



Analyse du secteur de
l'écotourisme marin actuel
et des principales
contraintes qui pèsent
aujourd'hui sur l'offre pour
la région du Pacifique

Préparé pour :
Secretariat of the Pacific
Regional Environment Programme (SPREP)

Cameron-Cole, LLC

100 Cummings Center, Suite 335-A

Beverly, MA 01915

Téléphone +1.781.881.0271

www.cameron-cole.com

Date : le 15 janvier 2017

creating sustainable success



Aperçu du secteur de l'écotourisme

Comme mentionné dans le Livrable 1, il n'existe pas de « secteur de l'écotourisme » officiel dans la région du Pacifique. Il n'existe pas non plus de définition ou de normes communément admises pour l'écotourisme ou le tourisme durable, et les participants autoproclamés dans ce secteur ne sont pas suffisamment importants pour disposer d'un véritable poids économique et politique.

Néanmoins, un grand potentiel de développement d'un écotourisme important, dynamique et solidement ancré pour le secteur du tourisme est bien présent. En outre, il se dégage des possibilités considérables à de nombreux niveaux dans le Pacifique et au-delà pour rendre le secteur touristique nettement plus durable sur la base d'initiatives réussies proprement développées et documentées.

L'écotourisme dans le contexte

Que signifie pour nous « écotourisme » ? Pour commencer, nous devons observer la définition du « tourisme durable » qui, pour certains (par exemple, Twining-Ward et al. (2002)¹ et UNEP/WTO (2005)),² est axée autour du processus, et pour d'autres, met en avant les résultats tels que l'impact environnemental réduit, l'équité sociale mieux respectée et les opportunités économiques. Dans le secteur du tourisme, le terme « tourisme responsable » est utilisé et privilégié.³

Dans tous les cas, les différentes définitions du tourisme durable mentionnent les processus d'inclusion et contextuels conduisant à une réduction de l'impact négatif social et environnemental et à un impact économique positif.

Il est généralement convenu que l'écotourisme constitue un sous-ensemble du tourisme durable, et si toutes les formes de tourisme sont susceptibles de devenir plus durables, toutes ne peuvent pas nécessairement être écotouristiques.⁴ La définition officielle, adoptée par l'UICN en 1996, se fonde sur une définition modifiée du terme inventé en 1983 par l'architecte mexicain Hector Ceballos-Lascurain.⁵

« L'écotourisme consiste en des voyages et des visites écologiquement responsables dans des zones naturelles relativement intactes dans le but de profiter de la nature, de l'étudier ou de l'apprécier (avec toutes les caractéristiques culturelles qui l'accompagnent – passées et présentes) qui favorisent la conservation, a peu d'impact lié à la fréquentation des visiteurs et entraîne une participation socioéconomique active bénéfique des populations locales ». ⁶

¹ Indicator Handbook, A Guide to the Development and Use Of Samoa's Sustainable Tourism Indicators, Twining-Ward, et al. 2002 au chapitre 3 : « Le tourisme durable est : spécifique à un lieu... orienté par les parties prenantes... adaptatif... complet... »

² « le tourisme qui tient intégralement compte de l'impact économique, social et environnemental actuel et à venir, et répond aux besoins des visiteurs, du secteur, de l'environnement et des communautés hôtes ». <http://sdt.unwto.org/content/about-us-5>

³ <http://responsibletourismpartnership.org/cape-town-declaration-on-responsible-tourism/>

⁴ Cela est conforme à l'approche de Cameron-Cole utilisée dans le cadre de ses évaluations pour le SPREP qui traitent de deux aspects distincts du tourisme durable :

1. La réduction globale de l'empreinte sociale et environnementale négative du tourisme traditionnel à grande échelle tout en promouvant les facteurs positifs économiques et sociaux.
2. Le développement et la mise en avant d'un sous-secteur écotouristique du secteur du tourisme.

⁵ <http://ecoclub.com/news/085/interview.html>

⁶ <http://www.sustainabletourism.net/sustainable-tourism/definitions/>



Dans la mesure où l'écotourisme a autant été orienté vers la notion de processus et de contexte, il n'est pas surprenant qu'il ait éprouvé une certaine difficulté à dépasser les affirmations autoproclamées de première partie concernant sa définition/sa certification. Comme indiqué dans la définition, les destinations écotouristiques et les infrastructures de soutien ont tendance à être relativement éloignées (« zones naturelles relativement intactes ») limitant ainsi les moyens à leur disposition visant à respecter les normes. La pression s'avère même plus importante pour certaines destinations à forte saisonnalité comme les îles Tonga où les installations écotouristiques éloignées ne sont pas en mesure de fournir les commodités attendues tout au long de l'année compte tenu des niveaux de dépenses qu'elles impliquent.

S'il existe des organisations de deuxième partie, par exemple l'Eua Ecotourism Association des îles Tonga, elles ont tendance à s'avérer relativement petites et à être composées d'entités écotouristiques définissant elles-mêmes les principes. En conséquence, ces organisations disposent de peu de ressources pour pouvoir développer et administrer des normes et/ou des labels applicables à leurs membres. De plus, compte tenu de la petite taille et du faible nombre relatif de sites écotouristiques dans chaque pays ou territoire, elles n'attirent pas aujourd'hui – à l'exception des îles du Vanuatu – l'attention ou l'intérêt des organisations nationales touristiques nécessaire pour pouvoir organiser et promouvoir le secteur.

État de la mise en œuvre de l'écotourisme dans la région du Pacifique.

Dans la mesure où l'écotourisme représente une idée commune dans le Pacifique, nous avons constaté que le terme est essentiellement employé pour désigner les activités en plein air tournées vers l'aventure – impliquant souvent des ressources marines – dans des zones éloignées ainsi que les services d'accueil soutenant ces activités.

Les possibilités d'étendre le tourisme durable et l'écotourisme n'ont presque aucune limite. À l'avenir, toutes les nouvelles infrastructures et tous les nouveaux programmes pourraient en théorie devenir plus durables. Pour que cela se produise, un paradigme de « développement » doit supplanter un paradigme de « croissance » dans le secteur.

Les PTIP⁷ devront décider s'ils envisagent de « croître » ou de se « développer » sur le plan touristique en général et de l'écotourisme en particulier. Si la croissance peut constituer une composante du développement, il s'agit de concepts différents conduisant à des résultats tout aussi différents. *Cameron-Cole définit la croissance comme un phénomène axé sur l'augmentation en quantité des objectifs de croissance, alors que le développement est centré sur l'amélioration de la qualité.* Bien que la croissance et le développement ne s'excluent pas mutuellement, comme le montrent les deux exemples ci-dessus, il est possible que la croissance fasse obstacle au développement d'un pays ou territoire.

Dans un contexte de « croissance » de l'écotourisme dans la région du Pacifique, le but consiste-t-il à augmenter le nombre total de visiteurs ? Par exemple, les îles des Palaos ont connu une croissance importante au cours des quelques dernières années, mais Cameron-Cole a entendu des propos rapportés selon lesquels la somme des dépenses effectuées dans le pays avait en réalité diminué depuis le début de la période d'augmentation du nombre de visiteurs. Évidemment, ce phénomène est moins susceptible de se produire dans un contexte d'écotourisme, mais, comme nous le décrivons dans nos rapports spécifiques aux pays/territoires dans le Livrable 5, nous avons observé que se déroulaient des activités véritablement non écologiques au sein de zones prétendument écotouristiques/protégées.

⁷ Pays et territoires des îles du Pacifique.



D'autre part, le but consiste-t-il à augmenter les revenus provenant du tourisme ? Même dans le cas d'une augmentation des revenus générée par le tourisme, le volume des bénéfices nationaux/locaux dépend largement de la part de possession nationale dans les infrastructures touristiques par rapport à la partie détenue par des étrangers. Malheureusement, il n'est pas rare de voir des entreprises dirigées au niveau national qui sont en réalité détenues par des étrangers et la plus grande partie des bénéfices finissent par sortir du territoire.

Au moyen d'une approche axée autour du développement, le nombre de touristes et les revenus sont réellement susceptibles d'augmenter. Mais cette croissance doit avoir lieu dans un contexte où les limites maximales du nombre de visites sont connues et où il existe une certaine capacité à répartir les visiteurs de manière équitable et non préjudiciable.

Dans les Livrables 3-5, nous décrirons une stratégie axée autour du développement pour le tourisme durable et l'écotourisme aux niveaux régional et national.

La « crise » du tourisme

Il est possible de caractériser l'augmentation potentielle du nombre de visites par une « crise » imminente pour les PTIP. L'orthographe du mot « crise » en chinois est composée de deux caractères, le premier signifiant « danger » et le second « possibilité ». À partir de cette formulation, une crise n'est que possiblement négative et, en utilisant la bonne approche, la croissance prévue du tourisme peut être muée en opportunité tout en évitant les dangers.

Principaux obstacles et opportunités pour le tourisme durable et l'écotourisme

Les principaux obstacles au tourisme durable sont le nombre même de visiteurs se rendant dans ces territoires relativement petits et fragiles, et la conviction selon laquelle cette croissance du nombre de visites devrait constituer les principaux vecteur et indicateur de succès du secteur touristique. Cela ne signifie pas que toutes les facettes du secteur doivent cesser de croître, mais une approche du développement permettrait d'examiner avec attention les éléments qui augmentent, ceux qui diminuent et ceux qui stagnent. En effet, à l'aide d'un processus de développement géré consciencieusement, il serait possible d'augmenter encore plus le nombre de visiteurs pour de nombreuses îles concernées, sinon toutes, tant que les véritables obstacles à cette croissance peuvent être atténués.

Principaux obstacles et perspectives associées : ressources limitées

Alors que les problèmes d'accès peuvent être atténués par des programmes de développement du tourisme conçus et mis en œuvre de manière adéquate, les véritables obstacles au développement du secteur du tourisme résident dans les limites physiques d'accès aux ressources principales ; écosystèmes fragiles, nourriture, eau et énergie. Dans tous ces cas, une approche intégrée du développement permettra d'offrir davantage de travail à un grand nombre de personnes, et plus particulièrement aux habitants des PTIP.

Obstacles liés aux ressources : visites dans les écosystèmes fragiles et espèces envahissantes

Les PTIP sont véritablement attractifs du fait de leurs environnements marins et terrestres uniques et magnifiques. Les récifs côtiers et marins grouillant de vie sauvage, les rivages depuis les zones de calcaire accidentées jusqu'aux plages de sable vierge et les jungles luxuriantes remplies d'espèces endémiques contribuent ensemble à attirer des visiteurs à des milliers de kilomètres pour goûter à l'aventure de toute une vie.



Malheureusement, la nature unique et fragile des PTIP est également à l'origine de leur possible effondrement. Les qualités exceptionnelles de certains sites situés au sein de ces pays et territoires suscitent l'envie de les parcourir et on constate une tendance à leur surexploitation en raison des revenus importants issus des visites qu'ils génèrent. Dans la mesure où la qualité de ces sites se dégrade, le niveau des visites se dégrade également.⁸

En plus de la pression exercée par le nombre de visites grandissant, les espèces marines et terrestres envahissantes sont également susceptibles de perturber l'environnement.⁹ Les vignes envahissantes étouffent la flore native et cela peut impacter les espèces endémiques vulnérables. En plus de répandre des maladies dans les communautés urbaines, les rats sont particulièrement préjudiciables aux populations d'oiseaux. Les étoiles de mer « couronne d'épines » sont capables de dévaster les récifs coralliens déjà mis en péril par les dommages cycloniques et le blanchissement.

Perspectives : protection et restauration des écosystèmes fragiles grâce à des restrictions d'utilisation et à la promotion du tourisme bénévole

Dans la mesure où les zones marines protégées (ZMP) et zones terrestres protégées actuelles ou envisagées peuvent être considérées comme des « ressources rares », il existe plusieurs moyens différents de distribuer ces ressources rares permettant de trouver un équilibre entre l'accès et la protection. Beaucoup de ces méthodes de distribution sont très bien adaptées au protocole de transformation du marché exposé dans le Livrable 3.

- Des tirages au sort pour l'obtention de permis peuvent, par exemple, être initiés en tenant compte d'une participation à un stade précoce accordée à des prestataires qualifiés qui peuvent être soit des personnes individuelles, soit des sociétés ayant obtenu la certification ou l'agrément adéquat au regard des normes établies. Une certaine partie des attributions découlant de ces tirages au sort peut revenir à des sociétés nationales/locales et l'autre partie à des sociétés détenues par des étrangers.
- Les frais de licence constituent un autre moyen de garantir une professionnalisation adéquate des guides et des sociétés qui ont accès aux zones protégées. Tout comme avec le tirage au sort, les frais de licence peuvent varier selon que la personne ou la société a été certifiée pour l'écotourisme ou pour le tourisme durable, ou agréée comme évoqué en détail dans les Livrables 3-5.

Comme mentionné tout au long de notre rapport, le défi consistant à renforcer les normes et références au sein des zones protégées constitue une problématique importante. Bien que la mise en application relève principalement du rôle d'un gouvernement, des composantes importantes de l'infrastructure de mise en application, telles que le signalement et la surveillance, peuvent être prises en charge par des acteurs du secteur privé qui proposent également des accès aux sites. Comme décrit plus bas, des guides touristiques ou des conducteurs de bateau individuels pourraient également être formés et désignés comme suppléants par un organisme de mise en application afin de surveiller les comportements des autres acteurs au sein de la zone/du site protégé.

Le niveau d'accès aux sites sensibles serait idéalement régi par une évaluation professionnelle et certifiée des capacités environnementales du site en termes de transport, ainsi que par une évaluation de la qualité de l'expérience des bénéficiaires. Une expérience de surpeuplement

⁸ <http://www.mvariety.com/regional-news/86949-palau-tourism-arrivals-continue-to-decline>

⁹ <https://www.islandconservation.org/acteon-gambier-french-polynesia/>;



vécue par le visiteur peut presque autant nuire à l'expérience touristique qu'une visite d'un site relativement peu fréquenté mais dégradé. En fonction de ces évaluations, les pays et territoires pourraient développer un système à plusieurs niveaux pour les sites qui limiterait leur accès selon la valeur qui leur est accordée et leur vulnérabilité.

Les sommes récoltées à travers les frais de licence et de participation aux tirages au sort peuvent être utilisées pour contribuer à ces évaluations ainsi que pour aider les suppléants à superviser le respect des règles. En fonction des conclusions de l'évaluation, le bureau gouvernemental compétent peut recommander des moratoires s'appliquant aux visites de site. Si de telles restrictions s'étendaient jusqu'à un ou deux jours par semaine, Cameron-Cole pense que les sites entretiendraient un écosystème prospère. Puisque la durabilité inclut dans sa globalité les aspects économiques et sociaux, si les sites principaux et protégés font finalement l'objet de restrictions, il serait alors important de développer des sites alternatifs afin que l'expérience globale touristique s'ouvre à d'autres sites dans le pays ou le territoire.

- Le « bénévolat » représente une tendance croissante, principalement dans les Caraïbes et en Amérique centrale où les voyageurs inscrivent au moins une journée de contribution dans leur itinéraire.¹⁰ Concernant la restauration des environnements dégradés et l'éradication des espèces envahissantes, il peut exister d'excellentes opportunités d'impliquer les visiteurs pour qu'ils apportent leur aide. Une organisation de tourisme bénévole, Project Abroad, a déjà la possibilité de placer des bénévoles à long terme dans les îles Fidji pour les associer à des activités de protection des requins de ce pays.¹¹ Le SPREP pourrait coordonner les gouvernements nationaux et les entités gérant les bénévoles pour développer des offres de bénévolat à l'intention des visiteurs. Des accords pourraient être conclus entre les compagnies aériennes et les compagnies de croisière – certaines d'entre elles soutenant déjà des activités de bénévolat – pour offrir un nombre limité de sièges ou de couchettes à prix réduit aux bénévoles se présentant par le biais d'un programme organisé. De la même manière, les hôtels et restaurants peuvent soutenir ces activités en offrant des chambres et des repas à prix réduit pour les bénévoles enregistrés. Le bénévolat peut constituer un bon moyen de compléter le nombre de visites pendant les périodes hors saison dans de nombreux pays. D'autres « avantages » pour les bénévoles pourraient inclure un accès à des zones écologiquement restreintes ou des priorités dans les réservations permettant de se rendre sur certains des sites marins les plus populaires et dont l'accès est restreint. Les projets qui peuvent être soutenus à travers le tourisme bénévole comprennent notamment la réimplantation du corail et des palourdes géantes, la surveillance des récifs, le recensement de la vie aquatique, le retrait des étoiles de mer à « couronne d'épines », le retrait des vignes envahissantes, des plantations dans les zones érodées ou leur ensemencement, l'éradication des rats des sanctuaires d'oiseaux ou toute autre sorte d'activités de bénévolat souhaitée par le pays ou le territoire d'accueil.

Obstacles liés aux ressources : sécurité alimentaire

Les défis et opportunités au regard de la sécurité alimentaire dans la région du Pacifique pourraient faire l'objet d'un projet d'étude complet et distinct. Cameron-Cole fournira uniquement un aperçu le plus bref possible des obstacles et opportunités dans ce domaine.

¹⁰ <http://abcnews.go.com/Travel/giving-back-volunteer-vacation-trends/story?id=42398847>

¹¹ <http://www.projects-abroad.org/volunteer-projects/conservation-and-environment/shark-conservation/volunteer-fiji/>



Dans les endroits où le tourisme constitue l'activité dominante, entre 50 % et 90 % des aliments et des boissons sont des produits d'importation¹² et la très grande majorité de ces produits est destinée aux visiteurs. La nourriture importée est nettement plus chère que les denrées cultivées dans le pays ou le territoire, et elle a entraîné une explosion du phénomène d'obésité dans de nombreux pays et territoires.¹³ En outre, dans la mesure où l'agriculture repose traditionnellement sur une culture de subsistance sur brûlis, la transition vers des formes plus commerciales à grands volumes a été difficile.

Les aliments traditionnels ne sont pas considérés comme étant aussi « captivants » que les aliments importés et il faut bien reconnaître cette relative vérité compte tenu des capacités limitées des sols insulaires à produire durablement un ensemble très varié de cultures intensives. En outre, il est de plus en plus difficile d'attirer les jeunes habitants insulaires vers le secteur de l'agriculture où le travail est pénible, mal rémunéré et peu valorisant sur le plan social. Plusieurs personnes avec lesquelles nous avons discuté mentionnent qu'il est non seulement difficile d'attirer les jeunes vers le secteur, mais que ceux-ci ne souhaiteraient pas que leurs enfants soient agriculteurs à cause du travail pénible, mal rémunéré et peu valorisant sur le plan social.

Une augmentation du nombre de visites, en elle-même, ne ferait qu'aggraver la situation concernant la sécurité alimentaire des PTIP. Mais, comme expliqué ci-dessous, une attention particulière portée sur le tourisme durable peut également procurer une possibilité de renforcement de la culture de denrées traditionnelles et ouvrir de nouvelles opportunités d'affaires.

Perspectives : sécurité alimentaire

Même si les PTIP n'atteindront jamais l'autosuffisance alimentaire avec les niveaux actuels de visites, le tourisme durable et l'écotourisme apportent d'importantes possibilités d'amélioration de la sécurité alimentaire. Il existe de nombreuses façons d'encourager l'expansion des cultures traditionnelles et de la base agricole locale tout en développant simultanément des opportunités d'affaires pour les denrées alimentaires traditionnellement importées.

- L'écotourisme agricole combine l'agrotourisme ainsi que le soutien aux techniques agricoles traditionnelles et de conservation des terres pour les petits exploitants ruraux, et il permet de subvenir à leurs besoins plutôt que d'avoir recours à la monoculture commerciale.¹⁴ Dans le cadre de leur séjour sur l'île, les touristes participant à l'écotourisme agricole apprennent également les techniques agricoles traditionnelles et apportent de la main-d'œuvre et des revenus supplémentaires aux familles. Cela contribue à l'atteinte des objectifs de conservation des terres et de la biodiversité qui peuvent ne pas répondre aux besoins des familles rurales. Ce type de tourisme peut également être associé à des types d'agriculture plus intensifs comme décrit plus haut.
- Des partenariats avec des compagnies de croisière et des complexes touristiques peuvent être mis en œuvre pour commencer à introduire certaines cultures et en remplacer d'autres telles que la culture du taro ou du tapioca remplacée par la pomme de terre dans diverses recettes. En outre, les produits qui sont généralement importés peuvent être cultivés à l'aide d'un kit « micro-ferme » et certains types de produits de la

¹² *Food Security and Nutrition in Small Island Developing States*, Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (2012) p. 5.

¹³ <http://www.who.int/bulletin/volumes/88/7/10-010710/en/b>

¹⁴ Addinsall, et. al., *Agroecological tourism: bridging conservation, food security and tourism goals to enhance smallholders' livelihoods on South Pentecost, Vanuatu*, *Journal of Sustainable Tourism*, Novembre 2016. <http://dx.doi.org/10.1080/09669582.2016.1254221>



mer peuvent être obtenus à partir d'installations de culture marine verticale « 3-D ». Ces options de production intensive pourraient également être partiellement ou entièrement financées par des compagnies de croisière et des complexes touristiques. Le retour sur leur investissement se matérialiserait à travers des coûts moindres des aliments et éventuellement sur l'attribution d'une part sur d'autres revenus générés par les ventes réalisées en dehors du partenariat.

- À une moindre échelle que celle des partenariats avec les compagnies de croisière et les complexes touristiques, les coopératives de restauration et agricoles peuvent être réunies pour fournir régulièrement des denrées locales aux restaurants et des clients réguliers aux exploitations agricoles. Par exemple, le Elilai Grill and Bar à Koror dans les îles des Palaos s'est associé à des agriculteurs locaux pour acheter des produits issus de l'île et il les utilise dans ses plats. Ces coopératives pourraient également s'associer à des entreprises agricoles utilisant des kits microferme ou 3-D
- Les kits microferme pour la culture hydroponique ou aéroponique intensive s'adaptent à l'intérieur de conteneurs d'expédition et sont capables de produire des légumes biologiques en 17 jours depuis l'ensemencement jusqu'à la récolte, et de produire plusieurs fois les quantités de matière végétale par mètre carré produites par l'agriculture conventionnelle.¹⁵ Ces kits sont particulièrement bien adaptés pour la production de légumes à feuilles coûteux généralement importés pour les touristes. Bien qu'elles consomment un peu d'énergie, les lampes horticoles peuvent être alimentées par de l'énergie susceptible d'être produite par les panneaux photovoltaïques et les batteries intégrées au kit. Dans la mesure où ces kits intègrent tout ce qui est nécessaire, ils n'ont besoin que d'une infime partie (moins de 10 %) des quantités d'eau nécessaires à l'agriculture traditionnelle et ils éliminent presque les besoins en pesticides et herbicides. En outre, dans la mesure où ces kits occupent une place au sol relativement restreinte, ils peuvent être placés sur des terres dégradées ou en zone urbaine, et ils peuvent même être empilés verticalement pour augmenter la production horizontale unitaire. Ces kits sont relativement coûteux, mais leur remboursement à travers la vente des produits peut être opéré en 1 ou 2 années. Ils constitueraient un type de technologie idéal à soutenir à travers un fonds de crédit renouvelable établi avec les fonds nationaux d'investissement ou les dispositifs de développement multilatéraux.
- La culture marine verticale ou verticale 3-D intensive¹⁶ procure de nombreux avantages identiques à ceux des kits agricoles intensifs et elle peut être utilisée pour fournir des aliments et des revenus supplémentaires aux familles locales. Le concept peut être adapté à la vie marine qui prospère dans les eaux locales de chaque PTIP. Les produits peuvent être vendus à des restaurants, des complexes touristiques et des compagnies de croisières partenaires spécifiques.

Obstacles liés aux ressources : sécurité hydrique

Juste après la nourriture, la sécurité de l'eau constitue probablement le problème le plus urgent auquel les pays et territoires du Pacifique sont confrontés. Si les précipitations peuvent être abondantes et les phénomènes La Niña peuvent entraîner des inondations, les phénomènes El

¹⁵ Voir, par exemple, <http://www.microfarmsinc.com/>

¹⁶ <http://greenwave.org/about-us/> ; <http://www.tonga-broadcasting.net/?p=4591>



Niño sont à l'origine de sécheresses.¹⁷ Indépendamment, les infrastructures d'eau nécessaires pour pouvoir accueillir un grand nombre de visiteurs durant ces cycles sont coûteuses à construire et à entretenir. En conséquence, de nombreux systèmes centralisés d'approvisionnement et de distribution en eau perdent des quantités d'eau considérables en cas de fuite – entre 20 % et 50 % dans certains cas.

Les organismes de développement nationaux et internationaux apporteront généralement leur soutien à la construction d'installations d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées, mais peu de fonds sont disponibles pour leur exploitation ou leur entretien, entraînant d'éventuelles défaillances ou le rejet d'eaux usées mal traitées dans des eaux côtières sensibles ; un problème de longue date.¹⁸

Perspectives : sécurité hydrique

- Des normes liées à l'efficacité hydrique pour les installations de canalisation et des exigences pour le stockage sur site des eaux de pluie devraient être définies pour les aménagements nouveaux et actuels. Cela contribuerait à diminuer à la fois les problèmes d'approvisionnement et de traitement pour l'eau. Ces normes sont décrites plus en détail dans le Livrable 3.
- Les eaux grises et l'eau de pluie devraient être utilisées pour l'irrigation des terres et l'utilisation d'eau non potable notamment pour les systèmes de chasse d'eau des toilettes. Les traitements à petite échelle en aval (par ex., microfiltration, lampes UV, ozonation) sont de plus en plus sûrs et rentables.
- Les nouvelles technologies opérationnelles liées aux canalisations devraient permettre de raccorder les infrastructures des eaux assainies et usées. Le remplacement des canalisations et raccordement vieillissant peut coûter beaucoup moins cher et n'entraîne pas d'excavation source de perturbations.¹⁹
- Les types d'installations de traitement des eaux usées à petite échelle « Living Machine » devraient être étudiés au niveau des quartiers urbains et des complexes touristiques où la densité de développement est suffisante pour pouvoir prendre en charge un traitement centralisé.²⁰

Obstacles liés aux ressources : sécurité énergétique

Même s'ils bénéficient de ressources solaires et éoliennes abondantes, la plupart des PTIP s'approvisionnent toujours en électricité majoritairement à partir de combustibles fossiles importés et ils sont totalement dépendants des importations d'essence et de mazout. Cette dépendance induira des dépenses de plus en plus élevées dans la mesure où les prix de l'énergie finiront inévitablement par augmenter à l'avenir.

Comme nous l'avons souligné dans la section sur les perspectives, et décrit plus en détail dans le Livrable 3 et les rapports spécifiques aux pays/territoires dans le Livrable 5, il serait possible d'éliminer dans une large mesure la nécessité de faire appel à des combustibles fossiles pour

¹⁷ <http://www.news.com.au/travel/travel-updates/palau-water-shortage-island-paradise-of-18000-about-to-run-out-of-water/news-story/dd9c92cc9fa06517726bedb5f60ece74>

¹⁸

http://www.pacificwater.org/_resources/article/files/Sewage%20Pollution%20in%20the%20Pacific%20and%20how%20to%20prevent%20it.pdf

¹⁹ Voir, par exemple, <http://belcopipe.com/project-merrick.html>

²⁰ <http://livingmachines.com/Portfolio/Municipal-Government/San-Francisco-Public-Utilities-Commission.-San-Fra.aspx>



couvrir les activités strictement nationales à travers une adoption plus élargie de mesures d'efficacité énergétique et en matière d'énergie renouvelable au cours des 20 prochaines années. Cependant, il serait plus difficile d'approvisionner de manière exclusive les différents modes de transport très énergivores en faisant appel à une approche du « tout renouvelable ».

Perspectives : sécurité énergétique

- des normes d'efficacité minimale devraient être appliquées pour les équipements acquis (climatiseurs, appareils de réfrigération, chauffe-eau, etc.).
- Les achats et installations de technologies d'énergie renouvelable pour la fourniture en électricité et en eau chaude devraient faire l'objet de mesures d'incitation. Il existe beaucoup de modèles d'affaires performants en matière de technologies rurales solaires et éoliennes susceptibles d'être adaptées dans les PTIP.²¹
- Des normes d'économies minimales de carburant pour les véhicules importés devraient être appliquées en fonction des normes actuelles ou des normes les plus récentes appliquées dans des pays importants tels que la Chine, le Japon ou la Corée du Sud.²² Les pays et territoires du Pacifique ne doivent pas constituer des destinations poubelles pour les véhicules inefficaces provenant d'Asie.
- Les véhicules très efficaces sur le plan énergétique et fonctionnant à l'électricité devraient être mis en avant et faire l'objet d'incitations, plus particulièrement pour les taxis et autres transports publics. Les mesures d'incitation peuvent inclure un accès préférentiel aux routes les plus fréquentées pour les véhicules à énergie alternative ou très efficaces sur le plan énergétique.
- Des taxes sur le carbone pour les importations de carburants fossiles peuvent être imposées et les fonds collectés à travers ces taxes peuvent être utilisés pour le financement de mesures incitatives pour les équipements à énergie renouvelable ou efficaces sur le plan énergétique. L'impact de ces taxes sur les revenus peut être neutre si d'autres formes d'imposition font l'objet de diminution. Le principe de base consiste à réduire l'imposition sur les « bons éléments » (par exemple, les revenus) tout en augmentant l'imposition sur les « mauvais éléments » (par exemple, les émissions de dioxyde de carbone). La mesure fiscale peut être élaborée dans le but de préserver les familles et les petites entreprises à faibles revenus des effets négatifs à court terme de ces changements.

Obstacles écologiques : déchets solides

Presque la totalité de la pollution liée aux déchets solides dans les pays et territoires du SPREP provient des importations, par le biais des biens et produits emballés destinés à la consommation et l'utilisation.

De nombreuses enquêtes montrent que la gestion des déchets solides constitue la priorité ou une des principales priorités en matière écologique pour les pays et territoires insulaires.²³ En outre, la pollution des plages et de l'océan fait partie des éléments les plus négatifs qui nuisent à

²¹ L'exemple suivant provient de l'Inde : https://energypedia.info/wiki/Business_Models_for_Solar-Based_Rural_Electrification

²² Des comparaisons en matière d'économies de carburant au niveau international figurent à cette adresse : <http://www.theicct.org/blogs/staff/improving-conversions-between-passenger-vehicle-efficiency-standards>

²³ <http://www.gdrc.org/oceans/sin-problems.html>;
<https://www.theguardian.com/science/2004/nov/15/internationalnews.waste>



l'expérience des touristes dans la région du Pacifique. Alors qu'une partie importante – probablement 25 % à 30 % – de la pollution des plages et de l'océan provient de zones en dehors des îles, la plus grande partie y trouve son origine.

Il existe principalement quatre façons de répondre à cette problématique de déchets solides : 1) les réduire ; 2) les recycler ; 3) les brûler ; 4) les enterrer. Malheureusement, au regard de la faible étendue terrestre de la plupart des pays et territoires insulaires du Pacifique, et de la relative faible quantité de matériaux concernés, les approches alternatives telles que le recyclage ne sont pas aisées à mettre en œuvre de manière rentable.

En outre, les inquiétudes relatives au transport d'organismes nuisibles, tels que les mouches des fruits, rendent très difficiles le renforcement et l'exportation de la plupart des produits recyclables dans la région (sauf peut-être les résidus de carcasses automobiles). Cela constitue également un obstacle pour toute île acceptant des matériaux à recycler ou pour la production de compost provenant des navires de croisière.

Perspectives : déchets solides

Des mesures simples (mais pas nécessairement faciles à mettre en œuvre) peuvent être prises pour réduire la pollution des îles liées aux déchets solides à côté d'autres mesures visant à minimiser cette même pollution provenant des navires de croisière. Le tableau ci-dessous résume les actions susceptibles d'être mises en œuvre dans le secteur du tourisme et au niveau national.

Polluant	Actions
Bouteilles en plastique	Taxe d'importation sur les bouteilles ; dégrèvement possible en cas d'exportation documentée vers des installations de recyclage. Règlement sur la consignation des bouteilles pour les contenants en plastique permettant d'exiger une taxe sur les contenants dont le montant est remboursé lorsqu'ils sont rendus.
Pailles et agitateurs en plastiques	À interdire. Des activités nationales autour de la fabrication de pailles et d'agitateurs en bambou pourraient être développées. Des pailles en papier sont également envisageables.
Déchets alimentaires	À rassembler et à stocker séparément pour une utilisation en tant qu'aliment pour les animaux.
Les déchets métalliques	À combiner avec les déchets automobiles puis à exporter.
Déchets automobiles	À compacter puis à exporter. Adoption d'une loi sur « la responsabilité des producteurs » visant à imposer que les biens durables importés soient collectés et recyclés par les fabricants. La collecte des biens d'occasion est à la charge de l'importateur.
Appareils et équipements de grande taille	Adoption d'une loi sur « la responsabilité des producteurs » visant à imposer que les biens durables importés soient collectés et recyclés par les fabricants. La collecte des biens d'occasion est à la charge de l'importateur.
Consommables jetables pour les repas	Une taxe d'importation écologique devrait être appliquée sur les articles à usage unique. Les sociétés écotouristiques certifiées ne peuvent pas utiliser ces articles dans le cadre des repas offerts à leurs clients.

Tableau 1 : Possibilités en matière d'élimination des déchets solides.



Obstacles secondaires et perspectives associées : difficultés juridiques et économiques ; problématiques en matière d'accès, de milieu environnant et en matière sociale

Tandis que les obstacles physiques constituent les principaux freins à la croissance, les obstacles secondaires entravent principalement le développement. L'approche de la transformation du marché décrite dans le Livrable 3 peut contribuer à surmonter ou à traiter nombre de ces obstacles, et elle sera source de développement et même d'une certaine croissance en dépit des obstacles physiques.

Alors que les obstacles principaux ou physiques se traduisent par des limites strictes, les obstacles secondaires peuvent être franchis la plupart du temps, voire convertis en opportunités, par le biais des règles d'équilibre : ni trop, ni pas assez, mais suffisamment pour satisfaire toutes les parties. L'atteinte de cet équilibre découle autant de la conséquence de l'adoption des bons processus que de la conséquence du choix des bonnes politiques et des bonnes pratiques.

Obstacles juridiques : une application insuffisante des règlements actuels

Une démarche visant à instaurer un cadre légal et à développer une série de règlements pour étayer les objectifs de ces lois est toujours positive, mais si les règlements ne sont pas ou peu mis en application, très peu de choses auront été accomplies.²⁴

Perspectives : délégation au secteur privé d'un pouvoir d'application des règlements sur les aires marines protégées (AMP)

L'une des méthodes qui pourraient être employées consisterait à « déléguer à des membres suppléants » du secteur du tourisme la surveillance et, dans certains cas, l'application des restrictions en matière de visite et de conduite dans les zones nationales protégées. Une initiative visant à engager le secteur et lui conférer des pouvoirs afin de s'auto-surveiller et s'auto-superviser, mais aussi de disposer de pouvoirs policiers accordés par le gouvernement, constituerait une excellente stratégie intermédiaire visant à créer un cercle vertueux pour une expérience améliorée et un moindre impact, plutôt que de courir à l'échec. En outre, une large consultation et l'implication des populations locales affectées seraient requises au cours de l'élaboration des régimes d'application nationaux ou au niveau de l'État pour veiller à ce que les activités traditionnelles et culturellement importantes ne fassent pas l'objet d'une réglementation inadaptée.

Grâce aux aires de conservation communautaire (ACC) ou aux AMP communautaires (AMPC), la surveillance adaptée des règles et règlements commence avec la communauté, et les membres responsables des aires locales devraient être considérés en priorité pour les rôles de suppléance. Cela garantirait que la durabilité sociale/culturelle soit bien prise en compte dans le régime d'application et assurerait une plus large participation communautaire dans la protection des ressources vulnérables.

Cette fonction de surveillance/signalement serait identique au rôle joué par les équipages d'avion ou de navire lorsqu'une conduite illégale ou perturbatrice a lieu à bord. Le rôle principal de l'équipage consiste à informer, surveiller et signaler. De la même manière, le rôle des personnes suppléantes consisterait à observer et signaler les violations des politiques, et à communiquer ces informations aux autorités chargées de l'application des lois. Cela nécessiterait de toute

²⁴ <http://www.pacificislandtimes.com/single-post/2016/11/14/Pacific-Note-Editorial-Where-the-Palau-Marine-Sanctuary-is-going>



évidence que des mesures de sauvegarde soient instaurées afin d'éviter les faux signalements. Nous recommandons que les pénalités pour faux signalement ou signalement nuisible soient considérées avec la même sévérité que les violations elles-mêmes.

En fonction de la nature de la violation, un ou deux avertissements au maximum doivent être notifiés avant que ne soient révoquées la licence et l'autorisation d'accès au site. *Si un contrevenant tente de soudoyer ou de contraindre d'une autre manière un observateur afin qu'il ne respecte pas ses obligations, cette conduite sera considérée comme une seconde violation.*

Nous recommandons également que l'accès aux sites protégés nécessitant un engin motorisé ou un guide se déroule en présence d'un agent suppléant. Au cours de la période d'introduction, des « suppléants supérieurs » peuvent nommés pour superviser plusieurs visites si nécessaire.

En outre, s'il existe des directives limitant le nombre de visiteurs d'un site particulier, la régulation des activités liées aux visiteurs autorisés sera plus facile.

La Nouvelle-Calédonie dispose d'un nouveau programme appelé « Ambassadeur du Lagon »²⁵ invitant les professionnels du secteur du tourisme marin à s'engager en tant que suppléant des garde-côtes. Ces suppléants sont formés une fois par an et remplissent principalement un rôle de type « yeux et oreilles » pour le respect des lois en signalant les violations aux garde-côtes. Les ambassadeurs forment et informent également les personnes qui violent les règlements marins régissant le lagon. Ils remplissent par ailleurs un rôle en matière d'application des lois dans certaines circonstances lorsqu'ils sont témoins d'activités interdites.

Obstacles économiques : financements inappropriés

Le manque de financements appropriés constitue l'une des raisons les plus importantes pour lesquelles il est si difficile d'appliquer les exigences des aires de protection marine au niveau des vastes étendues côtières et en pleine mer.²⁶ À l'heure actuelle et au regard du nombre de visiteurs, les normes ou directives qui existent déjà sont peu ou pas appliquées, sans parler de celles qui pourraient être envisagées à l'avenir. En général, les garde-côtes ou les autres représentants officiels sont trop peu nombreux et la zone qu'ils couvrent est bien trop importante pour pouvoir être valablement supervisées. Par exemple, les îles Tonga ne disposent que d'un seul garde-côte pour tout son réseau d'aires protégées et les îles des Palaos disposent d'un unique bateau de patrouille pour 500 000 kilomètres carrés d'espace en pleine mer.

Perspectives : financement de projets de développement et de protection de l'environnement

Il existe principalement deux méthodes de collecte de droits d'utilisation et de protection à des niveaux différents : la méthode centralisée et la méthode décentralisée. Alors qu'en réalité, la plupart des droits s'appuient sur les deux méthodes – par exemple, un impôt national peut être exigé au niveau central alors qu'il devra être collecté de manière décentralisée – un impôt national environnemental collecté à l'entrée ou à la sortie du pays doit ensuite être redistribué au bénéfice des zones protégées ou sensibles.

Dans plusieurs des pays visités, les droits sont collectés au niveau de l'État ou au niveau local. Il semble que cette pratique puise ses origines dans les groupes/groupements communaux ou dans les racines de groupes sociaux ou familiaux d'un grand nombre de ces pays ou territoires, ce qui revêt beaucoup de sens à ce titre notamment. Toutefois, des enquêtes auprès de touristes

²⁵ Le programme « Ambassadeur du lagon » de la province Sud de la Nouvelle-Calédonie est évoqué plus en détail dans les Livrables 3 et 5 où il est proposé comme modèle possible pour la région.

²⁶ <http://time.com/2910469/natural-park-of-the-coral-sea-new-caledonia/>



indiquent que la plupart n'apprécient guère l'idée de devoir payer constamment pour plusieurs droits modestes liés à la protection environnementale. La plupart des visiteurs expriment le souhait de payer un droit unique tenant compte de la plupart ou de la totalité de leurs accès aux activités écotouristiques dans le pays ou le territoire.

Cependant, du point de vue du développement national, un impôt environnemental national présente l'inconvénient d'avoir tendance à pérenniser et récompenser davantage les zones protégées et/ou sensibles développées actuelles, avec les conséquences possibles d'une pression excessive exercée sur ces sites et de leur dégradation. Le fait de disposer de ressources afin d'identifier, évaluer et développer des sites alternatifs présente de multiples avantages, non seulement pour atténuer la pression exercée sur les sites surexploités, mais aussi pour « répartir les richesses » des visites sur d'autres parties du territoire.

Il est aisé de comprendre que les États ou les provinces aient pu avoir connu de mauvaises expériences par le passé à travers des promesses d'affectation ou de partage de ressources issues du gouvernement central qui ne se sont pas concrétisées. Des systèmes de contre-pouvoir d'équilibrage doivent être mis en œuvre de sorte à développer ces ressources qui optimiseront les bénéfices économiques, environnementaux et sociaux, ainsi que les coûts à travers le pays ou le territoire.

- un modèle de « droit unique pour tous les accès » peut être étudié au niveau d'un projet pilote dans un État et/ou une île autorisant les accès aux sites sur le principe du « premier venu, premier servi », à la différence d'un complexe touristique à thème ou proposant une prestation globale. L'instauration de programmes à droit unique pour tous les accès génère une réserve de trésorerie qui peut ensuite être utilisée pour le développement de sites alternatifs, permettant ainsi de diminuer la pression exercée sur les sites proches des grands centres et de créer de nouvelles opportunités en dehors des principaux lieux où se concentre la population.

Il est possible d'étudier et de tester de nombreuses possibilités de collecte des droits pour le développement et la protection. Le principal défi dans ce domaine consiste à garantir que les sommes issues des droits collectés soient reversées aux sites visités.

- Des frais d'embarquement pourraient être exigés à l'arrivée, à l'aéroport ou à l'hôtel.
- Des droits d'utilisation pourraient être acquittés de la même manière au niveau de sites centralisés ou par le biais de comptoirs tels que les centres touristiques, les kiosques d'information, les hôtels, etc.
- L'instauration de droits distincts pour le développement des infrastructures générales et d'accès spécifiques à des sites, ou de droits pour l'entretien peut être judicieuse.

Bien sûr, ces droits devraient être collectés simultanément, mais ils pourraient être différenciés selon le degré d'accès souhaité par le touriste. Par exemple, les droits liés aux infrastructures seraient les mêmes pour tout le monde alors que les droits d'accès seraient octroyés en fonction des différents degrés d'accès. Des éléments d'identification, tels que des bracelets de différentes couleurs, pourraient être employés en tant que souvenir, mais aussi pour les autorisations d'accès à des activités environnementales, culturelles ou à d'autres activités.

Les sommes issues des droits peuvent être utilisées pour subventionner un certain nombre d'activités, y compris l'évaluation de sites, les mesures de protection de sites et leur mise en application, la restauration de sites, le développement de sites ou de nouvelles activités, et



l'amélioration des infrastructures des secteurs social et touristique (réseaux de transport, infrastructures piétonnières, formation des guides touristiques, signalétique, etc.).

Les droits liés aux infrastructures pourraient également être collectés par le biais de taxes aéroportuaires perçues à l'arrivée et sur les chambres d'hôtel, les repas servis dans les restaurants, les achats de souvenirs dans certains types de magasins, etc. Ces taxes pourraient être détaillées sur les factures afin d'indiquer la part revenant à la protection et aux infrastructures générales, et la part revenant au soutien du développement et de l'entretien des sites.

Obstacles économiques : circuits organisés à bas coût

L'un des plus grands défis auquel doivent faire face les PTIP consiste à maîtriser le volume d'argent qui reste dans le pays ou le territoire par rapport au volume d'argent perçu en dehors ou qui y reste. Plus particulièrement, les circuits organisés qui rencontrent un grand succès auprès des visiteurs ne laissent que peu d'argent aux pays ou territoires.

Ces circuits organisés intégrés de manière verticale incluent le billet d'avion,²⁷ l'hébergement et les repas – souvent proposés par des voyagistes internationaux propriétaires de toutes ces activités – réunis au sein d'une prestation unique. En conséquence, tout ou la grande majorité de cet argent revient à des propriétaires étrangers de ce service intégré verticalement plutôt qu'aux entreprises détenues localement. Dans les îles des Palaos par exemple, les visiteurs en voyage organisé dépensent localement 1/8e seulement de ce que dépense un VA.²⁸

Perspectives : « agence de voyages » nationale et application pour le tourisme durable spécifique au pays ou territoire

Les PTIP devraient envisager le développement de bureaux centraux du tourisme à l'échelle nationale qui fonctionneraient en tant qu'intermédiaires financiers entre d'une part les visiteurs et d'autre part les activités et points d'accueil locaux.

Toute réservation, qu'elle émane d'une personne individuelle, d'un voyageur, ou d'un site Internet ou d'un service agrégateur de voyages, devrait passer par l'agence nationale. Un tel portail vers le pays ou le territoire aiderait les petites entreprises locales qui n'auraient pas besoin de s'enregistrer individuellement auprès de nombreux sites différents de voyage – l'agence de voyages nationale (AVN) pourrait leur fournir ce service. En fonction des réservations et de la fréquentation prévues, un site Internet de l'AVN pourrait développer des ententes et d'autres mesures incitatives visant à promouvoir les visites d'autres parties du pays ou territoire afin de répartir l'ensemble des visites et des activités de manière plus large.

Le SPREP pourrait travailler avec l'agence de voyages nationale afin d'élaborer des applications pour le tourisme durable spécifiques à chaque pays ou territoire. Chaque application pourrait être développée par des professionnels locaux de l'informatique en utilisant éventuellement une interface de programmation applicative (API) développée ou fournie par le SPREP. Ces applications pourraient disposer d'une section spécifique pour l'écotourisme, fournir différents degrés d'information et d'accès préférentiels à des réservations en fonction du niveau de l'ensemble des prestations fournies à travers l'AVN. Voir également ci-dessous : « Perspectives : langues »).

²⁷ Cameron-Cole encourage vivement ces pays et territoires à lutter contre les accès aux vols charters sauf s'ils sont exploités par un transporteur agréé et régulier.

²⁸ Voyageur autonome. Information communiquée à titre personnel par la chambre de commerce des îles des Palaos.



Obstacles économiques : infrastructures coûteuses, à faible qualité de services et offrant peu de confort

Les touristes qui ont beaucoup voyagé remarquent souvent les conditions relativement dégradées des infrastructures ainsi qu'une faible qualité des services offerts par de nombreux employés dans le secteur hôtelier. Si nous avons constaté l'existence de centres de formation à l'hôtellerie dans plusieurs des pays ou territoires visités, ils avaient tendance à être chroniquement sous-financés et/ou en sous-effectif. À cause de l'insuffisance relative d'installations haut de gamme dans la région, le secteur régional de l'hôtellerie est perçu comme une voie sans issue pour les habitants des îles du Pacifique qui souhaitent faire carrière dans le secteur. Si des étudiants talentueux et ambitieux des îles du Pacifique partent dans des centres de formation à l'étranger, ils reviennent rarement.

Perspectives : centres régionaux de formation hôtelière

La région devrait soutenir un réseau de centres régionaux et nationaux de formation hôtelière. Ces centres pourraient développer des programmes d'échange d'enseignants avec d'autres centres de formation du monde entier. La région accueillerait des formateurs de renommée internationale qui pourraient former les professionnels actuels dans les installations existantes ainsi que les étudiants du secondaire ou universitaire qui cherchent un emploi dans le secteur. Le corps enseignant local pourrait contribuer aux autres programmes internationaux de formation hôtelière en apportant son expérience, à la fois pour enseigner les dernières techniques et pour promouvoir la région en tant que destination professionnelle et touristique. Les gouvernements devraient envisager des partenariats avec des chaînes internationales, qui disposent souvent des programmes de formation les plus complets et qualitatifs, afin d'ouvrir leurs programmes de formation aux professionnels locaux dans le cadre de leurs accords locaux de franchise.

Les gouvernements nationaux devraient également organiser des campagnes nationales de sensibilisation et encourager les orientations vers des carrières professionnelles dans le secteur du tourisme qui sont souvent perçues comme des options peu valorisantes sur le plan social et à faible potentiel d'opportunité.

Obstacles liés à l'accès : destinations facilement accessibles – une épée à double tranchant

Comment définir l'« accès » ? Sur la base de notre expérience et de nos échanges avec nos compagnons de route, Cameron-Cole pense que l'accès peut être défini à trois niveaux différents, chacun d'entre eux étant accompagné de seuil d'acceptabilité distinct qui s'applique à la majorité (plus de 95 %) des voyageurs, mais peut-être dans une moindre mesure aux voyageurs à la recherche d'aventure.

- Accès au pays ou territoire²⁹ : trajet de 4 à 24 heures depuis le point de départ du voyage.
- Accès au lieu de destination³⁰ : trajet de 1 à 4 heures à partir du point principal d'entrée dans le pays ou territoire.

²⁹ Dans ce contexte, le terme « pays » ou « territoire » désigne le point principal d'embarquement depuis les destinations précédentes. Il est nécessaire de distinguer le point principal de destination des destinations intermédiaires. Par exemple, un voyageur sera disposé à voyager pendant 24 heures pour se rendre dans un pays ou un territoire du sud du Pacifique à partir de l'Europe ou des États-Unis, mais pas pour un voyage entre des pays territoire du sud du Pacifique.



- Accès aux activités³¹ : se manière générale, trajet d'une heure ou moins depuis le lieu de destination.

Examinons tout d'abord l' « accès au pays ou au territoire ». Comme souligné dans le Livrable 1, les visites annuelles dans la région du Pacifique augmentent de plus de 5 % par an, mais ne sont pas réparties de manière homogène. Les pays ou territoires tels que les îles des Palaos et la Nouvelle-Calédonie ont enregistré une croissance à deux chiffres entre 2011 et 2015, tandis que les îles Samoa et Tonga ont connu une baisse de fréquentation au cours de la même période.

Accès au pays ou territoire par air

Les visiteurs d'origine asiatique constituent la principale source de voyageurs (plus de 90 %) dans le nord du Pacifique.³² En revanche, la grande majorité des visiteurs de la région sud du Pacifique – sauf en Polynésie française – provient d'Australie et de Nouvelle-Zélande.³³ Le coefficient d'occupation régional des avions pour les plus grandes compagnies aériennes nationales est en moyenne de 60 % pour les compagnies de transport australiennes (Figure 1) et de 80 % pour les compagnies de transport de la Nouvelle-Zélande (Figures 2 et 3).

Pays	Principaux pays de provenance des visiteurs (en moyenne sur 5 ans) ³⁴
Îles du Vanuatu	Australie (59 %) ; Nouvelle-Zélande (14 %)
Îles Tonga	Australie (22%) ; Nouvelle-Zélande (41%)
Îles des Palaos	Japon (31 %) ; Chine + République de Chine (Taiwan) (40 %)
Nouvelle-Calédonie	Australie (59 %) + Nouvelle-Zélande (66%) ³⁵
Île de Guam	Japon (67%) ; Corée (19%)
Polynésie française	États-Unis (31 %) ; France (21 %) ; Australie et Nouvelle-Zélande (9 %)

Tableau 2 : pays de provenance des visiteurs des principaux PTIP.

³⁰ Dans ce contexte, le terme « destination » désigne le lieu où reste le voyageur et le point à partir duquel les « activités » sont initiées. Dans le cadre d'une croisière en bateau, la destination est le port d'escale. Les mêmes contraintes de temps s'appliquent pour l'accès aux activités.

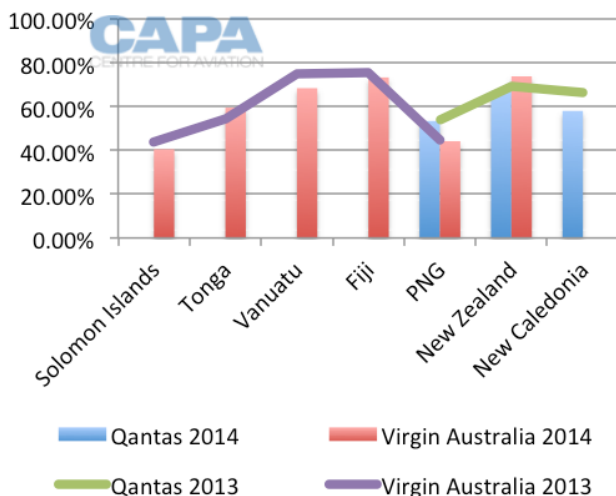
³¹ le terme « activités » désigne les activités environnementales, culturelles et récréatives marines ou terrestres qui sont généralement initiées au cours de la même journée.

³² Données annuelles sur le tourisme 2008-2014 provenant de la Palau Visitors Association et données sur les visiteurs des îles de Guam, 2010-2015.

³³ Selon les données sur les visiteurs des différents pays et territoires, et des calculs de Cameron-Cole.

³⁴ Les moyennes sont calculées sur les données disponibles des 5 années les plus récentes pour chaque pays ou territoire.

³⁵ Pour la Nouvelle-Calédonie, nous avons estimé que plus de 80 % des passagers des navires de croisière provenaient d'Australie/de Nouvelle-Zélande selon nos échanges avec les représentants de la chambre de commerce de Nouvelle-Zélande.



Solomon Islands	Îles Salomon
Tonga	îles Tonga
Vanuatu	Îles du Vanuatu
Fiji	Îles Fidji
PNG	Papouasie Nouvelle-Guinée
New Zeland	Nouvelle-Zélande
New Caledonia	Nouvelle-Calédonie

Figure 1 : coefficient d'occupation des avions des compagnies aériennes australiennes pour les destinations du sud du Pacifique.³⁶

En supposant que le tourisme dans le sud du Pacifique soit pourvu par chaque pays de manière équivalente, le coefficient d'occupation moyen des avions est d'environ 70 %. Sur la base des niveaux de visite de 2015, cela signifie que 400 000 visiteurs de plus par an pourraient être transportés par air vers les îles du Pacifique à partir des principales régions d'où provient le tourisme avec les lignes régulières existantes. Nous savons par expérience que les vols reliant les PTIP et les plateformes aériennes d'Australie et de Nouvelle-Zélande sont programmés environ un jour sur deux et donc, théoriquement, le nombre potentiel d'arrivées par air pourraient plus que doubler.

En outre, la pression exercée par les visites sur les denrées alimentaires nationales, qui résulte en une importation de denrées, n'est pas viable à plusieurs niveaux. Au niveau environnemental, la situation n'est pas durable au regard des infrastructures nécessaires pour apporter et conserver des aliments frais importés – des ressources énergétiques importantes pour le transport et la réfrigération sont nécessaires. Elle n'est pas non plus durable sur le plan culturel, car elle a pour conséquence de remplacer les sources alimentaires locales par des sources alimentaires d'importation et n'offre pas aux visiteurs l'occasion de découvrir un des aspects importants de la culture du pays ou du territoire. Nous avons rencontré plusieurs cas où certains restaurants faisaient un effort pour inclure des produits et des plats locaux dans leur carte. En outre, nous avons tiré les enseignements d'initiatives similaires dans des navires de croisière où les cuisines s'approvisionnaient avec des produits locaux lorsqu'elles se ravitaillaient dans les ports.

³⁶ <http://centreforaviation.com/analysis/qantas-and-virgin-australia-assessing-international-strategy-by-numbers-on-the-eve-of-results-184153>



TASMAN AND PACIFIC ISLANDS	JUNE 2016	JUNE 2014	JUNE 2013	JUNE 2012	JUNE 2011
Passengers carried ('000s)	3,388	3,277	3,181	3,073	2,965
Available Seat Kilometres (ASK, millions)	10,888	10,622	10,277	9,694	9,345
Revenue Passenger Kilometres (RPK, millions)	9,184	8,858	8,580	8,164	7,799
Load Factor	84.4%	83.4%	83.5%	84.2%	83.5%

TASMAN AND PACIFIC ISLANDS	TASMANIE ET ÎLES DU PACIFIQUE
Passengers carried (000s)	Passagers transportés (en milliers)
Available Seat Kilometres (ASK, millions)	Sièges kilomètre offerts (SKO, en millions)
Revenue Passengers Kilometres (RPK, millions)	Passagers kilomètre transportés (PKT, en millions)
Load Factor	Coefficient d'occupation

Figure 2 : coefficient d'occupation des avions de la compagnie Air New Zealand vers les destinations du sud du Pacifique.³⁷



Figure 3 : destinations de la compagnie Air New Zealand vers les îles du Pacifique.³⁸

³⁷ Publication des données sur les voyages aériens de la Nouvelle-Zélande, 2015 at 7. Les statistiques ne tiennent pas compte des chevauchements possibles avec les partenaires de partage de code, tel que Virgin Australia.

³⁸ Ibid. Air New Zealand a suspendu ses vols vers les îles du Vanuatu en 2016 en raison de problèmes liés aux pistes d'atterrissage, entraînant une décision identique de la compagnie Qantas. Virgin Australia a repris ses vols en mai. Au mois d'octobre 2016, il semblait que les vols réguliers de la compagnie ANZ allaient reprendre en 2017 et que la compagnie Qantas allait suivre son exemple. <http://www.pireport.org/articles/2016/10/04/air-new-zealand-declares-vanuatu-airport-suitable-flights>



Accès au pays ou territoire par la mer

La circulation des navires de croisière vers les îles du nord du Pacifique est minimale, voire inexistante, principalement en raison des distances à parcourir depuis les principales plateformes portuaires. Cependant, dans le sud du Pacifique, les visites par la mer sont en croissance rapide en raison de la relative proximité des ports de croisière continentaux par rapport aux destinations insulaires. Il ressort de nos conversations avec les opérateurs de croisière que les navires de croisière sont proches d'un coefficient d'occupation de 100 % lorsqu'ils naviguent et que, par conséquent, l'augmentation du nombre de visites par navire de croisière ne pourrait avoir lieu qu'à travers l'arrivée de navires supplémentaires. Par exemple, nous avons entendu parler de projets visant à doubler le nombre de visiteurs par navire de croisière vers la Nouvelle-Calédonie et ce modèle pourrait être reproduit pour toute la région.

Les « dangers » liés aux accès

En référence au schéma selon lequel le terme « crise » regroupe les notions quelque peu contradictoires de « danger » et de « possibilité », le problème principal en lien avec les accès des visiteurs réside dans l'absence d'équilibrage et de gestion. Le danger lié à la simple augmentation du nombre de visiteurs tient au fait qu'ils sont toujours guidés vers les destinations terrestres et marines sensibles et surpeuplées situées à proximité des principaux aéroports et ports.

Alors qu'il existe probablement des capacités supplémentaires qui peuvent être utilisées près de ces principaux ports d'escale – plus particulièrement pendant les périodes hors saison – le sentiment général ressenti par les représentants des pays et territoires avec lesquels nous avons parlé indique que ces sites proches des grands centres sont déjà surexploités et que l'augmentation de la fréquentation les dégraderait jusqu'à un point de non-retour.

Le problème lié aux accès concerne les sites marins et terrestres exceptionnels ainsi que les infrastructures nécessaires à la prise en charge des visites : nourriture, hébergement, services, énergie, eau, transport, etc. Il serait par ailleurs trop long ou trop coûteux de générer des activités écotouristiques commerciales viables, ou bien les sites ne sont pas suffisamment entretenus pour cela.

En outre, l'insuffisance des accès à des sites alternatifs constitue l'une des principales raisons de surexploitation des plus grandes destinations écotouristiques – cette insuffisance pourrait être qualifiée de « syndrome principal des îles » : la plupart des sites sensibles marins et terrestres surexploités se retrouvent dans cette situation, car ils sont relativement accessibles par rapport aux principaux points d'arrivée par air et par la mer.

S'il existait de meilleurs accès à des sites alternatifs, il serait plus facile de répartir et de gérer la pression exercée par les visites sur les sites proches des grands centres.

Perspectives : développement d'alternatives aux sites actuels

Les PTIP pourraient contribuer à leur préparation à une future croissance durable en commençant simultanément à développer des sites alternatifs situés en dehors des zones urbaines principales et en prenant des mesures visant à augmenter les capacités d'accès à l'ensemble des sites alternatifs.

Si les niveaux actuels du nombre de visites sont durables, alors la restriction des accès aux sites sensibles pourrait entraîner des répercussions négatives si elle n'était pas considérée comme il se doit. En restreignant les accès aux sites les plus attractifs et en augmentant le montant des



droits associés à ces sites, les pays et territoires peuvent conserver des revenus similaires tout en réduisant la pression exercée sur les zones vulnérables.

Toutefois, les activités et sites alternatifs, plus particulièrement ceux promouvant la diversité écotouristique, devraient être développés simultanément afin de satisfaire la demande actuelle. Certains revenus issus de l'augmentation des droits d'accès peuvent être affectés à des sites alternatifs avec des droits d'accès prioritaires accordés à des sociétés qui peuvent avoir connu des pertes de recettes réelles (et non prévisionnelles) en raison des restrictions appliquées pour les sites qu'elles exploitaient déjà.

Les activités alternatives – et les infrastructures nécessaires à leur prise en charge – devront être développées en tant qu'éléments indispensables d'une stratégie limitant les accès aux environnements fragiles. Les alternatives peuvent être de deux types fondamentaux : 1) de nouveaux sites proposant le même type d'activité (par exemple, le développement d'un nouveau site de plongée) ou 2) de nouveaux types d'activité.

Développement de nouveaux sites et de nouvelles activités

Au sein de tous les groupes d'îles, il existe des sites marins et terrestres aussi magnifiques que les sites les plus en vue actuellement, mais qui ne sont pas facilement accessibles, ce qui signifie que la dégradation environnementale et les opportunités économiques restent concentrées autour de l'île ou des îles principale(s). S'il était plus facile d'accéder à ces sites de façon contrôlée, la pression exercée sur les principaux ports d'entrée et sites d'activités marines voisins serait libérée.

Il est également très important que les infrastructures proposent un niveau de qualité adéquat. En matière de promotion de la durabilité sociale et économique, les hébergements qui tiennent compte des aspects culturels et environnementaux sont susceptibles de constituer une composante importante d'un cadre global durable ou écotouristique. Les hôtels de faible qualité qui produisent beaucoup de déchets dégradent l'expérience touristique autant que peuvent le faire les environnements marins sales ou surexploités.

- Nouvelles activités : liste des excursions « à faire au cours d'une vie ». Les PTIP bénéficient de nombreuses caractéristiques uniques susceptibles d'être associées au sein de ce que l'on pourrait appeler une liste d'excursions « à faire au cours d'une vie ». Ces excursions peuvent être organisées par les agences touristiques nationales avec le soutien de la South Pacific Tourist Organisation (SPTO). De nombreux itinéraires pourraient être développés depuis des excursions à activités multiples (une journée basée sur des activités marines ; une journée basée sur des activités terrestres, une journée basée sur des activités culturelles, etc.) ou portant sur des thèmes uniques (liste d'activités marine « à faire au cours d'une vie », listes des activités d'observation des oiseaux « à faire au cours d'une vie », etc.).
- Observation des oiseaux. Selon notre expérience et ce que nous avons constaté, le tourisme durable axé autour de l'observation des oiseaux pourrait constituer un domaine en croissance pour les pays et territoires membres du SPREP. Il existe de nombreuses espèces endémiques d'oiseaux susceptibles d'attirer les amateurs d'oiseaux du monde entier. En outre, il existe de nombreux couloirs migratoires – au niveau des îles des Palaos par exemple – susceptibles de se traduire par des revenus touristiques importants n'exerçant pas de pression supplémentaire sur les ressources marines. Dans la mesure où les couloirs migratoires ont tendance à être éloignés des îles principales, les capacités d'accès à ces sites distants joueraient un rôle prépondérant.



- **Espèces endémiques.** Outre les espèces aviaires uniques, il existe des plantes, des animaux et des reptiles singuliers dans les PTIP. Des excursions terrestres haut de gamme sur le thème de l'aventure ou du bénévolat pourraient être organisées autour de visites de sites abritant des espèces endémiques et dont l'accès est restreint.

Obstacles liés à l'accès : accès difficiles à l'intérieur du territoire

Concernant les « accès proposés par les lieux de destination », la durée importante des escales, les modalités de transfert peu pratiques, les conditions météorologiques peu favorables et les temps de trajet importants depuis le point d'entrée principal ont tendance à décourager les visites des îles situées en périphérie des îles principales. Les typhons saisonniers rendent particulièrement problématiques les accès aux îles plus petites et éloignées compte tenu du fait que ces accès ainsi que les activités en rapport avec ces îles peuvent être entravés à cause de mauvaises conditions climatiques.

Par exemple, dans les îles Tonga, il est plus difficile d'accéder aux îles environnantes qu'à l'île de Tongatapu – les trajets en avions coûtent cher et ceux en bateau sont lents – ce qui complique le développement d'un tourisme important en dehors de celui consacré à l'observation des baleines au niveau des îles environnantes, telles que l'île de Vava'u. Par exemple, le complexe touristique Ika Lahi, une structure « écochic » située dans le groupe des îles de Vava'u et ouverte en 2013, a fermé ses portes en 2015 en raison des tarifs pratiqués trop élevés, du temps nécessaire pour y parvenir et des coûts élevés d'approvisionnement tout au long de l'année qu'impliquait son éloignement.

De la même manière, en Nouvelle-Calédonie, le trajet entre l'aéroport international La Tontouta et l'aéroport national de Nouméa-Magenta peut durer des heures, alors que la possibilité de voler directement vers des points situés en dehors de Nouméa à partir de l'aéroport international prendrait moins de temps. Il en résulte une concentration très élevée de visiteurs dans la province du Sud et nettement plus de difficultés pour développer un secteur touristique dans la province du Nord.

Perspectives : amélioration des accès à l'intérieur du territoire

En général, la mise en œuvre de solutions d'accès à de nouveaux sites et de nouvelles activités commence par les infrastructures de transport. Les avions constitueront toujours l'option la plus rapide, mais dans la mesure où cette option est la plus coûteuse, elle restera limitée. Tandis que les voyages en bateau sont nettement moins coûteux, de nombreux services de transbordement sont trop lents. Un bateau de transport de type catamaran, tel que le bateau de flotte Aremiti qui assure la liaison entre Papeete et Moorea, peut couvrir des distances en moitié moins de temps que des navires moins aérodynamiques. Dans les îles Tonga, les îles de Vava'u peuvent être atteintes depuis Tongatapu en 7 à 9 heures en catamaran de transbordement par rapport aux 24 heures requises avec des navires conventionnels. Si les îles Tonga disposaient d'un catamaran de transbordement, l'île 'Eua – le point de concentration de l'écotourisme des îles Tonga – pourrait être atteinte par les voyageurs transbordés en une journée de voyage.³⁹ À titre d'alternative durable, il convient de noter que les navires Okeanos de type vaka (pirogue) fonctionnant à l'énergie solaire, éolienne et à l'huile de coco sont capables de voyager à peu près à la même vitesse que les bateaux de transbordement

³⁹ <http://www.tonga-broadcasting.net/?p=2269>; <http://www.tonga-broadcasting.net/?p=2387>



traditionnels, mais ils ne sont pas prévus pour le transport de voitures ou de gros volumes de marchandises.⁴⁰

Obstacles liés à l'accès : entreprises des îles périphériques

Les difficultés d'accès entravent également le développement des entreprises locales. Nous avons observé une autre tendance décourageante à travers l'afflux massif d'objets artisanaux « locaux » importés de l'étranger et vendus aux touristes peu méfiants. Les objets de l'artisanat local des îles périphériques ne peuvent être vendus sur le marché à des prix raisonnables et il en découle une situation absurde où les faux objets artisanaux importés de Chine et d'ailleurs – souvent faussement étiquetés comme étant fabriqués dans le pays ou le territoire – coûtent moins cher que les véritables créations locales.

Perspectives : introduction des produits locaux à bord des navires de croisière

Si les artisans locaux bénéficiaient d'un meilleur accès aux lieux touristiques centraux pour vendre leurs marchandises, les bénéfices économiques issus des « exportations visiteurs » pourraient être mieux répartis. Cependant, il arrive souvent que les frais de transports des marchandises provenant des îles périphériques entraînent des tarifs inaccessibles à la plupart des touristes pour les objets artisanaux. Les îles du Vanuatu sont en train d'expérimenter des solutions intéressantes. Dans un cas de figure, elles s'associent avec des sociétés et des artisans locaux pour amener des produits couramment achetés à bord des navires de croisières dont les passagers ont pu participer à des activités de plein air qui ne leur ont pas accordé suffisamment de temps pour faire des achats. Okeanos Sustainable Sea Transport Ltd est une autre entreprise émergente qui développe une flotte de bateaux « Vaka Motu » spécialement conçus pour les voyages entre les îles. Inspirés d'une pirogue polynésienne traditionnelle, ils sont 100 % écologiques, fonctionnent exclusivement à l'énergie éolienne, solaire et à l'huile de coco si nécessaire.⁴¹ Ces navires, qui ont été utilisés pour des voyages à travers le Pacifique, introduiront des techniques de navigation traditionnelles auprès des visiteurs et de la jeunesse locale tout en transportant entre les îles à la fois des passagers et des marchandises, y compris des articles produits localement et des objets artisanaux.⁴²

Obstacles liés au milieu environnant : facteurs culturels et causes liées à des choix esthétiques

Comme pour les accès, il est nécessaire de trouver un équilibre pour les conditions liées au milieu environnant. Pour soutenir la croissance et le développement de l'écotourisme et du tourisme durable, le milieu environnant doit être développé, mais dans des proportions raisonnables. Dans la plupart des principales villes dans lesquelles nous nous sommes rendus, les conditions liées au milieu environnant avaient de toute évidence un impact négatif sur les possibilités de croissance et de développement du tourisme durable. Certains problèmes étaient liés à des choix esthétiques et concernaient les infrastructures, d'autres semblaient plus découler d'attitudes nationales ou culturelles à l'égard du tourisme.⁴³

⁴⁰ <http://okeanos-foundation.org/sustainable-sea-transport/>

⁴¹ <http://okeanos-foundation.org/okeanos-vanuatu/>

⁴² <http://okeanos-foundation.org/sustainable-sea-transport/>; <http://okeanos-foundation.org/whale-watching-ecotourism-with-tonga-vaka/>

⁴³ Cameron-Cole reconnaît que les contraintes en matière de ressources peuvent rendre difficiles les améliorations des infrastructures et que chaque pays est libre de choisir sa façon de se développer et les politiques à adopter. L'objet de cette remarque concernant ces problèmes n'est pas de critiquer les options retenues, mais plutôt de rendre compte de leur impact et de faire en sorte que le tourisme soit plus durable.



Perspectives : adoption d'une approche adaptée à l'urbanisme et au tourisme

À Koror et à Port Vila par exemple, peu d'aménagements sont prévus pour les piétons, et le trafic constant et chaotique rend difficiles et désagréables les visites de ces villes. Comme décrit plus en détail dans les rapports spécifiques à chaque pays ou territoire, l'environnement urbain pourrait être grandement amélioré en optant pour une approche de « rues entièrement aménagées » ou de « zones piétonnes agréables » où des petits aménagements tels que des trottoirs, des arbres d'ombrage et des bancs seraient assortis d'un système de transport en commun public régulier par minibus, fonctionnant à l'énergie renouvelable et parcourant les voies principales.

À Nouméa et Tongatapu, une initiative réfléchie devrait être menée pour répondre aux besoins des passagers de navire de croisière qui arrivent dans les ports. Les mesures pourraient notamment consister à veiller à ce qu'il existe un nombre suffisant de guides anglophones qualifiés⁴⁴ et à ce que les visiteurs soient en mesure d'acheter de la nourriture et des boissons, ainsi que des objets vérifiés issus de l'artisanat local.

Obstacles sociaux/juridiques : différends en matière de droits de propriété

La conservation de la biodiversité et de l'intégrité écologique fait partie des problèmes environnementaux et économiques les plus difficiles auxquels doit faire face tout territoire ou pays insulaire. Elle force souvent à faire des choix entre la protection environnementale et le développement économique, et le conflit entre les droits des propriétaires fonciers et le rôle croissant du gouvernement lié à ses fonctions d'administration.

Cet obstacle est exacerbé par des registres fonciers peu clairs, incomplets et incohérents pouvant faire l'objet de revendications concurrentes. En outre, les rivalités entre les tribus, les clans ou d'autres groupes sociaux/familiaux contrôlant différentes ressources (par exemple, des zones terrestres, aquatiques ou de récifs) nécessaires au fonctionnement d'un site touristique peuvent entraîner des problèmes si toutes les parties ne sont pas convaincues qu'elles bénéficient d'un traitement équitable.

Dans certains cas, il peut exister des obligations désuètes en matière d'exploitation des terres, telles que dans le Royaume des Tonga où les exploitations des rivages sont réservées aux activités commerciales et maritimes et nécessitent une dérogation pour les exploitations touristiques marines, telles que les hôtels et les complexes touristiques.

Perspectives : développement de sites alternatifs et implication des communautés locales

Les terres qui sont contrôlées par les organisations des aires de conservation communautaire et des aires de protection marine peuvent être exploitées en tant que sites alternatifs proposant des activités marines ou alternatives telles que celles liées au tourisme agro-écologique,⁴⁵ avec un soutien et des mesures incitatives émanant de l'État ou du gouvernement national.

Pour que les activités communautaires connaissent le succès, les gouvernements devront promouvoir et engager un personnel qualifié pour s'atteler à la préparation basée sur les aspects socioculturels de projets qui renforcent le pouvoir des communautés dans l'optique d'une participation au secteur touristique.

⁴⁴ Une mesure nécessaire compte tenu du fait que 90 % des visiteurs par navire de croisière parlent uniquement anglais.

⁴⁵ Voir Addinsall, et. al. op. cit., note 13, ci-dessus.



Les programmes intensifs visant à mettre en œuvre rapidement des projets d'entreprises écotouristiques dans de nouveaux endroits ne seraient pas compatibles avec les entreprises communautaires et résulteraient en disparition rapide des projets. Les villes/villages plus importants qui disposent déjà de quelques infrastructures et qui ont investi dans le développement peuvent être plus propices aux « succès rapides » dans le domaine du tourisme durable.

Obstacles sociaux :

Par rapport aux données démographiques d'autres pays en développement, celles des îles du Pacifique sont certainement les plus « lourdes » avec une répartition de la population qui dévie vers les groupes de population plus âgée. En effet, au cours de nos entrevues menées dans les cinq pays visités, il a été souvent évoqué le déplacement des jeunes populations à l'extérieur des îles en raison du manque perçu ou réel d'opportunités dans l'économie actuelle.

Nous constatons cela à travers le nombre d'insulaires attirés par des opportunités de travail offertes par la cueillette de fruits saisonniers en Australie et en Nouvelle-Zélande. Plus particulièrement, nous avons entendu dans les îles Tonga et du Vanuatu que les jeunes hommes quittaient leur famille pendant plusieurs mois consécutifs pour travailler à la cueillette de fruits. Bien qu'il existe une certaine complémentarité entre la saison de cueillette de fruits et les migrations saisonnières des baleines – le vecteur principal du tourisme dans les îles Tonga – l'offre importante de travail de cueillette peut constituer une excuse pour ne pas s'engager dans un travail régulier sur l'année dans le secteur du tourisme. Les flux migratoires de main d'œuvre ne causent pas seulement une perturbation sociale découlant de longues périodes d'absences, mais ils ont également pour effet de réduire le bassin de main-d'œuvre locale disponible pour pouvoir augmenter, et même maintenir, les niveaux de main d'œuvre dédiés au secteur du tourisme.

Le gain d'argent est la principale motivation qui pousse ces insulaires à migrer vers les vergers d'Australie et de Nouvelle-Zélande. De manière ironique, après avoir intégré dans le calcul le voyage aller-retour et les coûts plus élevés de la vie, on constate qu'il serait possible de gagner plus d'argent en restant chez soi et en travaillant pour le secteur du tourisme. Ainsi, les personnes disposant de connaissances des environnements extérieurs et culturels doivent être remplacées par des travailleurs étrangers provenant souvent des Philippines.

Perspectives : Développement d'alternatives au travail saisonnier

Les PTIP devraient travailler par le biais du SPREP pour développer des alternatives au travail saisonnier orientées vers le tourisme.

Obstacles sociaux : Langues

Un des autres défis culturels majeurs en matière de développement actuel et futur potentiel du secteur du tourisme – en particulier pour un secteur du « tourisme durable » – concerne les langues. L'écrasante majorité des touristes qui se rendent dans la région parlent anglais. Certaines parties sont préoccupées par le fait que la nécessité de parler une deuxième langue peut avoir un effet de dilution sur les cultures dans le Pacifique dont la langue est une composante culturelle importante pour beaucoup d'entre elles.⁴⁶ D'autres avancent que le nombre relativement limité de personnes qui ont besoin de parler une deuxième langue ne

⁴⁶ <https://www.culturalsurvival.org/ourpublications/csqa/article/oceania-islands-land-people>



représente pas un facteur de perturbation significatif pour l'intégrité culturelle et linguistique.⁴⁷

De plus, la pratique insuffisante de la langue anglaise dans les territoires francophones constitue une barrière pour la croissance et le développement du tourisme durable à grande échelle et de l'écotourisme. Par exemple, en Nouvelle-Calédonie, les navires de croisière où les passagers sont principalement anglophones éprouvent souvent des difficultés pour réserver des activités, qu'elles soient à dominante marine ou culturelle, en raison d'une insuffisance de guides parlant l'anglais.

C'est également vrai pour les guides touristiques et autres professionnels qui interagissent régulièrement avec les visiteurs. De manière ironique, si le tourisme durable devait se développer autour de l'hospitalité communautaire comme cela a été suggéré au cours de l'événement de Blues Days, il pourrait notamment en découler un impact en termes d'érosion de l'intégrité linguistique et culturelle dans la mesure où de plus en plus de régions distantes sont en contact avec des touristes anglophones.

Perspectives : mise en œuvre d'une application sur le tourisme durable

L'application sur le tourisme durable décrite plus haut pourrait également intégrer quelques termes/phrases simples permettant aux visiteurs d'apprendre une partie de la langue locale s'ils le souhaitent. En outre, certaines phrases plus complexes pourraient également figurer et des images pourraient être introduites dans l'application afin de permettre aux visiteurs de s'y référer lorsqu'ils ont besoin d'assistance. Cela permettrait aux habitants locaux de communiquer davantage dans leur propre langue. Pour les visiteurs plus désireux, la section sur la langue de l'application écotouristique nationale pourrait intégrer des exercices permettant de s'entraîner à la prononciation de mots ou de phrases. (Voir également ci-dessus : Perspectives : « Agence de voyages » nationale et application pour le tourisme durable spécifique au pays ou territoire).

Obstacles sociaux : Les différends entre les sociétés sociocentriques et les sociétés égocentriques

Bien qu'il ne soit pas évident que le SPERP ou n'importe qui d'autre puisse y faire quoi que ce soit, il existera des incidences culturelles de plus en plus importantes découlant de l'exposition des sociétés sociocentriques des îles du Pacifique aux sociétés égocentriques qui composent largement la population touristique. Cette exposition s'opère par le biais d'Internet indépendamment des interactions avec les touristes, et les moyens d'action efficaces sont limités.

De nombreux modèles de gouvernance et de décision importés dans le Pacifique puisent leurs sources dans des sociétés égocentriques au sein desquelles les droits et les prétentions individuels sont souvent privilégiés par rapport au bien-être social en général. Cela peut s'avérer particulièrement problématique dans le Pacifique et entraîner des conséquences en termes de « tragédie des biens communs » où le droit d'accès d'un individu/d'une société à des ressources touristiques fragiles, en particulier à des sites marins, conduit à un affaiblissement général de l'expérience pour les autres visiteurs, ainsi qu'à une dégradation des ressources elles-mêmes.

⁴⁷ Information communiquée à titre personnel par Lisa Humphrey, titulaire d'un doctorat en anthropologie, cultures des îles du Pacifique.



Perspectives : réconciliation des sociétés sociocentriques et des sociétés égocentriques

- Les PTIP peuvent aider à faciliter la création de communautés sur Internet qui reflètent et renforcent les structures sociales actuelles.
- L'école devrait apprendre aux enfants les différences entre les diverses approches sociétales de sorte qu'ils soient sensibilisés aux différences entre la culture des touristes et la leur.
- Des informations pédagogiques concernant les sociétés insulaires devraient être développées pour les visiteurs et elles devraient être diffusées par le biais de vidéos à l'arrivée des avions et des navires de croisière, et par le biais de versions imprimées distribuées dans le secteur hôtelier.



California ▪ Colorado ▪ Florida
Illinois ▪ Massachusetts ▪ Tennessee

www.cameron-cole.com

creating sustainable success