of 118 volcanic and coral islands forming five island groups, namely the Society, Marquesas, Austral, Tuamotu and Gambier Islands. It has a population of 268,207.

The "trading, hospitality, transport and communications" sector accounts for 29 per cent of jobs *and is the main economic sector alongside the "public service, teaching service, health and other community and personal services" sector. In 2013, direct benefits from tourism accounted for 41 billion French Pacific francs (XPF) (nearly EUR 344 million), i.e. 78 per cent of foreign trade, with indirect benefits estimated at XPF 116 billion (EUR 838 million).*

The unemployment rate, all sectors combined, exceeded the national average *at 21.8 % in 2012 and has nearly doubled since 2007.*

Air access to French Polynesia is very easy, *with an international airport serviced by seven airlines and 27 international flights a week. The 46 domestic airports are serviced by the local airlines and handle 170 domestic flights weekly. Sea transport is also well developed, with cruise-ship wharves in Papeete and on Raiatea and a ferry wharf on Moorea. There are wharves virtually everywhere throughout French Polynesia for coastal shipping. Five companies offer local cruises and 28 international cruise ships docked in 2014.*

Inland transport on the islands is, however, quite difficult *due to the lack of secondary roads and unevenly developed public transport services, which are difficult for tourists to understand.*

Le tourisme polynésien

La ressource touristique s'appuie principalement sur :

- **Un patrimoine naturel et paysager remarquable :** jardins de coraux, faune marine emblématique (requins, baleines, dauphins, raies manta, tortues), un relief majestueux avec des montagnes abruptes plongeant dans la mer (Baies de Moorea et des Marquises), eaux cristallines des lagons ;

- **Un patrimoine historique principalement constitué de sites archéologiques et sacrés** (vestiges de sites sacrés et d'habitats de la civilisation pré-européenne), qui fait parfois l'objet d'une politique de valorisation et de préservation (2 dossiers d'inscription à l'UNESCO en cours) ;

- **Un savoir-faire et des traditions culturelles, gastronomiques et artisanales fortement identitaires :** sculpture, tressage, couture, tapa, cultures et production de perles, pêche, danses, pirogue, tatouage, cuisine traditionnelle à partir des produits de la mer, des fruits et légumes tropicaux... parfois mis à l'honneur au travers d'événements festifs : Heiva (fêtes de juillet), festival des arts des Marquises, Hawaiki Nui (course de pirogues) ;

- **Une offre marchande composée de 45 hôtels** (7040 lits), principalement implantés à Tahiti, Moorea et Bora-Bora (86 % de l'offre) et de 303 pensions (4225 lits), dont seulement 25 % classés selon un référentiel local (tiaré) ;

- **Les activités nautiques** : croisières (2 paquebots, 2 cargos mixtes, flotte de catamarans et monocoques), excursions sur l'eau, plongée, surf, kayak/paddle, windsurf, kitesurf, jet-ski ;

- **Les randonnées guidées**, excursions en 4x4, quads, excursions à cheval ;

- **Les musées et sites de visite** (Musée de Tahiti et ses îles, Musée de la Perle, Musée Gauguin, Place To'ata, Maison de James Norman Hall).

Les touristes de la Polynésie sont originaires principalement d'Amérique du Nord (37 %), puis de France (20 %) et d'Europe (15 %), les touristes originaires du Pacifique et d'Asie représentant moins de 25 % des visiteurs), avec une durée moyenne de séjour élevée (13,4 jours). C'est une clientèle plutôt jeune et de catégorie socioprofessionnelle élevée (les cadres supérieurs ou professions libérales représentent 1/3 des visiteurs).

Les fréquentations sont concentrées dans 3 îles principales : Tahiti, Moorea et Bora-Bora et les principales filières sont les voyages de noces (29 % des touristes), puis les croisières (16 % des touristes).

La Polynésie a été fortement touchée par la crise de 2008 et les fréquentations touristiques ont baissé de 25 % en 5 ans (218 241 arrivées en 2007, 164 394 en 2013). Une reprise semble toutefois s'être amorcée concernant les nuitées flottantes (+12 % depuis 2010).

Tourism in French Polynesia

The tourism industry is based on a variety of resources:

- ***Outstanding natural heritage and landscapes****, including coral gardens, iconic marine life (sharks, whales, dolphins, manta rays and turtles), majestic mountains plunging straight down to the sea (Moorea Bay and the Marquesas) and crystal-clear lagoon waters.*

- ***Heritage sites including archaeological and sacred sites,*** *namely ruins of sacred sites and dwellings dating back to pre-European civilisation, some of which are officially promoted and protected (two UNESCO World Heritage list applications are pending).*

- ***Cultural, cookery and handicraft skills and traditions that are closely linked to identity****, e.g. carving, weaving, sewing, tapa, pearl farming, fishing, dancing, canoe-building, tattooing, and traditional dishes with seafood and tropical fruit and vegetables, which are sometimes showcased on festive occasions such as the Heiva (July festivities), the Marquesas Islands' Arts Festival and the Hawaiki Nui canoe race.*

- ***Accommodation through 45 hotels*** *(7040 beds), mainly located on Tahiti, Moorea and Bora Bora (86 per cent of supply), and 303 homestay facilities (4225 beds), only 25 per cent of which are included in the local rating system (Tiaré).*

- ***Water sports and boating,*** *including cruise ships (two passenger liners and two mixed cargo and passenger vessels plus catamarans and single-hull yachts), boat trips, diving, surfing, kayaking, stand-up paddling, windsurfing, kitesurfing and jet-skiing.*

- ***Guided bushwalking,*** *4WD trips, quad rides and horseback trekking.*

- ***Museums and other places of interest*** *such as the Museum of Tahiti and the Islands, the Pearl and Gauguin Museums, To'ata Square and James Norman Hall's house.*

Most visitors to French Polynesia come from North America (37 per cent), France (20 per cent) and Europe (15 per cent). Tourists from the Pacific and Asia account for less than 25 per cent of visitors. The average stay is long at 13.4 days and the customer base is fairly young and well off.

Visitors focus on the three main islands of Tahiti, Moorea and Bora Bora, and the chief travel niches are honeymoons (29 per cent) and cruises (16 per cent).

French Polynesia was severely affected by the 2008 recession and visitor arrivals fell by 25 per cent in the five years between 2007 and 2013, with 164,394 visitors in 2013 as against 215,241 in 2007. Recovery appears to have begun, however, with nights at sea growing by 12 per cent since 2010.

Les marges de progrès identifiées concernent :

- **le développement de la randonnée terrestre** (à pied, à vélo, à cheval) : peu de sentiers de randonnées aménagés et libres d'accès en raison de problèmes fonciers ;

- **l'amélioration du transport routier** facilitant l'accès aux sites ;

- **la préservation du patrimoine naturel :** plusieurs mesures de protection et documents-cadres en faveur d'un développement durable du territoire existent (2 réserves intégrales, 1 réserve de biosphère UNESCO, 2 parcs naturels, 12 monuments naturels, 4 Aires de Gestion des Habitats/Espèces, 9 Paysages protégés, 1 site RAMSAR, 1 Plan Général d'Aménagement et un Plan de Gestion des Espaces Maritimes), mais les risques environnementaux qui pèsent sur le patrimoine naturel (en particulier maritime) sont importants. Le Plan Climat Stratégique identifie notamment de nombreux risques liés à l'augmentation du niveau de la mer et à l'augmentation de l'intensité des cyclones : disparition des atolls, intrusion d'eau salée, modification du trait de côte, augmentation de la pression foncière, mortalité corallienne, diminution des ressources halieutiques côtières, perte d'infrastructures et de vies humaines, contamination des eaux souterraines.

Une politique sectorielle en matière de tourisme est par ailleurs en voie de révision à l'échelle de la Polynésie. Elle sera établie selon une méthode participative. Les priorités identifiées pour cette future politique concernent le tourisme bleu (croisière, plongée, nautisme, excursions nautiques), les grands projets afin d'augmenter la fréquentation de manière significative, le tourisme vert (randonnée) et le tourisme culturel.

Enfin, les projets publics et privés recensés en Polynésie Française sont liés :

- **au développement de la filière nautique** (aménagement des quais de Papetoai et Pao Pao à Moorea, extension de la marina Apooiti) ;

- **au développement d'activités à destination à la fois des clientèles touristiques et de la population locale** (réalisation d'un parcours santé, aménagement et signalétique des sentiers pédestres et VTT sur le domaine d'Opunohu, aménagements sportifs et touristiques à Puohine — Raiatea) ;

- **à la gestion et la préservation des ressources naturelles** (gestion des eaux des marinas de Uturoa-Raiatea, du lagon de Raiatea-Tahaa et de la fréquentation de la rivière Aoma àToahotu) ;

- **à la mise en valeur des patrimoines naturels et archéologiques** (domaine d'Opunohu notamment) ;

- **au développement d'activités écotouristiques** (zone d'activités écotouristiques à Tiarere — Tahaa, stratégie touristique de la Communauté des communes des îles Marquises).

There is room for improvement in the following areas:

- ***Trekking:*** *More trek opportunities are needed (on foot or horseback or by bicycle). There are few marked and managed trails open to the public, owing to land tenure issues.*

- ***Road transport:*** *Better transport would make it easier to get to sites.*

- ***Natural heritage conservation:*** *A number of protective measures and framework papers support the sustainable development of the territory (two totally protected areas, one UNESCO biosphere reserve, two nature parks, 12 natural monuments, four habitat/species management areas, nine protected landscapes, one RAMSAR site, one general land-use plan and a maritime-area management plan), but major environmental hazards loom over this natural heritage, particularly at sea. The Strategic Climate Plan identifies many perils related to sea-level rise and ever stronger cyclones, including loss of human lives and infrastructure, atolls disappearing, seawater encroachment, coastline change, increased land pressure, coral bleaching, decreased coastal fisheries resources, and groundwater contamination.*

A French Polynesia-wide tourism-sector policy review is underway based on a participatory approach. The priorities identified for the future policy cover blue tourism (cruises, diving, boating and ocean excursions), major projects for significantly increasing visitor numbers, green tourism (hiking) and cultural tourism.

Government and private-sector projects in French Polynesia include:

- ***developing boating activities*** *(upgrading Moorea's Papetoai and Pao Pao wharves and the Apooiti Marina extension);*

- ***developing activities for both tourists and locals*** *(building a fitness track, setting up signage on walking and cycling trails on Opunohu Estate and setting up sports and tourism facilities at Puohine, Raiatea);*

- ***managing and conserving natural resources*** *(water management in the Uturoa-Raiatea marinas and Raiatea-Tahaa lagoon and traffic on the Aoma River at Toahatu);*

- ***promoting natural and archaeological heritage sites,*** *such as Opunohu Estate; and*

- ***developing ecotourism*** *(Tiarere-Tahaa ecotourism area and Marquesas joint township tourism strategy).*

Les enjeux du tourisme durable

Les principaux enjeux identifiés en matière de tourisme durable, au regard des 12 objectifs de l'OMT, sont les suivants :

1. **Le développement équilibré du tourisme sur l'ensemble du territoire** (l'activité et les flux étant aujourd'hui concentrés dans les 3 destinations phares : Tahiti, Moorea, Bora Bora).

2. **La pérennité économique**
   - des modèles de développement touristique choisis à l'échelle du territoire polynésien (fondé autour de deux filières : lunes de miel et croisières, diversification des filières touristiques pourrait apporter d'autres opportunités économiques) ;
   - des activités développées par les opérateurs touristiques (vulnérabilité des petits opérateurs et notamment ceux qui ne sont pas dans les 3 destinations phares. Dans ces cas, la pluriactivité s'avère nécessaire, mais se confronte à l'exigence de chaque réglementation particulière) ;

3. **La concertation et l'implication des populations locales** dans l'élaboration et la mise en œuvre des projets touristiques :
   - participation des populations locales en amont, dans la définition des projets,
   - encouragement des investissements locaux (à articuler par ailleurs avec les investissements étrangers) ;
   - prise en compte des difficultés soulevées par les modes de propriété en indivision souvent répandus sur le territoire polynésien ;
   - recours accru à l'emploi et à l'approvisionnement locaux : en particulier, la filière tourisme reste aujourd'hui peu attractive auprès des locaux en termes de types de poste (emplois proposés non qualifiés) et de rémunération ;
   - aménagement d'infrastructures et développement d'activités bénéficiant à la fois aux touristes et aux populations locales (exemples : sentiers de randonnées, activités nautiques...) ;
   - valorisation et partage de la richesse culturelle de la Polynésie auprès des touristes, sans en dénaturer le sens auprès de la population locale ;

4. **La préservation des ressources naturelles et des paysages**
   - Nombreuses menaces pesant sur les ressources naturelles et les paysages (liées à l'anthropisation du trait de côte, à l'augmentation du niveau de la mer, des températures et de l'intensité des cyclones, aux pratiques locales, en particulier concernant la pêche, qui fragilisent la ressource halieutique) ;
   - Ces menaces s'exercent plus particulièrement à Tahiti et Moorea (îles les plus peuplées et subissant davantage de pression touristique), en particulier dans les zones côtières (à l'inverse des terres intérieures des îles hautes, mieux préservées) ;
   - Dans un contexte où les outils réglementaires disponibles en matière de gestion environnementale sont sans doute sous-utilisés ou déployés avec retard en Polynésie, par rapport à d'autres territoires océaniens ;

5. **Le maintien, voire l'amélioration de la satisfaction des touristes**
   - Le niveau de satisfaction est globalement élevé, mais inégal à l'intérieur du séjour (chute de la satisfaction pour ce qui concerne la location de voiture et le shopping par ex) ;
   - Les prix sont jugés souvent trop élevés, avec un impact négatif sur le rapport qualité/prix ;
   - La principale source de satisfaction est tirée des activités maritimes, qui sont aussi les plus vulnérables à l'avenir.

Sustainable tourism issues in French Polynesia

The main issues for sustainable tourism in French Polynesia, based on the 12 sustainable tourism objectives put forward by the United Nations World Tourism Organisation (WTO), are as listed below.

1. ***Properly balanced tourism-industry development*** *throughout the territory, as operations and traffic focus mainly on the three main destinations of Tahiti, Moorea and Bora Bora.*

2. ***Economic sustainability***
   - *Tourism-industry development models from throughout French Polynesia are based on the two niche markets of honeymoons and cruises. Diversifying the current products could provide more economic opportunities.*
   - *Small-scale tourism operators are particularly vulnerable if they are not operating in the three main destinations. In such cases a more varied range of products is required, but operators are then faced with many regulatory requirements.*

3. ***Consulting and involving local communities when developing and setting up tourism projects***
   - *Early local community involvement in defining projects.*
   - *Encouraging local investors (co-ordinating with foreign investment).*
   - *Factoring in issues related to communal land tenure as widely practised in French Polynesia.*
   - *Increasing reliance on local manpower and suppliers, as the tourism industry is currently unattractive for locals, owing to the unskilled, low-paid jobs on offer.*
   - *Developing infrastructure and activities in areas that benefit both tourists and local communities (e.g. hiking trails and water sports).*
   - *Promoting and sharing French Polynesia's rich cultural heritage with tourists without distorting its significance for local communities.*

4. ***Conserving natural resources and landscapes***
   - *Natural resources and landscapes face many hazards related to human settlement along the coastline (e.g. rising sea levels and temperatures and increasing cyclone strength) and related to local practices that endanger fish stocks. These hazards are particularly significant in Tahiti and Moorea, which are more heavily populated and subject to heavier tourist pressure, particularly in coastal areas, as opposed to high-island inland areas that are better preserved.*
   - *French Polynesia's environmental management regulatory regimes are underutilised or only recently implemented (in comparison with other Pacific territories).*

5. ***Maintaining and even improving visitor fulfilment***
   - *Tourist satisfaction levels are generally high, though unequally distributed across a stay, e.g. they drop sharply for car hire and shopping.*
   - *Tourists often find that prices are too high, impacting negatively on value-for-money perceptions.*
   - *The main sources of satisfaction are water sports and boating activities, which are also the most vulnerable going forward.*

Photo : CPS – INTEGRE – Delphine Leguerrier

ÎLES PITCAIRN

Le territoire

Pitcairn est avant tout connue comme étant l'île isolée du Pacifique Sud où trouvèrent refuge en 1790 les fameux révoltés du Bounty, groupe de mutins qui prit le contrôle du navire quelques jours seulement après leur départ de Tahiti. Pitcairn est la seule île habitée (moins de 50 habitants à ce jour) d'un archipel de 47 km² au total, situé à 1 570 km à l'ouest de l'Île de Pâques et à 5 350 km au nord-est de la Nouvelle-Zélande. Les autres îles sont Henderson, Ducie et Oeno. Le climat y est subtropical, et l'on trouve tout particulièrement à Pitcairn des sols volcaniques fertiles et une végétation luxuriante.

Accessible uniquement par voie maritime, l'île est desservie au moyen d'un navire de transport de passagers et de marchandises, le Claymore II, qui effectue plusieurs rotations chaque trimestre entre Mangareva et Pitcairn. D'une capacité de 12 lits, il permet, outre l'approvisionnement de l'île, les échanges postaux et le voyage des habitants vers les autres pays, l'accès de plusieurs touristes qui peuvent alors rester 3 ou 11 jours… ou trois mois, chez l'habitant (un collectif d'hébergeurs — 14 structures — est en place depuis 2011).
Sur le plan économique, les filières traditionnelles, telles que la philatélie et l'enregistrement de noms de domaine, ont peiné à maintenir leur niveau d'activité ces cinq dernières années. En 2012, le tourisme apparaissait clairement comme le secteur où les perspectives d'augmentation des recettes étaient les plus importantes, et il constitue depuis 2014 la principale source de revenus pour l'archipel.

PITCAIRN ISLANDS

The territory

Pitcairn Island is best known as the remote island in the South Pacific where the infamous mutineers of HMAV Bounty found refuge in 1790 after seizing the ship a few days sail out of Tahiti. Pitcairn is the only inhabited island (with fewer than 50 inhabitants in 2015) of an island group with a total land area of some 47 square kilometres (sq km), located 1570 km to the west of Easter Island and 5350 km northeast of New Zealand. The other islands are Henderson, Ducie and Oeno. The climate is subtropical and Pitcairn, in particular, has rich volcanic soil and lush vegetation.

Accessible only by sea, Pitcairn Island is serviced by a passenger and cargo transport vessel, the Claymore II, which makes several return trips between Mangareva and Pitcairn every quarter. Besides providing supplies to the island, postal services and serving as transportation for islanders, the ship, which has a total capacity of 12 beds, also provides access for tourists. Over the past five years since 2010, traditional income streams for Pitcairn such as stamps and domain registrations have struggled. In 2012 tourism was identified as the main area of possible revenue growth for the territory. Since 2014 it has been the main source of revenue for the island.

Le tourisme aux îles Pitcairn

Compte tenu de la taille et de l'isolement de Pitcairn, du caractère très limité de son infrastructure touristique et de sa faible population, le tourisme a une incidence sur tous les aspects de la vie sur l'île : santé, agriculture, consommation, eau, environnement et emploi. Les bénéfices tirés de l'hébergement des visiteurs, des visites guidées et de la vente de l'artisanat, notamment aux croisiéristes, complètent les salaires des employés du gouvernement.

Cet isolement n'a ainsi pas empêché le territoire de se doter d'une infrastructure et d'une politique touristiques organisées : on recense 12 prestataires d'hébergement, un musée, des sentiers d'interprétation, des prestataires de découverte en quad, des boutiques de souvenirs et d'articles locaux.
Les îles ont accueilli en 2014 près de mille visiteurs, dont la fréquentation est rythmée par les arrivés du Claymore II (vu la situation actuelle en termes d'offre et de demande, il est probable que le nombre de rotations et/ou de couchettes s'accroisse à compter de 2016-2017), des navires de compagnies charters et yachts privés.

Sur place, le Service du tourisme de Pitcairn (au sein de la Division finances et économie) est chargé de la mise en œuvre du plan quinquennal (2011-2015) de développement du tourisme adopté par le Conseil de l'île. Il n'existe pas de groupement de professionnels du secteur privé. Les agents du Service du tourisme gèrent les prestations touristiques sur place, ainsi que les ventes et le marketing. Parmi les projets figurent un centre artistique, l'extension du musée, une amélioration de la communication, le développement des itinéraires historiques, un projet de réserve marine, le développement d'un second mouillage, un jardin botanique…

Les enjeux

Dans les îles Pitcairn, le développement durable du tourisme, notamment de croisière, doit se faire en tenant compte des spécificités liées à la faible population et à la fragilité de l'environnement.

Parmi les objectifs figurent :

- la volonté de développer un tourisme de patrimoine plus durable ;
- une amélioration du marketing et de la communication ;
- la volonté d'encourager l'entreprise privée ;
- l'amélioration des relations avec les compagnies de charters, en vue d'augmenter la fréquentation ;
- le développement des liens avec le reste du Pacifique Sud ;
- l'appropriation du tourisme par la population locale.

Tourism in the Pitcairn Islands

In 2014, the islands hosted nearly 1000 visitors, the timing of whose visits is determined by the port calls of the Claymore II. Tourists come and go with the ship so can make homestays of three days, 11 days or three months (a registered accommodation provider group – 12 facilities – has been in place since 2011). Tourists can also stay on charter vessels or private yachts. An expected increase in tourist numbers is likely to result in an increase in rotations and/or berths from 2016/2017.

Owing to Pitcairn's small size, low population, remoteness and absence of hotels, tourism affects every aspect of life on the island, be it health, agriculture, consumer habits, water, environment or employment. Tourism income derives from accommodating visitors in residents' homes and from guided tours and handicraft sales, most of which are made to cruise-ship passengers. This income supplements public service salaries.

The isolation has not prevented the territory from setting up an organised tourism-industry infrastructure and policy. The Pitcairn Islands Tourism Department of the local Division of Finance and Economics is tasked with implementing the 2011-2015 five-year tourism development plan adopted by the Island Council. There are no private-sector industry groups on the island and the Tourism Department agents manage local tourist services as well as sales and marketing. Projects include an arts centre, museum extension, improved communication, historical trail, marine sanctuary, a second mooring area and a botanical garden.

The issues

*In the Pitcairn Islands, sustainable tourism development, especially for cruises, must be **carried out with the small population and fragile environment in mind.***

Objectives include:

- *developing a more sustainable heritage-tourism industry ;*
- *improving marketing and communication;*
- *providing incentives for private enterprise;*
- *improving relations with charter companies to increase visitor numbers;*
- *forging links with the rest of the South Pacific; and*
- *supporting local community ownership of the tourism industry.*

WALLIS ET FUTUNA

Le territoire

Le territoire des îles Wallis et Futuna constitue un archipel de trois îles principales : Wallis, Futuna et Alofi, situé à égale distance des îles Fidji et Samoa, entre la Nouvelle-Calédonie et la Polynésie Française.
L'archipel qui comptait 11 400 habitants en 2013 a vu sa population diminuer d'1/5e au cours des 10 dernières années (départ de jeunes étudiants et d'actifs vers la Nouvelle-Calédonie notamment).

Relativement isolé, le territoire n'est accessible que grâce à 2 ou 3 vols par semaine (au départ de Nouméa ou de Fidji), assurés depuis l'aéroport international de Wallis et grâce à un bateau de fret tous les 2 à 3 semaines. La mobilité est par ailleurs peu facilitée sur les îles (peu de location de voiture, pas de taxi, ni de transport en commun en-dehors des bus scolaires).

L'emploi public y est relativement important compte tenu de la population, et 50 % des emplois des îles sont des emplois de services publics. On estime qu'environ 70 % de la population des îles n'a pas accès à l'économie monétaire, et vit d'autoconsommation de sa production (porcs, cultures vivrières, arbres fruitiers, pêche lagonaire...).

L'artisanat local est bien représenté avec des objets de vannerie, colliers (fleurs, coquillages), nattes unies ou polychromes, sculptures, et les tapas (étoffes traditionnelles en fibres de mûrier : Broussonetia papyrifera) très spécifiques de Wallis et Futuna...

L'organisation institutionnelle de cette collectivité d'outre-mer est atypique : l'État, le territoire, les chefferies coutumières (trois royaumes) et les autorités religieuses y exercent ensemble leurs responsabilités. La chefferie est en charge du foncier. Elle intervient dans les différends entre familles et gère la vie coutumière dont les cérémonies.

WALLIS AND FUTUNA

The territory

The Territory of the Islands of Wallis and Futuna consists of three main islands, namely Wallis, Futuna and Alofi, which are located between New Caledonia and French Polynesia, lying equidistant between Fiji and Samoa.
The island group had a population of 11,400 in 2013. The population has fallen by one-fifth over the past 10 years, with students and workers leaving mainly for New Caledonia.

The territory is fairly remote. It is served by two or three flights a week from Noumea and Fiji and by cargo vessels every 2 to 3 weeks. On the islands, transport is difficult, with few private and hire cars and no taxis or public transport other than school buses.

Around 50 per cent of the island's jobs are in the public sector. An estimated 70 per cent of the population does not participate in the monetary economy, living on subsistence farming (pigs, food crops, fruit trees) and lagoon fishing.

Local handicrafts are readily available and include woven articles, flower and shell necklaces, mats, carvings and tapa (traditional cloth made from the bark of the paper mulberry tree, Broussonetia papyrifera*).*

This overseas territory has an unusual system of government with the Government of France, the territorial government, traditional chiefs (three kingdoms) and religious authorities each exercising certain powers. The chiefs manage land tenure, settle disputes between families and handle traditional matters, including ceremonies.

Le tourisme de Wallis et Futuna

Le tourisme n'est pas encore très développé sur les îles : on recense seulement 6 hôtels à Wallis (44 chambres), 2 hôtels à Futuna (11 chambres), ainsi que 8 restaurants, 2 tables d'hôtes et 8 snacks sur l'ensemble de l'archipel.

Ce territoire possède, cependant, de nombreux atouts : en premier lieu, son authenticité par le mode de vie encore très traditionnel de ses habitants, son artisanat local riche et des manifestations coutumières nombreuses, vivantes et hautes en couleur ; des sites naturels attrayants et bien préservés (Lac Lalolalo, îlots, lagon et récif de Wallis, forêt primaire d'Alofi et Mont Puke...) ; et un patrimoine culturel riche, notamment religieux (Musée de la présence américaine 1942-1954, Fort Tongien, site du four cannibale de Lafua, site d'Anakele, sanctuaire de Poï, nombreuses églises et chapelles). Par ailleurs, de plus en plus d'activités de découverte et de sp°rts nautiques sont proposées aux touristes de passage (par le biais des associations locales ou des clubs) : plongée sous-marine, voile, catamaran, canoë, ULM, tennis, kite surf, paddle, wakeboard, pêche à bord de pirogues traditionnelles ou de bateaux à moteur, camping à l'îlot...

La fréquentation touristique reste très marginale. Peu de statistiques de fréquentation sont disponibles. Elle est essentiellement composée de voyageurs en visites familiales (beaucoup de voyages Nouméa – Wallis), et de quelques croisiéristes. Le tourisme religieux (visite de sites patrimoniaux, participation aux fêtes) constitue également une part non négligeable des fréquentations.

Les enjeux

Si le territoire présente de nombreux atouts en matière de climat, de paysages et de fonds marins, d'activités de découverte et de culture traditionnelle notamment, le développement du tourisme reste limité par certains facteurs :

- les îles Wallis et Futuna restent isolées et très éloignées des marchés émetteurs de touristes à destination du Pacifique Sud ;
- le coût du transport est dissuasif en raison de l'insuffisance de la demande (et/ou du monopole d'AirCalin) ;
- les services aux touristes (locations de voitures, taxis...) sont quasiment inexistants ;
- l'absence de cadre juridique relatif à la propriété foncière peut parfois être un frein à l'implantation d'opérateurs touristiques ;
- l'absence d'une politique en faveur du développement d'une certaine forme de tourisme.

Le développement du tourisme de Wallis et Futuna devra s'engager dans la voie d'un tourisme durable qui tienne compte des spécificités liées à l'isolement du territoire, aux surfaces limitées des îles, à la vulnérabilité des écosystèmes et au poids des coutumes locales.
Parmi les pistes de développement figure celle d'un écotourisme culturel et religieux avec logement chez l'habitant notamment.
La concertation avec les habitants, mais aussi la sensibilisation et la formation des communautés locales et de leurs représentants sont des préalables nécessaires et indispensables au développement d'un tourisme maîtrisé sur les îles de Wallis et Futuna.

Tourism in Wallis and Futuna

Tourism is not very well developed as yet with only six hotels on Wallis (44 rooms) and two on Futuna (11 rooms), and only eight restaurants, two tables d'hôtes (small, family-run restaurants with set menus) and eight snack bars in the whole island group.

The territory has many assets including, first and foremost, the islanders' traditional lifestyle, rich local handicrafts and many lively, colourful traditional events; attractive, well preserved natural sites such as Lake Lalolalo, the Wallis lagoon and reef, Alofi primary forest and Mount Puke; rich cultural heritage, including a museum memorialising the American presence (1942-1954), the Tongan Fort, the cannibal oven site at Lafua, the Anakele site and many churches and chapels. Also, adventure activities and water sports are increasingly being offered to tourists by local associations and clubs. Such activities and sports include diving, sailing, catamaran, ULM, tennis, stand-up paddling, kitesurfing, wakeboarding, fishing from traditional canoes or motorboats and camping on small offshore islands.

Visitor arrivals are not significant and few figures are kept. Visitors include travellers who are visiting relatives, many from Noumea to Wallis, and a handful of tourists from cruise vessels. Religious tourism (visits to heritage sites, taking part in festivals) also accounts for a considerable portion of visits.

The issues

Although the territory has many attractive features in terms of climate, landscapes, underwater scenery, adventure and, particularly, traditional cultural activities, tourism has not been developed for several reasons, as listed below:

- *Wallis and Futuna are remote and very far from source tourist markets for South Pacific destinations.*
- *The airfares are high, due to low demand and/or AirCalin's monopoly, which deters travellers.*
- *Tourist services, such as car hire and taxis, are virtually non-existent.*
- *The lack of a legal framework for land tenure may sometimes be a disincentive for tour operators wishing to set up business.*
- *There is no policy for developing any form of tourism.*

Tourism development on Wallis and Futuna will need to adopt a sustainable approach that is mindful of the special circumstances related to the territory's remoteness, small land mass, vulnerable ecosystems and the importance of local traditions.
Some development avenues that could be explored include cultural and religious ecotourism with homestay accommodation.
Consulting the local population and conducting awareness-raising activities and training for the communities and their representatives are vital prerequisites for sustainable development of the tourism industry on Wallis and Futuna.

SYNTHÈSE DES SESSIONS THÉMATIQUES

SUMMARY OF THE THEMATIC SESSIONS

3

Photo : CPS – INTEGRE – Delphine Leguerrier

JOURNÉE DE TERRAIN

La journée du 24 février 2015 a été consacrée à des visites de terrain et présentations sur l'île de Moorea, et notamment ;

- une visite du Marae d'Opunohu et de son projet de valorisation (par le service de la culture de la Polynésie Française) ;
- la problématique de la gestion et de l'accessibilité des plages (service du tourisme de la Polynésie française) ;
- l'association Punareo de mise en valeur de la culture polynésienne, et ses liens avec les hôtels de l'île (Moorea Pearl Hôtel resort and spa) ;
- les enjeux du whale watching (Dr. Micheal Poole) ;
- les enjeux de labellisation et certification environnementale dans l'hôtellerie (label Earthcheck, démarche de l'hôtel Sofitel Moorea).

FIELD TRIP

The participants spent the first full day of the workshop, 24 February 2015, taking part in a field trip and presentations on the island of Moorea. The main activities and presentations included:

- *a visit to Opunohu marae and its development project (managed by French Polynesia's Culture Department);*
- *a presentation on the issue of beach management and accessibility (French Polynesia's Office of Tourism);*
- *a presentation by the Punareo Association to promote French Polynesian culture and its ties with the island's hotels (Moorea Pearl Hotel Resort and Spa);*
- *a presentation on the issues involved in whale watching (Dr Michael Poole); and*
- *a presentation on the issues relating to environmental labelling and certification for hotels (Earthcheck label, approach taken by the Sofitel Moorea Hotel).*

SESSION INTRODUCTIVE
CONCEPTS ET DÉFINITIONS DE BASE

Cette session a présenté les concepts de base et les définitions convenues afin d'obtenir un socle commun pour les discussions[3].

Le tourisme durable

Selon la définition de l'organisation mondiale du tourisme (UNWTO), le « développement touristique durable satisfait les besoins actuels des touristes et des régions d'accueil tout en protégeant et en améliorant les perspectives pour l'avenir. Il est vu comme menant à la gestion de toutes les ressources de telle sorte que les besoins économiques, sociaux et esthétiques puissent être satisfaits tout en maintenant l'intégrité culturelle, les processus écologiques essentiels, la diversité biologique et les systèmes vivants ».

Le développement durable du tourisme est donc associé aux termes suivants :

- supportable à long terme sur le plan écologique ;
- viable sur le plan économique ;
- et équitable sur le plan éthique et social pour les populations locales.

Tourisme durable et tourisme responsable sont des synonymes : ce sont les termes chapeaux qui englobent tous les autres ci-dessous, et qui s'appliquent à toutes les branches de l'industrie du tourisme (balnéaire, montagne, rurale, luxe, etc.). Le tourisme responsable est un tourisme qui participe au développement des populations et des territoires d'accueil au Nord comme au Sud tout en contribuant aux enjeux du XXIe siècle : lutte contre les changements climatiques, protection de la biodiversité et des milieux fragiles et lutte contre les atteintes aux droits humains. C'est appliquer les principes du développement durable au tourisme.

Cette définition large du tourisme durable doit être distinguée :

- **de l'écotourisme**, un peu plus spécialisé, qui désigne le voyage responsable dans la nature qui contribue à la protection de l'environnement et au bien-être des populations locales (alors que le tourisme durable concerne également le tourisme urbain, les complexes balnéaires, etc.) ;
- **du tourisme équitable et solidaire**, qui concerne surtout le rapport nord-sud. Le tourisme équitable permet aux populations locales (du Sud) de tirer davantage de bénéfices socio-économiques du tourisme, car il est développé par ou au minimum avec elles, dans le but d'améliorer leurs conditions de vie. Le tourisme solidaire regroupe les formes de tourisme alternatif qui mettent au centre du voyage l'homme et la rencontre et qui s'inscrivent dans une logique de développement des territoires.

L'ensemble des documents PowerPoint présentés lors de l'atelier est disponible sur le site Internet : http://integre.spc.int/le-projet/tous-les-evenements/actions-regionales/129-atelier-regional-tourisme-durable-et-gestion-integree-des-zones-cotieres)

INTRODUCTORY SESSION
CONCEPTS AND BASIC DEFINITIONS

This session presented the basic concepts and agreed definitions, so as to have a common basis for discussions[3].

Sustainable tourism

The World Tourism Organisation (1998 p.8) defines sustainable tourism as meeting "the needs of present tourists and host regions while protecting and enhancing opportunities for the future". It is seen as leading to the management of all resources in such a way that economic, social and aesthetic needs can be fulfilled while maintaining cultural integrity, essential ecological processes, biological diversity and living systems (WTO 2005).

Sustainable tourism development is, therefore:

- *environmentally sustainable;*
- *economically viable;*
- *ethically and socially fair to local communities.*

***Sustainable tourism and responsible tourism** are synonymous. They are the general terms and apply to all branches of the tourism industry, whether seaside, mountain, rural, luxury, etc. Sustainable (responsible) tourism is tourism that contributes to developing communities and host regions in both the North and the South while helping to tackle 21st century issues such as climate change, declining biodiversity, fragile environments and human rights violations. It amounts to applying the principles of sustainable development to tourism.*

Sustainable tourism must be differentiated from ecotourism and fair-trade and solidarity tourism. The definitions of these types of tourism are presented below:

- ***ecotourism:** This has a slightly narrower definition than sustainable tourism. Ecotourism refers to responsible travel through natural areas, and travel that contributes to protecting the environment and the well-being of local communities (while sustainable tourism also refers to urban tourism, seaside resort tourism, etc.);*
- ***fair-trade and solidarity tourism:** This type of tourism is a means for local communities in the South to gain a greater share of the industry's social and economic benefits, because it is developed by, or at least with, them to improve their living standards. Fair-trade and solidarity tourism cover alternative forms of travel that place human beings and their interaction at the forefront and that focus on developing the areas visited.*

3 - NB : The slide-shows presented during the workshop can be downloaded from the website: http://integre.spc.int/en/the-project/all-events/actions-regionales/139-regional-workshop-on-sustainable-tourism-and-integrated-management-in-the-pacific

Plus qu'un type de tourisme, il faut donc comprendre le tourisme durable comme une démarche, une méthode de travail, à appliquer à toutes les formes de tourisme pour les rendre plus conformes au développement durable. L'organisation mondiale du tourisme, dans sa publication « Pour un tourisme plus durable, guide à l'attention des décideurs », a formalisé cette démarche sous la forme de 12 objectifs :

Rather than being just another kind of travel, sustainable tourism is an approach or modus operandi that needs to be applied to all forms of tourism to bring the tourism industry into closer alignment with sustainable development. In their publication, Making Tourism More Sustainable: a Guide for Policy Makers (2005), the United Nations Environment Programme (UNEP) and the World Tourism Organization (WTO) set 12 official objectives for this approach (see Figure 2).

12 objectifs

pour un tourisme plus durable

- La viabilité économique
- Le développement local
- La qualité des emplois
- L'équité sociale
- La satisfaction des touristes
- Le contrôle local du développement
- Le bien-être des communautés d'accueil
- La richesse culturelle
- L'intégrité physique
- La diversité biologique
- L'efficacité dans l'utilisation des ressources
- La qualité de l'environnement

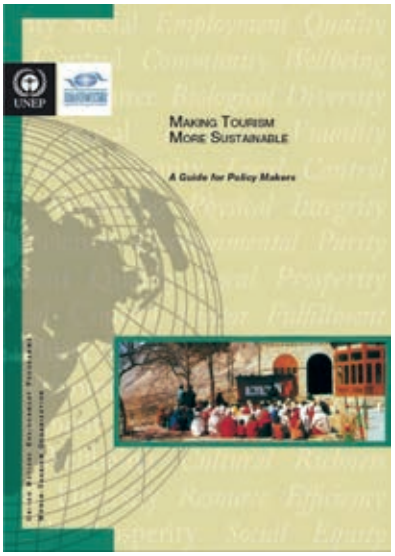


Figure 2

12 objectives

for sustainable tourism

- ***Economic viability***
- ***Local prosperity***
- ***Employment quality***
- ***Social equity***
- ***Visitor fulfilment***
- ***Local control of development***
- ***Host community wellbeing***
- ***Cultural richness***
- ***Physical integrity***
- ***Biological diversity***
- ***Resource efficiency***
- ***Environmental purity***

Ces 12 objectifs ont été utilisés pendant toute la durée de l'atelier comme grille d'analyse du tourisme durable.

Source: UNEP and UNWTO, 2005

Les grandes caractéristiques du tourisme dans le Pacifique

Filipe Tuisawau, SPTO, a présenté les éléments de contexte sur le tourisme dans le Pacifique : chiffres clés, analyse SWOT/AFOM, enjeux d'avenir. Il a également présenté l'accompagnement proposé par la SPTO pour les territoires du Pacifique, et la vision de l'organisation en terme de développement durable. L'ensemble de ces éléments peut être retrouvé dans les présentations disponibles sur le site Internet :
http://integre.spc.int/le-projet/tous-les-evenements/actions-regionales/129-atelier-regional-tourisme-durable-et-gestion-integree-des-zones-cotieres

Main characteristics of tourism in the Pacific

Filipe Tuisawau, from the South Pacific Tourism Organisation (SPTO), gave an overview of tourism in the Pacific, including key figures, a SWOT analysis and upcoming issues. He also explained the support that SPTO offers Pacific territories and the agency's vision of sustainable development. Details can be found in his slide-show presentation is available on the website:
http://integre.spc.int/en/the-project/all-events/actions-regionales/139-regional-workshop-on-sustainable-tourism-and-integrated-management-in-the-pacific

Présentation des résultats de l'enquête sur le tourisme durable

Brice Meunier, CCISM de Polynésie française, a présenté les résultats de l'enquête réalisée en amont de l'atelier régional. Auprès des ressortissants des CCI des 4 pays et territoires d'outre-mer (PTOM) sur leur perception du tourisme durable et leurs actions en matière de gestion durable de leur activité. Il serait intéressant de la compléter par une étude auprès des touristes eux-mêmes sur le tourisme durable.

Presentation on the outcomes of the sustainable tourism survey

Brice Meunier, from the French Polynesian Chamber of Commerce, Industry, Services and Trades (CCISM), presented the results of the survey that was carried out before the regional workshop with members of the Chambers of Commerce and Industry of the four OCTs. The survey compiled the members' views on sustainable tourism and the actions they are carrying out in terms of sustainably managing their activities. It was noted that it would be worthwhile following up on this by conducting a survey on the opinions of tourists with regard to sustainable tourism.

GESTION PARTICIPATIVE, IMPLICATION DES COMMUNAUTÉS, INTÉGRATION LOCALE

La session a porté sur l'implication des communautés locales dans des projets touristiques à travers trois exemples.

- **Le développement d'écolodges aux îles Tonga et à l'île de Pâques (Rapa Nui) :** Marta Perez, consultante écotourisme, a accompagné les communautés locales dans la création et la gestion de structures d'hébergement chez l'habitant. Elle a souligné l'importance de travailler avec les communautés locales et le besoin de soutien régulier et de long terme que cela nécessite.

- **La valorisation de la culture maori à Auckland :** Ngarimu Blair a témoigné de plusieurs initiatives visant à la fois à rendre davantage visible la culture maori auprès des touristes (mais aussi des locaux et du gouvernement d'Auckland), sans la dénaturer ni la « folkloriser », et à soutenir la communauté maori (reconquête des terres, actions éducatives afin d'amener les Maoris vers des postes plus qualifiés...). Plusieurs retombées positives de ces initiatives ont été présentées.

- **La création d'un réseau de prestataires à travers le GIE Bora Bora activités**, dont l'objectif est d'amener les acteurs à travailler ensemble et à mieux prendre en compte la préservation de la ressource naturelle (en particulier le lagon). Le Groupement d'Intérêt Économique (GIE BORA BORA Activités) regroupe tous les prestataires nautiques, safari, randonnées pédestres, guides de l'île, soucieux de la qualité, du service, de la sécurité, du confort des visiteurs, et de l'impact de leur activité sur l'environnement. Ainsi regroupés au sein du GIE, les prestataires sont plus efficaces pour gérer leur relation avec les grands hôtels à travers une convention de partenariat.

PARTICIPATORY MANAGEMENT, COMMUNITY INVOLVEMENT, LOCAL INTEGRATION

This session covered community involvement in tourism projects, with presentations that described three examples.

- ***Developing eco-lodges in Tonga and on Easter Island*** *(Rapa Nui): Marta Perez, an ecotourism consultant, has helped local communities create and manage homestay facilities. She highlighted the importance of working with local communities and the need for regular long-term support.*

- ***Promoting Maori culture in Auckland:*** *Ngarimu Blair explained several initiatives designed to make Maori culture more visible to tourists (but also to local people and the government), without distorting it or turning it into folklore, and which are designed to support the Maori community (e.g. regaining land, educational actions to help Maoris move into more highly-skilled positions). She also presented some of the initiatives' positive results.*

- ***Creating a service providers network through "GIE Bora Bora Activités":*** *This initiative aimed at getting stakeholders to work together and give greater priority to protecting natural resources (particularly the lagoon). The economic interest group (GIE BORA BORA Activités) encompasses all the companies on the island that have activities in water-sports, safaris, hiking and guiding, and who are concerned about quality, service, safety and the impact their activities have on the environment. Working together as part of the GIE, these service providers can manage their relations with the big hotels more effectively (through partnership agreements).*

Photo : RmE

INITIATIVES DE MISE EN TOURISME DES RESSOURCES LOCALES

La session a porté sur des initiatives de mise en tourisme des ressources locales, à partir de différents exemples empruntés aux Marquises, aux îles Fidji, à la Nouvelle-Calédonie, mais aussi sur une vision plus régionale de la pêche sportive. Elle a regroupé :

- Stéphanie Betz, Archipelahos - Mise en tourisme des îles Marquises ;
- Pascal Erhel, OATEA, sur le projet d'inscription au patrimoine mondial de l'archipel des Marquises ;
- Dawn Gibson, USP - The impact of culture on indigenous entrepreneurship in Fidji ;
- Laurent Kasanwardi, Nouvelle-Calédonie - Création du sentier de Grande randonnée de la province Nord ;
- Michel Blanc, CPS/ FAME - Pêche sportive, tourisme de niche et développement durable.

Aux Marquises, l'actualité est à la fois à la mise en œuvre de la nouvelle stratégie de développement touristique de la communauté de communes des Marquises (CODIM) et au projet de classement de l'archipel au titre du patrimoine mondial de l'UNESCO. Ces deux projets structurants sont aptes à faciliter la mise en tourisme de l'archipel (création d'emploi, reconnaissance internationale, recherche de financements). Le projet UNESCO des Marquises pourra ainsi bénéficier du retour d'expériences de la Nouvelle-Calédonie sur le processus d'inscription au patrimoine mondial.

Les îles Fidji abritent principalement un tourisme de masse, mais le tourisme local (indigeneous tourism – voir à ce sujet : http://www.winta.org/purpose/indigenous-tourism/ reste présent et peut constituer des sources d'attraction secondaires. L'écotourisme ou le tourisme local s'apparentent à du « backpacking » dans l'archipel. Deux exemples d'initiatives de resorts communautaires, bâtis pour l'essentiel sur les ressources de la communauté, avec un vrai souci de distribution égalitaire des revenus ont été présentés. Ces resorts ont permis d'améliorer largement les équipements publics et les services locaux. Les pistes de réflexion portent sur l'amélioration de la culture du service et de l'entreprise, la qualité, ou les règles d'affectation des profits pour un réinvestissement et un maintien des infrastructures. D'autres enjeux sont liés à la bureaucratie, à l'amélioration du processus de prise de décision et de la planification des activités dans les villages. Un certain nombre d'attitudes culturelles limitent enfin la performance de ces établissements. Fixer des règles de répartition, améliorer la formation (notamment aux questions financières) pourraient aider… sans oublier que les objectifs d'une communauté ne sont pas toujours les mêmes que ceux d'une institution financière ! Dans tous les cas, une approche de type anthropologique permet de mieux comprendre le fonctionnement des resorts communautaires, les attentes des clients, les interactions entre hôtes et clients, qui sont souvent plus subtiles qu'on ne le pense.

TOURISM DEVELOPMENT INITIATIVES AND LOCAL RESOURCES

This session covered initiatives to develop tourism using local resources, based on examples from the Marquesas Islands, Fiji and New Caledonia, and also based on the more regional vision of sports fishing. It brought together the following participants:

- *Stéphanie Betz (Archipelahos), Developing tourism in the Marquesas Islands;*
- *Pascal Erhel (OATEA), The project to have the Marquesas island group included on the World Heritage list;*
- *Dawn Gibson (USP), The impact of culture on indigenous entrepreneurship in Fiji;*
- *Laurent Kasanwardi (New Caledonia) - Setting up the North Province hiking trail;*
- *Michel Blanc (SPC/FAME), Sports fishing - Niche tourism and sustainable development.*

***In the Marquesas Islands**, the focus is on implementing the new tourism development strategy for the Marquesas Islands township community (CODIM) and on the project to have the island group included on UNESCO's World Heritage list. These two major projects are likely to facilitate the development of tourism in these islands (creating jobs, international recognition, funding). The Marquesas' UNESCO project will be able to benefit from New Caledonia's feedback on the World-Heritage listing process.*

***Fiji** mainly hosts mass tourism, but local tourism (indigenous tourism: http://www.winta.org/purpose/indigenous-tourism) does exist and can offer secondary sources of attraction. Local tourism (or ecotourism) is similar to "backpacking" in these islands. The speaker presented two examples of initiatives involving community resorts, built mainly with community resources and with a real concern for equal income distribution. These resorts have made it possible to significantly improve public utilities and local services. Areas for discussion included improving the service and corporate culture, quality, rules on the distribution of profits for reinvestment, and infrastructure maintenance. Issues faced in these projects are linked to bureaucracy and to improving decision-making and the activity-planning process in the villages. It was noted that some cultural attitudes do limit the resorts' performances. Setting distribution rules and improving training (particularly on financial issues) could help, without losing sight of the fact that the community's goals are not always the same as those of a financial institution. The speaker noted that an anthropological approach offers an understanding of how community resorts work, their customers' expectations and interactions between hosts and customers, which are often more subtle than might be imagined.*

En Nouvelle-Calédonie, la création du chemin de GR Nord s'est étalée entre 2005 et 2013 (avec un premier tronçon de 73 km). Le sentier a été conçu comme un vrai outil de rééquilibrage territorial, dans le cadre d'un développement touristique qui profite aux tribus et valorise la culture et le patrimoine kanak. La conception du sentier a été compliquée par la diversité des statuts fonciers et des conflits d'usage potentiels. Les revenus locaux sont de différentes sources : création et aménagement des sentiers, transport de personnes, guidage, vente de produits artisanaux, hébergement… Sa mise en place s'est accompagnée de formations diplômantes de guides (ce qui permet aux guides d'être assurés). La chambre de commerce apporte son soutien sur la qualité de service, l'hygiène, la restauration. Ici aussi, une étude anthropologique permet d'avoir un suivi fin de la satisfaction des randonneurs et des tribus (seuils de tolérance, paradoxes de la tribu, lieu « ouvert et fermé à la fois »). L'actualité est à une amélioration de la promotion de ce sentier (topoguide, salons de la randonnée, distribution de brochures…).

En ce qui concerne la pêche sportive, le Secrétariat de la Communauté du Pacifique (CPS) préconise un modèle de développement en milieu communautaire, et apporte son appui technique dans toute la région Pacifique. Cette pêche sportive peut constituer une alternative aux autres pêches commerciales, moins rémunératrices, dans un contexte de baisse de la ressource, et ce d'autant plus que le « no kill » est de plus en plus pratiqué. Cette pêche sportive est un bon exemple de diversification et d'activité multisectorielle (pêche et tourisme), qui ne peut se développer que si une ressource existe, accompagnée d'infrastructures et de prestataires formés et accrédités. La commercialisation est spécifique, avec des agences de voyages spécialisées. La renommée d'une destination s'appuie de plus en plus sur les réseaux sociaux. La CPS appuie le développement de cette activité avec une approche par étape, avec notamment un appui à la promotion. Le suivi économique est important, mais pas toujours facile à réaliser (cf. exemple du nord de la Calédonie).

***In New Caledonia**, the Northern Hiking Trail was created between 2005 and 2013 (with an initial 73-kilometre-long section). The trail was designed to be a real tool for achieving a better economic balance in the territory as part of the development of tourism that benefits local Melanesian villages and promotes Kanak culture and heritage. The trail's design was complicated by the many different types of landownership and possibly-conflicting uses. Local tourism income derives from a variety of sources: creating and setting up trails, passenger transport, guiding, handicraft sales, accommodation, etc. While it was being set up, qualifying training programmes were held for the guides (which allow them to be insured). The Chamber of Commerce provided assistance on service quality, hygiene and food services. Here again, an anthropological study allowed in-depth monitoring of hiker and local village satisfaction (tolerance thresholds, paradoxes within the villages, and sites that are concurrently "open and shut"). The current focus is on promoting this trail (e.g. via guide maps, hiking trade shows and leaflets).*

***In regard to sports fishing**, SPC recommends a community development model and provides technical support to the entire Pacific region. Sports fishing can provide an alternative to other, less profitable, types of commercial fishing, especially as "no kill" fishing is increasingly popular. Sports fishing is a good example of diversification and multisectoral activities (fishing and tourism), which can only develop if a resource exists, together with infrastructure and trained and qualified service providers. Marketing is specific, through specialised travel agencies. The destination's reputation depends increasingly on social networks. SPC supports the development of this activity with a step-by-step approach, particularly support to promotion. Economic monitoring is important, but this is not always easy to carry out (cf. example of the North of New Caledonia).*

Photo : CPS – INTEGRE – Raphaël Billé

IMPLICATION DES PROFESSIONNELS DANS LE TOURISME DURABLE

La table ronde avait pour thème l'implication des professionnels dans le tourisme durable, notamment — mais pas seulement — à travers les initiatives de labels et certifications.
Cette table ronde a réuni :

- Norbert Trehoux, NT Consulting
- Louise de Torcy, CCI France
- Romain Vivier, Fenua Environnement, Earthchek
- Brice Meunier, CCI-SM Polynésie
- Hiro Chang, Service du Tourisme de Polynésie française
- Yasmina Quesnot, Service du Tourisme de Polynésie française

Cette session a souligné le nombre important de labels existants dans le monde (plus d'une centaine). Pour le prestataire, qui doit s'y retrouver — de même que le touriste, il est important de bien s'interroger en amont sur ses objectifs avant de s'orienter vers un label particulier (réduction de ses coûts d'exploitation, amélioration de son image, exigence de la part du tour opérateur (TO)...).

Au-delà de l'obtention d'un label, dont les effets en termes d'image marketing sont en réalité faibles, c'est la démarche qui est importante : elle permet d'amener le prestataire vers une meilleure gestion de son activité et, au final, vers une meilleure qualité de produit. Les bénéfices sont à envisager sur le long terme.

Les acteurs publics ont un rôle à jouer pour favoriser les bonnes pratiques auprès des prestataires, en conditionnant l'obtention d'aides publiques à des critères de développement durable. À l'échelle d'un territoire, le déploiement des labels a des effets positifs sur l'image globale de la destination.

Le besoin a émergé d'engager une réflexion sur la création d'un label qui prenne en compte les spécificités du Pacifique (en particulier l'importance de la dimension sociale et culturelle).

PROFESSIONALS' INVOLVEMENT IN SUSTAINABLE TOURISM

The round table discussion's theme was professionals' involvement in sustainable tourism, particularly – but not only – through labelling and certification initiatives.
The participants of the round table discussion included:

- *Norbert Trehoux, NT Adviser*
- *Louise de Torcy, Chamber of Commerce and Industry (CCI) France*
- *Romain Vivier, Fenua Environnement, EarthCheck*
- *Brice Meunier, CCI-SM Polynésie*
- *Hiro Chang, French Polynesia's Office of Tourism*
- *Yasmina Quesnot, French Polynesia's Office of Tourism*

This session emphasised the large number of labels that already exist in the world (more than 100). For service providers – and tourists – who have to understand the system, it is important to first ask what the objectives are before choosing a specific label (e.g. reducing operating costs, improving an image, tour operator requirements).

Above and beyond getting a label, whose effects in terms of image marketing can be low, it is the approach that matters. It allows the service providers to better manage their activities and, in the end, to produce a better quality product. The service providers should consider the long-term benefits of the labelling process.

Public stakeholders can play a role in promoting good practice by service providers by making public assistance contingent on sustainable development criteria. At the territory level, the introduction of labels does have a positive effect on the destination's overall image.

It emerged at the workshop that there is a need to initiate discussions on creating a label that would take into consideration the specific characteristics of the Pacific (in particular, the social and cultural dimensions).

TOURISME ET CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Cette session, qui a fait l'objet d'une présentation par Suzanne Becken, a rappelé que le tourisme est un des secteurs qui contribue le plus au changement climatique (essentiellement à travers les émissions de gaz à effet de serre (GES) lié au transport aérien).
Elle a également souligné la vulnérabilité du tourisme au changement climatique, en particulier dans les îles, et l'importance d'engager des démarches d'atténuation et d'adaptation (exemple des Fidji).
Les décideurs politiques ont une responsabilité et un rôle à jouer dans l'appui aux projets qui participent à atténuer l'impact du changement climatique (et à l'inverse dans la limitation voire l'interdiction des projets ayant un impact négatif sur le changement climatique).

OCEANS AND CLIMATE CHANGE

This session, which included a presentation by Suzanne Becken, recalled that tourism is one of the sectors that contributes the most to climate change (mainly through greenhouse gas emissions linked to air transport).

It also highlighted tourism's vulnerability to climate change, particularly in the islands, and the importance of undertaking mitigation and adaptation measures (Fiji was used as an example).

Attention was drawn to the role and responsibility political decision-makers have in supporting projects that help mitigate the impact of climate change (and, conversely, in limiting or even prohibiting projects that have a negative impact).

ENJEUX CÔTIERS ET MARINS

La session a porté sur les enjeux côtiers et marins posés par le développement du tourisme dans le Pacifique. Elle a réuni :

- Nicolas Gérardin, Parc national de Port Cros, sur les aires marines protégées
- Stéphane Renard, Archipaelagoes / Tahiti Cruise Club, sur la croisière et le tourisme nautique ;
- Olivier Hoffer, Université de Nouvelle-Calédonie / CNEP, sur la gouvernance de l'accès au littoral.

Au **Parc national de Port Cros**, trois notions doivent être considérées pour un tourisme durable. D'abord le « caractère des lieux ». Il s'agit avant tout de cultiver les différences environnementales et culturelles, pour préserver les ressources touristiques, sachant que nature et culture sont intimement liées. La « Macdonaldisation des territoires » est un vrai enjeu pour l'avenir du tourisme. Ensuite, les « solidarités écologiques et économiques » obligent à analyser les dépendances et les relations entre l'aire protégée et son environnement, mais aussi les relations avec le monde économique. En effet, le parc de Port Cros se trouve dans une des zones où la densité touristique est la plus forte dans le monde (1,5 millions de visiteurs sur les îles de Porquerolles et Port Cros !). Enfin, la « gouvernance » des espaces protégés demande de privilégier le contrat sur la contrainte (la réglementation étant néanmoins mobilisée comme recours), de gérer la concurrence entre usages récréatifs (et entre tourisme et autres activités comme la pêche). Parmi les outils déterminants figurent le monitoring (suivi fin de la fréquentation, seuils d'acceptabilité et de dérangement), la gestion des risques (dissémination

COASTAL AND MARINE ISSUES

This session covered the coastal and marine issues brought about by the development of tourism in the Pacific. The speakers and their presentation topics were as follows:

- *Nicolas Gérardin (Port Cros National Park), Marine protected areas;*
- *Stéphane Renard (Archipaelagoes / Tahiti Cruise Club), Cruise ships and water-sport tourism;*
- *Olivier Hoffer (University of New Caledonia/CNEP), Governing access to the coastline.*

*In the **Port Cros National Park**, three concepts must be considered in the quest for sustainable tourism. First, the "character of the site". This means cultivating environmental and cultural differences so as to protect tourism resources, while recognizing that nature and culture are very closely linked. "McDonaldisation" is a real issue for the future of tourism. The second concept is "ecological and economic solidarity". This requires an analysis of the mutual relations and dependencies between a protected area and its surroundings, including its relationships with the economic world. The Port Cros Park exemplifies this. It is a protected area but is nevertheless located in a zone with one of the highest tourist densities in the world (the Porquerolles and Port Cros Islands attract 1.5 million visitors per year). Consideration of the third concept, "governance" of protected areas, requires preferring contracts over constraints (although regulations are used as a recourse) in managing competition between recreational uses (and between tourism and other activities such as fishing). Among the key management tools are monitoring (close monitoring of the number of visitors and of acceptability and disturbance*

d'espèces invasives, destruction d'espèces, pollutions diverses de l'eau), le zonage et la spatialisation, les chartes et campagnes de sensibilisation, le développement d'équipements innovants pour limiter les impacts (ancrage écologique...).

La croisière et la plaisance posent des questions d'impact sur l'environnement et de retombées économiques (distinction entre retombées globales, et retombées locales, souvent moins importantes). Les flux sont croissants, mais restent pour l'instant peu importants par rapport à d'autres zones comme la Méditerranée ou la Caraïbe. Les impacts sur l'environnement sont notamment liés aux quantités de déchets et d'eaux usées, aux eaux de ballast, mais aussi aux consommations d'énergie et émissions de gaz à effet de serre (sans oublier les impacts de la construction d'infrastructures d'accueil). Le risque est notamment dû aux rejets en milieu naturel fragile, ou dans des destinations peu équipées en infrastructures de traitement. La plaisance et la croisière posent des problèmes de capacité de charge et de saisonnalité, liés à la gestion d'une arrivée soudaine de centaines de passagers sur des espaces très restreints et peu équipés. Structuration de la filière et écolabels font partie des solutions. À l'échelle régionale, les acteurs sont organisés dans la South Pacfic Cruise Alliance, au niveau de la Polynésie dans le Tahiti Cruise Club.

L'accès au littoral est un concept clé pour le développement durable en Océanie. Le littoral concentre en effet toutes les activités et les pressions. Cette accessibilité s'apprécie à plusieurs échelles : régionale, locale, microlocale. Son amélioration est souvent une condition à la mise en tourisme : le tourisme est alors un puissant facteur d'aménagement du littoral et du rivage proche, au bénéfice de tous. Mais d'un autre côté, le tourisme peut être un facteur de fermeture et d'exclusion, en réservant des espaces à sa clientèle, par une occupation de la plage, ou par un « filtrage » subtil. Il s'agit de permettre l'accès et d'éviter une marchandisation (accès payant, sélection, constructions sur la plage...) du rivage. Ainsi, le tourisme au fur et à mesure de son développement est tour à tour un facteur d'ouverture et de fermeture du rivage. Les actions doivent s'appuyer sur une connaissance précise des jeux d'acteurs.

thresholds), risk management (risks such as the spread of invasive species, species destruction, and various types of water pollution), zoning and spatial distribution, charters and awareness campaigns, and developing innovative ways to limit impact (e.g. ecological mooring).

***Cruise ships and recreational boating** raise questions in terms of their impact on the environment and the economic dividends (overall dividends are often higher than local ones). Cruise ship traffic is increasing in the Pacific but is still quite low compared to areas such as the Mediterranean or the Caribbean. Impact on the environment is related to the waste, sewage and ballast water from the ships (damage is caused when waste is discharged in fragile natural settings or at destinations that have limited treatment facilities), but ships and boats also have an impact in terms of energy consumption, greenhouse gas emissions and tourism infrastructure construction. Another issue related to recreational boating and cruise ships derives from managing the sudden influx of hundreds of passengers in very limited and poorly equipped spaces. Two possible solutions are: restructuring the sector and using eco-labels. At the regional level, stakeholders have organised themselves through the South Pacific Cruise Alliance; in French Polynesia they established the Tahiti Cruise Club.*

***Access to the coastline** is a key concept for sustainable development of tourism in the Pacific. Many tourism activities and pressures are focused on the coastline. Accessibility is important at several levels: regional, local and micro-local. Improving access to the coast is often a prerequisite for introducing tourism, so tourism is a strong factor in developing the coastline for the benefit of all. But tourism can also be an exclusion factor, by reserving areas for customers, by taking over the beach or by subtle "filtering". Thus, as tourism develops it can be a factor for both opening up and closing off the shoreline. It is therefore necessary to avoid "commodification" of the shoreline (e.g. paid access, selection, buildings on the beach). Actions must be based on detailed knowledge of the interplay between the stakeholders.*

Photo : E. Lagouy

SYNTHÈSE DES ÉTUDES DE CAS

SUMMARY OF THE CASE STUDY PRESENTATIONS

4

Photo : E. Lagouy

Dans un souci de pédagogie et d'opérationnalisation, l'atelier sur le tourisme durable du projet INTEGRE s'est appuyé sur des études de cas. Il s'agissait de rendre plus concrets les thèmes abordés lors de l'atelier, tout en répondant à des préoccupations des pays et territoires participants.

Appuyées sur des données réelles, les études de cas ont été présentées par des acteurs locaux en prise avec les enjeux des Territoires. Pour autant, elles doivent être d'abord considérées comme des supports de réflexion collective : il s'agissait de réaliser une mise en situation basée sur des cas concrets.

Les études de cas, fil rouge de l'atelier, ont fait l'objet d'une session introductive en plénière, de deux sessions en groupe de travail restreint, et d'une restitution en plénière. Quatre thématiques ont été explorées.

1. La « mise en tourisme » d'une île, en prenant en compte ses spécificités environnementales, sociales et économiques, avec la volonté de s'appuyer sur les structures sociales traditionnelles pour développer de l'accueil familial (le cas de Wallis et Futuna).

2. La gestion des flux de croisiéristes : comment à la fois profiter d'arrivées massives de visiteurs, sources de devises, limiter l'impact sur l'environnement et préserver l'équilibre socioculturel local (le cas de Pitcairn).

3. Le développement du tourisme culturel : comment valoriser des sites dans le respect des valeurs traditionnelles ancestrales qu'ils véhiculent – le cas de la Polynésie Française et du Marae de Taputapuatea.

4. La conception et la gestion de grands projets : comment accueillir un grand nombre de visiteurs tout en respectant les trois piliers du développement durable – le cas du Domaine de Gouaro-Déva en Nouvelle-Calédonie.

The INTEGRE workshop was based on case studies. This made the topics discussed during the workshop more meaningful while at the same time responding to the concerns of participating countries and territories.

The case studies were presented by local stakeholders, in line with the territories' issues. Although the case studies were primarily tools for orienting group discussions, they also served as tools for training, using concrete examples and real data.

The case studies were presented in an introductory full session, followed by two small-group working sessions after which the groups reported back to the full session. Four case studies were explored:

1. *Introducing tourism to an island by taking into consideration its specific environmental, social and economic features, with a view to basing tourism on traditional social structures in order to develop host-family stays (the case of Wallis and Futuna).*

2. *Managing cruise-ship passenger traffic: how to benefit from the arrival of large numbers of visitors as a source of foreign currency, while limiting the impact on the environment and preserving the local socio-economic balance (the case of Pitcairn).*

3. *Developing cultural tourism: how to enhance sites while respecting the traditional ancestral values they represent (the case of French Polynesia and Taputapuatea marae).*

4. *Large-scale project design and management: how to host large numbers of visitors while respecting the three pillars of sustainable development (the case of the Gouaro Deva estate in New Caledonia).*

LA « MISE EN TOURISME » À PARTIR D'UNE ORGANISATION SOCIALE TRADITIONNELLE À WALLIS ET FUTUNA

Présentation

Le tourisme à Wallis et Futuna est aujourd'hui marginal, essentiellement basé sur des visites familiales et quelques croisiéristes. Le territoire dispose de nombreuses spécificités qui constituent autant d'atouts pour développer un tourisme maîtrisé et durable : un patrimoine naturel riche (paysages, fonds marins…), une culture authentique (sites historiques et culturels présents dans pratiquement tous les villages, patrimoine religieux) et une organisation traditionnelle forte organisée en grandes chefferies.
Le projet envisagé par le territoire serait de développer un tourisme basé sur les coutumes locales et s'appuyant sur la culture et l'organisation traditionnelles des chefferies pour créer un développement économique maîtrisé et équitable.

Cette mise en tourisme s'appuierait sur :

- Le développement d'un tourisme culturel et religieux ;
- Le logement chez l'habitant ;
- L'organisation structurelle des villages pour développer l'activité : gestion par les villages, implication de la population locale et des chefs de villages…

Enjeux et préconisations

À l'issue des travaux de groupes, composés à la fois d'acteurs du Territoire de Wallis et Futuna, mais aussi de Polynésie et de Nouvelle-Calédonie, trois enjeux ont été dégagés, et des pistes de réflexion ont été proposées pour y répondre.

Enjeu 1 : S'appuyer sur l'organisation coutumière pour définir l'offre touristique.
Pour répondre à cet enjeu, les pistes de réflexion suivantes ont été évoquées par les participants :

- il s'agit en premier lieu de s'assurer de l'adhésion des acteurs qui seront impliqués dans le projet, et de définir des « leaders » tels que les chefs de villages, qui porteront le projet. Pour cela, il a été proposé de réaliser un recueil des perceptions des acteurs (des coutumiers et des habitants) sur le tourisme et d'identifier, en amont du projet, les freins potentiels. L'objectif est de monter un projet en concertation avec les habitants, tout en sensibilisant et formant les chefs de villages et leurs assistants.
- Afin de monter un projet qui soit en adéquation avec le territoire, il est très important de correctement définir la « cible », le type de tourisme visé. Un tourisme respec-

INTRODUCING TOURISM BASED ON TRADITIONAL SOCIAL ORGANISATION IN WALLIS AND FUTUNA

Overview

Tourism in Wallis and Futuna is currently insignificant in terms of visitor numbers and revenue as it mainly consists of vacationers visiting relatives and of day-trippers from the occasional cruise ship.

The territory has many features that could be assets for sustainable tourism, including its rich natural heritage (e.g. landscapes, sea beds), authentic culture (there are historical and cultural sites in almost every village), religious heritage, and its traditional social organisation, which is based on a paramount chief system. The territory plans to develop tourism based on local customs and the traditional chief system, with the aim of achieving controlled and equitable economic development.

This type of tourism would be based on:

- *developing visits to cultural and religious sites;*
- *host-family stays; and*
- *structural organisation of the villages to develop such activities: village management, involvement of the local community and the village chiefs, etc.*

Challenges and issues

During the group work session, the participants, stakeholders from the Territory of Wallis and Futuna, and also from French Polynesia and New Caledonia, identified three issues and proposed some areas for discussion in response to those issues.

Issue 1: The customary system should serve as basis for tourism services
The following areas for discussion were proposed by the participants:

- *To enable the customary system to be the basis for tourism services, it is necessary to first ensure ownership by those involved in the project, and to identify "leaders", such as village chiefs, who will run the project. A suggestion was made to collect stakeholders' (traditional leaders and inhabitants) views on tourism and identify any possible barriers before the project begins. The goal is to design the project in collaboration with the inhabitants, while at the same time raising awareness among and training village chiefs and their assistants.*
- *In order to set up a project suited to the territory, it is very important to correctly define the "targets": the optimum types*

tueux de la culture locale pourrait permettre et encourager les différentes interactions avec les Territoires voisins. Les cibles identifiées lors des travaux de groupe sont : les Wallisiens basés en Nouvelle-Calédonie, les étudiants des établissements scolaires de Nouvelle-Calédonie ; l'idée de s'appuyer sur les réseaux religieux a également été évoquée, du fait de la présence d'un patrimoine religieux important à Wallis et Futuna et de pratiques festives et cultuelles partagées par les populations du Pacifique…

- Enfin, il semble essentiel de concevoir le développement du projet de manière progressive et « cadrée », afin que le tourisme s'insère harmonieusement dans la vie insulaire : mise en place d'un village pilote, puis déploiement dans d'autres espaces de Wallis et Futuna, et rédaction d'un guide de bonne conduite pour les touristes…
- Enfin, afin d'asseoir la pérennité du projet, il s'agira d'identifier en amont les besoins en termes de formation (accueil touristique, gestion …), pour assurer la professionnalisation des acteurs lors de la mise en œuvre du projet.

Enjeu 2 : Rompre l'isolement pour générer des retombées économiques et des emplois à Wallis et Futuna.
De la même manière que pour le premier enjeu, des pistes de réflexion ont été proposées pour y répondre.

- La première porterait sur la question de l'accessibilité aérienne et maritime au territoire. Elle impliquerait une renégociation des accords particuliers entre Wallis et Futuna et la Nouvelle-Calédonie. Pour « motiver » les politiques à se saisir de cette question, il a été souligné l'effet de levier que doit jouer le tourisme dans le développement local de Wallis et Futuna (maintien des populations locales par la création d'emplois attractifs, possibilités pour les Wallisiens et Futuniens expatriés de revenir sur le territoire…). Aujourd'hui, le coût de l'accès au territoire (desserte aérienne en particulier) est un véritable frein au développement.
- Parallèlement, une réflexion pour augmenter le nombre de bateaux de croisière à Wallis et Futuna pourrait être initiée. Cela permettrait d'amener les villages à s'organiser pour accueillir les touristes et réaliser des évènements ponctuels (projet qui servirait donc à alimenter aussi le projet de mise en tourisme et à valoriser davantage la culture locale).

Enjeu 3 : S'appuyer sur le tourisme pour préserver la qualité de l'environnement. Concernant ce troisième enjeu, deux actions ont été abordées.

- La première serait de proposer des activités touristiques respectueuses de l'environnement (tels que les sentiers sous-marins, les activités de voiles…) et des codes de bonne conduite. Cette action permettrait de poursuivre l'effort de sensibilisation déjà réalisé sur le Territoire.
- La deuxième serait de proposer aux touristes des équipements et aménagements écoconstruits s'appuyant autant que possible sur les infrastructures existantes. Ainsi, cette action permettrait d'inscrire le projet touristique dans les démarches environnementales actuellement déployées à Wallis et Futuna (comme la gestion des déchets — tri, recyclage — de la ressource en eau et en énergie), et ainsi d'inciter les populations locales à mettre en place ces bonnes pratiques.

of tourists. Tourism that respects the local culture can enable and encourage interactions with neighbouring territories. The targets identified during the working groups were: Wallisians based in New Caledonia and students from schools in New Caledonia. The idea of using religious networks was also mentioned, as significant religious heritage exists in Wallis and Futuna along with festive and cultural practices that are shared by other Pacific communities.

- *The participants felt that it was vital to design the project's development in a gradual and "well-defined" way, so that tourism blends harmoniously into island life, e.g. set up a pilot village, then spread out to other places in Wallis and Futuna, and draft a code of conduct to inform tourists on locally-acceptable forms of attire and behaviour.*
- *To ensure the project's sustainability, training needs must be identified beforehand (e.g. training in how to welcome tourists; management). This will ensure the participants' professional development during the project.*

Issue 2: Break through the isolation to generate economic benefits and jobs on Wallis and Futuna
Two areas for discussion were proposed.

- *At present, the cost of getting to the territory (particularly via air transport) is a real barrier to the development of tourism. Improving the territory's accessibility by air and sea would involve renegotiating the special agreements between Wallis and Futuna and New Caledonia. To "motivate" politicians to address this issue, emphasis should be placed on the leverage effect that tourism would have on local development in Wallis and Futuna (e.g. maintaining local populations by creating attractive jobs, and the possibilities for expatriated Wallisians and Futunans to return to the territory).*
- *Discussions could begin on increasing the number of cruise ships visiting Wallis and Futuna. This would allow the villages to gain experience (gradually) in welcoming tourists and in holding periodic events for tourists (a project that would also feed into the "introducing tourism" project and help promote local culture).*

Issue 3: Use tourism to preserve the quality of the environment.
Two actions were discussed.

- *Offer tourists environmentally-friendly activities (such as underwater pathways, sailing, etc.) and codes of conduct. This would make it possible to continue the awareness-raising efforts that are already underway in the territory.*
- *Provide tourists with sustainably-built facilities, using existing infrastructure wherever possible. Thus, the tourism project would be incorporated into the environmental approaches already underway in Wallis and Futuna (such as waste management, sorting and recycling, preserving water resources and reducing energy use) and, in that way, encourage local communities to implement good practices.*

LA GESTION DES FLUX DE CROISIÉRISTES À PITCAIRN

Présentation

L'île de Pitcairn se trouve sur un important circuit de croisière, mais est dépourvue de port. Lorsqu'ils le peuvent (en fonction des conditions météorologiques), les passagers débarquent tous à Bounty Bay, via les chaloupes de l'île. Lorsque le débarquement est impossible, c'est la quasi-totalité de la population qui monte alors à bord et y propose un marché artisanal, la vente de souvenirs, et un exposé par un animateur local. Des droits de 50 dollars É.-U. par passager sont facturés à l'ensemble des navires de croisière qui parviennent à faire débarquer leurs passagers. Le fait que les croisiéristes ne puissent aller à terre a donc des répercussions considérables en termes de recettes publiques.

L'amélioration des méthodes de communication et la stratégie commerciale de l'île ont déjà permis de doubler le nombre de navires ayant touché les eaux de Pitcairn entre 2011/2012 (6 navires) et 2014 (16 navires, dont 4 ont pu faire descendre un total de 672 passagers). Cet essor a généré plusieurs milliers de dollars de recettes pour l'économie locale (difficiles à quantifier précisément, puisqu'en espèce, et ni recensées ni imposées). Sur les 913 touristes débarqués au total en 2014, 672 étaient des croisiéristes, le plus grand groupe comprenant 336 personnes. Le ministère du Tourisme aide activement le personnel des navires à répondre aux attentes des croisiéristes et un second lieu de débarquement, en cours de construction à Tedside, devrait permettre un plus grand nombre de débarquements. Cette stratégie de développement vise à augmenter et sécuriser les recettes issues de ce type de tourisme, mais des questions se posent en termes :

- d'impact sur l'environnement à court et à long terme ;
- de capacité d'accueil, par une population dont l'âge augmente et dont l'effectif est en réduction ;
- d'incidence sur les valeurs socioculturelles et le quotidien des habitants de Pitcairn ;
- d'articulation avec les autres axes prioritaires du plan stratégique de développement : comment garantir que cet essor y contribue ?

Enjeux identifiés

Capacités matérielles d'accueil

Pitcairn est une petite île escarpée d'une superficie de tout juste 4,5 km². Il est pour l'heure « à peine possible » de gérer un faible nombre de croisiéristes (100-400 personnes), en raison du vieillissement de la population, de la main-d'œuvre limitée, ainsi que du manque de capacités, d'infrastructures et de services aux visiteurs. Avec le projet de port auxiliaire à Tedside décrit ci-dessus, des navires de plus grande taille pourront bientôt faire débarquer leurs 1 500 à 3 000 passagers. L'environnement fragile, les ressources li-

MANAGING CRUISE-SHIP PASSENGER TRAFFIC ON PITCAIRN

Overview

Pitcairn is on a major cruise ship route but has no harbour. When they can (depending on the weather), cruise ship passengers disembark at Bounty Bay via Pitcairn's longboats. When passengers cannot leave the ship, almost the entire population of Pitcairn boards the ship to hold a handicrafts market and sell souvenirs, and a local speaker gives a talk about Pitcairn. All the cruise ships that are able to land passengers are required to pay a landing fee to the government of USD 50 per passenger. So if a ship cannot disembark its passengers, government revenue is very much affected.

Improved communication methods and the island's marketing strategy made it possible to double the number of ships entering Pitcairn waters from six in 2011/2012 to 16 in 2014. Four of the latter were able to allow a total of 672 passengers to disembark. This rapid increase in ships has generated significant income for the local economy (precise figures are not available because most transactions are in cash and are not recorded or taxed). Of the total of 913 tourists who entered the territory in 2014, 672 were cruise ship passengers, with the largest group consisting of 336 people. The Ministry of Tourism actively assists the ships' crews to meet their passengers' expectations. A second landing site, currently being built at Tedside, should allow even more people to come onshore. This development strategy is designed to increase and secure income from this type of tourism, but there are some concerns in terms of:

- *the short- and long-term impacts on the environment;*
- *the accommodation capacity, given that the population is increasing in age and decreasing in number;*
- *the effect on the social and cultural values of the inhabitants of Pitcairn and on their daily lives; and*
- *how this fits in with the priorities of the strategic development plan, and how to ensure that this fast-growing sector contributes to the plan.*

Issues identified

Tangible accommodation capacities

Pitcairn is small and rugged – with a land area of just 4.5 sq km. For the moment it is "just possible" to manage a low number of cruise-ship passengers (100-400 people), due to the ageing population, limited human resources and lack of capacities, infrastructure and services for visitors. With the "Tedside Alternative Harbour Project", the time will soon come when one of the bigger ships, carrying between 1500 and 3000 passengers, will disembark its passengers. It is certain that Pitcairn's fragile environment, limited resources and population cannot deal with such an increase at this time; an appropriate strategy is needed to prepare for such an eventuality.

mitées et la population de Pitcairn ne permettent sans doute pas aujourd'hui de faire face à une telle augmentation : une stratégie adaptée est nécessaire.

Capacité de charge environnementale de l'île
Plusieurs dangers ont été mis en avant en ce qui concerne le maintien de sa qualité environnementale, en mer ou à terre : risques liés à l'ancrage des navires, risques de piétinement, sur une île déjà très sensible à l'érosion, risques sanitaires, pollution due aux déchets produits. L'importance de maîtriser les débarquements est donc apparue : faut-il les interdire ? Les limiter ? Et comment ? Avec quelles conséquences ?

Maintien de l'attractivité de l'île
Les atouts mis en avant sont basés sur l'histoire de l'île, les particularités liées à son isolement (une des plus faibles populations de la planète, néanmoins tournée vers l'extérieur), et ses caractéristiques écologiques. L'exploitation en est faite à travers, notamment, un musée, des sites remarquables et une bonne signalétique, un « éco-trail », un logement chez l'habitant, un accueil par toute la communauté…
Les limites mises en avant concernent tout autant l'« essoufflement » potentiel de cette attractivité historique (de jeunes générations moins sensibles à cette histoire) que la perte d'attractivité pour les touristes déçus de ne pouvoir débarquer.

Faire du tourisme de croisière un support de développement économique et démographique
Cet enjeu est sans doute le point central pour Pitcairn : la population, vieillissante et en diminution, est désormais sous le seuil de renouvellement. L'enjeu n'est pas seulement de maintenir une attractivité pour un tourisme de passage, mais bien de créer les conditions d'un accueil à long terme, de susciter une « envie d'installation ». Ceci impliquera également une prise de conscience par la population (non partagée à l'heure actuelle), qui devra accepter la venue de résidents désireux de s'approprier une histoire et un style de vie.

Pitcairn's environmental carrying capacity
Several dangers were highlighted in terms of maintaining the quality of the island's environment, both on land and at sea: risks related to anchoring the ships, risks of trampling on an island that is already very sensitive to erosion, health risks and pollution from the waste produced. The importance of properly managing on-shore visits raises several questions: should such visits be prohibited or limited; if so, how; and what would the effects be?

Maintaining the island's attractiveness
The island's assets are linked to its history, specific features related to its isolation (one of the smallest populations on the planet, but still open to the outside world), and its environmental characteristics. These are put to use, most notably through a museum, remarkable sites with good information signs, an eco-trail, homestays, welcomes by the entire community, etc.
The limits mentioned during the discussions included a potential drop in interest in the historical aspect of the territory (younger generations are less affected by the island's history) and when tourists are disappointed at not being able to disembark.

Make cruise-ship tourism a tool for supporting economic and demographic growth
The central issue for Pitcairn is that the population, which is ageing and decreasing in size, is now below its replacement level. This problem affects the capacity not only to keep the island attractive for short-term visitors but to create the conditions for long-term stays and to encourage the immigration of people who want to live there. This will require greater awareness in the community (not currently the case), the members of which will have to accept the arrival of new residents who want to take on the territory's history and lifestyle. Increasing the number of cruise ships could not only serve to increase revenue but also be a tool to support the process of demographic change.

Photo : CPS – INTEGRE – Delphine Leguerrier

Préconisations[3]

Les « solutions » à trouver doivent être équilibrées afin de traiter simultanément les enjeux évoqués. En effet, elles peuvent isolément permettre de faire face à certains enjeux, mais en compromettant la réponse aux autres.

Ainsi, l'idée d'une interdiction totale de débarquement a été évoquée. Elle ferait malheureusement perdre une grande part de l'attractivité de l'île ainsi que les revenus liés aux droits de débarquement (50 $EU par passager débarquant). Des pistes ont cependant été évoquées pour pallier ces difficultés :

- la proposition d'un « tour de l'île » au plus près des côtes (pratiqué par ex. autour de l'une des îles d'Hawaï), avec commentaire par la communauté montée à bord ;
- la mise en place de parrainages proposés aux touristes désireux de contribuer au maintien de l'île et au développement de sa population.

À ce stade, la limitation du nombre de débarquements se fait toutefois de manière naturelle et il convient surtout d'envisager un développement à terre parallèle à l'augmentation du nombre des débarquements potentiels :

- l'implication de la population est forte et historique. Le partage des revenus est assuré par une organisation efficace de la communauté ;
- l'implication des touristes dans la vie locale : elle est essentielle à la promotion de séjours longs sur l'île. Même si les croisiéristes ne restent qu'une journée, le tourisme de croisière peut être un vecteur de promotion de l'île et contribuer à maintenir, voire développer, son potentiel attractif ;
- il est de plus essentiel de prévoir et de mettre en œuvre les mesures requises en termes de services, d'infrastructures, de systèmes, de procédures, de main-d'œuvre et de gestion pour faire face à un tel afflux de croisiéristes, voire à l'installation de nouveaux résidents. Ceci doit se faire certes de manière progressive, mais en réponse à une stratégie de long terme.

Il sera également nécessaire de planifier, maîtriser et pérenniser les revenus issus du tourisme de croisière. Le dialogue, déjà fortement engagé avec les opérateurs, doit être maintenu, voire développé à une échelle régionale afin de permettre une participation plus active à cette planification. Une structure légitime pouvant à la fois négocier avec les opérateurs ou les organisations régionales et influer sur la stratégie de développement de l'île y est essentielle. Cette structure est en place à Pitcairn, un département du tourisme étant en place.

La diversification de l'offre de produits et services a également été évoquée[4] :

- le Jardin botanique constituera une activité supplémentaire ;
- le développement d'une pêche sportive peut être envisagé, mais seulement en complément des autres activités : l'absence d'espèce emblématique et les aléas climatiques ne permettent pas d'envisager le développement d'un tourisme spécifique.

4 - NB : au-delà des réflexions spécifiques à Pitcairn, les discussions ont permis de dégager plusieurs pistes de réflexion pouvant servir à d'autres sites se posant des questions similaires. L'exemple de la gestion du tourisme de croisière à Lifou a ainsi fourni de nombreux enseignements. Elles sont donc ici toutes évoquées, même si certaines ne sont pas forcément adaptées au cas d'étude présent.

Recommendations

The "solutions" have to cover all the issues that have been raised. Dealing with each issue separately could compromise the responses to others.

The idea of a complete ban on shore visits was raised. Opponents to this idea said that it would cause the island to lose a large part of its attractiveness as a destination for cruise ships and the government would lose the income linked to landing rights. A way to maintain the island's attractiveness as a cruise destination was suggested, along with an alternative means of raising revenue:

- *A "tour of the island" onboard the ship, along the coastline (as is done, for example, on one of the islands in Hawaii), with commentary by community members.*
- *Sponsorships paid by tourists who would like to take part in the development of both the island and the community.*

At this point in time, the number of people arriving on the Pitcairn Islands limits itself fairly naturally and what is really needed is to plan onshore development in tandem with plans for a potential increase in the number of shore visits. Factors to consider when making such plans include the following:

- *The community's involvement is solid and longstanding. Income sharing is ensured by an efficient community organisation.*
- *Tourists' involvement in local life is vital for promoting long-term stays on the island. Even if cruise-ship passengers only stay for a day, cruise-ship tourism can be a vector for promoting the island and helping to maintain, or develop, its attractiveness.*
- *It is vital to plan and implement the required measures in terms of services, infrastructure, systems, procedures, human resources and management, in order to deal with an influx of cruise-ship passengers, or the establishment of new residents. Obviously this must be done gradually, but in response to a long-term strategy.*

It will also be necessary to plan, control and ensure the sustainability of the income from cruise-ship tourism. The dialogue, already well underway with the operators, must be continued or even developed at a regional level so as to allow more active participation in planning. It is essential to have a recognised structure that can both negotiate with operators or regional organisations and have an influence on the island's development strategy. This structure exists on Pitcairn in the form of the Department of Tourism.

Diversification of products and services could include:[4]

- *making visits to the botanical garden an additional activity for tourists; and*
- *offering sports fishing as a supplement for other activities (the development of specific tourism in that area is not possible due to the lack of iconic species locally and because of the uncertain weather conditions).*

4 - NB : Besides items specifically related to Pitcairn, these discussions raised topics that could be useful for other sites with similar issues. So the example of how Lifou manages its cruise-ship tourism provided a large number of lessons to be learned. They were all discussed, though some were not particularly relevant to this case study.

LA VALORISATION D'UN SITE CULTUREL : LE MARAE DE TAPUTAPUATEA EN POLYNÉSIE FRANÇAISE

Présentation

Le site du Marae Taputapuatea est localisé sur la pointe Matahiraitera'i, dans la commune associée de 'Opoa sur l'île de Raiatea dans l'archipel des Iles-Sous-le-Vent. On le désigne communément comme « Marae Taputapuatea » et il s'agit avant tout d'un espace sacré. Il était le centre cérémoniel majeur d'une grande partie de la Polynésie jusqu'à la fin du XVIIIe siècle, et encore aujourd'hui, sa dimension patrimoniale dépasse celle de la Polynésie française.

Il est indissociable de son contexte symbolique et paysager, qui s'étend de la passe sacrée Te Ava Mo'a jusqu'à la montagne Tea'etapu, au fond de la vallée de 'Opoa. Le projet de candidature au Patrimoine Mondial de l'UNESCO s'est donc axé sur le paysage culturel de 'Opoa — au sein duquel la Pointe Matahiraitera'i — Te Pö, occupe une place privilégiée. Actuellement, seul le site de la Pointe est visité par le public, tant par la population que par les touristes locaux et étrangers. Depuis le 7 janvier 2015, la gestion de ces parcelles a été confiée au Service de la culture et du patrimoine.

La démarche d'inscription au Patrimoine mondial s'accompagne du plan de gestion du bien et d'une stratégie de développement durable, dont doit bénéficier en premier lieu la population de 'Opoa. Le principe-clé de cette stratégie de développement doit s'appuyer sur les valeurs portées et véhiculées par ce bien. La définition d'un tourisme durable et respectueux de ces valeurs est l'un des pans du plan de gestion.

Enjeux identifiés

Parmi les enjeux prioritaires liés au développement de ce tourisme, on peut souligner les points suivants :

- Comment garantir le respect du mana tout en développant des activités touristiques ?
- Comment générer des emplois locaux à l'attention des jeunes ?
- Comment rendre intelligible et partager la richesse culturelle du lieu (auprès des Polynésiens, notamment les jeunes, des habitants des territoires liés au site, comme des visiteurs extérieurs) ?

ENHANCING A CULTURAL SITE: TAPUTAPUATEA MARAE IN FRENCH POLYNESIA

Overview

The Taputapuatea marae site is located on Matahiraitera'i Te Pö Point, in the 'Opoa associated township on the island of Raiatea in the Leeward Island group. The marae is a sacred area and was the most important ceremonial centre for most of French Polynesia until the late 18th century. Even to this day its heritage significance extends beyond the boundaries of French Polynesia.

The site cannot be disassociated from its symbolic context and landscape, which stretches from the Te Ava Mo'a sacred boat pass to Tea'etapu Mountain at the head of 'Opoa Valley. A World Heritage listing application has been submitted to UNESCO based on 'Opoa's cultural landscape, in which Matahiraitera'i Te Pö Point has a special place. Matahiraitera'i Te Pö Point is open to the public, but the marae is not. On 7 January 2015, management of these areas was assigned to the Department of Culture and Heritage.

The World Heritage nomination process includes preparing a property management plan and a sustainable development strategy, the prime beneficiary of which must be the 'Opoa community. The development strategy's key principles must be based on the values contained in and conveyed by the property. One of the management plan's components is a sustainable tourism approach that is mindful of such values.

Issues identified

The priority issues related to developing this type of tourism include:

- *ensuring respect for the site's mana (sacredness) while developing tourist activities;*
- *generating local jobs for young people; and*
- *explaining and sharing the site's cultural richness (with French Polynesians, particularly young people; the inhabitants of lands linked to the site; and to outside visitors).*

Préconisations

Le respect des valeurs véhiculées par un site tel que le Marae de Taputapuatea passe par un encadrement de son utilisation commerciale. Des outils juridiques doivent être mis en place pour éviter la récupération commerciale du site au travers du dépôt d'un nom par exemple et pour encadrer les activités qui ont été jugées compatibles avec les valeurs du site. Ceci passe notamment par la mise en place d'un code éthique ou de chartes d'utilisation avec les prestataires touristiques.

Parmi les activités compatibles avec le respect d'un site sacré, on peut citer : la mise en place d'itinéraires et d'une signalétique élaborée en concertation avec les détenteurs des savoirs liés au site, l'organisation de visites par des guides culturels, la mise en place d'un centre d'interprétation à l'entrée du site ainsi que d'ateliers d'artistes et de démonstration des savoirs faire spécifiques au site (la confection des tenues traditionnelles ou la fabrication de percussions à Taputapuatea). Des activités traditionnelles pourraient être reconstituées telles que l'agriculture ou la navigation traditionnelle : en plus d'intéresser les visiteurs, elles peuvent également servir de supports pédagogiques pour les enfants du site. Enfin, le développement d'un tourisme spirituel régulé sur des sites sacrés (yoga, méditation...) peut représenter une opportunité de développement intéressante.

Le maintien des populations et notamment l'emploi des jeunes est un vrai enjeu du développement d'un tourisme culturel durable. Une première étape importante consiste à identifier des jeunes motivés puis d'adapter les formations à leurs profils. Des emplois de guides culturels pourraient être créés. Ces métiers n'existent pas encore en Polynésie française, des formations diplômantes pourraient être mises en place. Des référents/médiateurs culturels sur le modèle de ceux qui existent aux Marquises pourraient être recrutés sur les sites culturels de première importance comme le Marae de Taputapuatea. Ils seraient en charge de la collecte et la transmission des savoirs, notamment dans les écoles, et pourraient servir d'intermédiaires aux prestataires touristiques afin d'organiser les activités culturelles sur le site.

Ensuite, rendre intelligible et partager la richesse culturelle du Marae de Taputapuatea est aussi un enjeu important, et ce à deux niveaux : pour les visiteurs afin qu'ils puissent comprendre l'importance exceptionnelle du site et avoir envie de le visiter, mais également de le respecter. Sur ce point, il semble important de pouvoir vulgariser sa « Valeur Universelle Exceptionnelle » de manière simple sur un site Internet par exemple, mais également de produire de petites vidéos retraçant l'histoire du site ainsi que des visites virtuelles publiées sur les sites de tourisme (GIE Tahiti Tourisme) et facilement partagées sur les réseaux sociaux. Rendre intelligible et partager la richesse culturelle se fait également au niveau de la population, des enfants du site et de ceux qui y sont liés dans la région dans le but de faire perdurer la connaissance liée à ce site et son importance régionale, clé du développement d'un tourisme sur le long terme et de son authenticité. Dans ce cadre, les classes proposant une option « Patrimoine » doivent être encouragées. L'importance régionale du site

Recommendations

Respect for the values that a site such as Taputapuatea marae represents requires that its commercial use be strictly managed. Legal mechanisms must be set up to avoid unauthorised use of the site, e.g. trademarking the name, and to manage activities deemed to be compatible with the site's values. In particular, this requires setting up a code of ethics or acceptable use policies with tour operators.

The following activities could be considered compatible with respect for a sacred site: selecting tour operators who hold knowledge linked to the site and putting up signs in collaboration with them; arranging visits by cultural guides; setting up a visitors' centre at the site's entrance as well as workshops for artists and demonstrations of skills specific to the site (making traditional costumes or drums at Taputapuatea); demonstrations of traditional activities such as farming or traditional navigation (besides their interest for visitors, they can also serve as tools for teaching skills to children); and spiritual tourism based on sacred sites, e.g. yoga and meditation.

Keeping populations from migrating elsewhere and maintaining jobs for young people are real issues for sustainable cultural tourism. An important first step in responding to these issues consists of identifying motivated youth and adapting training to their profiles. For example, young people could be trained to be cultural guides. This kind of job does not exist in French Polynesia. Similarly, youth could be hired as cultural reference people or mediators (using the model of those found in the Marquesas Islands) at cultural sites such as the Taputapuatea marae. These people would be in charge of collecting and transmitting knowledge, particularly in schools, and could serve as intermediaries with tour operators for cultural activities at the site.

Explaining and sharing the cultural richness of Taputapuatea marae is necessary so that visitors can understand the unusual significance of this site and enjoy their visit, but also respect the site. The site's "Outstanding Universal Value" can be shared in a simple way, such as on a website, and also through short videos that provide an overview of the site's history and through "virtual visits" via tourism websites (e.g. GIE Tahiti Tourisme) that can be easily shared on social networks. Explaining and sharing this cultural richness should also be done at the community level, with children from the site and those who are linked to it in the region, with the goal of maintaining the knowledge linked to the site and its regional importance, as this is a key to developing tourism over the long term and ensuring its authenticity. In this regard, "heritage" classes should be encouraged. The site's regional importance must be emphasised through the acquisition of a common knowledge base about its history at the regional level. This knowledge can be passed on through a network of schools linked to the site in the Pacific but also by adding this topic to the recently designed online courses about pre-contact Pacific civilisations at Pacific universities. In addition, holding a regular, festival-type event at the Taputapuatea marae could also contribute to the work of explaining and sharing its cultural richness.

doit être mise en valeur au travers de l'acquisition d'un socle de connaissances commune sur son histoire au niveau régional. Ces connaissances peuvent être transmises grâce à un réseau d'écoles liées au site dans la région Pacifique, mais également en complétant des cours universitaires en ligne conçus récemment pour les universités du Pacifique sur les civilisations océaniennes précontact.

Enfin, l'organisation d'un évènement régulier, type festival, sur le site du Marae de Taputapuatea pourrait également permettre de le rendre intelligible et de partager sa richesse culturelle, puis d'en faire un rendez-vous régulier pour tous.

Photo : E. Lagouy

LA CONCEPTION ET LA GESTION D'UN GRAND PROJET TOURISTIQUE : GOUARO-DÉVA, NOUVELLE-CALÉDONIE

Présentation

L'aménagement touristique du domaine provincial de Deva à Bourail est un projet de développement local, visant le rééquilibrage économique de la province Sud en créant un grand pôle économique au nord de la province. Ce projet dans son ensemble représente un investissement de près de 20 milliards de francs CFP. La principale infrastructure créée est un hôtel cinq étoiles Sheraton de 180 clés et un golf de 18 trous, puis à terme un club de vacances et un camping. Le domaine abrite un patrimoine naturel et culturel exceptionnel et le projet a été développé pour le préserver et le mettre en valeur, en impliquant l'ensemble des communautés de la région.

Les questions posées par cette étude de cas étaient les suivantes :

- Comment se servir d'un grand projet comme levier de l'économie locale (emploi, approvisionnement, prestataires touristiques...) ?
- Comment assurer l'insertion sociale du projet (accueil des employés, accessibilité physique et financière du site...) ?
- Comment concilier un grand projet touristique et le classement du récif au patrimoine mondial de l'humanité ?

DESIGNING AND MANAGING A LARGE-SCALE TOURIST PROJECT: GOUARO-DÉVA, NEW CALEDONIA

Overview

Establishing tourism on the Gouaro-Deva estate in Bourail has been a local development project designed to create a major economic hub in the northern part of Southern Province and thereby achieve a better economic balance in the province. Overall, this project represents an investment of nearly XPF 20 billion. The main infrastructure created through the project include a five-star Sheraton hotel with 180 rooms and an 18-hole golf course, as well as a holiday club and camping grounds.
The complex has outstanding natural and cultural heritage and the project was designed to preserve and promote that heritage through involving all the communities in the region.

The following questions were raised about this case study:

- *How can a large-scale project be used to boost the local economy, e.g. jobs, supplies and tourism-related services?*
- *How can the implementers ensure the social integration of the project, e.g. staff accommodation and the site's physical and financial accessibility?*
- *How can a large-scale tourism project be reconciled with the reef's World Heritage listing?*

Les enjeux identifiés et préconisations

Une première session de travail de groupe a mis en avant une liste d'enjeux auxquels doit répondre un tel projet. Elle a été suivie d'une deuxième session de travail dont l'objectif était de réfléchir à des moyens d'y répondre. Trois enjeux prioritaires ont émergé.

Enjeu 1 : Comment s'assurer d'une répartition large et équitable des retombées économiques du projet ?
Les discussions ont mis en avant les risques que le projet ne profite pas à l'ensemble de la population et puisse être à l'origine de tensions sociales si une certaine équité n'est pas respectée. Les réponses apportées à cet enjeu sont de trois types :

- **Reconnaître les légitimités et fédérer :** en gérant la question du foncier et des légitimités coutumières en amont du projet et plus largement en impliquant l'ensemble des parties prenantes (populations, professionnels, autorités) dans les processus de décision.
- **Anticiper les besoins :** En amont, il s'agit de préparer un plan de développement local pour anticiper les besoins créés par le développement touristique, structurer les filières pour y répondre (matériaux, agriculture, services, urbanisme, formation ...). Il s'agit en définitive de mettre en cohérence les politiques de développement économique de manière transsectorielle ainsi que les besoins de formation.
- **Inciter :** Il est proposé de mettre en place des systèmes incitatifs pour que les hôteliers travaillent avec le tissu économique local (en ajoutant des clauses dans le contrat d'exploitation par exemple) et pour cela nommer une personne responsable de l'intégration socio-économique du projet au sein de la structure hôtelière.

Enjeu 2 : Comment accompagner la population pour l'accès à l'emploi et la création d'activités autour du projet ?
L'intention de faire appel à une main-d'œuvre locale ou des approvisionnements locaux peut se heurter à l'absence de personnes qualifiées ou l'absence de services et d'entreprises structurées permettant de répondre à la demande des structures hôtelières.
Pour répondre à cet enjeu, il a été proposé de :

- **Mettre en place des plans de formation** avec une responsabilité partagée entre les autorités qui créent des plans de formation adaptés aux besoins et les structures hôtelières qui mettent en place des plans de développement de carrière dans l'objectif d'améliorer la qualité des emplois locaux.
- **Accompagner la création d'entreprises** par le microcrédit et l'aide publique pour les investisseurs locaux (sans hypothèque), avec un suivi sur le long terme des porteurs de projet.

Enjeu 3 : Comment concevoir un projet de telle sorte qu'il intègre les enjeux environnementaux le plus en amont possible ?

- Les grands projets présentent un risque important de dégradation environnementale. La phase de conception représente une étape cruciale dans l'anticipation et la gestion de ces risques.
- L'outil phare est bien entendu l'étude d'impact qui doit être réalisée dès les phases de conception du projet, le plus en amont possible. Cette étude d'impact perd de

Issues identified and recommendations

The first group-work session came up with a list of issues that a project like this has to address. In the second group-work session, the goal was to consider how to respond to those issues. Three priority issues emerged. These issues and the proposed responses are listed below.

Issue 1: How can we ensure that the project's economic benefits are distributed in a wide and equitable fashion?
There is a risk that the project will not benefit the entire community. This could lead to social tension. Three responses were suggested.

- ***Recognise the various legitimate powers and get them to join forces:*** *This can be achieved by addressing the issue of land-ownership and the legitimacy of traditional leaders before the project begins and, more broadly, by involving all the stakeholders (communities, professionals, authorities) in the decision-making process.*
- ***Anticipate needs****: The stakeholders need to prepare a local development plan beforehand in order to anticipate the needs generated by tourism development and need to structure the sectors that must respond to those needs (e.g. supplies, farming, services, town planning, training). This involves creating greater consistency between economic development policies across the board as well as meeting training needs.*
- ***Introduce incentives:*** *Incentive systems must be set up so that hotel operators work with the local economy and businesses (e.g. by adding clauses to the operating contract). To do that, a person within the hotel's management structure should be appointed to be in charge of the project's social and economic integration.*

Issue 2: How can the community gain access to jobs and create businesses around this project?
Good intentions about calling on local labour or local suppliers may run up against the lack of qualified people, services or well-structured companies capable of meeting the hotel's requirements.
Two responses were offered:

- ***Set up training plans*** *with responsibility shared by both the authorities, who must create appropriate training programmes, and the hotels, which must implement career development plans with the goal of improving the quality of local jobs.*
- ***Support the creation of businesses*** *through microcredit and public assistance for local investors (mortgage-free), with long-term follow-up by project leaders.*

Issue 3: How should a project be designed such that it integrates environmental protection as early as possible?
Large-scale projects entail a serious risk of damaging the environment, so it is important to ensure that this risk is managed. The responses to this issue are listed below.

- *It is crucial to anticipate and manage such risks at the design phase of the project. The key tool is, of course, the impact study, which must be carried out as early as possible. Impact studies are not useful if they are not followed by controls to monitor local authorities' compliance with the measures and recommendations, however. A prerequisite for such controls is the existence of environmental regulations in the country.*
- *Make public assistance to the project, particularly tax breaks, contingent on the project's environmental and social performance.*

son intérêt si elle n'est pas suivie de contrôles du suivi des mesures et recommandations par les autorités locales. Rappelons que le préalable est la mise en place d'une réglementation environnementale dans le pays.

Une autre piste avancée est de conditionner les aides publiques, notamment l'obtention de la défiscalisation, à des performances environnementales et sociales du projet.

Enfin, le cas d'étude de Déva soulève d'autres enjeux, qui n'ont pas fait l'objet d'une réflexion lors de la deuxième session de travail, mais sont tout aussi pertinents. On peut citer :

- faire venir les touristes et consolider le plan d'investissement avant le démarrage du projet : l'équilibre économique du projet est une préoccupation majeure dans ce type de développement, d'autant plus que l'investissement est à très grande majorité publique ;
- assurer un approvisionnement local qui réponde aux exigences de la clientèle et organiser les réseaux de fournisseurs pour l'approvisionnement local ;
- gérer les usages du lagon, gérer au mieux l'utilisation des ressources en phase d'exploitation (eau, énergie, déchets) ;
- suivre et évaluer le projet : l'ambition d'un tel programme exige la mise en place de procédure de suivi et d'évaluation régulière permettant des ajustements voire une réorientation en fonction des résultats obtenus. Ce suivi/évaluation devrait être organisé dès les phases amont du projet ;
- minimiser les impacts de l'infrastructure via l'éco-construction.

The Deva case study highlighted several other factors to be considered, which were not discussed during the second working session but which are nevertheless relevant. Some of these factors are listed below:

- *Bring in tourists and consolidate the investment plan before the project begins. The project's economic balance is a major concern in this type of development, especially as most investment consists of public funding.*
- *Ensure local supplies meet the tourists' expectations and organise local supplier networks.*
- *Manage lagoon uses, and other resource use in the best possible way during the operational phase (water, energy, waste).*
- *Monitor and assess the project. The ambitious scope of such a programme means that regular monitoring and evaluation procedures must be implemented and the project must be adjusted, or even reoriented, in accordance with findings. This monitoring and evaluation should be arranged right from the very first phase of the project.*
- *Consider eco-construction, to minimise the impact of the infrastructure.*

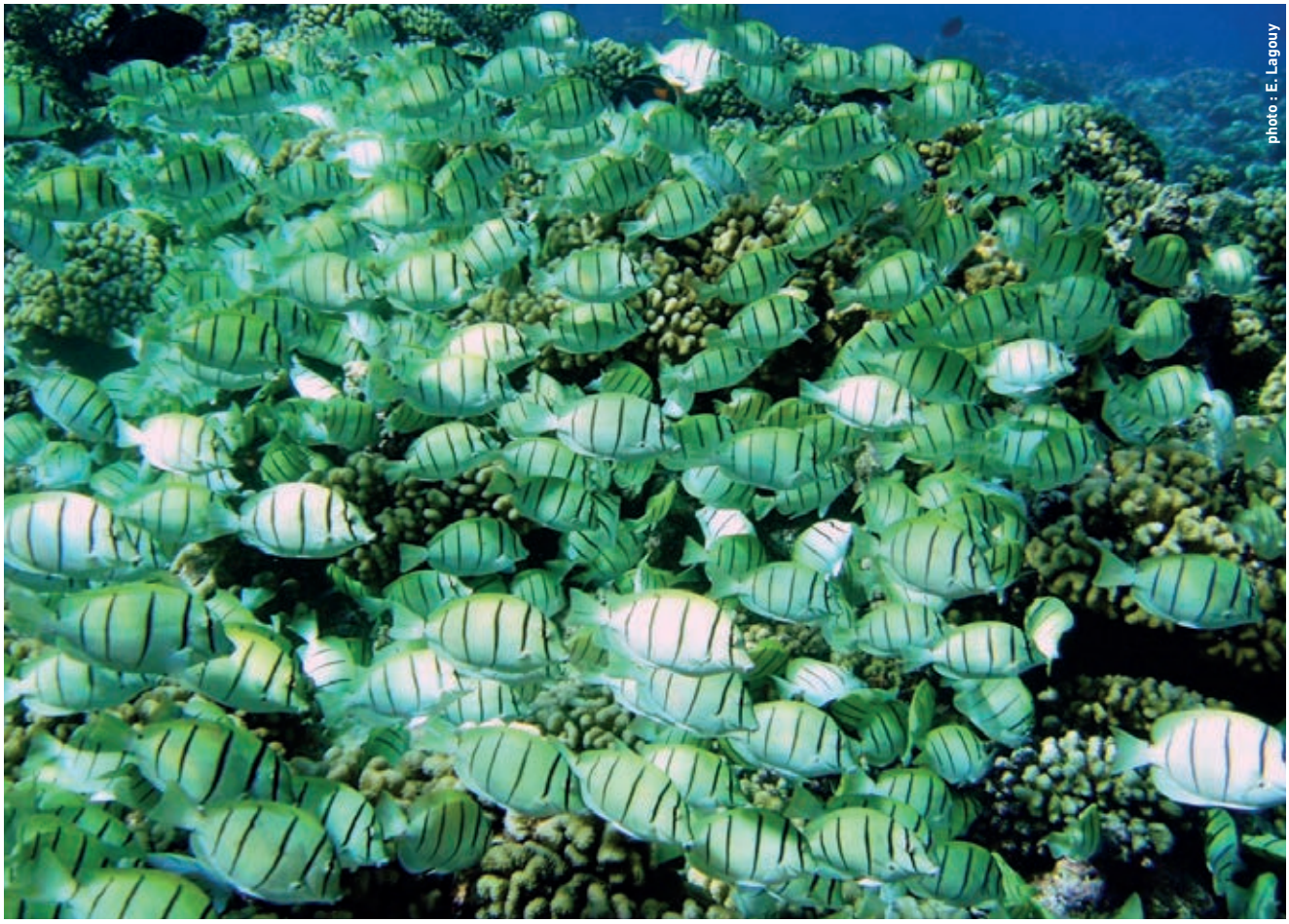


photo : E. Lagouy

RECOMMANDATIONS ISSUES DE L'ATELIER

La session de clôture était animée par Norbert Tréhoux.

WORKSHOP RECOMMENDATIONS

The closing session was run by Norbert Tréhoux.

5

Photo : CPS – INTEGRE – Delphine Leguerrier

LES ENJEUX DU TOURISME DURABLE DANS LE PACIFIQUE

Les « 12 objectifs pour un tourisme durable » proposés par l'OMT ont été abordés tout au long de l'atelier à travers les témoignages, partages d'expériences et travaux sur les cas d'étude présentés.

La viabilité économique des projets, recherchée par tous, a été évoquée à travers l'exemple de la Nouvelle-Zélande, où la population Maori se réapproprie ses droits traditionnels en développant des activités économiques promouvant sa forte culture.
Le développement local a été illustré notamment à travers celui de la Nouvelle-Calédonie où la création d'un sentier de Grande Randonnée (GR) traversant les villages du nord-est permet aux populations locales d'appréhender le tourisme comme un levier d'échanges et de création de richesses.

La qualité des emplois a été soulignée comme étant une difficulté partagée par plusieurs îles, où les emplois sont souvent peu rémunérés et peu qualifiés, et ne permettent pas de retenir les jeunes sur place.

L'équité sociale a été abordée par exemple dans les projets de tourisme communautaire (Fidji), permettant des retombées larges sur la population, y compris pour les plus pauvres.

La satisfaction des touristes : elle s'appuie dans les îles du Pacifique sur « l'expérience unique » qui peut être proposée au visiteur, fondée sur une culture forte (on retient notamment l'exemple de la norme accueil en tribu en Nouvelle-Calédonie). Elle est fortement dépendante de la qualité de l'environnement.

SUSTAINABLE TOURISM ISSUES IN THE PACIFIC

The "12 objectives for more sustainable tourism" that the WTO proposes were discussed throughout the workshop via the testimonies, experience sharing and group-work on the case studies. Listed below are some of the real-life examples that illustrate each of the 12 objectives.

***The economic viability** of projects, which is everyone's goal, was emphasised in the example of New Zealand, where Maori communities are taking control of their traditional rights by developing economic activities that promote their culture.*

***Local development** was illustrated through the example of New Caledonia where the creation of the New Caledonian Hiking Trail, which goes through the villages of the northeastern part of the island, allows local communities to understand that tourism is a means for creating exchanges and generating revenue.*

***Job quality** was highlighted as an issue shared by several islands, where jobs are largely unskilled and poorly paid and therefore do not prevent young people from moving away.*

***Social equity** was discussed via the example of community tourism projects (in Fiji), which provide wide benefits to the community, including for the poorest inhabitants.*

***Tourist fulfilment:** In the Pacific islands, this is based on the "unique experience" offered to visitors, tied to a strong culture (particular note was taken of homestays in Kanak villages in New Caledonia). This depends heavily on the quality of the environment.*

Le contrôle local du développement, illustré lui aussi à plusieurs reprises, par :

- le développement du tourisme communautaire à Rapa Nui ;
- la création originale et innovante d'une société d'économie mixte (SEM) impliquant l'ensemble des acteurs autour du complexe touristique de Gouaro-Deva en Nouvelle-Calédonie ;
- l'existence et l'importance de groupements locaux porteurs des revendications foncières, tels les Groupements de Droits Particuliers Locaux en Nouvelle-Calédonie (GDPL) ;
- la reconnaissance des coutumes des peuples indigènes, comme aux Fidji où elles sont liées à la possession des terres coutumières (83 % du total des terres).

Le bien-être des communautés d'accueil, illustré par le fonctionnement de l'association Punareo à Moorea, qui bénéficie d'une aide de l'hôtel Pearl Lodge pour, entre autres projets, mener des actions éducatives à destination des enfants du quartier.

La valorisation de la richesse culturelle et patrimoniale est centrale pour tous les territoires du Pacifique. Elle a été abordée à de multiples reprises, en particulier à travers les démarches d'inscription à l'UNESCO des îles Marquises et la valorisation du Marae de Taputapuatea. La culture dans le Pacifique est vivante, en évolution et vécue.

L'intégrité physique, enjeu primordial, en particulier sur des territoires où la qualité des paysages et du milieu naturel font partie de l'attractivité de la destination pour les touristes. Ce point a été évoqué à travers les problématiques d'accès au littoral (cas de Port Villa en particulier), et d'aménagements des bords de littoral (réflexion sur la construction d'un grand parking, par nature irréversible, sur la plage publique de Ta'ahiamanu à Moorea).

La diversité biologique a été abordée sous divers angles, dont une réflexion sur la capacité de charge de l'île Port Cros, un questionnement sur la pertinence des activités de shark-feeding dans les lagons et l'attrait grandissant pour la pêche « no-kill ».

L'efficacité dans l'utilisation des ressources a été abordée dans la table ronde relative à l'engagement des professionnels et de la certification. Le préalable à une certification est la mise en place d'un système de gestion environnementale, permettant d'optimiser ses consommations énergétiques et de réduire ses consommations.

La qualité de l'environnement a été illustrée par le thème des déchets (Wallis et Futuna), mais aussi à travers les émissions de gaz à effet de serre du tourisme (transport aérien) qui sont très importantes pour le développement durable du tourisme. La responsabilité des gouvernements locaux est cruciale dans la création des conditions du maintien à la fois de la qualité environnementale et de l'équité sociale, via une bonne gestion des ressources.

***Local control over development**. Several examples of this were given:*

- *community tourism on Rapa Nui;*
- *the innovative and original semi-public company composed of all the stakeholders involved in the Gouaro-Deva tourist complex in New Caledonia;*
- *the existence and importance of local groups with claims on the land, such as special local law groups in New Caledonia;*
- *recognition of the customs of indigenous peoples as in Fiji, where traditions are tied to the ownership of customary land (83 per cent of all land).*

***Host community well-being**, as shown by the operations of the Punareo Association on Moorea, which benefits from assistance from the Pearl Lodge Hotel in order to, among other things, carry out educational activities for children in that area.*

***Promoting the richness of both culture and heritage**. This is vital for Pacific territories and was discussed a great deal, particularly relating to the efforts to have the Marquesas Islands included on the UNESCO list and to promote the Taputapuatea marae. Culture in the Pacific is alive, changing and real.*

***Physical integrity**. This is a priority issue, especially in territories where the quality of the landscapes and natural settings is a major part of the destination's attractiveness for tourists. This point was discussed in relation to access to the coastline (the case of Port Vila in particular) and development along the coast (a discussion about putting a large parking lot, by nature irreversible, on Ta'ahiamanu Beach on Moorea).*

***Biological diversity** was examined from various angles, including a discussion of the maximum number of visitors to Port Cros Island. Questions were raised about the relevance of shark-feeding activities in the lagoon and the growing appeal of "no-kill" fishing.*

***Resource efficiency** was covered during the round-table discussion on professional engagement and certification. A prerequisite to certification is setting up an environmental management system to make it possible to optimise energy use and reduce consumption.*

***The quality of the environment** was illustrated by the topic of waste (Wallis and Futuna), but also in regard to tourism's greenhouse gas emissions (air transport). Local governments have the crucial responsibility to create the conditions to maintain both environmental quality and social equity, via proper resource management.*

Recommandations

Plusieurs pistes de réflexion se sont dégagées au cours de l'atelier. Ces chantiers relèvent de l'ensemble des catégories d'acteurs qui interviennent en matière de tourisme.

Le secteur public et parapublic (État, collectivités, ONG) a une responsabilité d'exemplarité et peut jouer un rôle à travers la réglementation et la planification stratégique. Dans le Pacifique en particulier, il a un rôle pivot de coordination et d'accompagnement d'États disséminés et éloignés afin de mener une réflexion sur des régulations communes liées aux zones côtières (cf. La réflexion menée sur la création d'un « label Pacifique », qui pourrait être coordonnée par la SPTO).

Le secteur privé (hôteliers, prestataires) : au-delà de son rôle d'investisseur et sa connaissance des marchés touristiques, le privé a une responsabilité dans la mise en place de démarches de développement durable (management environnemental, écoconstruction, appui aux associations locales…), la formation continue des personnels, la sensibilisation des touristes et des locaux, la mise en place de produits en phase avec les nouvelles attentes touristiques.

Les populations et les acteurs locaux ont besoin d'être impliqués depuis la conception des projets jusque dans leur gestion. La concertation entre les acteurs et la formation sont des outils indispensables au développement d'un tourisme durable. Si le tourisme est souhaité par les populations (tourisme communautaire, écotourisme, chambres d'hôtes…), il importe d'accompagner les projets afin de conserver l'intégrité des sites et les spécificités culturelles propres.

Les touristes (locaux, nationaux et internationaux). Quels que soient leurs sociotypes (étudiants, seniors, couples, familles…), ils doivent être associés aux démarches, en les faisant participer localement (ce qui contribue à leur faire vivre « une expérience unique » partagée). Ils ont aussi besoin d'être sensibilisés au respect des communautés d'accueil (codes de bonne conduite).

Suites immédiates

Pour conclure, deux pistes innovantes à explorer plus particulièrement se sont dégagées :

- **le lancement d'une réflexion sur un « Label Pacifique »**, une signature (cf. « Les îles Vanille » dans l'océan Indien) ;
- **la mise en place d'aires protégées éducatives** dans les îles du Pacifique, à l'instar de celle créée aux Marquises.

Suivi

Il a été suggéré de réaliser un suivi de l'atelier, dans un an par exemple, pour évaluer les suites et mesurer son impact dans les territoires.

Impact environnemental de l'atelier

Enfin, le bilan carbone de l'atelier a été réalisé par la CPS, il est annexé au présent rapport.

Recommendations

Several possible ideas came out of this workshop, as listed below. The work areas cover all the categories of stakeholders involved in tourism.

***The public and semi-public sectors** (Government of France, local governments, NGOs) need to serve as an example and play a role through strategic planning and through setting and enforcing regulations. Given the large distances between islands in the Pacific and the diversity of the region, these sectors have a pivotal role of coordination and assistance, such as in facilitating discussions on common regulations about coastal zones (cf. discussion on creating a "Pacific label", which could be coordinated by the SPTO).*

***The private sector** (hotel operators, service providers). Above and beyond its role as investor and its knowledge of tourist markets, the private sector has a responsibility in regard to introducing sustainable development approaches (e.g. environmental management, eco-construction, support for local associations), providing ongoing staff training, raising awareness among tourists and local people, and introducing products that meet new tourist expectations.*

*The **communities and local stakeholders** need to be involved all the way from a project's design phase through to its management. Stakeholder collaboration and provision of training are vital tools for developing sustainable tourism. If communities want tourism (e.g. community tourism, ecotourism, homestays), these projects must be supported in ways that preserve the integrity of the sites and protect local cultural features.*

***Tourists (local, national and international).** Whatever their socio-economic status (e.g. students, senior citizens, couples, families), tourists need to participate locally (which will help them have a shared "unique experience"). They also have to be made aware of the need to respect their host communities (follow codes of conduct).*

Immediate impacts

Two innovative areas to be explored more closely came out of the discussions:

- ***Discussions on a "Pacific label"**, a signature (cf. the "Vanilla Islands" in the Indian Ocean).*
- ***Creating educational protected areas** in the Pacific Islands, like the one set up in the Marquesas Islands.*

Follow-up

The suggestion was made to hold a follow-up to this workshop, perhaps one year on, to assess its outcomes and measure its impact in the territories.

Environmental impact of the workshop

The SPC estimated the carbon emissions of the workshop and prepared a carbon balance report, which can be found in the Appendices of this report.

EN CONCLUSION

Cet atelier a constitué une occasion précieuse de rencontre des peuples du Pacifique. Il a permis aux participants de s'enrichir réciproquement de leurs expériences. Les discussions ont été denses et variées et les contacts fructueux : de nombreuses idées ont été émises qui vont permettre à chacun de nourrir les réflexions sur son territoire. Les jalons ont été posés pour la mise en place de plusieurs coopérations, tant au sein des territoires (entre les participants, entre organisations, entre différents niveaux de gouvernance), qu'entrent pays et territoires du Pacifique ou encore avec les experts et les agences représentées.

Avec l'enthousiasme qui a porté l'ensemble de la semaine, les participants sont ainsi rentrés porteurs de messages et d'idées dans leurs territoires et organismes. Cette semaine enthousiasmante et riche de réflexion et de partage d'idées a permis aux participants de mieux se connaître et de poser les jalons de coopérations futures.

CONCLUDING REMARKS

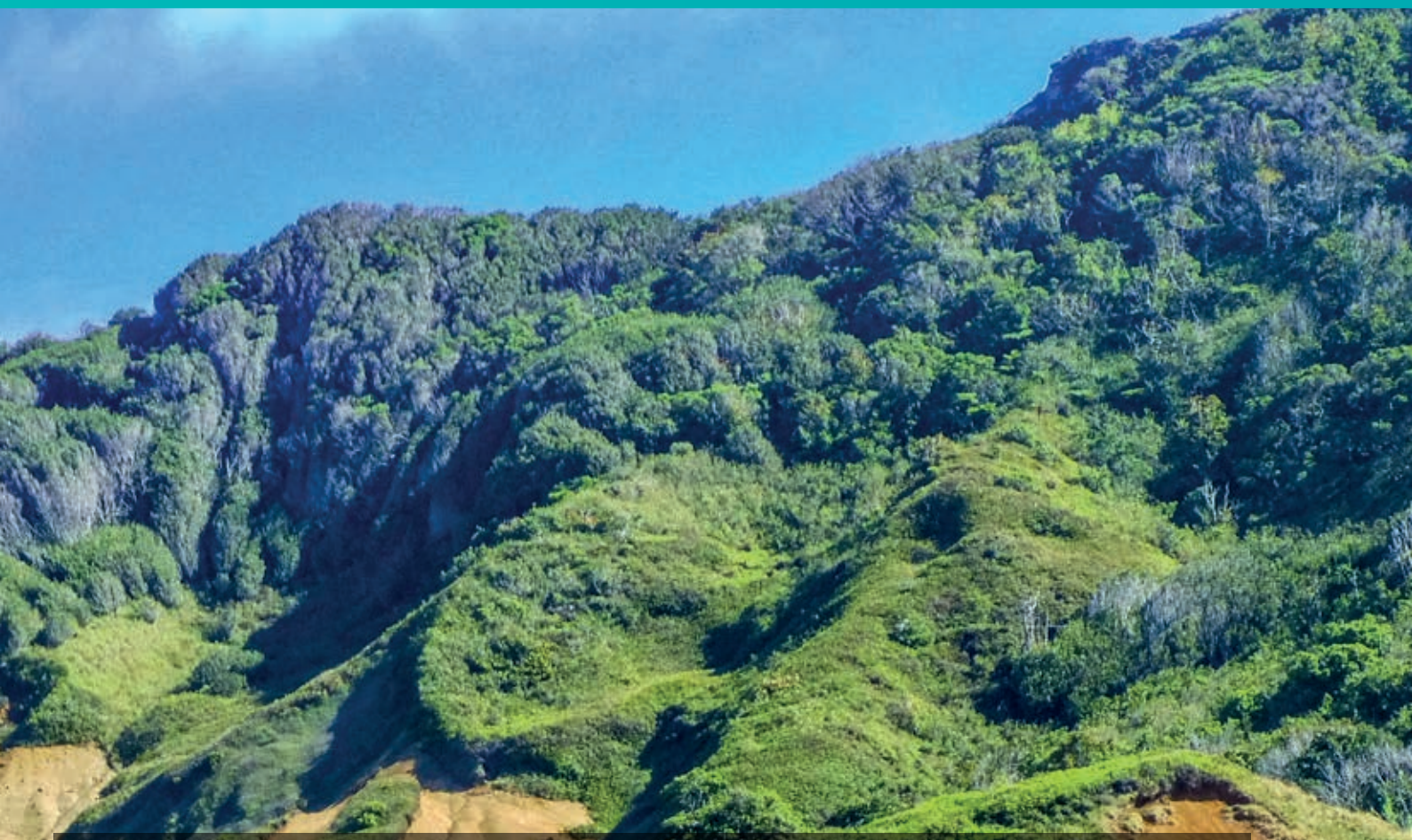
This exciting week full of discussions and the sharing of ideas provided an invaluable opportunity for people concerned about tourism and ICM in the Pacific to meet one another and learn from each other's experiences. This workshop let participants get to know each other better and laid the foundations for future cooperative efforts. The discussions were rich and varied and contacts were fruitful. Many ideas emerged that will help participants to have more in-depth discussions in their own territories. Milestones were set for implementing several cooperative efforts within the territories (between participants, between organisations and between different levels of government), between countries and territories, and with the various agencies.

Buoyed by the enthusiasm that reigned throughout the week, the participants went home as bearers of both messages and ideas for their own territories and agencies.

Photo : Vaihuti Fresh

ANNEXES APPENDIX

6



PROGRAMME DE L'ATELIER TOURISME DURABLE

ANNEXE 1

Lundi 23 février
Accueil convivial le lundi soir, à l'hôtel accueillant les participants, intervention possible du gouvernement polynésien.

Mardi 24 février
Journée préparatoire de terrain, Moorea. Transfert en Ferry depuis Papeete.

- 7 h 30 : Départ de la gare maritime de Papeete (Aremiti)
- 8 h : Arrivée à la gare maritime de Moorea
- 9 h - 10 h : Visite de la zone archéologique du domaine d'Opunohu
- 10 h 30 - 11 h 30 : Plage publique de Ta'ahiamanu — Présentation des projets d'aménagements sur la Baie d'Opunohu et baignade
- 11 h 30 - 12 h 30 : Faré de l'association Punareo à Pihaena :
  – Présentation de l'éco-contribution mise en place au Pearl Resort de Moorea
  – Présentation de l'activité de Whale Watching à Moorea et en Polynésie française
  – Présentation de l'activité de croisière à Moorea et en Polynésie française. Discours
- 12 h 30 - 14 h : Maa Tahiti et activités traditionnelles (tressage, danses, percussions...)
- 14 h 30 - 16 h : Hôtel Sofitel la Ora
  – Présentation du label EarthCheck
  – Discussion avec l'équipe du Sofitel sur leur démarche de labellisation
- 16 h 45 : Départ de la gare maritime de Moorea
- 17 h 25 : Arrivée à la gare maritime de Papeete

WORKSHOP PROGRAMME

APPENDIX 1

Monday, 23 February
Participants welcomed on Monday evening at their hotel. Remarks by the French Polynesian Government.

Tuesday, 24 February
Preparatory field trip to Moorea. Ferry transfer from Papeete.

- *7.30 a.m.: Departure from Papeete sea terminal (Aremiti)*
- *8 a.m.: Arrival at Moorea sea terminal*
- *9 – 10 a.m. : Visit to Opunohu Estate archaeological site*
- *10.30 – 11h.30 a.m.: Ta'ahiamanu Beach – Presentation of projects to develop Opunohu Bay and swimming areas.*
- *11.30 a.m. – 12.30 p.m.: Punareo Association Faré in Pihaena*
  - Presentation on the eco-tax implemented at Pearl Resort on Moorea
  - Presentation on whale watching on Moorea and in French Polynesia
  - Presentation on cruise-ship tourism on Moorea and in French Polynesia.
- *12.30 – 2 p.m.: Maa Tahiti and traditional activities (e.g. weaving, dance, drumming)*
- *2.30 – 4 p.m.: Sofitel la Ora Hotel*
  - Presentation on the EarthCheck label
  - Discussions with the Sofitel team on their label approach
- *4.45 p.m.: Departure from Moorea sea terminal*
- *5.25 p.m.: Arrival at Papeete sea terminal*

Photo : CPS – INTEGRE – Delphine Leguerrier

Mercredi 25 février

- 8 h 30 - 9 h : Organisation et objectifs
- 9 h - 9 h 25 : Les grandes caractéristiques du tourisme dans le Pacifique (SPTO - Kerela Cavulati)
- 9 h 25 - 9 h 45 : Présentations des résultats de l'enquête sur le tourisme durable (CCI-SM Polynésie)
- 9 h 45 - 10 h 45 : Session carrousel : les définitions de base
- 10 h 45 - 11 h : Pause café
- 11 h - 12 h : Présentation des 4 cas sur lesquels s'organiseront les séances, organisation des groupes pour les 3 jours
- 12 h - 13 h 30 : Déjeuner
- 13 h 30 - 15 h : 1re session collective (travail de groupe) sur les cas concrets : définir les enjeux et les outils possibles pour y répondre
- 15 h -15 h30 : Pause café
- 15 h 30 - 16 h 30 : Gestion participative, implication des communautés, intégration locale
  – Marta Perez (consultante)
  – Ngarimu Blair (président collectif tribus Auckland)
  – GIE Bora-Bora

Jeudi 26 février

- 8 h 30 - 10 h : Initiatives de mise en tourisme et ressources locales
  – Iles Marquises (Stéphanie Betz, Archipelagoes ; Pascal Erhel, OATEA)
  – Tourisme communautaire à Fidji (Dawn Gibson, USP)
  – Grande randonné en Nouvelle-Calédonie (Dominique Lévy, province Nord)
  – Pêche sportive, tourisme de niche et développement durable (Michel Blanc, CPS Fame)
- 10 h - 10 h 30 : Restitution des travaux de groupe de la veille
- 10 h 30 - 10 h 45 : Pause-café
- 10 h 45 - 12 h : 2e session collective. Quelles solutions, quel plan d'action pour répondre à la question posée ?
- 12 h - 13 h 30 : Déjeuner
- 13 h 30 - 15 h : Table ronde. Labellisation et implication des professionnels
  – Louise de Torcy, CCI France
  - Norbert Trehoux, NT conseil
  - Romain Vivier, Earthcheck
  - GIE Tahiti tourisme
  - 2 intervenants potentiels à confirmer
- 15 h - 15 h 30 : Pause café
- 15 h 30 - 16 h 30 : Tourisme et changement climatique. Le cas des îles Fidji. Susanne Becken, Griffith University

Vendredi 27 février

- 8 h 30 - 10 h : Les enjeux marins et côtiers (aires marines protégées, plaisance, croisière et développement durable, gouvernance et accès du littoral)
  - Nicolas Géradin, Parc national de Port Cros
  - Stéphane Renard, Archipaelagoes
  - Olivier Hoffer, Université de Nouvelle-Calédonie
- 10 h - 10 h 15 : Pause-café
- 10 h 15 - 12 h : Restitution des études de cas
- 12 h - 13 h 30 : Déjeuner
- 13 h 30 – 14 h 30 : Bilan et discussion sur la restitution, avec un grand témoin (Norbert Tréhoux)
- 14 h 40 -15 h20 : Clôture, présentation du président de la CCISM et du gouvernement polynésien (à confirmer)
- Pot de clôture et présentations. L'ensemble des présentations des intervenants est annexé, sous forme informatique, à ce rapport d'atelier

Wednesday, 25 February

- *8.30 – 9 am: Procedural matters and objectives*
- *9 - 9.25 a.m.: The main characteristics of tourism in the Pacific (Kerela Cavulati)*
- *9.25 – 9.45 a.m.: Presentations on the results of the sustainable tourism survey (CCI-SM Polynésie)*
- *9.45 – 10.45 a.m.: "Round-table" session: baseline definitions*
- *10.45 – 11 a.m.: Tea-break*
- *11 a.m. – 12 p.m.: Presentation of the four cases that the sessions will be based on, organising groups for the three days*
- *12 p.m. – 1.30 p.m.: Lunch*
- *1.30 – 3 p.m.: First group session on real cases: identifying the issues and possible tools for responding to them*
- *3 – 3.15 p.m.: Tea-break*
- *3.30 – 4.30 pm: Participatory management, community involvement, local integration*
  - Marta Perez (consultant)
  – Ngarimu Blair (Chair, Auckland Tribes Collective)
  – GIE Bora Bora

Thursday, 26 February

- *8.30 – 10 am: Tourism development initiatives and local resources*
  – Marquesas Islands (Stéphanie Besse, Archipelagoes; Pascal Erhel, OATEA)
  - Community tourism in Fiji (Dawn Gibson, USP)
  - Long distance hiking in New Caledonia (Dominique Lévy, Northern Province)
  - Sports fishing, niche tourism and sustainable development (Michel Blanc, SPC/FAME)
- *10 – 10.30 am: Previous day's workshops share their findings*
- *10.30 – 10.45 a.m.: Tea-break*
- *10.45 am – 12 pm: Second Group Session (group work). Solutions and action plans in response to the question.*
- *12 p.m. – 1.30 p.m.: Lunch*
- *1.30 pm – 3 pm: Round Table. Labelling Systems and Involving Industry Players*
  - Louise de Torcy, CCI (Chamber of Commerce and Industry) France
  – Norbert Trehoux, NT conseil
  – Romain Vivier, Earthcheck
  – GIE Tahiti tourisme
- *3 – 3,15 p.m.: Tea-break*
- *3 pm – 4.30 p.m.: Tourism and Climate Change – the case of the Fiji Islands. Susanne Becken, Griffith University*

Friday, 27 February

- *8.30 – 10 a.m.: Marine and coastal issues (marine protected areas, yachts, cruise ships, sustainable development, coastal governance and shoreline access)*
  - Nicolas Géradin, Port Cros National Park
  - Stéphane Renard, Archipaelagoes
  - Olivier Hoffer, University of New Caledonia
- *10 – 10.15 a.m.: Tea-break*
- *10.15 a.m. – 12.00 p.m.: Feedback on case studies*
- *12 p.m. – 1.30 p.m.: Lunch*
- *1.30 – 2.30 p.m.: Review of the entire workshop with our 'official observer' (Norbert Tréhoux)*
- *2.40 pm – 3.20 p.m.: presentation by the Chairman of CCISM (French Polynesian Chamber of Commerce, Industry, Services and Trades) and the Government of French Polynesia*
- *Closing cocktail*

Photo : Pascal ERHEL

BILAN CARBONE DE L'ATELIER TOURISME DURABLE

ANNEXE 2

La CPS a réalisé un bilan carbone de l'atelier technique sur le tourisme durable organisé dans le cadre du projet INTEGRE du 24 au 27 février 2015 à Papeete.

Un bilan carbone désigne le processus permettant de mesurer l'impact en émissions de gaz à effet de serre (GES) pour tout produit, service ou entité humaine. Il se mesure en « équivalent CO2 » (noté CO2) et prend en compte les émissions directes ou induites par l'activité (économique ou non) ou le territoire évalué.

Un bilan carbone : pour quoi faire ?

- Savoir/prendre conscience : Avoir une évaluation du niveau d'émission d'un tel évènement, par type de poste;
- Réagir/s'améliorer en proposant des mesures pour réduire ces émissions lors des prochains ateliers;
- Compenser : Étudier les possibilités de compensation;

Éléments méthodologiques

Pour cette évaluation, nous avons utilisé, en complémentarité, 2 calculateurs disponibles en ligne pour réaliser ce bilan :
Le calculateur de *Myclimate* (https://www.myclimate.org/) qui permet de calculer les émissions de GES d'un évènement. Cet outil prend en compte les paramètres suivants :

- Consommation énergétique de la salle (climatisation)
- Repas / collations
- Acheminement des participants (nous avons limité le calcul aux acheminements locaux, les voyages en avion étant calculés par le deuxième outil jugé plus précis)
- Logement en hôtel
- Production de papier et déchets

CARBON BALANCE REPORT

APPENDIX 2

SPC prepared this carbon balance report to present the carbon emissions of the technical workshop.

A carbon balance assessment calculates the greenhouse gas emissions for any product, service or human entity. It is measured in "CO2 equivalent" (CO2 grade) and takes into account direct or indirect emissions of the activity (economic or otherwise) or territory being assessed.

Why do a carbon balance assessment?

- *To assess an event's level of emissions, for each category of activities.*
- *To seek to improve on that level by recommending ways to reduce such emissions during future workshops.*
- *To study possible off-setting methods.*

Methods

To conduct this assessment, we used two calculators that are available online.
The myclimate calculator *(https://www.myclimate.org/)* calculates an event's greenhouse gas emissions. This tool covers the following parameters :

- *Hotel accommodations*
- *The room's energy consumption (air-conditioning)*
- *Meals /tea breaks*
- *Participants' travel (we limited our calculations to local travel as air travel was calculated using the second tool, which was deemed more accurate)*
- *Paper and waste production*

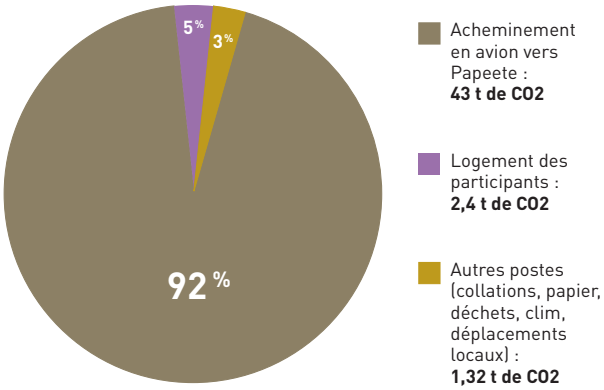
Le calculateur de l'ICAO, International Civil Aviation Organisation http://www.icao.int/environmental-protection/CarbonOffset/Pages/default.aspx pour les trajets en avion.

Liste des paramètres de l'atelier pris en compte : dans notre bilan, nous avons inclus :

- L'ensemble des déplacements en avion pour l'acheminement des participants vers Papeete : 39 participants dont : 5 personnes venant de métropole, 15 venant de Nouméa, 1 venant de Auckland, 1 venant d'Australie, 7 venant de Wallis-et-Futuna, 5 venant de Fidji, 1 venant de l'île de Pâques, 2 venant de Pitcairn, 2 venant de Raiatea ;
- Les déplacements locaux : par l'estimation des déplacements entre l'hôtel et la salle de l'atelier, le déplacement en bus à Moorea et une estimation pour les participants locaux (15km en voiture/jour) ;
- Le séjour : les nuits d'hôtel des participants (234 nuits en hôtel 3 étoiles) ;
- Les consommations liées à l'utilisation de la salle : évaluation automatique du calculateur pour 3 jours dans une salle climatisée de 150 m² ;
- La restauration : collations offertes lors de l'atelier (froides) + repas à Moorea (local) ;
- La consommation de papier : 2 ramettes de papier, soit 5 kg ;
- 50 participants par jour.

Résultats et enseignements

Total des émissions de Co2 de l'atelier : 46,73 t de CO2



Sans surprise, le principal poste émetteur de gaz à effet de serre pour cet atelier est l'acheminement des participants en avion vers le lieu de l'atelier qui représente 92 % du total des émissions. Viennent ensuite les nuitées d'hôtel (5 %) ; les autres postes (déplacements locaux, repas, consommation énergétique) ne représentant que 3 % des émissions totales.

Les déplacements en avion

Il s'agit du principal poste sur lequel il faut agir si on veut réduire l'empreinte carbone de ce genre d'évènement. Plusieurs pistes sont possibles :

- **Privilégier les vols directs**
  En raison de la date de l'atelier, la plupart des participants ont transité par Auckland, faute de vols directs en provenance de Nouméa. Ce cas concerne l'ensemble des participants venant de Nouvelle-Calédonie et de Wallis et Futuna, soit 22 personnes.
  Or, la liaison Nouméa-Papeete avec une escale à Auckland

The International Civil Aviation Organisation (ICAO) calculator *(http://www.icao.int/environmental-protection/CarbonOffset/Pages/default.aspx) to measure the emissions of the air travel.*

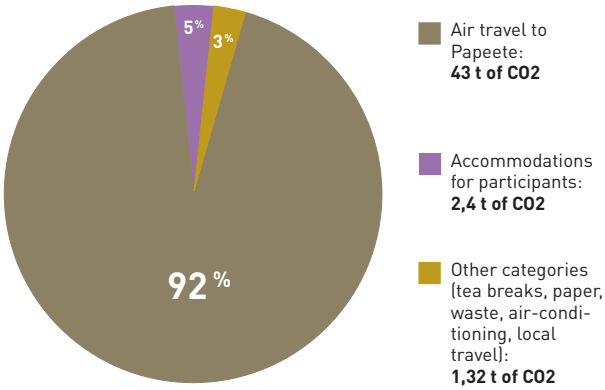
Workshop parameters covered

This carbon balance assessment estimated the greenhouse gas emissions for the following parameters.

- *All air travel to bring the participants to Papeete: 39 participants, including five people who travelled from mainland France; 15 who travelled from Noumea; one who travelled from Auckland; one who travelled from Australia; seven who travelled from Wallis and Futuna; five who travelled from Fiji; one who travelled from Easter Island; two who travelled from Pitcairn; and two who travelled from Raiatea.*
- *Local travel: estimated number of trips from the hotel to meeting venue and back again, bus trips on Moorea and trips by local participants (15 km by car/day).*
- *Accommodation: number of hotel nights for the participants (234 nights in a three-star hotel).*
- *Venue-related consumption: automatically assessed by the calculator for three days in a 150 sq. m air-conditioned room.*
- *Food services: breaks during the workshop (cold) + meal on Moorea (local).*
- *Paper consumption: two reams of paper, i.e. 5 kg.*
- *50 participants per day.*

Results

Workshop's CO2 emissions, by category : 46.73 t of CO2



The workshop's total CO2 emissions were calculated to be 46.73 tonnes (t). As expected, the main greenhouse gas emission category for this workshop was the participants' air travel to the workshop's venue, which accounted for 92 per cent of total emissions. Next was nights in the hotel (5 per cent); the other categories (local travel, meals, energy consumption) only accounted for 3 per cent of total emissions.

Air travel

This was the largest source of emissions (43 t of CO2, i.e. 92 per cent of total emissions). To reduce the carbon footprint of this kind of event, it is necessary to focus on reducing emissions from air travel. There are several ways of doing so, as listed below.

- ***Give priority to direct flights***
  Due to the workshop's dates, most participants transited through Auckland, as there were no direct flights from Noumea on the dates corresponding to the workshop. This was the case with all the participants from New Caledonia

représente un niveau d'émission de CO2 de 40 % supérieur par rapport au vol direct (0,35 t de CO2 par vol direct contre 0,489 t de CO2 avec une escale à Auckland).

Si l'ensemble des passagers en provenance de Nouméa avait pris un vol direct à l'aller et au retour, les émissions liées au voyage en avion auraient été de 37,38 t de CO2, ce qui aurait représenté une réduction de 5,2 t ou 11 % des émissions totales de l'atelier.

Cette solution demandait une organisation différente de l'atelier avec notamment une nuit supplémentaire sur Papeete pour les participants en intercalant un week-end au milieu de l'atelier. L'acheminement par vols directs mérite d'être étudié systématiquement, d'autant que cela représente également un gain financier (un vol Nouméa-Papeete en direct coûte environ 30% de moins que celui avec escale à Auckland).

- **Limiter la venue d'experts non régionaux** :
  Un AR Papeete-Paris correspond à 2,3 t de CO2, contre 0,7 t de CO2 pour un AR de Fidji par exemple. Les voyages des 5 experts venant de métropole pèsent pour 27 % du total des émissions transport (représentant 13 % des voyageurs).

  Les 2 animateurs du projet venant de métropole ont répondu et gagné un appel d'offre pour leur prestation. Leur proposition était la meilleure et financièrement concurrentielle avec les offres régionales qui avaient pu répondre. Leur origine géographique n'était pas un critère et ne pourra être qu'un critère secondaire par rapport ceux de la qualité technique des propositions ou de l'expérience des proposants.

  Concernant les experts et témoins participants invités (non rémunérés), le coût financier pour le projet (billet d'avion et frais de séjour) est quasi équivalent à celui correspondant à des experts régionaux et les compétences ou expériences ne peuvent pas toujours être trouvées dans le Pacifique. Cependant, la question de l'éloignement et du bilan carbone des voyages aériens pourrait devenir un critère supplémentaire de choix.

- **Organiser, lorsque cela est possible, l'évènement dans la localité qui est plus adéquate pour diminuer les distances à parcourir.**

Le logement

Le deuxième poste le plus important est celui du logement (2,41 t de CO2, soit 5 % des émissions totales et 64 % des émissions hors transport). Plus l'hôtel est élevé en confort et plus les émissions de CO2 sont élevées. Les participants étaient logés en hôtel 3 étoiles, ce qui correspond à un bon niveau de confort. À titre de comparaison, si l'ensemble des participants avait été logé dans un hôtel 4 étoiles, le total des émissions (sans transport avion) aurait été majoré de 2,05 t de CO2, soit une augmentation de 85 % du poste logement et de 4 % du total de l'atelier. S'ils avaient été logés en hôtel 2 étoiles ou moins, le total des émissions aurait été réduit de 0,71 t, soit une réduction de moins de 1 % des émissions totales.

and from Wallis and Futuna, i.e. 22 people.
The Noumea-Papeete flight with a stopover in Auckland has CO2 emissions that are 40 per cent higher than those would be for a direct flight (0.35 t of CO2 for the direct flight as compared to 0.489t of CO2 with a stop-over in Auckland).

If all the passengers from Noumea had taken a direct flight on both legs, air travel-related emissions would have been 37.38t of CO2, i.e. a reduction of 5.2 t or 11 per cent of the workshop's total emissions.

This solution would require that the workshop be organised differently and, in particular, that the participants spend an extra night in Papeete, with a weekend in the middle of the workshop.

Travel involving direct flights should be considered systematically; especially as it also saves money (a direct Noumea-Papeete flight costs about 30 per cent less than a flight with a stop-over in Auckland).

- ***Limit the number of specialists from outside the region:***
  A return Paris-Papeete trip corresponds to 2.3 t of CO2, as compared to 0.7 t of CO2 for a return Fiji-Papeete trip, for example. The trips of the five specialists who travelled from mainland France accounted for 27 per cent of the total transport emissions (they accounted for 13 per cent of the travellers).

  The two project leaders who travelled from France submitted and won a tender for their services. Their proposal was the best and was financially competitive with the regional tenders submitted. Their geographic origin was not a criterion and could only be a secondary one in terms of the proposals' technical quality or the tenderers' experience.

  In relation to the specialists and invited observers (unpaid), the financial cost for the project (airfare and accommodations) was almost the same as that for regional specialists and the skills or experience cannot always be found in the Pacific. However the issue of distance and the carbon balance of air travel could become additional selection criteria.

- ***Wherever possible, hold the event in a better location that would decrease the distances travelled.***

Accommodations

The second highest source of emissions was accommodation (2.41 t of CO2, i.e. 5 per cent of total emissions and 64 per cent of non-travel-related emissions).
The higher the hotel's comfort level, the higher its CO2 emissions are. Participants stayed in a three-star hotel, which provides a good level of comfort. As a comparison, if all the participants had stayed in a four-star hotel, total emissions would have increased by 2.05 t, i.e. an 8.5 per cent increase for the accommodations category and 4 per cent for the workshop's total. If they had stayed in a two-star or lower hotel, total emissions would have been reduced by 0.71 t, i.e. a reduction of less than 1 per cent of the total emissions.

Il faut cependant relativiser cette observation, le calculateur utilisé étant calibré sur une situation moyenne, c'est-à-dire ne tenant compte des éventuelles démarches environnementales entreprises par certains hôtels, notamment hauts de gamme.

Réduire le séjour sur place est également un moyen efficace de réduire le niveau des émissions lorsque cela est possible en fonction des contraintes aériennes. Une journée de moins sur place pour chacun des participants permet de réduire de 0,88 t le niveau des émissions de CO2 estimé, soit une réduction de 1 % des émissions totales de l'atelier.

Les deux paramètres « trajet en avion » et « nuitées » sont donc à considérer de manière concomitante pour évaluer la meilleure solution en termes d'émissions de GES.

La compensation

Parce que les gaz à effet de serre (GES) produisent le même effet sur le climat quel que soit le lieu où ils sont émis, permettre une diminution des émissions chez soi ou ailleurs procure, en théorie, le même bénéfice final à la planète. La compensation volontaire consiste ainsi à financer un projet de réduction ou de séquestration d'émissions de GES dont on n'est pas directement responsable.

Dans le cas de figure le plus commun, l'acheteur de compensation s'adresse à un opérateur spécialisé auprès duquel il acquiert un nombre d'unités « carbone » correspondant au volume des émissions de gaz à effet de serre qu'il souhaite compenser. La somme versée à cette fin contribue, directement ou indirectement, au financement d'un projet spécifique de réduction des émissions ou de séquestration de carbone. Un crédit carbone correspond classiquement à 1 tonne équivalent de CO2 évitée par le projet.

La bonne démarche à adopter

La démarche de compensation volontaire a vocation à s'inscrire dans une logique de 3 étapes successives :

1. L'acheteur réalise l'évaluation de ses émissions GES
2. Il met en place des actions pour réduire ses émissions GES
3. Il peut alors chercher à compenser les émissions GES qui n'auraient pu être réduites malgré les efforts

Pour compenser les émissions de l'atelier, le projet devrait racheter 47 crédits Carbone, dont le prix varie de 15 à 25 €, soit un total compris entre 705 et 1 175 € (84 129F CFP à 140 214 F CFP), ce qui représente une somme très faible par rapport au coût de l'atelier (évalué à 120 000 €).

Le marché de la compensation volontaire compte de multiples acteurs et des programmes très variés. S'orienter vers des projets robustes demandera un travail approfondi.
Se diriger vers une telle solution devrait se faire dans un cadre défini à l'échelle de la CPS. Pour autant, le projet INTEGRE pourrait impulser une telle démarche, après validation par son comité de pilotage, l'Union européenne et la CPS. Il conviendrait en effet de vérifier l'adéquation des choix réalisés avec les politiques de la CPS comme de l'UE en la matière.

Références :

- *La compensation volontaire, démarches et limites, ADEME, 2012*
- *http://www.info-compensation-carbone.com/comprendre/*

It should be noted, however, that the calculator used is based on the average hotel policy; that is to say, it does not take into account the environmental approaches taken by certain hotels, particularly top-of-the-line hotels.

Shortening the stay is another effective way to reduce emission levels (when that is possible given flight schedules). One day less on site for each participant would reduce the estimated level of CO2 emissions by 0.88 t, i.e. a reduction of 1 per cent of the workshop's total emissions.

So the two factors, i.e. flight times and number of overnight stays, should be considered together in order to determine the best solution in terms of greenhouse gas emissions.

Off-setting measures

Because greenhouse gases have the same effect on the climate no matter where they are emitted, bringing about a reduction in emissions at home or elsewhere does, in theory, provide the same ultimate benefit to the planet. So voluntary offsets consist of funding a project to reduce or capture greenhouse gas emissions that you are not directly responsible for.

In the most common scenario, the offset buyer contacts a specialised operator to acquire the number of carbon units that correspond to the volume of greenhouse gases the buyer wants to offset. The money paid for that purpose helps fund, directly or indirectly, a specific carbon reduction or carbon capture project. A carbon credit normally corresponds to 1 tonne of CO2 equivalent.

The proper approach to take

Voluntary offsets are part of an approach with three steps:

1. The buyer evaluates his/her greenhouse gas emissions
2. He/she implements steps to reduce those greenhouse gas emissions
3. He/she can then try to offset those emissions that could not be reduced in spite of all the efforts made.

In order to offset the workshop's emissions, the project would have to buy 47 carbon credits, whose prices vary from EUR 15 to 25 each, i.e. between EUR 705 and 1175 (XPF 84,129 and 140,214), which is very low compared to the cost of the workshop (estimated at EUR 120,000).

The voluntary offset market has many players and a wide variety of programmes. Finding legitimate programmes requires some in-depth investigation.
This type of solution should be used within a framework set out for the entire organisation. Even so, INTEGRE could lead such an approach once it has been approved by its Steering Committee, the European Union and SPC. It would, in fact, be best to ensure the choices made match SPC and EU policies in that area.

References:

- *La compensation volontaire, démarches et limites, ADEME, 2012*
- *http://www.info-compensation-carbone.com/comprendre/*

BIBLIOGRAPHIE
BIBLIOGRAPHY

Photo : CPS – INTEGRE – Delphine Leguerrier

- *Atout France. 2009. Sensibilité des clientèles françaises au tourisme durable notamment par le rapprochement avec des initiatives existantes. Paris : Atout France.*
- *Atout France. 2009. Tourisme durable dans les îles : Protéger, développer, valoriser. Paris : Atout France.*
- *Atout France and GMV. 2010. Sensibilité des clientèles au tourisme durable. Paris : Atout France.*
- *Bailey, K. S., El Mansour, S., Silue, R. and Singleton, D. 2004. Sustainable tourism and the cruise line industry. White Paper. Chapel Hill (NC): Kenan-Flagler Business School, University of North Carolina.*
- *Bovarnick, A., Alpizar, F. and Schnell, C. (eds). 2010. Importance of biodiversity and ecosystems in economic growth and equity in Latin America and the Caribbean: An economic valuation of ecosystems. New York: United Nations Development Programme.*
- *Ceron J. P., Dubois G. and de Torcy L. 2010. Développement touristique de l'outre-mer et dépendance au carbone. Working Paper 102. Paris : Agence française de développement. 58 p.*
- *Christie, I., Fernandes, E., Messerli, H. and Twining-Ward, L. 2014. Tourism in Africa: Harnessing tourism for growth and improved livelihoods. African Development Forum Series. Washington D.C: World Bank.*
- *Chambre de Commerce, d'Industrie, des Services et des Métiers (CCISM) de la Polynésie française. 2012. Synthèse conférence-débats : Tourisme et commerces. 30 Août 2012.Dubois, G. and Ceron, J. P. 2006. Adaptation au changement climatique et développement durable du tourisme. Marseille : TEC.*
- *Eagles, P. F. J., McCool, S. F. and Haynes, C. D. 2002. Sustainable tourism in protected areas: Guidelines for planning and management. Best practice protected area guidelines series no. 8. Cambridge: International Union for Conservation of Nature and Natural Resources.*
- *Forestry and Protected Area Management Project. 2014. Establishment of Bay Homo Community Conservation Area, South Pentecost, Vanuatu: Strategy for the development of eco-cultural tourism in South Pentecost. Suva: Food and Agriculture Organization. FPAM-2014-TOURISM-01.*
- *Froger, G. 2010. Tourisme et développement durable dans les Suds. Versailles : Université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines.*
- *Gibson, D. 2012. The cultural challenges faced by indigenous-owned small medium tourism enterprises (SMTEs) in Fiji: Case studies from the Yasawa Islands. The Journal of Pacific Studies 32(2):102-126.*
- *Guilloux, I. 2008. L'hôtellerie de luxe et le développement durable : Le cas du groupe hôtelier InterContinental Resort en Polynésie française. Master's thesis. Nice : Université Nice Sophia Antipolis.*
- *Harris Interactive. 2012. Les Français et le tourisme responsable. Survey for Voyage-sncf.com / Routard.com as part of the Responsible Tourism Awards (Trophées du Tourisme Responsable).*
- *Institute for Business Research. 2012. Tongan heritage tourism scoping study : Final report – Volume I. Hamilton: University of Waikato and the Ministry of Foreign Affairs and Trade of Tonga.*
- *Institut de la statistique et des études économiques (ISEE). 2014. Structure de la population et évolutions. http://www.isee.nc/population/recensement/structure-de-la-population-et-evolutions Retrieved from the internet 11 June 2015.*
- *Kokoda Initiative. 2012. Working together on cultural tourism for the future: Tips, tools and ideas for developing sustainable cultural tourism in Papua New Guinea, Solomon Islands and Vanuatu. Government of Papua New Guinea and Commonwealth of Australia.*
- *New Caledonian Economic and Social Council (2011) : "rapport & Voeu n°01/2011 : autosaisine relative au tourisme évènementiel en Nouvelle-Calédonie*
- *Panakera C., Willson G., Ryan C., Liu, G. 2011. Considerations for sustainable tourism development in developing countries: Perspectives from the South Pacific. Tourismos 6(2):241-262.*
- *Petit, M. 2010. Développement de la promotion du tourisme durable en Polynésie française : Rapport final d'activités. Noumea: Coral Reef Initiatives for the Pacific (CRISP).*
- *Salbert, V. 2005. Tourisme et gestion intégrée des zones côtières, les conditions d'un développement durable, Exemple de l'île de Tahiti (Polynésie française). PhD dissertation. Bordeaux : Université Montaigne de Bordeaux III.*
- *Seidl, A., Guiliano, F. and Pratt, L. 2007. Cruising for colones : Cruise tourism economics in Costa Rica. Tourism Economics 13(1):67-85.*
- *Seidl A., Pratt L., Honey M., Durham W. H., Slean G. and Bien A. 2014. Cruising for a bruising: Challenges in sustainable capture of ecosystem service values from cruise ship tourism in Belize. p. 40-60. In: Nunes, P. A. L. D., Kumar, P. and Dedeurwaerdere, T. (eds). Handbook on the economics of ecosystem services and biodiversity. Cheltenham: Edward Elgar Publishing.*
- *Secretariat of the Pacific Regional Environment Programme. (publication pending). Regional EIA guidelines for coastal tourism development.*
- *South Pacific Tourism Organisation. 2014. Cultural and heritage tourism in the South Pacific. Suva: South Pacific Tourism Organisation.*
- *South Pacific Tourism Organisation. 2013. Note on tourism and sustainable development in the Pacific Islands. June 2013.*
- *TNS-Sofres. 2008. Les français et le développement durable. http://www.tns-sofres.com/sites/default/files/030408_ddurable.pdf . Retrieved from the internet 11 June 2015.*
- *United Nations Environment Programme and World Tourism Organization. 2005. Making tourism more sustainable: A guide for policy makers. Paris: United Nations Environment Programme.*
- *United Nations Environment Programme. 2009. Sustainable coastal tourism: An integrated planning and management approach. Paris: United Nations Environment Programme.*
- *United Nations Environment Programme. 2013. Global Sustainable Tourism Survey: July-October 2013. Initial Results. Presentation. http://www.unep.org/10yfp/Portals/50150/downloads/10YFP_Summarized_Survey%20Results.pdf Retrieved from the internet 11 June 2015.*
- *World Bank. 2013. The way forward for Indian Ocean Island tourism economies: Is there a role for regional integration? Washington D.C: World Bank.*
- *World Tourism Organization. 1998. Tourism services: Background note by the secretariat. S/C/W/51 23 September 1998.*
- *World Tourism Organization. 2014. Déclaration de Nassau sur le Tourisme comme secteur clé du développement des Îles. Madrid: World Tourism Organization.*

LE PROJET INTEGRE

initiative des territoires pour la gestion régionale de l'environnement

INTEGRE est financé par l'Union européenne (budget de 12 millions d'euros) et coordonné par la Communauté du Pacifique (CPS). Il vise à mettre en œuvre, de 2014 à 2017, une démarche de gestion intégrée des zones côtières (GIZC) dans les 4 pays et territoires européens du Pacifique (Nouvelle-Calédonie, Wallis et Futuna, Polynésie française et Pitcairn) et à en assurer la promotion dans la région Pacifique. Au niveau local, des projets de GIZC seront mis en œuvre sur 9 sites pilotes, choisis par les territoires en tant qu'unités cohérentes de gestion représentatives des îles hautes et basses de la région et parce qu'ils présentent des enjeux écologiques forts, une utilisation par les populations locales et une vocation à démonstration d'actions environnementales intégrées. Les méthodes développées et les expériences conduites seront valorisées à l'échelle du Pacifique, notamment à travers la participation active aux réseaux régionaux de coopération dans ce domaine : des activités de mise en réseau, d'appui méthodologique et de capitalisation sur le projet permettront de l'ancrer dans le paysage régional. Les activités prévues visent la mise en place en place de modes de gestion pérennes, le renfort du lien entre les sites du projet, l'apport d'expertise régionale, l'insertion dans les réseaux régionaux et l'impulsion d'échanges pérennes avec des sites miroirs de la région.

THE INTEGRE PROJECT

Pacific Territories initiative for Regional Management of the Environment

INTEGRE is an EU-financed (12 million euros) regional project implemented by the Pacific Community (SPC). From 2014 to 2017, it operates in the European overseas territories in the Pacific (New Caledonia, Wallis & Futuna, French Polynesia and Pitcairn), to improve sustainable environmental management and development, promote integrated coastal management (ICM) methods and strengthen regional cooperation in this area. At a local level, ICM projects are developed in nine pilot sites, chosen by the territories as coherent management units because they have major environmental issues, are used by local communities and are suitable for demonstrating integrated management activities. Analysing INTEGRE's outcomes at the sites level and promoting the lessons learnt and the methods applied will be done through an active involvement in the regional networks. INTEGRE will promote networking activities and exchanges with mirror sites, provide tailor-made methodological support, and create or strengthen sustainable links between OCTs and their neighbours. It will impulse a perdurable change in the management methods towards a more sustainable development, for the benefit of the populations.

CONTACTS DE L'ÉQUIPE INTEGRE | CONTACT TEAM CONTACT INFORMATION

L'équipe INTEGRE de la CPS | *The INTEGRE team at SPC*

COORDONNATRICE DU PROJET | *OVERALL PROJECT COORDINATOR*
Delphine LEGUERRIER
Nouméa
delphinel@spc.int

ASSISTANTE DE PROJET | *PROJECT ASSISTANT*
Gaétane FAÏON
Nouméa
gaetanef@spc.int

NOUVELLE-CALÉDONIE | *NEW CALEDONIA*
Yolaine BOUTEILLER
Nouméa
yolaineb@spc.int

WALLIS ET FUTUNA | *WALLIS AND FUTUNA*
Julie PETIT
Mata-Utu
juliep@spc.int

POLYNÉSIE FRANÇAISE | *FRENCH POLYNESIA*
Caroline VIEUX
Papeete
carolinev@spc.int

PITCAIRN | *FRENCH POLYNESIA*
Delphine LEGUERRIER
Nouméa
delphinel@spc.int

INTEGRE

Promenade Roger Laroque,
Nouméa, Nouvelle-Calédonie
Tél. +687 **26 20 00**
Fax +687 **26 38 18**
http://integre.spc.int

Promenade Roger Laroque,
Noumea, New Caledonia
Phone +687 ***26 20 00***
Fax +687 ***26 38 18***
http://integre.spc.int/en/

INTEGRE

Financed by / Financé par
European Union
Union européenne

Pacific Community
Communauté du Pacifique