Plans de transformation du marché au niveau de chaque pays ou territoire : Résumé et recommandations

Préparé pour :

Secretariat of the Pacific
Regional Environment Programme (SPREP)

Date: 12 juillet 2017

Cameron-Cole, LLC
100 Cummings Center, Suite 335-A
Beverly, MA 01915
P. 781.881.0271
www.cameron-cole.com

creating sustainable success

Une évaluation régionale du tourisme durable dans le Pacifique : feuille de route pour une transformation du marché réussie

Table des matières

Aperçu 2

Livrable 1, Profil du secteur du tourisme durable dans le Pacifique 3

Livrable 2, Analyse de l'écotourisme marin et des contraintes qui pèsent sur la région 4

Livrable 3, Principales mesures visant à soutenir le développement d'un secteur écotouristique 5

Livrable 4, Recommandations prioritaires pour la promotion du tourisme durable 7

Livrable 5, Plans de transformation du marché au niveau de chaque pays ou territoire : Résumé et recommandations 9

- Îles des Palaos 10
- Îles Tonga 11
- Polynésie française 12
- Nouvelle Calédonie 13
- Îles du Vanuatu 14

Aperçu

Objectif : Conduire une évaluation régionale du tourisme durable et de l'écotourisme dans le Pacifique.

- Sponsorisé par le Secrétariat du Programme régional océanien de l'environnement (PROE ou SPREP en anglais).
- L'équipe de Cameron-Cole s'est rendue dans 5 pays/territoires : la Polynésie Française, la Nouvelle Calédonie, les Îles Palaos, les Îles Tonga et les Îles du Vanuatu.
- Nous avons rencontré des dizaines de hauts fonctionnaires (p. ex., tourisme, environnement) et d'autres personnes travaillant dans des ONG, dans des centres de recherche et dans le secteur privé, et nous avons identifié des recommandations pragmatiques à court terme et à long terme pour relever les principaux défis, dont un Market Transformation Protocol avec une Feuille de route visant à assurer la durabilité.

Cinq livrables :

- Livrable 1 : Profil du secteur du tourisme durable dans le Pacifique.
- Livrable 2 : Analyse du secteur de l'écotourisme marin actuel et des principales contraintes qui pèsent aujourd'hui sur l'offre pour la région du Pacifique.
- Livrable 3 : Principales mesures visant à soutenir le développement d'un secteur écotouristique.
- Livrable 4 : Recommandations prioritaires pour la promotion du tourisme durable.
- Livrable 5 : Plans de transformation du marché au niveau de chaque pays ou territoire.
  - Permet de mettre en valeur un élément du Market Transformation Protocol.
    - Îles des Palaos (Normes relatives aux bâtiments et aux équipements).
    - Îles Tonga (Accès aux activités et perspectives).
    - Polynésie Française (Éducation et implication du public).
    - Nouvelle-Calédonie (Mise en application).
    - Îles du Vanuatu (Développement de normes actualisées).
  - Présente un modèle pour l'élaboration de Plans de transformation du marché au niveau de chaque pays ou territoire plus complets.

Livrable 1 : Profil du secteur du tourisme durable dans le Pacifique

- Le taux de croissance prévisionnelle du tourisme des îles du Pacifique est de 20 % supérieur (5,2 % par an, contre 4,4 % par an) à celui des autres pays en développement.
  - La plupart des visiteurs arrivent en Micronésie par avion ; en revanche, la majeure partie des visiteurs qui se rendent en Polynésie et en Mélanésie arrivent par la mer.
- Les impacts environnementaux de cette croissance menacent de submerger le tissu social et les écosystèmes fragiles des îles.
  - Près de la moitié des îles du Pacifique sont « extrêmement vulnérables » selon l'indice de vulnérabilité environnementale ; la moitié sont soit « très vulnérables », soit « vulnérables ».
  - Exemples de facteurs sociaux :
    - Désespoir face au changement climatique.
    - Taux de chômage élevé.
    - Manque de prestige des emplois dans le secteur du tourisme ; attrait des emplois saisonniers dans d'autres pays.
  - Le tourisme durable sera la clé de l'avenir.
- Cependant, le « Tourisme durable » n'est pas encore considéré comme un « secteur ».
  - Il n'existe pas encore de définition du « Tourisme durable »
    - Cameron-Cole recommande de définir le Tourisme durable comme l'amélioration du tourisme standard – en réduisant son impact sur l'environnement et en créant un impact positif sur l'économie et la société – et de développer un créneau pour l'écotourisme.
  - Absence de normes ; absence d'application de quelconques règlements.
    - Les normes du Programme de certification australien ECO devraient être utilisées comme modèle régional.
  - La taille du marché est encore insuffisante.
    - Au cours des 10 prochaines années, il est attendu que le tourisme dépasse 36 % du PIB des Îles du Pacifique et 40 % des sources d'emploi.

Recommandations

- La SPTO devrait collaborer avec les pays du Pacifique afin de développer une feuille d'information uniforme à l'intention des visiteurs pour que des informations cohérentes puissent être recueillies d'un pays à l'autre.
- La contribution du tourisme aux économies de ces îles doit être mieux qualifiée (voir la recommandation du Livrable 4 concernant le WTTC).
- Le Market Transformation Protocol élaboré par l'investigateur principal, Rob Watson doit être appliqué stratégiquement dans toute la région pour transformer le secteur du tourisme et assurer sa durabilité.

Livrable 2 : Analyse du secteur de l'écotourisme marin actuel et des principales contraintes qui pèsent aujourd'hui sur l'offre pour la région du Pacifique

- Le Tourisme durable couvre des processus inclusifs, sensibles au contexte, qui entraînent la réduction de l'impact sur l'environnement et produisent un impact positif sur l'économie et la société.

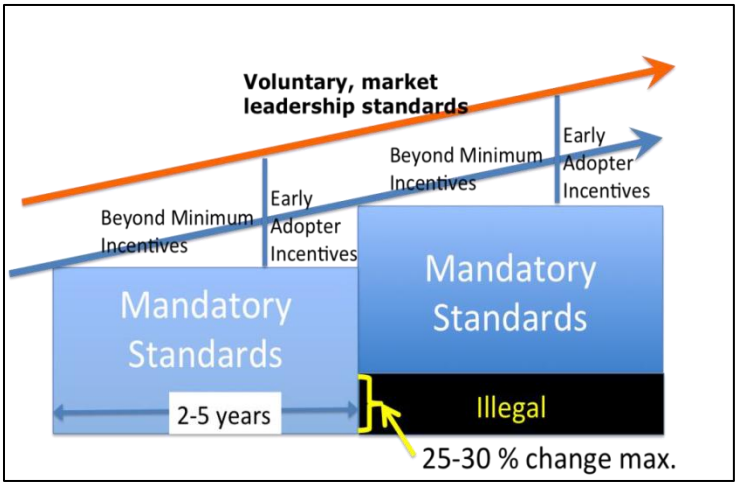
Recommandations

- L'écotourisme et le tourisme durable dans le Pacifique doivent privilégier la qualité plutôt que la quantité.
- Le tourisme doit être considéré en « mode de crise » : à la fois danger et opportunité.

Les dangers du tourisme traditionnel	Les opportunités associées au tourisme durable
Écosystèmes fragiles	Restriction de l'accès aux sites vulnérables
Espèces envahissantes et dommages causés par les tempêtes	« Bénévolat » dans le tourisme
Pénurie d'aliments et d'autres ressources	Optimisation de la consommation d'eau/d'énergie ; utilisation des énergies renouvelables ; micro-fermes locales à agriculture intensive
Dilution culturelle	Opportunités d'emploi pour la population locale ; création de prestige dans le secteur du tourisme ; appli Tourisme durable avec module linguistique
Lois insuffisantes et peu respectées	Transformation stratégique du marché ; approche ciblant les ressources gérées par la communauté
Pratiques prédatrices d'investissements et d'affaires par des intérêts étrangers	Agence de voyage nationale (AVN) et application pour le tourisme durable
Ressources inadéquates	Droit unique national « pour tous les accès »
Infrastructure de qualité inadéquate	Normes de construction écologiques ; centres de formation à l'hospitalité
Accès difficile aux activités	Bacs à grande vitesse ; AVN ; distribution plus uniforme des sites et de l'infrastructure touristique

Livrable 3 : Principales mesures visant à soutenir le développement d'un secteur écotouristique

- Adoption et mise en œuvre d'une approche stratégique de transformation des marchés.
  - Intégration de mesures de réglementation obligatoires avec des mesures volontaires de gestion du marché incluant à la fois des normes et des mesures incitatives.
  - Développement d'indicateurs pour mesurer le succès des programmes.
- Des études de cas de la région illustrent la façon dont les éléments clés du Market Transformation Protocol ont été mis en oeuvre.



Étapes de la transformation du marché	Objet et description
1. Plan stratégique	Indique la législation, les normes, les projets de démonstration et les étapes d'amélioration continue, plus différentes façons dont les six éléments de soutien peuvent les renforcer.
2. Lois fixant les champs d'application	Elles assurent que les entités responsables (personnes morales aussi bien que personnes physiques) sont habilitées à fixer et appliquer des normes et des objectifs, ainsi qu'à fournir des incitations.
3. Démonstrations techniques	Projets sur une petite échelle qui démontrent ce qui peut être réalisé comme minimum obligatoire, ainsi que par les meilleures pratiques. Cette étape est axée sur la démonstration de la faisabilité technique et sur la collecte d'informations sur les performances.
4. Normes obligatoires et facultatives	Des normes de meilleures pratiques obligatoires minimum et facultatives complémentaires doivent être élaborées d'une manière ouverte et inclusive.
5. Mise en œuvre à une échelle de projet pilote	La mise en œuvre à une échelle de projet pilote donne la priorité à l'administration et à l'application par rapport à l'accomplissement technique.
6. Mise en œuvre à une échelle globale	Le lancement à une échelle globale d'une norme obligatoire est beaucoup plus difficile que l'introduction d'une norme facultative à l'échelle de l'ensemble du marché.
7. Amélioration permanente	La loi (ou l'ordonnance) fixant les champs d'application et les normes doivent contenir des dispositions relatives à l'amélioration continue régulière.

Éléments de soutien	Objet et description
1. Indicateurs	Le succès doit être défini avant de pouvoir être mesuré. Puis il doit être mesuré pour pouvoir être géré.
2. Programmes de formation	Des professionnels dûment formés et agréés sont nécessaires pour élaborer, mettre en œuvre et faire appliquer les normes, les projets et les programmes issus du processus de transformation des marchés.
3. Approvisionnements	Les politiques d'approvisionnement privées et publiques envoient des signaux importants au marché et renforcent la demande de transformation du marché vers la durabilité.
4. Mesures incitatives	Les mesures incitatives pour l'adoption précoce favorisent l'adoption de normes obligatoires alors que les mesures incitatives de dépassement des normes minimales accélèrent l'adoption de normes facultatives. Elles peuvent être de nature monétaire ou non.
5. Développement du secteur d'activité	Les professionnels et les associations du secteur sont des acteurs importants pour le développement, la promotion et la mise en oeuvre de la transformation des marchés.
6. Éducation du public	L'éducation et la sensibilisation du public contribuent à la croissance des marchés et accélèrent l'adoption des meilleures pratiques.

Livrable 4 : Recommandations prioritaires pour la promotion du tourisme durable

- Le SPREP devrait élaborer des plans types de transformation stratégique du marché (PTSM) conjointement avec la SPTO.
- Le SPREP devrait soutenir le Pacific Island Legal Information Institute PacLII pour créer une base de données consultable de lois favorables au tourisme.
  - PacLII pourrait aider à créer une législation modèle pour le Tourisme durable.
  - Intégration des éléments sociocentriques du tapu, du bul et du rahui étayés scientifiquement et d'autres restrictions culturelles dans les structures de gouvernance et de prise de décisions.
- Avec l'aide de la SPTO, le SPREP devrait développer un recueil d'études de cas couronnées de succès dans le secteur du Tourisme durable.
  - La priorité devrait être accordée aux projets AMP et RZP.
  - Les projets de démonstration ne doivent pas être créés comme une fin en soi, mais comme une première étape d'un processus complet bien planifié.
- Le premier jeu de normes (obligatoires ou facultatives) appliquées à une situation quelconque devrait porter sur la mise en oeuvre et l'application plutôt que sur des niveaux de performance élevés.
  - Le Programme de certification australien ECO est la certification recommandée en matière de durabilité pour les opérateurs en ce qui concerne l'hébergement et les activités dans la région.
  - Les normes obligatoires et facultatives ne doivent pas changer de plus de 25 %–30 % lors de chaque itération. Parfois, des changements encore moins importants sont appropriés.
- Les démonstrations à l'échelle de projet pilote devraient pénétrer au moins 15 % du marché ciblé.
  - La mise en œuvre d'un projet pilote partiel (p. ex., 15 % dans chaque province) est préférable à une mise en œuvre complète dans une seule région, même si elle représente ~15 % du marché.
  - La généralisation d'un projet pilote ne doit pas être effectuée avec un financement par une subvention, mais avec des fonds provenant de transactions ; le projet pilote doit reproduire autant que possible les conditions réelles du marché.
  - Les projets pilotes représentent l'étape la plus influente de la mise en œuvre des éléments de soutien de la transformation du marché.
- L'application du jeu initial de normes complètement mises en œuvre est le moment le plus propice pour établir une culture de conformité.
  - Les pénalités doivent être substantielles pour décourager les violations des normes.

- Le SPREP et la SPTO devraient collaborer avec le World Travel and Tourism Council (WTTC) pour élaborer un jeu cohérent d'indicateurs économiques régionaux.
  - D'autres indicateurs de la santé de l'écosystème et de sa durabilité devraient être élaborés par des experts locaux dans ces domaines en collaboration avec les organisations de la société civile et les populations locales.
- Au moins 3 ou 4 centres de formation hôtelière régionaux devraient être développés.
  - Un système de parrainage de ces centres devrait être créé obligatoirement avant de permettre aux chaînes de développer des propriétés où que ce soit dans la région.
  - Les îles Palaos, la Polynésie française, et Vanuatu sont des sites possibles.
- Le SPREP et la SPTO devraient collaborer avec les pays pour élaborer des modèles de directives d'approvisionnements durables à l'intention des agences gouvernementales et des entreprises du secteur du tourisme durable.
- De modestes droits de transaction pour la durabilité devraient être imposés pour les activités touristiques et la consommation de services publics dans ce but.
  - Ces droits peuvent financer des mesures incitatives pour mettre en œuvre des projets de transformation des marchés et de durabilité, en particulier pendant la phase pilote.
  - Des activités approfondies de marketing concernant l'utilisation de ces fonds devraient être réalisées pour en démontrer la valeur.
  - Les mesures incitatives en résultant doivent être élaborées de façon judicieuse pour ne pas risquer d'effectuer des paiements excessifs.
- Les pays doivent fournir du soutien pour développer des associations commerciales et professionnelles.
  - La construction de capacités, la formation en gouvernance et en gestion financière, et la supervision des pairs sont toutes des activités utiles.
  - Ces associations peuvent jouer un rôle clé en matière de formation et en aidant à soutenir l'élaboration de normes et la mise en œuvre de démonstrations techniques et à une échelle de projets pilotes.
- Le SPREP devrait soutenir le développement de vidéos et d'applis sur le Tourisme durable par les pays concernés.
  - Les vidéos pourraient être utilisées dans les avions ou sur les paquebots avant l'arrivée des touristes.
  - Les applis peuvent être connectées à l'Agence de voyage nationale pour recevoir des commandes, octroyer des remises, etc. Elles peuvent également inclure des conseils linguistiques et des renseignements sur les coutumes locales.

Livrable 5 : Plans de transformation des marchés des pays – Résumé

- Cameron-Cole a élaboré un Plan de transformation des marchés nationaux pour chacun des cinq pays visités – Polynésie française, Nouvelle Calédonie, Palaos, Tonga et Vanuatu.
- Chaque plan fait référence à un groupe national recommandé pour entreprendre l'élaboration du Plan stratégique de transformation du marché du tourisme durable.

Recommandations pour tous les pays

- Modifier ou élaborer des dispositions spécifiques des lois fixant les champs d'application.
- Créer une Agence de voyage nationale.
- Adapter et adopter l'agrément du Programme de certification australien ECO pour l'hébergement et les activités, et promouvoir le bénévolat dans le secteur du tourisme.
- Adopter des normes relatives à la consommation d'énergie pour les bâtiments, les équipements et les véhicules.
- Développer des démonstrations complètes dans les rues des capitales.
- Concevoir des projets de démonstration ciblant un élément particulier de la transformation du marché :
  - Îles des Palaos (Normes relatives aux bâtiments et aux équipements).
  - Îles Tonga (Accès aux activités et perspectives).
  - Polynésie Française (Éducation et implication du public).
  - Nouvelle-Calédonie (Mise en application).
  - Îles du Vanuatu (Développement de normes).
- Créer des normes obligatoires et facultatives spécifiques pour soutenir l'aspect de transformation du marché choisi.
- Les plans de transformation des marchés nationaux soulignent tous la difficulté nettement supérieure du lancement des Normes obligatoires à l'échelle nationale par rapport aux Normes facultatives.
- Pour six des sept principales étapes de la transformation des marchés – l'exception étant l'élaboration du Plan stratégique – Cameron-Cole décrit comment les six éléments de soutien (Indicateurs, Programmes de formation, Approvisionnements, Mesures incitatives, Développement du secteur et Éducation du public) doivent être appliqués spécifiquement.

Livrable 5 : Plans de transformation des marchés nationaux – Palaos

- Entre 2011 et 2015, le taux de développement du tourisme aux Îles Palaos a été deux fois plus élevé que la moyenne régionale : 10,2 % par an contre 5,2 %.
  - La plupart des touristes y sont arrivés par avion.
- Les Normes et codes de construction écologique pour économiser l'énergie sont l'élément sur lequel le plan national de transformation du marché est axé pour les Îles Palaos.
  - Les six éléments de soutien joueront des rôles cruciaux pour permettre d'atteindre les objectifs dans ce domaine.
- Il convient de féliciter les Îles Palaos pour le leadership exercé dans le cadre du Palau Legacy Project et son adoption du Palau Responsible Tourism Policy Framework (PRTPF), qui privilégie la qualité par rapport à la quantité.
- Le National Tourism Coordination Board (NTCB) qui a été recommandé dans le PRTPF pourrait être chargé de l'élaboration du Plan stratégique de transformation du marché.

Recommandations

- La construction de projets de démonstration incorporant des mesures basiques obligatoires de protection de la vie et de sécurité ainsi que des équipements mis à niveau devrait être entreprise.
  - Initialement, l'efficacité énergétique pourrait être gérée en utilisant des normes relatives aux équipements.
- Les lieux de villégiature haut de gamme recrutés sous les auspices du PRTPF devraient être tenus d'obtenir l'agrément écologique pour la construction de nouveaux bâtiments.
  - Le site de Ngarmadu Bay devrait être envisagé pour un projet de démonstration multi-étatique coopératif pour le tourisme durable.
    - L'État hôte de destination développe le site marin et/ou terrestre et les États adjacents développent l'infrastructure de soutien (hôtels, visites guidées, artisanat, magasins, activités terrestres, etc.)
- Le NTCB devrait collaborer avec le secteur de la plongée aux Îles Palaos pour démontrer des approches variées de la restriction de l'accès aux sites de plongée qui sont utilisés excessivement.
  - D'autres sites devraient être développés à d'autres endroits. Les revenus des différents sites peuvent être mis en commun en tenant compte du besoin de rotation en raison de la fragilité de l'environnement.
  - Les meilleurs sites qui sont également les plus sensibles seraient réservés aux guides qui ont obtenu le niveau le plus élevé d'agrément environnemental.
- Les Îles Palaos devraient soutenir leurs politiques pour les AMP en mettant hors la loi le commerce appelé « cooler trade » en vertu du Titre 27-Pêche et d'autres lois pertinentes.

Livrable 5 : Plans de transformation des marchés nationaux – Tonga

- La croissance du tourisme aux Îles Tonga entre 2011 et 2015 a été nettement inférieure à la moyenne régionale : -3,1% par an contre 5,2 %.
  - Les visites par avion ont augmenté de 4 % pendant cette période, alors que les visites par bateau ont diminué de plus de 14 %.
- L'accès aux activités et aux opportunités est l'élément sur lequel le plan national de transformation du marché est axé pour Tonga.
  - L'incapacité d'accéder aux destinations et aux services touristiques aux Îles Tonga est l'un des principaux obstacles aux tourisme durable et à l'écotourisme.
  - L'Agence de voyage nationale recommandée aidera à remédier à de nombreux problèmes d'accès aux ressources du tourisme aux Îles Tonga.

Recommandations

- Le Groupe de travail pour la transformation du marché du tourisme qui élabore le Plan stratégique de transformation du marché devrait être animé par le Ministère du Tourisme, la Tonga Tourism Authority et le Tonga Visitors Bureau, avec la collaboration de membres du groupe de travail de la Chambre de Comemrce, des leaders respectés du secteur du tourisme de chacun des groupes d'îles et d'autres organisations nationales importantes dans le secteur.
- Tonga devrait faire de l'« *Eua Island Whale Sanctuary and Reserve* » une AMP désignée pour de multiples utilisations s'étendant jusqu'à 10 km autour de l'île.
  - L'accès serait accordé en priorité aux entreprises écotouristiques dûment formées et agréées sur l'île 'Eua ainsi qu'aux voyagistes certifiés pour l'écotourisme ECO. La pêche traditionnelle serait autorisée dans des zones désignées.
  - La formation pour l'écotourisme et le soutien accordé à ce secteur devrait être fournis par des entreprises écotouristiques de l'île 'Eua.
  - Les leçons tirées de l'expérience de l'île 'Eua pourront ensuite être appliquées à Ha'apai et à Vava'u.
- Des catamarans à grande vitesse devraient être utilisées pour accéder aux activités d'écotourisme de l'île 'Eua.
  - Ceci augmenterait les options pour attirer des visiteurs des paquebots.
  - L'accès aux bateaux de transbordement entre les îles serait aussi accru substantiellement par l'emploi des catamarans.
  - L'impact sur les baleines devrait être surveillé de près.
- Des zones tampons plus étendues pour la protection des forêts sont nécessaires autour des parcs et des zones terrestres protégées.

Livrable 5 : Plan de transformation du marché national – Polynésie française

- Le taux de croissance du tourisme en Polynésie française entre 2011 et 2015 a été légèrement inférieur à la moyenne régionale : 5 % par an contre 5,2 %.
  - Actuellement, la plupart des visiteurs arrivent par avion, mais les visites par la mer augmentent très vite.
- L'éducation et l'implication du public sont l'élément sur lequel le plan national de transformation du marché est axé pour la Polynésie française.
  - La Polynésie française a les meilleures activités d'éducation de la région grâce au programme Te Mana o Te Moana, et elle utilise également le grand modèle de processus de consultation associé à l'Aire marine protégée des Îles australes (AMP).
    - Le programme de formation et d'éducation Te Mana o Te Moana doit être soutenu pour permettre son application dans toute la région.

Recommandations

- PROGEM, Te Mana o Te Moana, CRIOBE, ainsi que les leaders du secteur devraient participer à un « Groupe de travail sur la transformation du marché du tourisme » animé par le Ministère du Tourisme et les services des Transports aériens internationaux et de la Modernisation de l'administration de même que des membres de la fonction publique.
  - Cet effort s'ajouterait au travail effectué dans le cadre de la Stratégie de développement du tourisme de 2015–2020.
- La Polynésie française devrait étendre substantiellement son réseau d'aires protégées reconnues par l'IUCN pour atteindre l'Objectif 11 des Objectifs de biodiversité d'Aichi de la Convention sur la diversité biologique : 17 % de la zone terrestre et 10 % de la zone marine sont compris dans la ZEE.
- À la suite de la consultation de grande envergure déjà conduite, l'AMP proposée pour les Îles australes devrait être démontrée comme une Aire protégée de Catégorie 1 de l'IUCN.
  - D'autres AMP devraient être établies ainsi que des aires terrestres protégées sur la base des principes de l'approche « du massif au récif ».
- Le Lycée Hôtelier de Faa'a devrait être soutenu comme centre de formation régional pour le tourisme.

Livrable 5 : Plan nationaux de transformation du marché – Nouvelle Calédonie

- Le taux de croissance du tourisme en Nouvelle Calédonie entre 2011 et 2015 a été nettement supérieur à la moyenne régionale : 12,9 % par an contre 5,2 %.
  - Dans l'ensemble, la Nouvelle Calédonie reçoit trois fois plus de visiteurs par bateau que par avion. Le nombre des visites des touristes en croisière devrait doubler au cours prochaines années.
- L'application des règlements est l'élément sur lequel le plan national de transformation du marché est axé pour la Nouvelle Calédonie.
  - Le programme Ambassadeurs du Lagon est un modèle régional pour la délégation à des membres du secteur privé de l'industrie du tourisme de fonctions officielles d'application des règlements pour les AMP.
- Il convient de féliciter la Nouvelle Calédonie pour son leadership régional en matière d'AMP et d'aires terrestres internationalement reconnues.

Recommandations

- La Stratégie de développement du tourisme en Nouvelle Calédonie à l'horizon 2025, élaborée avec la participation de membres du secteur privé et de la société civile, devrait impliquer également le Groupe de travail sur la transformation du marché du tourisme pour élaborer le Plan stratégique de transformation du marché.
  - Cet effort s'ajouterait au travail effectué dans le cadre de la Stratégie de développement du tourisme à l'horizon 2025.
- Conformément aux recommandations de la Stratégie de développement du tourisme, les provinces du Nord, du Sud et des Îles Loyauté devraient coordonner le développement du tourisme et leurs activités de marketing.
- *Îlot Canard* et *Îlot Maitre* sont recommandés comme sites de démonstration technique pour les activités de restauration et pour l'application des normes d'activité en liaison avec les AMP.
  - Ces sites sont très visités et dégradés en conséquence. Des professionnels du secteur associés à ces sites devraient recevoir une formation d'*Ambassadeurs.* Un embarcadère devrait être construit sur le site de l'*Îlot Canard.*
- La Nouvelle Calédonie devrait mettre en œuvre un programme étendu à l'*Île des Pins* pour effectuer une démonstration pilote de l'application des règlements, de la remise en état des zones sensibles et d'une distribution équilibrée des visiteurs entre les différents sites.
  - La performance du Plan cadre de durabilité pour le « Grand Sud » devrait être évaluée dans le cadre de ce projet et des efforts entrepris sur les sites *Îlot Canard* et *Îlot Maitre,* et des modifications devraient être apportées suivant les besoins.
- La possibilité d'accès par des catamarans à grande vitesse devrait être explorée dans tout le pays pour les visiteurs en croisière afin d'éviter un nombre excessif de visites.

Livrable 5 : Plan nationaux de transformation du marché – Vanuatu

- Le taux de croissance du tourisme à Vanuatu entre 2011 et 2015 a été légèrement inférieur à la moyenne régionale : 4,9 % par an contre 5,3 %.
  - La tendance pendant cette période a été affectée dans une large mesure par le cyclone Pam et ne reflète pas les conditions actuelles.
- L'élaboration de normes est l'élément sur lequel le plan national de transformation du marché est axé pour Vanuatu.
  - Le Programme d'agrément et d'autorisation des activités touristiques (PAAAT) est un exemple régional de définition et d'élaboration de normes obligatoires et facultatives.
  - Le processus d'élaboration de normes délibéré et inclusif utilisé par Vanuatu représente les meilleures pratiques dans le secteur et permettra sans aucun doute une meilleure mise en oeuvre.

Recommandations

- Le Comité directeur de projet (CDP) du Plan d'action stratégique pour le tourisme à Vanuatu (PASTV) devrait élaborer le Plan stratégique de transformation du marché en y ajoutant des représentants des Îles périphériques et des associations communautaires de gestion du tourisme.
- Les recommandations du PASTV en matière de modifications de la législation devraient être étendues de façon à inclure des éléments de soutien du tourisme durable, comme des bâtiments et des transports efficaces.
  - La loi sur le Droit à l'information de 2016 devrait être étendue de façon à obtenir du feedback du public sur le développement du tourisme durable.
- Une démonstration des normes touristiques obligatoires et facultatives pour l'hébergement et les activités incluant les dispositions d'application associées devrait être entreprise conjointement avec le réseau des aires marines et terrestres protégées de Nguna-Pele.
  - Ceci constituerait également une excellente opportunité de démontrer l'utilité du bénévolat dans le tourisme et d'intégrer une Agence de voyage nationale au réseau de centres d'appel pour les îles.
- À la suite du cyclone Pam, Vanuatu devrait envisager de créer un « Fonds de récupération après un cyclone » et un « Plan de durabilité pour la récupération après un désastre ».
  - Ceci permettrait une récupération plus rapide et plus durable après la prochaine catastrophe naturelle.

Biographies des auteurs et des responsables de la production — Évaluation régionale du tourisme durable

Robert Watson, chargé de recherche LEED®

Investigateur principal, expert en transformation des marchés

Qualifications :

- M. Watson a été l'investigateur principal et l'auteur principal de l'« Évaluation régionale du tourisme durable dans le Pacifique », préparée pour le PROE. Il a une grande expérience de l'analyse des politiques dans le but d'optimiser les avantages dans les domaines de l'énergie et de l'environnement à l'intersection des services et des technologies dans de multiples secteurs, y compris le développement écologique, l'énergie, les transports et la gestion sans déchets.
- Il est un leader mondial dans le mouvement écologiste, avec plus de 20 ans dans le secteur environnemental international à but non lucratif. Il a fondé le système LEED® de notation des bâtiments écologiques aux États-Unis. Depuis 2007, il exerce des fonctions de leadership dans quatre startups fournissant des services afférents aux bâtiments écologiques aux États-Unis et à l'échelle internationale, des services technologiques et des services de gestion sans déchets.
- Il a passé 30 ans à concevoir et mettre en œuvre des politiques de transformation des marchés pour les bâtiments écologiques, la gestion des déchets solides et les transports. Il a une grande expérience des programmes et des projets sur quatre continents, combinant les pressions réglementaires et la demande des marchés pour optimiser les résultats environnementaux et économiques.
- M.B.A., Columbia University ; Inaugural Environmental Fellow, University of California, Davis, Institute of Transportation Studies ; M.S., University of California, Berkeley, Energy Resources Group (ERG) ; B.A., Dartmouth College, Cum Laude, Senior Fellow

Robin Neray

Expert-conseil et analyste scientifique des données

Qualifications :

- Mme Neray a plus de 20 ans d'expérience en analyse des données. Elle a exercé les fonctions d'analyste de données principale pour l'« Évaluation régionale du tourisme durable dans le Pacifique » préparée pour le PROE. Pendant 18 ans, elle a dirigé avec succès plusieurs projets au budget de plusieurs millions de dollars s'étendant sur plusieurs années pour de grandes organisations du secteur public. Citons parmi ses clients le Ministère de la Justice des États-Unis, pour lequel elle a analysé des jeux de big data pour construire un outil d'aide à la prise de décisions, et le Service postal des États-Unis – une organisation de gestion d'une chaîne logistique de 65 milliards USD – qu'elle a aidé à créer un algorithme sophistiqué d'optimisation des affectations du personnel qui lui a fait économiser des dizaines de millions de dollars par an. Elle a également dirigé la conception statistique plusieurs autres projets de sécurité publique pour Washington, D.C., et pour la municipalité de New York. Mme Neray, qui est née au Canada, est bilingue (anglais et français).
- B.S., Honneurs, Mathématiques, McGill University ; M.S. en Recherche opérationnelle, Massachusetts Institute of Technology (MIT)

Alain Schuster (Doctorat) et Julie Verbert (Master)

ASJV – Traducteurs et interprètes

Qualifications :

- M. Schuster et Mme Verbert, traducteurs de langue maternelle française parlant couramment anglais, combinent plus de 30 ans d'expérience en matière de traductions techniques et d'interprétariat entre l'anglais et le français dans les domaines suivants : droit, affaires, finances, brevets, santé publique, assistance au développement et instrumentation médicale. Dans le domaine du droit, ceci inclut la traduction de contrats, de traités internationaux, d'articles de revues universitaires, d'accords de licence, de documents de procédure judiciaire et de contentieux, de plaintes, de décisions de tribunaux, de droit des assurances, de droit des mandats, de droit de la faillite, droit des valeurs mobilières, éthique et politiques de conformité. Dans le domaine des affaires, ils traduisent des rapports et états financiers, des business plans, prospectus de fonds communs de placement, des déclarations de revenus, des documents sur des fusions et acquisitions, des baux et des offres de rachat. Dans le domaine des documents techniques, ils ont de l'expérience en traduction de documents médicaux et de santé publique, de brevets, de modes d'emploi, de fiches signalétiques, de manuels de dispositifs médicaux et de spécifications techniques.
- M. Schuster — Doctorat d'État en Droit, Faculté de Droit et des Sciences économiques, Université de Paris Panthéon-Sorbonne (France) ; Maîtrise en Science politique, Université de Paris Panthéon-Sorbonne ; Licence en Histoire, Université de Paris Panthéon-Sorbonne ; et Master en Droit, Université de Paris Panthéon-Sorbonne

  Mme Verbert — Master 2 en Traduction juridique et économique (anglais), Université de Paris Ouest (France) ; Master 1 en Traduction anglaise et Lexicographie, Université de Lille (France) ; Licence en Langues modernes, Université de Grenoble (France) ; Programme Erasmus, Université de Warwick (R.-U.)
- Membres de l'American Translators Association

Nanette Toncre

Responsable des communications

Qualifications :

- Mme Toncre a plus de 20 ans d'expérience en rédaction, révision et conception de publications techniques et non techniques. Elle est responsable de la production des documents de marketing de Cameron-Cole en utilisant du contenu de textes écrits par des experts dans les sujets traités. Elle coordonne également la production de documents de Cameron-Cole avec les activités de marketing des clients suivant les besoins. Par ailleurs, elle apporte ses compétences de journaliste à Cameron-Cole pour la publication de ses documents, notamment les éditions de 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009 et 2010 du *North America Corporate Environmental Report,* de Toyota et les éditions de *The IMF's Sustainability Report, 2012, 2013.* Mme Toncre soutient directement l'initiative Sustainable Structures de Cameron-Cole en tant que spécialiste en paysagisme durable ; et elle a contribué aux efforts de biorestauration pour la TMA et à la rédaction de rapports d'évaluation de l'état des lieux en tant que membre de l'équipe.
- Licence en Journalisme, Louisiana State University

PAYS 1 — ÎLES PALAOS

Pays 1 — Îles Palaos : Analyse du secteur du tourisme

Les îles Palaos recueillent et analysent des données sur les visiteurs en fonction de l'objet de leur visite (p. ex., pour les affaires)[1]. Les visiteurs en vacances sont appelés « touristes ». Les visiteurs se rendant aux îles Palaos arrivent exclusivement par avion ; les visites dans le cadre de croisières sont extrêmement rares.

Comme nous le recommandions dans le Livrable 4, « Recommandations prioritaires pour la promotion du tourisme durable », et conformément à l'Objectif 1.3 du PRTP, de l'anglais *Palau Responsible Tourism Policy Framework* (Cadre d'action des îles Palaos en matière de tourisme responsable)[2], le NTCB, de l'anglais *National Tourism Coordination Board* (Comité national de coordination touristique), qui s'est réuni récemment, devrait travailler avec la SPTO et le SPREP pour établir des définitions cohérentes pour les termes « visiteurs » et leurs « activités » qui pourraient être adoptées au niveau régional. Un formulaire régional commun d'informations pour les visiteurs, incluant les définitions communes de chaque type de visite, contribuerait grandement à garantir une collecte de données appropriée et à soutenir les analyses ultérieures.

La transformation du secteur du tourisme pour le développement du tourisme durable sera particulièrement importante aux îles Palaos dans la mesure où le taux de fréquentation dans le pays a augmenté de près de 50 % entre 2011 et 2015, comme le montre le Tableau 1. D'un point de vue régional, son taux de croissance du nombre de visiteurs (à savoir 10,2 % – tous arrivant par avion –, ce qui représente plus du double par rapport aux autres pays et territoires des îles du Pacifique (PTIP) de notre étude (5,0 %)[3]. Voir le Livrable 1 « Profil du secteur du tourisme durable dans le Pacifique » pour obtenir des informations complémentaires détaillées sur la comparaison entre régions.

Visiteurs par air	2011	2012	2013	2014	2015	TCAM[4]	Nombre total de visiteurs
Îles Palaos	118 055	124 286	111 145	146 867	167 481	10,2 %	667 834

Tableau 1 : Nombre de visiteurs par mode de transport et par an

La Figure 1 et le Tableau 2 montrent les tendances par rapport au mode de transport utilisé par les visiteurs lors de leur arrivée sur la période 2008-2015. Sur une période de 8 ans, 922 867 visiteurs se sont rendus sur le territoire. Le nombre moyen annuel de visiteurs était de 115 358 et le nombre médian annuel de visiteurs était de 114 600. Le pourcentage le plus élevé de visiteurs, à savoir 92,1 %, est celui des touristes.

---

[1] La source de toutes les données dans la section consacrée à l'analyse du secteur du tourisme est http://palaugov.pw/immigration-tourism-statistics, annuaires statistiques. Les chiffres et pourcentages figurant en haut des colonnes des différentes figures représentent les chiffres totaux de cette année et la plage de pourcentages durant ces années, respectivement.

[2] http://palaugov.pw/wp-content/uploads/2017/04/Final_Palau-Responsible-Tourism-Framework1.pdf

[3] Les PTIP dans lesquels les équipes de Cameron-Cole se sont rendues dans le cadre de cette étude sont la Polynésie française, la Nouvelle-Calédonie, les îles Palaos, les îles Tonga et le Vanuatu. Toutefois, notre analyse régionale du secteur du tourisme tient également compte des îles Fidji, de l'île de Guam et des îles Samoa, et elle a servi de base pour établir une comparaison régionale globale avec les îles Palaos. Les moyennes régionales présentées ici ne tiennent pas compte du territoire étudié (les îles Palaos) afin de pouvoir établir une vraie comparaison.

[4] Taux de croissance annuel moyen.

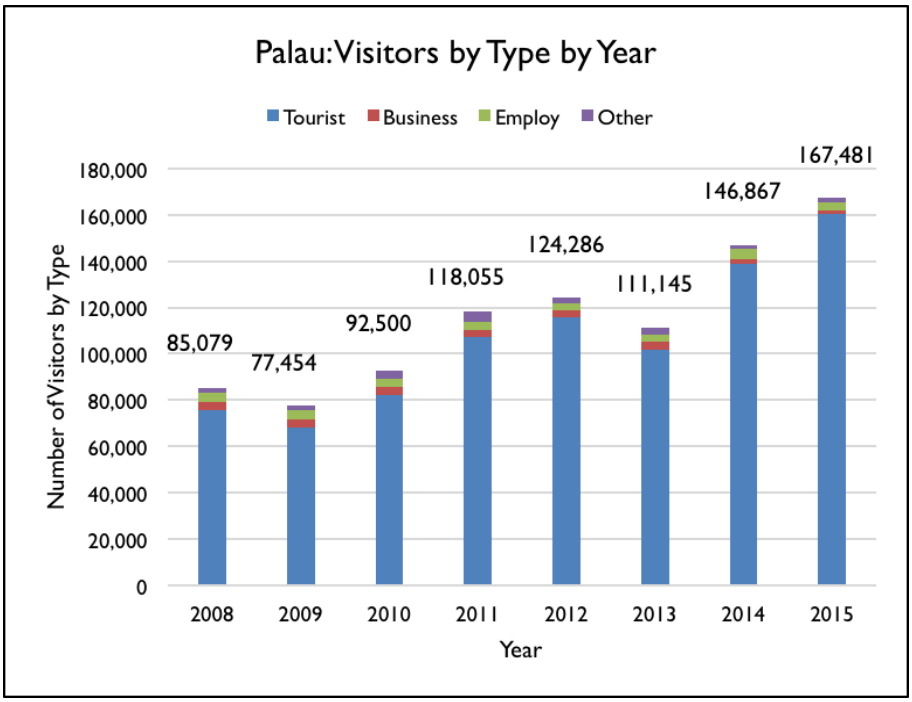


Figure 1 : Visiteurs classés par type et par an.

Type de visiteur	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	NOMBRE TOTAL DE VISITEURS
	% colonne % ligne	% colonne % ligne	% colonne % ligne	% colonne % ligne	% colonne % ligne	% colonne % ligne	% colonne % ligne	% colonne % ligne	% colonne % ligne
Touristes	75 843 89 % 9 %	68 329 88 % 8 %	82 202 89 % 10 %	107 205 91 % 13 %	115 629 93 % 14 %	101 546 91 % 12 %	139 029 95 % 16 %	160 370 96 % 19 %	850 153 92,1 % 100 %
Voyages d'affaires	3 413 4 % 15 %	3 558 5 % 15 %	3 392 4 % 14 %	3 124 3 % 13 %	3 125 3 % 13 %	3 520 3 % 15 %	1 755 1 % 7 %	1 559 1 % 7 %	23 446 2,5 % 100 %
Emploi	3 713 4 % 13 %	3 621 5 % 13 %	3 427 4 % 12 %	3 226 3 % 11 %	3 222 3 % 11 %	3 377 3 % 12 %	4 359 3 % 15 %	3 593 2 % 13 %	28 538 3,1 % 100 %
Autres	2 110 2 % 10 %	1 946 3 % 9 %	3 479 4 % 17 %	4 500 4 % 22 %	2 310 2 % 11 %	2 702 2 % 13 %	1 724 1 % 8 %	1 959 1 % 9 %	20 730 2,2 % 100 %
TOTAL VISITEURS	85 079 100 % 9,2 %	77 454 100 % 8,4 %	92 500 100 % 10,0 %	118 055 100 % 12,8 %	124 286 100 % 13,5 %	111 145 100 % 12,0 %	146 867 100 % 15,9 %	167 481 100 % 18,1 %	922 867 100 % 100 %

Tableau 2 : Visiteurs classés par type et par an.

Dans la figure 2, le nombre de touristes aux îles Palaos est présenté en fonction de leur pays de résidence pour la période 2008-2015. Les îles Palaos distingue le pays de résidence en fonction du type de visiteur (p. ex., tourisme, affaires), ce qui est utile pour mettre en lumière la répartition des visiteurs ; aux fins de cette étude, nous allons nous concentrer sur les touristes uniquement et n'inclurons aucun autre type de visiteurs (p. ex., affaires) dans la Figure 2. En effet, en sachant d'où les différents types de visiteurs sont originaires, en particulier les touristes, nous pourrons déterminer quels sont les efforts à potentiel qu'il faudra cibler dans la stratégie de marketing du tourisme durable. Les données présentées commencent en 2008 car les données préalables à 2008 pour les îles Palaos ont été classées différemment et sont donc difficiles à rapprocher des données post-2008. Nous remarquons également qu'à partir de 2014, l'expression « Pays de nationalité » est utilisé aux îles Palaos au lieu de « Pays de résidence ».

Deux pays (le Japon et Taïwan) représentent à eux seuls plus de la moitié (54 %) de tous les touristes ; les touristes coréens représentent 10 à 20 % de tous les touristes. En particulier, entre 2008 et 2013, les touristes japonais et taïwanais représentaient entre 60 % et 70 % de tous les touristes aux îles Palaos. Cependant, les touristes chinois sont de plus en plus nombreux. Leur nombre a été multiplié par 16 entre 2012 et 2015 : il a doublé voire même triplé chaque année pendant plusieurs années consécutives (2012-2013 : de 4 % à 9 % ; 2013-2014 : de 9 % à 28 % ; 2014-2015 : de 28 % à 54 %). Le PRTP prévoit une stratégie claire pour prendre le contrôle du taux de fréquentation par les touristes sur le territoire, et pour le gérer dans l'intérêt de tous les habitants[5].

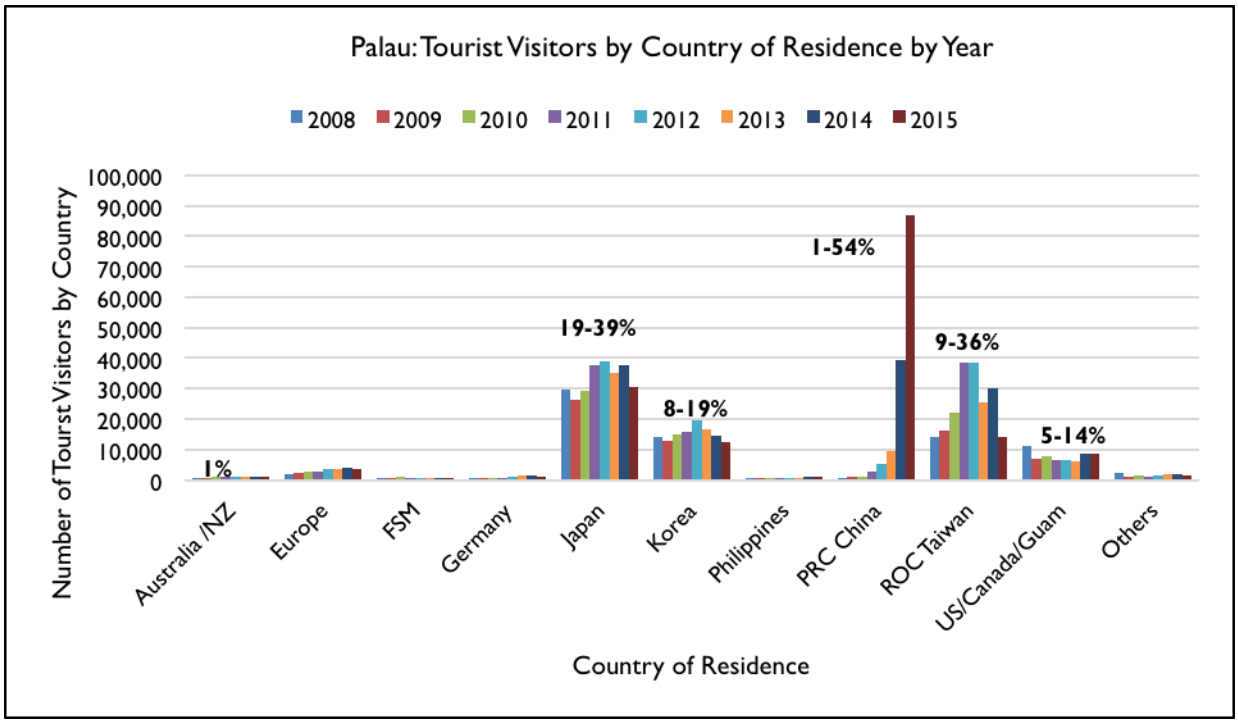


Figure 2 : Nombre de visiteurs par pays de résidence.

[5] PRTP, Note de bas de page 2 ci-dessus, à la page 8.

Îles Palaos : La stratégie du Market Transformation Protocol

Cameron-Cole fonde ses recommandations en faveur du tourisme durable sur le Marlket Transformation Protocole pour tourisme durable[6] (Figure 3) qui a été développé par Rob Watson exerçant les fonctions d'investigateur principal et qui a fait la preuve de son efficacité dans la transformation de différents secteurs depuis celui des services publics et des économies d'énergie jusqu'au secteur des bâtiments écologiques. Le Market Transformation Protocol (MTP) a été présenté dans le Livrable 1 et les Livrables 3 et 4 y font largement référence. Il se compose de sept éléments fondamentaux en rouge et bleu (p. ex. : plan de transformation stratégique du marché, lois fixant les champs d'application) – cinq d'entre eux portant sur des considérations de marché ou réglementaires – et six éléments venant en soutien (par ex. : indicateurs, programmes de formation). Conjointement, ils forment le cadre et le processus nécessaires pour satisfaire aux principales éléments requis pour bâtir un secteur du tourisme durable viable et prospère.

Figure 3 : Le Market Transformation Protocol pour le tourisme durable.

D'après les conversations que nous avons eues avec un éventail d'acteurs dans le pays et selon les observations et les constatations de Cameron-Cole, nous estimons que la transformation du secteur du tourisme dans les îles Palaos serait accéléré si les initiatives étaient au niveau national et plus stratégiques, au lieu du processus de planification et d'exécution actuel au niveau de l'archipel.

---

[6] Cameron Cole, en sa qualité de soumissionnaire retenu dans le cadre de l'appel d'offres du SPREP pour l'évaluation régionale du tourisme durable dans la région du Pacifique, utilise le Market Transformation Protocol™ élaboré par l'investigateur principal, Robert Watson, sous permission.

Nous appliquerons à présent les principes et les éléments de soutien du MTP aux îles Palaos afin de démontrer qu'ils constitueront collectivement une voie vers le tourisme durable.

1ère étape : Plan de transformation stratégique du marché (PTSM) pour les îles Palaos

Les îles Palaos se sont engagées dans plusieurs excellents exercices de planification au cours des dix dernières années, couvrant la plupart des éléments clés qui seraient abordés par un PTSM et culminant dans le Palau Responsible Tourism Policy Framework (PRTPF). C'est pour cette raison que nous ne pensons pas qu'un nouveau processus de planification complet soit nécessaire.[7]

Par exemple, les plans de gestion de la conservation pour les territoires soutenus par la Palau Conservation Society (PCS) et le réseau de zones protégées (RZP) sont un excellent point de départ pour ce qui est de l'évaluation des ressources. Ces plans de gestion de la conservation / des aires ou zones protégées[8] doivent être accompagnés d'éléments de développement économique afin de former l'approche intégrée de transformation du marché nécessaire pour atteindre les objectifs des îles Palaos.

Cameron-Cole appuie fortement la recommandation du PRTPF convoquant un NTCB[9] pour évaluer et adapter ou adopter nos recommandations en matière de transformation du marché en vue de soutenir la vision et l'atteinte des objectifs du cadre PRTPF.

Projet régional stratégique : Agence de voyage nationale pour les îles Palaos
La plupart des voyages sont aujourd'hui organisés par le biais d'Internet, en particulier à travers des sites agrégateurs de résultats de recherche et d'avis tels que Booking et TripAdvisor. Pour ce qui est des recommandations à l'échelle de la région, nous suggérons d'établir une Agence de voyage nationale (AVN) pour chacun des territoires /pays du Pacifique. L'AVN pourrait peut-être être établie et/ou supervisée par le NTCB. Nous pensons que le tourisme durable aux îles Palaos pourrait largement bénéficier d'une telle approche dans la mesure où elle est cohérente avec l'Objectif 1 (la sensibilisation au tourisme responsable et l'alignement sont une priorité nationale) et l'Objectif 2 (l'économie relative aux visiteurs des îles Palaos est gérée de manière responsable) du PRTPF.[10] Dans le cadre du lancement d'une AVN pour les îles Palaos, nous suggérons principalement que soient possibles des réservations directes à partir d'un site de voyages unique dédié aux îles Palaos, qui serait probablement www.pristineparadisepalau.com. Ce portail touristique récemment lancé par l'autorité responsable des visiteurs aux îles Palaos commence à avoir certains des éléments qu'un bon site d'information / de réservation devrait avoir, mais il faut le développer davantage.

Actuellement, les visiteurs doivent consulter jusqu'à trois sites Internet différents et naviguer à travers 2-3 autres pages/sites, ou passer un appel international ou transmettre un itinéraire défini à une agence de voyages tierce avant de pouvoir réserver ou confirmer leur itinéraire. En outre, les informations actuellement en ligne concernant les possibilités d'accès aux zones moins

---

[7] Il convient de noter qu'un grand nombre des recommandations en matière de durabilité contenues dans ce rapport ont déjà été suggérées pour les îles Palaos, dans certains cas il y a 20 ans, et sont déjà reflétées dans le PRTP.
[8] http://www.palauconservation.org/cms/index.php/resources
[9] PRTP, Note de bas de page 2 ci-dessus, Section 3.1. Nous applaudissons les auteurs et les remercions d'avoir recommandé une participation complète à l'effort de développement du Cadre.
[10] Ibid, page 9.

développées et à de nombreux plus petits établissements des îles Palaos – en particulier les établissements à caractère écotouristique – sont incomplètes dans le meilleur des cas.

Un portail AVN, créé à l'image de sites de réservation et d'information sur Internet tels que TripAdvisor ou d'autres, permettrait aux visiteurs d'obtenir des informations, de comparer différentes options, puis de réserver un hébergement, des événements, etc., depuis un portail unique, créant ainsi une expérience « à guichet unique », mais qui serait gérée et contrôlée par le pays. Ces fonctionnalités supplémentaires permettraient de créer un outil stratégique qui pourrait être utilisé par les îles Palaos pour rendre son secteur du tourisme plus durable sur le plan économique et environnemental. Si toutes les réservations pour les îles Palaos doivent être effectuées par le biais du portail de l'AVN, ceci permettra d'éviter que les sociétés charter à prix réduit ne puissent intervenir dans les affaires de l'archipel, ce qui était l'un des plus gros problèmes décrits dans le PRTPF, et les îles Palaos pourront ainsi bénéficier de ces recettes qui, auparavant, quittaient le territoire.

De plus, comme nous l'avons décrit dans le Livrable 4, la création d'une AVN permettrait de définir une répartition stratégique des visites en les orientant vers les zones sous-exploitées et en les éloignant des zones surexploitées. Cette répartition pourrait être effectuée en limitant les réservations à certaines îles ou à certaines activités ainsi qu'en initiant des mesures incitatives en proposant des prix plus ou moins élevés pour les solutions d'hébergement dans les îles mises en avant ou faisant l'objet de limitations. Il serait facile de concevoir une solution de partage des recettes permettant de compenser les entreprises situées dans les zones nécessitant une « mise au repos ».

La SPTO devrait montrer l'exemple de concert avec les îles Palaos et d'autres PTIP en négociant avec les principaux sites Internet agrégateurs dédiés au tourisme dans le but de faire évoluer leur moteur de recherche pour y inclure des critères de recherche axés sur les régions et les pays ou territoires.

En plus de l'ANV, l'entité appropriée aux îles Palaos (qui sera déterminée par le NTCB) pourrait travailler avec la SPTO pour développer une application spécifique au territoire pour le tourisme durable. Cette application pourrait être développée par des informaticiens des îles Palaos en utilisant éventuellement une interface de programmation applicative (API) développée ou fournie par la SPTO avec l'aide du SPREP. Cette application pourrait contenir une section spécifique pour l'écotourisme aux îles Palaos, fournir différents degrés d'information et d'accès préférentiels à des réservations en fonction du niveau du voyage à forfait proposé à travers l'AVN.[11]

La question de l'accès à Internet devra être évaluée dans le cadre de cet effort. Comme pour les lois fixant les champs d'application, l'infrastructure technologique peut également devoir faire l'objet d'un développement.

[11] Pour plus d'explications sur l'application pour le tourisme durable, vous pouvez consulter le Livrable 4 : Recommandations prioritaires pour la promotion du tourisme durable.

2ème étape : Lois fixant les champs d'application spécifiques au marché

Globalement, la législation sous-jacente nécessaire pour soutenir une transformation vers le tourisme durable est assez forte aux îles Palaos. Le PRTPF mentionne le passage de lois concernant les réformes sur le système fiscal pour soutenir le tourisme durable.[12] Vous trouverez ci-dessous des suggestions supplémentaires pour apporter des modifications ou des ajouts au réseau législatif national des îles Palaos.

Tourisme durable

Les titres 2 (Exécutif), 24 (Protection environnementale) et 28 (Relations étrangères et Commerce) mentionnent le tourisme durable et l'écotourisme, et couvrent un grand nombre d'aspects environnementaux du tourisme. Dans l'ensemble, la structure administrative existe pour implémenter l'approche en matière de tourisme durable.

Normes en matière de construction

Actuellement, il n'existe pas de code ou de norme en matière de construction au niveau national mentionné par le Titre 34 (Santé publique, sécurité et bien-être) ou le Titre 39 (Immobilier et propriété individuelle) des îles Palaos. Nous recommandons que des exigences obligatoires de base sur la sécurité des personnes pour les nouvelles constructions soient mises en œuvre en vertu de cette législation existante et de toute autre législation pertinente. Le code initial sur les constructions et le bâtiment devrait mettre l'accent sur la santé et la sécurité ; en particulier, sur les exigences relatives aux issues de secours et sur les normes relatives aux structures. Un élément qui ne serait pas trop contraignant : une exigence préconisant que les solutions d'éclairage des sorties de secours soient des LED écoénergétiques. Des éléments plus approfondis de durabilité et d'économie d'énergie peuvent être intégrés ensuite dans la version suivante par le biais de normes sur les appareils et équipements.

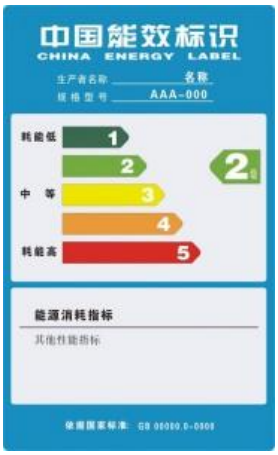


Figure 4 : Système de notation des appareils

Normes en matière d'équipement

L'application des normes d'efficacité aux équipements est une mesure simple qui permettrait de réaliser d'importantes économies d'énergie. Le portée des marchés des équipements est mondiale, et il n'est pas difficile de trouver des équipements extrêmement efficaces sur le plan énergétique. Les équipements devraient être limités aux équipements certifiés ENERGY STAR® ou aux équipements les mieux notés (dans les deux catégories les plus efficaces sur le plan énergétique) selon les systèmes mis en place en Chine, en Corée et au Japon. Les principaux types d'équipements sont les suivants : climatisation ; réfrigération ; production d'eau chaude (l'énergie solaire doit être fortement encouragée) ; il convient également de limiter les accessoires sanitaires et de plomberie selon leurs débits d'écoulement et de vidange. Ces normes s'appliqueraient aux équipements destinés à de nouvelles constructions et aux équipements de remplacement.

[12] Voir Plan d'action du PRTP, Objectif 2.3, Note de pied de page 2 ci-dessus, à la page 26.

Normes relatives aux véhicules

Les normes recommandées en matière de véhicules pour toutes les voitures neuves ou d'occasion importées aux îles Palaos sont les suivantes :

Économies de carburant : une catégorie avant la meilleure selon le système établi en Corée du Sud/au Japon, avec son équivalent en Chine.

Émissions de CO2 : une catégorie avant la meilleure selon le système établi en Corée du Sud/au Japon, avec son équivalent en Chine.

Ceci augmentera le coût des véhicules, en particulier des véhicules d'occasion. Cette charge pourra être compensée en proposant des options de transport collectif décrites ci-dessous.

Normes relatives aux activités

Les îles Palaos ont mis en plaace un programme de certification des guides touristiques[13] qui aborde la question de la durabilité, mais de nombreux éléments en matière de durabilité sont formulés de façon plus flexible par rapport à un langage plus contraignant, avec des directives obligatoires. Par exemple, voici un extrait de la page 31 du Manuel pour les guides touristiques :

Facultatif : « Faites attention où vous mettez les pieds dans l'eau et en sortant de l'eau pour éviter de marcher sur les coraux. »

Une directive plus directe serait utile, par exemple :

« Il est interdit de marcher sur les coraux, et les visiteurs souhaitant faire du snorkeling ne peuvent être lâchés en groupe au-dessus des récifs au niveau des coraux. Les visiteurs doivent uniquement engager leurs activités de snorkeling sur une surface sableuse ou à partir d'un mouillage désigné loin des zones peu profondes du récif. »

Cameron-Cole recommande que ce programme de certification soit élargi pour inclure un module supplémentaire sur la durabilité plus une option de certification environnementale avancée.

Détermination et protection des sites et des espèces

Les îles Palaos ont un excellent réseau d'AMP existant. Les responsabilités relatives pour la protection des eaux proches des grands centres doivent être définies plus clairement entre le niveau de l'État et le niveau national.

Comme il est pratiquement impossible d'identifier les poissons interdits et autorisés après qu'ils ont été nettoyés, nous recommandons que les îles Palaos modifient le Titre 27 de la loi sur les procédures administratives relatives à la pêche ainsi que toute autre loi pertinente pour interdire le commerce appelé « cooler trade » de tous les fruits de mer vivant sur le territoire.

Normes relatives à l'infrastructure ayant besoin d'être mises à jour

Dans la législation des îles Palaos, le Titre 34 (Santé publique, sécurité et bien-être) transmet le niveau approprié de responsabilité aux organismes de mise en œuvre pour gérer les questions relatives à l'approvisionnement en eau et l'infrastructure de traitement des eaux usées. Les modifications apportées à ce titre devraient mettre en avant des technologies de traitement

[13] http://www.kororstategov.com/pdf/rangers/Tour %20Guide %20Manual.pdf

modulaires et évolutives, comme CBUM (de l'anglais *Continuous Backwash Upflow Media*)[14] dans de grandes usines de traitement de type centralisé activées par des sédiments.

3ème étape : Projet de démonstration : codification des normes de performances minimales et supérieures

Au moins deux ensembles de projets de démonstration – l'un pour implémenter les normes obligatoires et l'autre pour implémenter les normes facultatives – devraient être terminé au cours des 12-18 prochains mois.

Projet de démonstration : Pratiques requises

Normes relatives à la sécurité des personnes pour les bâtiments. Il serait tout à fait judicieux de profiter de la construction de nouveaux hôtels et appartements pour démontrer les nouvelles normes obligatoires en matière de construction aux îles Palaos qui mettent l'accent sur la sécurité des personnes en mentionnant l'économie d'énergie.[15]

Éléments de soutien

Les principaux éléments de soutien sont les suivants :

1. Indicateurs
   Les indicateurs clés pour l'implémentation des normes obligatoires peuvent être initialement développés pendant la phase de démonstration par le biais de consultations avec les parties prenantes locales des îles Palaos. De tels indicateurs pourraient inclure le taux de conformité, le nombre de responsables formés, le nombre de professionnels formés, le temps de réponse pour les inspections et d'autres mesures visant à évaluer l'efficacité et l'efficience.

2. Programmes de formation
   Bien que la plupart des concepteurs et ingénieurs mettant en œuvre des projets à grande échelle connaissent bien les éléments de base du code de sécurité des personnes suggérés dans ce rapport, les îles Palaos devraient créer des programmes de formation pour les architectes et les architectes locaux pour tirer des leçons des projets de démonstration. Des mesures incitatives administratives, comme une préférence à participer aux projets gouvernementaux à venir, peuvent être offertes aux professionnels locaux.

3. Approvisionnements
   Le gouvernement des îles Palaos devrait s'assurer qu'il n'existe aucune restriction sur la disponibilité des matériaux ou équipements nécessaires pour satisfaire aux exigences des normes.

---

[14] http://www.waterworld.com/articles/print/volume-23/issue-2/product-focus/upflow-media-filtration-tackles-demanding-treatment-applications.html

[15] Les Objectifs 1.1 et 4.1 du Plan d'action du PRTP propose des mesures visant à améliorer le développement et la conception des bâtiments. Bien que Cameron-Cole apprécie la volonté d'avoir des « assurances en matière de sécurité des bâtiments internationalement reconnues », nous pensons que ce niveau de performance sera atteint de manière optimale à la suite de nos recommandations. L'architecte Cliff Terry, de Koror (trbarchitects@gmail.com), a développé un projet de code simplifié qui serait un excellent point de départ pour entamer la conversation. Comme nous l'avons indiqué dans nos rapports antérieurs, les issues de secours et l'intégrité structurelle devraient rester les principaux sujets. La signalisation des sorties d'urgence avec éclairage écoénergétique peut également être incluse.

4. Mesures incitatives
   Généralement, les mesures incitatives financières sont efficaces si deux conditions sont remplies : 1) le bénéficiaire doit apporter des fonds supplémentaires pour satisfaire aux nouvelles normes et 2) le coût de revient des mesures incitatives pour l'organisme de parrainage doit être plus faible que les dépenses qui auraient été engagées sans ces mesures. Par exemple, les équipements écoénergétiques sont généralement plus chers que les équipements traditionnels. Cependant, la mise en place de mesures incitatives pour promouvoir les équipements écoénergétiques coûte moins cher que de construire de nouvelles centrales électriques avec des équipements non écoénergétiques.

   Dans le cas des codes obligatoires pour les bâtiments, les mesures administratives sont probablement plus efficaces que les mesures financières. Un examen rapide des implantations et l'approbation de projets prévoyant d'adopter très tôt le nouveau code peuvent constituer une mesure incitative extrêmement efficace pour les constructeurs. Il est également possible de prévoir des mesures incitatives supplémentaires pour les concepteurs et les ingénieurs.

5. Développement du secteur d'activité
   Des programmes de partage d'expériences et d'informations autour des nouvelles normes peuvent être élaborés au sein de la Palau Visitors Association et des associations locales d'architectes et d'ingénieurs.

6. Éducation du public
   Un programme doit être mis en place en parallèle pour informer le public de l'importance des normes relatives à la sécurité des personnes et de leurs composantes clés. Ceci permettrait au public de se rendre compte plus facilement des violations de telles normes.

Projet de démonstration : Meilleures pratiques facultatives

De multiples projets de démonstration des « meilleures pratiques » sont possibles, voire souhaitables aux îles Palaos, bien que l'énumération de la liste complète des projets possibles ne s'inscrive pas dans le périmètre de ce travail. Nous en explorerons un en détail et laisserons les autres pour qu'ils soient développés dans le pays.

Projets de démonstration en matière de construction écologique : Les îles Palaos devraient mettre en place une certification « hôtel vert » dans l'un ou plusieurs des développements les plus recherchés dans le pays. La démonstration pourrait s'appuyer sur n'importe quel programme international reconnu de certification écologique tel que la certification LEED, le système australien Green Star ou le label Earthcheck.[16]

Autres projets :

- Projet de développement coopératif multi-étatique pour le site de Ngarmadu Bay. L'État hôte de destination développe le site marin et les États adjacents développent l'infrastructure de soutien (hôtels, visites guidées, artisanat, magasins, activités terrestres, etc.).

[16] Les recommandations relatives au code sur les constructions dans l'Objectif 4.1 du Plan d'action s'appliqueraient à ces types de projets de manière effective.

- Comme recommandé dans l'Objectif 4.1 du PRTPF, développer un projet de démonstration « rues entièrement aménagées » à Koror. En plus des aménagements pour les piétons et les éléments d'aménagement paysager envisagés, implémenter un service de tramways électriques depuis Main Street jusqu'au Belau National Museum. Envisager de mettre en place un droit de stationnement dans le centre ville de Koror pour inciter l'expansion du service de tramways sur toute la longueur de Main Street et une ou plusieurs lignes allant jusqu'aux îles Malakal et Meyungs. Des installations de parking relais (Park & Ride) et de chargement électrique pourraient être construites dans les parkings existants.

- Protéger et restaurer les écosystèmes fragiles en répartissant les visiteurs de manière équilibrée. Même si la dégradation de la réputation des îles Palaos comme destination de plongée de classe mondiale a été mentionnée comme étant un problème majeur dans le PRTPF (page 8), aucune action spécifique n'a été recommandée pour résoudre ce problème. Comme décrit dans le rapport de Cameron-Cole du Livrable 2 : *Analyse du secteur de l'écotourisme marin actuel et des principales contraintes qui pèsent aujourd'hui sur l'offre pour la région du Pacifique*, les aires terrestres et marines protégées (ATP/AMP) existantes ou proposées peuvent être considérées comme des « ressources rares ». L'un des meilleurs moyens de préserver durablement ces ressources rares consiste à apporter un équilibre entre les niveaux d'accès et les mesures de protection.

- Accès restreint à un ou plusieurs sites de plongée clés. Nous recommandons que, dans le cadre du processus du NTCB, les parties pertinentes se mettent d'accord sur un projet de démonstration mettant l'accent sur un ou plusieurs sites de plongée privilégiés qui sont excessivement utilisés et essaient d'y limiter l'accès à la fois en termes de nombre de bateaux et de jours par semaine. Cette démonstration devrait aussi aborder les impacts financiers potentiels sur les parties participantes. Il existe d'autres options permettant de déterminer les possibilités d'accès aux différents sites et de les réguler, notamment :

  - Un programme d'excursions de plongée préparé conjointement par les parties concernées qui permettrait des périodes de récupération et une répartition équitable des activités. Par exemple, le nombre total annuel de plongeurs considéré comme durable pour le site de plongée pourrait être réparti entre les différentes sociétés organisant des excursions en mer. Même si une seule autre aire de visite/d'amarrage est développée, l'impact sur les environnements marins fragiles des environs serait divisé de moitié.[17]

  - 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.

  - Les frais de licence constituent un autre moyen de garantir une professionnalisation adéquate des guides et des sociétés qui ont accès aux aires protégées. Tout comme

[17] Voir Livrable 2 : *Analyse du secteur de l'écotourisme marin actuel et des principales contraintes qui pèsent aujourd'hui sur l'offre pour la région du Pacifique* pour plus d'informations sur les possibilités de partage de revenus qui éviteraient de passer de l'abondance à la famine.

avec le tirage au sort, les frais de licence peuvent varier selon que la personne ou la société a été certifiée/agréée pour l'écotourisme ou pour le tourisme durable.

Si un tel tirage au sort est mis en place, les sommes récoltées à travers les frais de licence et de participation aux tirages au sort pourraient être utilisées pour contribuer aux évaluations de l'expérience des visiteurs et de l'environnement, ainsi que pour contribuer à l'expansion des gardes-côtes et de leurs suppléants[18] ayant pour rôle de mettre en application les directives applicables aux AMP/ATP visant à éduquer les visiteurs et à assurer le respect des règles.

Éléments de soutien

Les principaux éléments de soutien sont les suivants :

1. Indicateurs
   Ces projets de démonstration devraient, au minimum, effectuer un suivi des économies en énergie et en eau, ainsi que des coûts incrémentiels.
2. Programmes de formation
   De la même manière que pour la formation aux normes obligatoires, les professionnels en conception et en construction peuvent être formés aux approches de conception et de construction vertes. La formation des guides touristiques à l'issue de laquelle ceux-ci peuvent obtenir un certificat de durabilité pourrait également être développée par le biais d'entités touristiques établies. L'accès au site de plongée à accès restreint constituerait l'une des mesures incitatives majeures pour obtenir ce certificat.
3. Approvisionnements
   Afin de soutenir l'introduction de produits et de matériaux écologiques, les gouvernements, et ce à tous les niveaux, peuvent définir des objectifs initiaux en matière d'approvisionnement écologique pour leurs opérations.
4. Mesures incitatives
   Des mesures incitatives pour les coûts des conceptions et technologies visant à réaliser des économies d'eau et d'énergie pourraient être proposées par la Palau Public Utilities Corporation en fonction des coûts moyens actualisés en capital et exploitation pour l'infrastructure d'énergie et d'eau nécessaires pour supporter une utilisation équivalente en quantité pour l'hôtel.
5. Développement du secteur d'activité
   Ces projets pourraient donner l'impulsion nécessaire pour les sections axées sur la durabilité dans les associations locales professionnelles et de l'industrie pour les bâtiments et guides touristiques, pour que chacun puisse dispenser des formations et fournir des services de certification professionnelle.

[18] Voir l'exemple de la Nouvelle Calédonie dans l'étude de cas sur le secteur des excursions marines intitulée *Ambassadeurs du Lagon* dans le Livrable 3 de Cameron-Cole : Principales mesures visant à soutenir le développement d'un secteur écotouristique. D'autres informations sur les Ambassadeurs du Lagon sont disponibles à travers le lien suivant : https://www.province-sud.nc/content/des-ambassadeurs-pour-une-protection-renforcee-du-lagon (en français).

6. Éducation du public
   La distribution au public de rapports relatifs à la progression et à la performance actuelles peut permettre de lui apprendre les stratégies et les avantages des constructions et conceptions vertes.

4ème étape : L'élaboration de normes : normes obligatoires et normes facultatives

La définition d'un ensemble complet et complémentaire de normes facultatives minimales (ou maximales) et de normes de performance supérieure facultatives conditionne fortement le processus de transformation du secteur du tourisme en faveur de la durabilité.

Ci-dessous, nous mettons en valeur les normes relatives aux constructions comme un ensemble de normes obligatoires et facultatives cohérent par rapport aux recommandations au stade de démonstration. Exemples d'autres normes obligatoires et facultatives complémentaires :

- Normes en matière d'économie de carburant et d'émission de CO_2 pour les véhicules. Nous recommandons d'appliquer aux normes initiales le 2ème niveau d'exigence énergétique et d'émission de CO_2 en vigueur en Chine, en Corée et au Japon. Les normes facultatives pourraient être des normes de 1er niveau. La démonstration pour ces normes serait efficace sur les flottes de véhicules.
- Normes étendues aux guides touristiques pour inclure la durabilité.
- Normes pour les appareils et équipements commerciaux et résidentiels – climatisation, réfrigération, production d'eau chaude, moteurs, éclairage.

Normes de performance minimales obligatoires

Voir l'Annexe A pour une version préliminaire de certaines normes simples sur la sécurité des personnes qui s'appliqueraient aux unités résidentielles de 2 étages ou plus. Un travail sur ces normes a déjà bien été entamé par la communauté professionnelle aux îles Palaos, de sorte qu'il devrait être envisagé de les adopter dans les meilleurs délais. L'objectif principal de la convocation d'un groupe chargé de l'élaboration d'un code/de normes serait de créer le niveau suivant de normes et de commencer à faire passer le mot au sujet du développement et de l'implémentation d'exigences obligatoires pour les bâtiments résidentiels.

Le groupe chargé de l'élaboration d'un code peut aussi commencer à se renseigner sur les normes similaires pour les bâtiments non résidentiels. Par exemple, l'île de Guam a un code en matière d'économie d'énergie pour les bâtiments qui pourrait servir de modèle pour la mise en place d'une norme facultative (première phase) / obligatoire (deuxième phase) pour les constructions aux îles Palaos. La raison pour laquelle nous ne recommandons pas l'adoption de ce code initialement est qu'il est trop complexe à administrer dans un territoire sans aucune infrastructure éprouvée pour la mise en application d'un tel code.

Éléments de soutien

Les principaux éléments de soutien sont les suivants :

1. Indicateurs ; 2. Programmes de formation ; et 4. Mesures incitatives
   Ces éléments de soutien s'appliquent de manière limitée à cette activité.

3. Approvisionnement
   Les activités d'approvisionnement sont plus pertinentes après que les codes et normes[19] ont été adoptés.

5. Développement du secteur d'activité
   L'élaboration de normes de tout type est une très bonne manière de développer et d'impliquer les associations professionnelles et de l'industrie. Les participants peuvent être issus de toutes parts de l'industrie du bâtiment : l'architecture, l'ingénierie, la décoration d'intérieur, l'aménagement paysager, le génie civil, la construction, les opérations et la maintenance, la gestion, l'immobilier, la propriété d'appartements, d'hôtels ou de commerces, la fabrication de produits et d'équipements, etc.

6. Éducation du public
   Compte tenu du nombre d'activités « autonomes » que l'on trouve aux îles Palaos, il sera essentiel que des actions permanentes éducatives soient initiées à un stade précoce à travers les médias et les chefs des îles pour que les normes minimales puissent être adoptées de manière harmonieuse et pour que la transition vers plus de structure dans l'économie se passe en douceur.

Normes de performance facultatives pour les meilleures pratiques

Pour ce qui est des normes facultatives, nous recommandons l'élaboration de normes obligatoire de 2ème niveau en matière d'énergie, de véhicules, etc. comme un ensemble de normes facultatives pour les « meilleures pratiques » de 1er niveau. Comme nous l'avons recommandé dans nos rapports antérieurs, le niveau minimum des normes pour les meilleures pratiques dans la plupart des cas devrait être entre 25 % et 30 % des exigences de performance des normes obligatoires. Le niveau le plus élevé des exigences de performance des normes facultatives peut aller jusqu'à 75 % au-dessus du niveau de pratiques requises. Les éléments de soutien clés tels que décrits ci-dessus dans la section Normes de performance minimales obligatoires s'appliquent aussi aux normes facultatives.

5e étape : Mise en œuvre à une échelle de projet pilote

La mise en œuvre à l'échelle de projet pilote – que l'on peut également appeler « phase de démarrage progressif » – consiste en un exercice à caractère administratif conçu pour développer et tester la capacité du marché et de la communauté des professionnels à mettre en œuvre les normes obligatoires et facultatives, ainsi que les différents programmes, sur une échelle progressive. L'élaboration et l'amélioration des documents de soutien, des programmes de formation et des infrastructures de mise en application représentent un aspect fondamental de cette phase.

De manière générale, la mise en œuvre à l'échelle de projet pilote doit concerner au moins 15 %-25 % du marché concerné par les normes obligatoires et une part suffisante du marché concerné par les normes facultatives afin de pouvoir tester de manière satisfaisante la capacité d'administrer l'échelle progressive d'un programme facultatif. La taille du programme doit être

[19] Nous distinguons les codes des normes de la manière suivante : les normes sont facultatives et englobent des objectifs de performance, des méthodes de calcul et de la documentation. Les codes ont un caractère obligatoire et comprennent tout le contenu des normes ainsi qu'un cadre juridique et procédural pour la mise en application.

suffisamment conséquente pour intéresser les fournisseurs de produits et de services en vue afin qu'ils saisissent cette opportunité.

Normes de performance minimales obligatoires : Démarrage progressif à l'échelle de projet pilote

Les enjeux de la mise en œuvre à l'échelle de projet pilote d'un programme obligatoire sont bien plus élevés que ceux d'un programme facultatif et les ressources affectées doivent donc être d'autant plus élevées. Il n'en demeure pas moins que toutes les infrastructures de marché soutenant une norme obligatoire doivent également être capables de soutenir une norme facultative, même si le cadre de mise en œuvre est susceptible d'être différent.

Éléments de soutien

Les principaux éléments de soutien sont les suivants :

1. Indicateurs

   Les indicateurs clés à ce stade impliquent l'efficacité administrative concernant les éléments suivants :

   - le nombre d'inspections,
   - l'approbation de projets de construction,
     - les retards,
     - le nombre de projets par inspecteur,
   - le nombre de violation constatées et
   - le nombre d'actions correctives entreprises.

   D'autres indicateurs en ce qui concerne le domaine des normes de construction incluent le nombre de personnes responsables de vérifier les plans et les inspecteurs de bâtiments.

2. Programmes de formation

   Pour ce qui est des normes obligatoires (code), la chaîne se casse toujours au niveau du maillon le plus faible. Les architectes et ingénieurs doivent bien connaître le code. Les personnes responsables de vérifier les plans dans le département du bâtiment (établir un département du bâtiment devrait constituer l'une des premières étapes dans le stade de mise en œuvre à l'échelle de projet pilote) doivent connaître le code de manière encore plus approfondie. Les constructeurs doivent également connaître le code, ainsi que les sous-traitants responsables des éléments couverts par le code. Enfin, les inspecteurs de bâtiments doivent être les mieux formés au code car ce sont eux qui vont donner l'approbation finale du projet. Des programmes de formation spécifiques aux perspectives et exigences de chacun de ces acteurs clés doivent être développés et diffusés sur l'ensemble du territoire.

3. Approvisionnements

   De la même manière, l'approvisionnement en biens et services conformes aux normes obligatoires ou facultatives sur le point d'être appliquées constitue l'une des activités à fort impact susceptible d'être initiée au cours de la transformation du marché. Toutes les sollicitations formulées sur le plan national, territorial ou régional pour de nouvelles

constructions impliqueraient la mise en œuvre des codes de construction obligatoires minimum.
Les approvisionnements ne se limitent pas aux entités gouvernementales ; toute entité acheteuse faisant mention de niveaux de performance conformes aux normes obligatoires ou facultatives au cours de cette phase envoie un signal extrêmement fort au marché.

4. Mesures incitatives
Une fois les normes adoptées, les participants au processus d'élaboration des normes peuvent travailler avec les acteurs chargés de la mise en œuvre pour définir la combinaison parfaite de mesures incitatives administratives/non financières et financières. L'organisation des mesures d'incitation devrait à la fois tenir compte d'ensembles de mesures incitatives pour une « adoption précoce » (pour les normes obligatoires) et d'ensembles de mesures incitatives au « dépassement des normes minimales » (pour les normes facultatives) prévues pour minimiser les coûts supplémentaires initiaux liés au respect des normes obligatoires à un stade précoce ou au respect de normes plus exigeantes. Certaines mesures incitatives « négatives », telles que les taxes sur les équipements et les véhicules non conformes, par exemple, peuvent également être mises en œuvre au cours de ce processus.

5. Développement du secteur d'activité
La phase de mise en œuvre à l'échelle de projet pilote est l'une des périodes les plus fructueuses pour informer les acteurs du secteur et accroître la participation. Les associations et les professionnels du secteur diffusant la formation et agissant comme vecteur des projets de mise en œuvre à l'échelle de projet pilote joueront un rôle clé pour la transformation globale du marché. Ceci s'applique à la mise en œuvre à l'échelle de projet pilote à travers toutes les normes ou tous les programmes pertinents.

6. Éducation du public
Comme pour tous les éléments de la stratégie de transformation du marché, l'éducation du public doit être intensifiée durant la phase de mise en œuvre à l'échelle de projet pilote. Les médias acquis à la cause – articles, tribunes libres, reportages, annonces de service public – sont à privilégier par rapport aux médias payants comme ceux proposant de la publicité. Une telle campagne soulignerait à la fois les objectifs ambitieux de la transformation du marché, ainsi que les activités concrètes, notamment les projets spécifiques, intervenant durant le démarrage progressif.

Normes de performance facultatives pour les meilleures pratiques : Démarrage progressif à l'échelle de projet pilote

Le degré d'exigence est moins élevé pour la phase pilote d'une norme facultative dans la mesure où le volume de projets et d'activités qui seront finalement concernés est nettement moins important que pour un code obligatoire. Tous les éléments de base nécessaires au soutien d'un code obligatoire doivent également être mis en place pour le soutien d'une norme facultative : professionnels formés, disponibilité des produits sur le marché, évaluateurs formés, documentation technique et commerciale, etc., mais à moindre échelle. Si le niveau le plus bas des normes facultatives n'est pas trop ambitieux, ces normes devraient immédiatement être en mesure de concerner 15 %-25 % du marché.

Éléments de soutien

Les principaux éléments de soutien sont les suivants :

1. Indicateurs
   Outre les indicateurs de performance administrative dans la phase pilote/de démarrage progressif des normes obligatoires, les indicateurs pour les normes définies par le marché doivent également inclure la performance environnementale : économies d'énergie et d'eau, réduction des émissions de CO_2 et autres indicateurs de croissance du programme (p. ex., le nombre de projets, la superficie au sol certifiée[20], etc.) couvrant la totalité du marché et non simplement les projets pilotes.
2. Programmes de formation ; 5. Développement du secteur d'activité ; et 6. Éducation du public
   Nos recommandations pour ces différents domaines sont les mêmes pour les normes facultatives que pour les codes obligatoires, mais elles s'articulent autour des spécificités des normes facultatives.
3. Approvisionnement
   Toutes les institutions, qu'elles soient publiques ou privées, devraient être encouragées à participer, quel que soit le degré d'implication, à la mise en œuvre des normes facultatives. La bonne structuration des mesures incitatives sera importante pour promouvoir cette activité d'approvisionnement.
4. Mesures incitatives
   En général, les mesures incitatives financières et administratives émanent d'entités réglementées ou gouvernementales, telles que les services publics et les services fiscaux. Les mesures incitatives pour les normes facultatives ont tendance à être mises en place moins rapidement dans la mesure où elles sont souvent parrainées par des organisations du secteur privé.

   Les îles Palaos pourraient considérablement accélérer la transformation de son marché si des mesures incitatives – à la fois financières et administratives – étaient coordonnées entre les normes obligatoires et les normes facultatives. Par exemple, un examen rapide de projet pourrait être possible pour les projets qui se sont conformés au code rapidement, ainsi que pour les projets essayant d'atteindre l'objectif de performance facultatif. Comme souligné précédemment, les normes facultatives représenteraient idéalement le niveau suivant des codes obligatoires. De la même manière, des mesures incitatives financières seraient basées sur le coût marginal des économies d'énergie, d'eau, etc. Les économies calculées par rapport à l'adoption rapide du code ou des normes facultatives serait un critère de base pour bénéficier d'une mesure incitative, qui se présenterait sous la forme d'une remise, d'une réduction sur la facture d'énergie ou d'un dégrèvement d'impôt.

[20] La superficie/surface terrestre certifiée est un meilleur indicateur global que le nombre de projets.

6ème étape : Mise en œuvre à une échelle générale et

7ème étape : Amélioration permanente

Normes de performance minimales obligatoires : Mise en œuvre à l'échelle générale

La date de lancement des normes de performance minimales obligatoires devrait être fixée à la date de début de la phase pilote/de démarrage progressif. Elle doit permettre de laisser suffisamment de temps pour que la somme des expertises et des produits conformes présents sur le marché atteigne un niveau de masse critique. Selon le type d'exigence instauré, une période de six (6) mois à dix-huit (18) mois devrait suffire pour que le marché s'adapte aux nouvelles exigences obligatoires. Des infrastructures appropriées de mise en application doivent également être en place et suffisamment préparées pour gérer le volume des demandes consécutives attendues.

Concernant l'amélioration permanente, le cycle variera de 12 mois pour les modifications apportées aux normes professionnelles à trois ans pour les changements relatifs aux codes de construction et environ cinq ans pour les changements liés aux normes relatives aux véhicules et aux appareils. L'incertitude est le seul facteur que les acteurs du marché redoutent encore plus que la réglementation. Cameron-Cole recommande fortement d'adopter deux niveaux de normes à la fois, de sorte que le secteur puisse planifier ses investissements et que le marché affiche stabilité et prévisibilité. Ceci imposera davantage de contraintes sur les organes en charge du développement règlementaire/de l'établissement de règles, mais nous sommes convaincus que ceci donnera également lieu à une mise en œuvre plus harmonieuse et plus couronnée de succès.

Ainsi, pour l'exemple des normes relatives aux constructions, le code simplifié dans l'Annexe pourrait être adopté comme premier niveau, et une version modifiée du code de l'île de Guam[21] pourrait être adopté en trois ans. Pendant ce temps, le groupe responsable de la fixation des normes peut effectuer un examen des codes dans le bâtiment à l'échelle mondiale afin de développer les niveaux de performance suivants afin de permettre au secteur de la construction des îles Palaos d'arriver à la hauteur des normes internationale au cours des 10-12 prochaines années.

Éléments de soutien

Les principaux éléments de soutien sont les suivants :

1. Indicateurs
   Pour les bâtiments, les indicateurs de succès pour ce qui est des normes obligatoires et facultatives pourraient inclure la superficie au sol, le nombre de projets, le taux de pénétration du marché et les réductions de consommation d'énergie, d'eau et des émissions de CO_2.
2. Programmes de formation
   Cameron-Cole recommande que des programmes de maintenance des qualifications soient mis en œuvre afin d'exiger le développement professionnel continu. Dans le

[21] https://www.energycodes.gov/adoption/states/guam

secteur du bâtiment, ceci s'appliquerait aux architectes, ingénieurs, chefs des travaux, responsables de l'exploitation des immeubles, etc. Un grand nombre de documents de formation très variés sont disponibles en ligne et pourraient être adaptés à la situation des îles Palaos.

3. Approvisionnements
   Nous nous attendons à ce que 15 % des acteurs du marché en moyenne ne se conforment à aucune règle obligatoire et que 5 %-10 % de ces acteurs ne s'y conforment que partiellement. Il est absolument vital que les organismes gouvernementaux et institutionnels se conforment en totalité aux exigences des codes et qu'ils montrent l'exemple.

4. Mesures incitatives
   Durant les 2 premiers tiers du cycle d'adoption à l'échelle générale, l'objectif principal des mesures incitatives devrait porter sur les incitations au dépassement des normes minimales afin de préparer le marché au deuxième groupe de normes. Le dernier tiers du cycle devrait mettre l'accent sur les mesures incitatives d'adoption précoce pour le niveau suivant des exigences obligatoires. Au cours du dernier tiers du cycle d'adoption, les mesures incitatives au dépassement des normes minimales devront rester en vigueur, mais l'accent devra être mis sur l'adoption précoce concernant les sujets relatifs à la commercialisation et à la promotion. En général, les mesures incitatives au dépassement des normes minimales deviendront des mesures incitatives à l'adoption précoce, et de nouvelles incitations plus exigeantes au dépassement des normes minimales seront définies pour prolonger le processus d'amélioration permanente.

5. Développement du secteur d'activité
   Un plan de transformation de marché efficace doit octroyer un rôle participatif aux associations professionnelles et sectorielles dans l'élaboration des normes, ainsi que le rôle principal dans l'organisation des formations et dans le développement professionnel.

6. Éducation du public
   La mise en avant régulière et périodique de l'importance d'adhérer aux normes de performance minimales est essentielle à la préservation d'une culture de la conformité.

Normes de performance facultatives pour les meilleures pratiques : Mise en œuvre à l'échelle générale

À l'inverse des normes obligatoires minimales dont la mise en œuvre a plutôt lieu à travers une série d'étapes, la mise en œuvre des normes facultatives se présente plutôt sous la forme d'un démarrage progressif ininterrompu, qu'il s'agisse des exigences de performance ou de la conquête du marché. Comme pour les mesures obligatoires, les normes de performance facultatives ont besoin d'être révisées régulièrement et nécessitent les mêmes infrastructures de soutien. Les améliorations constantes modestes offrent plus de marge de manœuvre qu'une multitude de modifications périodiques des codes obligatoires. En général, la principale difficulté ne consiste pas à définir ou à accroître le niveau d'exigence, ni même à pousser les acteurs à adopter les normes ; l'aspect le plus épineux lié à la préservation des normes facultatives réside plutôt dans la difficulté à trouver des mesures de soutien adaptées aux projets en cours. Par conséquent, les volets qui concernent la formation et le développement des acteurs du secteur

nécessitent qu'une attention toute particulière leur soit portée au cours du processus de planification de la transformation du marché.

Éléments de soutien :

Les principaux éléments de soutien sont les suivants :

1. Indicateurs ; 2. Programmes de formation ; 5. Développement du secteur d'activité ; et 6. Éducation du public
   Dans ces différents domaines, nos recommandations sont les mêmes pour les normes facultatives que pour les codes obligatoires, mais elles s'articulent autour des spécificités des normes facultatives.

3. Approvisionnement
   Nous recommandons que 15 % à 25 % des approvisionnements des institutions respectent le niveau de performance supérieur des normes facultatives. Cette recommandation ne doit pas nécessairement être mise en œuvre à niveau égal dans toutes les divisions ou dans tous les départements d'une institution donnée. Certaines divisions du gouvernement des îles Palaos (p. ex., le département des ressources naturelles, de l'environnement et du tourisme, plutôt que le Ministère des Finances) ou des institutions privées peuvent s'avérer mieux indiqués que d'autres pour effectuer la plupart ou la totalité de leurs achats selon les exigences de performance supérieures.

4. Mesures incitatives
   Comme les îles Palaos sont un petit pays, nous recommandons fortement que des mesures incitatives pour les normes facultatives soient élaborées et implémentées au niveau national plutôt au niveau de l'État. Comme indiqué plus haut, la coordination de ces mesures avec celles relatives aux normes obligatoires permettra d'accélérer considérablement la transformation du marché.

Annexe A

Projet de code relatif à la sécurité des personnes pour la République des Palaos

Préparé par Cliff Terry, le 23 juin 2016. (trbarchitects@gmail.com)

1. Objet

1.1. Le présent Code relatif à la sécurité des personnes vise à protéger la vie et la santé des multiples occupants vivant de manière temporaire ou permanente dans des bâtiments d'au moins deux étages dans la République des Palaos.

2. Champ d'application

2.1. Le présent code s'applique à tous les bâtiments d'au moins deux étages utilisés à des fins résidentielles, y compris des immeubles d'appartements, des copropriétés, des hôtels et tous bâtiments similaires dans lesquels des personnes passent la nuit.

2.2. Les nouveaux bâtiments qui sont conçus, autorisés ou construits après l'adoption du présent code devront être conformes à toutes les exigences décrites ci-dessous avant d'être occupés.

2.3. Les bâtiments existants devront être modernisés pour être conformes aux Sections 6 à 9 du présent code dans les deux ans suivant l'adoption de celui-ci.

3. Normes

3.1. Dans le cas où il est fait référence à des constructions incombustibles, la norme applicable sera ASTM E 119. Dans le cas où il est fait référence à des portes et cadres incombustibles, la norme applicable sera NFPA 80.

4. Sorties

4.1. Chaque étage au-dessus du rez-de-chaussée devra disposer d'au moins un couloir de sortie intérieur ou balcon de sortie extérieur. Un escalier de sortie menant directement au rez-de-chaussée devra être à disposition à chaque extrémité des couloirs ou balcons de sortie.

4.2. La largeur minimum des couloirs ou balcons de sortie sera de 44 pouces (soit 1,12 mètres).

4.3. Les couloirs de sortie intérieurs doivent être construits avec des matériaux stables au feu pendant une heure (sol, murs et plafonds).

4.4. Les balcons de sortie extérieurs peuvent être utilisés à la place des couloirs de sortie extérieurs s'ils sont conçus de façon à ce que la fumée ne puisse pas s'accumuler au-dessus de la main courante.

5. Escaliers de sortie

5.1. Les salles fortement utilisées devront avoir un accès direct à tous les escaliers de sortie.

5.2. Les escaliers de sortie sur lesquels donnent les couloirs de sortie intérieurs devront être des espaces totalement fermés construits avec des matériaux stables au feu pendant une heure séparés des couloirs ou d'autres espaces, et ils ne doivent pas être des atriums ouverts ou espaces similaires. Les espaces fermés doivent comporter des portes et cadres conformément à la Section 7 ci-dessous.

5.3. Les escaliers de sortie sur lesquels donnent les balcons de sortie extérieurs peuvent être

ouverts s'ils sont conçus de sorte que la fumée ne puisse pas s'accumuler au-dessus de la main courante.

5.4. La largeur minimum des escaliers de sortie sera de 44 pouces (soit 1,12 mètres).

5.5 La hauteur maximum des marches dans les escaliers de sortie sera de 7 pouces (soit 18 cm), et la profondeur minimum des marches sera de 11 pouces (soit 28 cm).

5.6. Les escaliers de sortie devront mener directement à l'extérieur du bâtiment au niveau du rez-de-chaussée.

5.7. Dans les cas où la modernisation d'un escalier de sortie dans un bâtiment existant pourrait avoir un prix prohibitif, une échelle de sortie approuvée sur la face extérieure du bâtiment pourra être installée.

6. Fenêtres de sortie

6.1. Chaque chambre devra avoir au moins une fenêtre de sortie pouvant être ouverte afin de permettre des opérations d'évacuation et de sauvetage.

6.2. Les fenêtres de sortie devront avoir une ouverture minimum nette dégagée de 6 pieds carrés (soit 56 cm), avec une hauteur d'ouverture minimum nette dégagée de 24 pouces (soit 61 cm), une largeur d'ouverture minimum nette dégagée de 20 pouces (soit 51 cm) et une hauteur de rebord maximum de 42 pouces (soit 1 mètre).

6.3. Des barres ou grilles de sécurité pourront être installées sur les murs extérieurs au-dessus des fenêtres de sortie requises si elles sont équipées de mécanismes à relâchement rapide manuels accessibles à l'intérieur des pièces.

7. Portes et cadres

7.1. Les portes des pièces occupées et les portes menant aux escaliers de sortie devront être construites avec des matériaux stables au feu pendant au moins 20 minutes et disposer de ferme-porte et loquet ou verrou de qualité commerciale.

7.2. Les portes ne devront pas s'ouvrir dans des couloirs ou balcons de sortie. Les portes devront s'ouvrir dans des escaliers de sortie mais ne devront pas obstruer la largeur minimum de sortie requise.

7.3. Les cadres des portes doivent être construits avec des matériaux stables au feu pendant au moins 20 minutes.

7.4. Les portes en bas des escaliers de sortie menant à l'extérieur du bâtiment devront s'ouvrir sur l'extérieur et être sécurisées à l'aide d'un verrou ou d'un ferme-porte fourni avec des barres de sûreté. Aucun dispositif ne sera requis du côté extérieur des portes de sortie. Les portes devront être munies d'un ferme-porte de qualité commerciale.

8. Signalétique

8.1. Les couloirs devront disposer de panneaux de signalisation d'issues de secours lumineux clairement visibles depuis n'importe quel point, indiquant l'itinéraire à suivre pour accéder à la sortie la plus proche.

8.2. Les sorties devront être marquées à l'aide de panneaux de signalisation d'issues de secours lumineux clairement visibles depuis n'importe quel couloir ou balcon de sortie.

8.3. Les pièces ayant une capacité d'accueil très importante, comme les salles de repas ou de conférence, devront disposer de panneaux de signalisation d'issues de secours lumineux au niveau des portes de sortie.

8.4. Les panneaux de signalisation d'issues de secours seront alimentés par le système électrique général du bâtiment et devront être munis de batteries intégrées afin de rester lumineux dans le cas d'une panne de courant.

8.5 Les panneaux de signalisation d'issues de secours devront utiliser des LED écoénergétiques à longue durée de vie.

9. Détecteurs de fumée et alarmes incendie

9 .l. Tous les couloirs de sortie et pièces occupées devront être équipés de détecteurs de fumée. Les détecteurs de fumée dans les pièces occupées devront être alimentés par le système électrique du bâtiment et des batteries de secours. Les détecteurs de fumée dans les couloirs devront être alimentés par un système d'alarme incendie.

9.2. Tous les détecteurs de fumée dans les résidences, notamment les appartements ou les copropriétés, devront être configurés de façon à ce que l'activation de n'importe quel détecteur activera tous les autres du bâtiment.

9.3. Tous les couloirs de sortie devront être équipés d'avertisseurs incendie connectés à un système central d'alarme incendie avec des dispositifs d'alarme audibles dans tous les couloirs et dans toutes les salles occupées. Le système d'alarme incendie devra être configuré de sorte que l'activation de n'importe quel avertisseur incendie active tous les autres du bâtiment.

10. Voyants lumineux au niveau des sorties

10.1. Les couloirs et escaliers de sortie devront être munis d'installations d'éclairage d'urgence alimentées par le système électrique du bâtiment. Les installations devront être pourvues d'un système d'alimentation de secours à batteries de façon à ce qu'en cas de coupure de courant, les installations soient automatiquement illuminées pendant au moins 90 minutes.

10.2. Les installations d'éclairage d'urgence seront situées de sorte qu'aucune partie d'un couloir ou escalier de sortie ne soit dans l'obscurité lorsque les installations sont activées.

PAYS 2 — ÎLES TONGA

Les îles Tonga présentent un fort potentiel de croissance pour le secteur du tourisme, en particulier en matière de croisières. Cependant, contrairement aux autres pays que nous avons visités, l'activité touristique des îles Tonga a en fait décliné au cours des cinq dernières années, en raison, principalement, d'une fréquentation moindre des bateaux de croisière. Il ressort de nos conversations avec un large éventail d'intervenants du pays, ainsi que de nos propres observations et recherches que **les questions liées à l'accès aux destinations et aux services touristiques semblent constituer l'un des plus gros obstacles au développement d'un tourisme durable aux îles Tonga et du tourisme en général**. Dans notre rapport ci-dessous, nous proposons des solutions pour encourager la transformation de l'industrie du tourisme et le passage à un tourisme durable en améliorant l'accès aux emplois, aux clients, aux destinations et aux activités.

Pays 2 — Les îles Tonga[1] : analyse du secteur du tourisme

Assurer la durabilité économique et sociale du secteur du tourisme revêt une importance particulière pour les îles Tonga car la capacité à réaliser le potentiel inexploité de l'industrie du tourisme conventionnel et du tourisme durable permettrait de créer des emplois bénéfiques pour les Tongiens de manière à protéger et à améliorer leur environnement unique et fragile.

Les îles Tonga recueillent et analysent les données des visiteurs en fonction de leur mode de transport (par ex. avion, bateau de croisière, yacht) et du but de la visite (par ex. vacances, affaires).[2] Un « Visiteur » est une personne autre qu'un citoyen tongien, un titulaire de permis ou une personne exemptée, qui séjourne un minimum de 24 heures dans le royaume ou qui passe la nuit dans un hébergement des îles Tonga. Les passagers des bateaux de croisière sont définis comme ceux qui arrivent et repartent sur le même bateau, à savoir un paquebot, et utilisent les hébergements de ce bateau durant leur séjour aux îles Tonga. Ils sont également connus sous le nom d' « excursionnistes ». Comme il est recommandé dans le Livrable 4, « Recommandations prioritaires en vue de promouvoir le tourisme durable », les îles Tonga devraient collaborer avec la SPTO (South Pacific Tourism Organization) et le SPREP (Pacific Region Environment Program) et trouver une définition homogène des « Visiteurs » et de leurs « activités » qui serait adoptée à l'échelle de la région. Un formulaire régional commun d'information sur les visiteurs, comprenant notamment des définitions communes pour chaque type de visite contribuerait grandement à garantir une collecte de données appropriée et à soutenir les analyses ultérieures.

Comme indiqué plus haut, l'activité touristique des îles Tonga a décliné au cours des cinq dernières année, comme illustré au Tableau 1. Cette diminution est due au déclin annuel sensible du nombre de visiteurs (-14,4 %) arrivant par la mer, par rapport à la croissance régionale globale de 11,7 %.[3] En termes absolus, la grande majorité des visiteurs des îles Tonga arrivent par avion ; leur augmentation moyenne est de 4 % par an. D'un point de vue régional, l'augmentation du nombre de leurs visiteurs (-3,1 %) est beaucoup plus faible que celle des autres pays et territoires des îles du Pacifique (PTIP) de notre étude (5,4 %). L'augmentation de

[1] Cameron-Cole, en sa qualité de soumissionnaire retenu dans le cadre de l'appel d'offre du SPREP pour l'évaluation régionale du tourisme durable dans la région du Pacifique, utilise le Market Transformation Protocol™ développé par l'investigateur principal, Robert Watson, sous permission.

[2] La source de l'ensemble des données de la section Analyse du secteur du tourisme est http://îles Tonga.prism.spc.int/social/migration-statistics ainsi que le département de l'immigration et les douanes. Les chiffres et pourcentages figurant au sommet des colonnes empilées dans les Figures représentent les nombres totaux pour cette année et la fourchette des pourcentages pour ces années respectivement.

[3] Les PTIP dans lesquels se sont rendues les équipes de Cameron-Cole dans le cadre de cette étude sont la Polynésie française, la Nouvelle-Calédonie, les îles des Palaos, les îles Tonga et les îles du Vanuatu. Cependant, notre analyse du secteur du tourisme par région comprend également des données des îles Fiji, de Guam et de Samoa, que nous utilisons comme fondement pour une comparaison régionale globale avec les îles Tonga. Les moyennes régionales présentées ici excluent le pays en question (les îles Tonga) de ces chiffres afin de fournir une vraie comparaison.

leurs visiteurs arrivant par avion dépasse cependant celle des autres PTIP (4,0 % vs. 3,4 %). Voir le Livrable 1 « Profil sectoriel du tourisme durable dans le Pacifique » pour d'autres détails comparatifs par région.

Visiteurs par air et par mer	2011	2012	2013	2014	2015	TCAM[4]	Nombre total de visiteurs
Îles Tonga	73.646	63.722	68.707	58.393	63.184	-3,1 %	327.652
Visiteurs par air							
Îles Tonga	46.005	47.457	48.188	50.436	53.752	4,0 %	245.838
Visiteurs par mer							
Îles Tonga	27.641	16.265	20.519	7.957	9.432	-14,4 %	81.814

Tableau 1 : nombre de visiteurs par mode de transport et par an.

La Figure 1 illustre la tendance en matière de mode de transport des visiteurs de 2004 à 2015. Le nombre total de visiteurs pour cette période de 12 ans s'élevait à 709.160 ; le nombre moyen de visiteurs par an était de 59.097 et le nombre médian était de 60.746. Lorsque la raison de la visite est connue, les personnes arrivant par avion ou par yacht pour passer des vacances ou rendre visite à des amis ou des parents représentent le nombre le plus élevé de visiteurs, tout comme ceux arrivant par bateau la plupart des années (bien que ces chiffres diminuent comme indiqué précédemment). Avant 2010, la catégorie Non précisé dominait et le but de la visite était inconnu ; depuis cette époque, les chiffres de la catégorie Non précisé ont diminué, donnant ainsi une meilleure idée de la raison pour laquelle les visiteurs se rendent aux îles Tonga. On ne peut pas dire avec certitude pourquoi les chiffres de la catégorie Non précisé ont augmenté depuis 2013, mais tout effort visant à réduire ces chiffres serait utile pour comprendre les tendances de fréquentation à l'avenir.

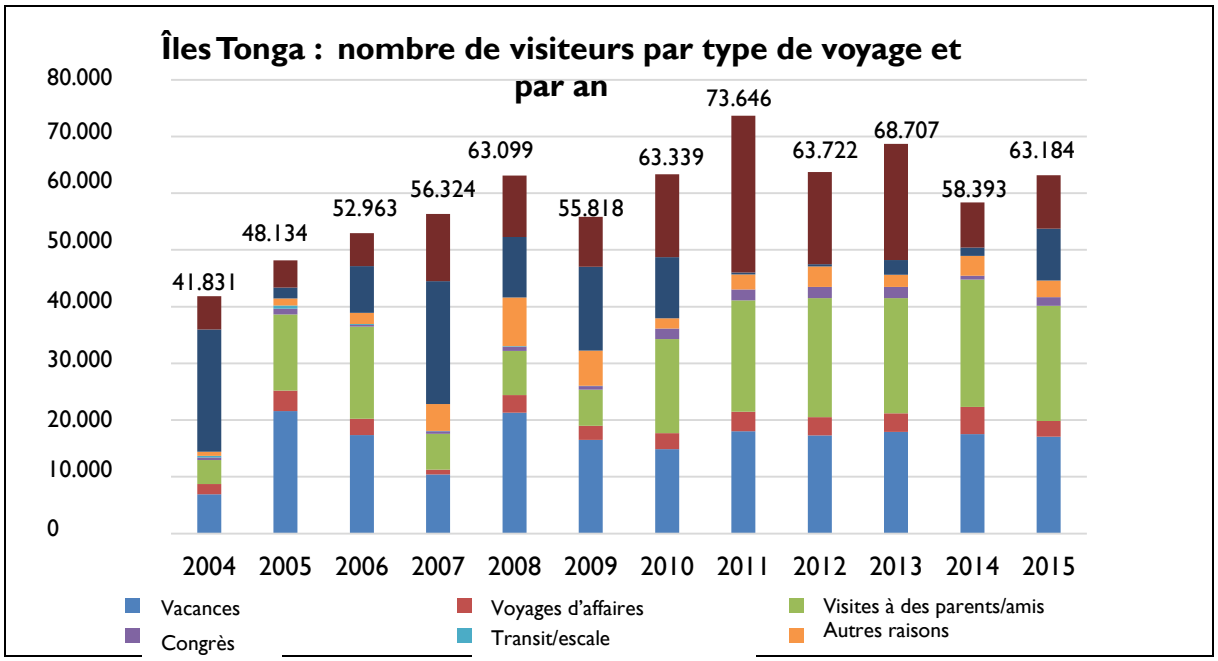


Figure 1 : nombre de visiteurs par type de voyage et par an.

[4] Taux annuel moyen de croissance.

Comme le montre le Tableau 2, 73 % de l'ensemble des visiteurs pour la période 2004 à 2015 sont des vacanciers (28 %, par avion et yacht), des personnes rendant visite à des amis et des parents (25 %, par avion et yacht) et des personnes arrivant par bateau (20 %, qui devraient être considérés comme des vacanciers).

Type de voyage[5]	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	TOTAL DES VISITEURS
	Colonne % (par rapport à la période de 10 ans) Ligne % (par rapport au type de voyage)	Colonne % (par rapport à la période de 10 ans) Ligne % (par rapport au type de voyage)	Colonne % (par rapport à la période de 10 ans) Ligne % (par rapport au type de voyage)	Colonne % (par rapport à la période de 10 ans) Ligne % (par rapport au type de voyage)	Colonne % (par rapport à la période de 10 ans) Ligne % (par rapport au type de voyage)	Colonne % (par rapport à la période de 10 ans) Ligne % (par rapport au type de voyage)	Colonne % (par rapport à la période de 10 ans) Ligne % (par rapport au type de voyage)	Colonne % (par rapport à la période de 10 ans) Ligne % (par rapport au type de voyage)	Colonne % (par rapport à la période de 10 ans) Ligne % (par rapport au type de voyage)	Colonne % (par rapport à la période de 10 ans) Ligne % (par rapport au type de voyage)	Colonne % (par rapport à la période de 10 ans) Ligne % (par rapport au type de voyage)	Colonne % (par rapport à la période de 10 ans) Ligne % (par rapport au type de voyage)	Colonne % (par rapport à la période de 10 ans) Ligne % (par rapport au type de voyage)
Vacances	6.950 17 % 4 %	21.572 45 % 11 %	17.377 33 % 9 %	10.415 18 % 5 %	21.305 34 % 11 %	16.540 30 % 8 %	14.904 24 % 8 %	18.046 25 % 9 %	17.290 27 % 9 %	17.909 26 % 9 %	17.524 30 % 9 %	17.064 27 % 9 %	196.896 28 % 100 %
Affaires	1.789 4 % 5 %	3.636 8 % 10 %	2.835 5 % 8 %	852 2 % 2 %	3.125 5 % 9 %	2.433 4 % 7 %	2.773 4 % 8 %	3.407 5 % 10 %	3.257 5 % 9 %	3.274 5 % 9 %	4.797 8 % 14 %	2.758 4 % 8 %	34.936 5 % 100 %
Visite à des parents/ amis	4.208 10 % 2 %	13.414 28 % 8 %	16,.46 31 % 9 %	6.323 11 % 4 %	7.783 12 % 4 %	6.379 11 % 4 %	16. 606 26% 10 %	19.655 27 % 11%	20.955 33 % 12 %	20.332 30 % 12 %	22.429 38 % 13 %	20.347 32 % 12 %	174.677 25 % 100 %
Congrès	490 1 % 4 %	996 2 % 7 %	300 1 % 2 %	434 1 % 3 %	740 1% 5%	632 1% 5%	1,862 3% 14%	1,902 3% 14%	1,971 3% 15%	1,968 3% 15%	728 1% 5%	1,499 2% 11%	13,522 2% 100%
Transit/ escale	279 1% 22%	611 1% 48%	170 0% 13%	46 0% 4%	69 0% 5%	89 0% 7%	0 0% 0%	0 0% 0%	0 0% 0%	0 0% 0%	0 0% 0%	0 0% 0%	1,264 0% 100%
Autres raisons	712 2% 2%	1,231 3% 3%	1,989 4% 5%	4,772 8% 12%	8,576 14% 21%	6,158 11% 15%	1,782 3% 4%	2,668 4% 7%	3,619 6% 9%	2,164 3% 5%	3,445 6% 9%	2,950 5% 7%	40,066 6% 100%
Non précisé	21,527 51% 21%	1,920 4% 2%	8,219 16% 8%	21,642 38% 21%	10,692 17% 10%	14,797 27% 14%	10,813 17% 10%	327 0% 0%	365 1% 0%	2,541 4% 2%	1,513 3% 1%	9,134 14% 9%	103,490 15% 100%
Bateau	5,876 14% 4%	4,754 10% 3%	5,827 11% 4%	11,840 21% 8%	10,809 17% 7%	8,790 16% 6%	14,599 23% 10%	27,641 38% 19%	16,265 26% 11%	20,519 30% 14%	7,957 14% 6%	9,432 15% 7%	144,309 20% 100%
NOMBRE	41,831	48,134	52,963	56,324	63,099	55,818	63,339	73,646	63,722	68,707	58,393	63,184	709,160

[5] Tous les voyages par type reflètent des arrivées par avion et par yacht. Les arrivées par bateau n'indiquent pas le but de la visite et sont considérées comme étant toutes des « vacances ».

TOTAL DE VISITEURS	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
	5.9%	6.8%	7.5%	7.9%	8.9%	7.9%	8.9%	10.4%	9.0%	9.7%	8.2%	8.9%	100%

Tableau 2 : visiteurs par type de voyage et par an.

La Figure 2 indique les principales régions géographiques d'origine de l'ensemble des personnes qui visitent les îles Tonga par pays de nationalité. Même si elles sont utiles, ces données ne nous permettent pas de savoir comment se répartissent les types de voyage (par ex. vacances, affaires) parmi les nationalités indiquées. Par exemple, la plupart des vacanciers pourraient être des citoyens néo-zélandais, tandis que les visiteurs d'affaires pourraient être des citoyens américains ou les types de voyages pourraient être uniformément répartis entre les pays. Connaître la nationalité des visiteurs en fonction de leurs types de voyage permettrait de mieux cibler les efforts de marketing potentiels en matière de tourisme durable, en particulier si leur pays de résidence est connu. Par conséquent, nous suggérons une analyse plus poussée des données par nationalité et type de voyage. De tous les visiteurs arrivant par avion et par yacht – les données les plus facilement accessibles – la Nouvelle-Zélande est largement en tête, suivie par l'Australie. Si l'on se base sur les escales programmées, les croisièristes semblent venir de manière à peu près égale des deux pays. Depuis 2004, le pourcentage de visiteurs tongiens venant d'Australie et de Nouvelle-Zélande a augmenté, passant de 55 % environ à près de 70 %. Les États-Unis représentent la deuxième origine la plus importante mais ont enregistré une légère baisse, passant de 19 à 12 % de visiteurs par an. Le reste des visiteurs, soit 20 % environ, viennent de l'Union Européenne, d'Asie et d'autres PTIP.

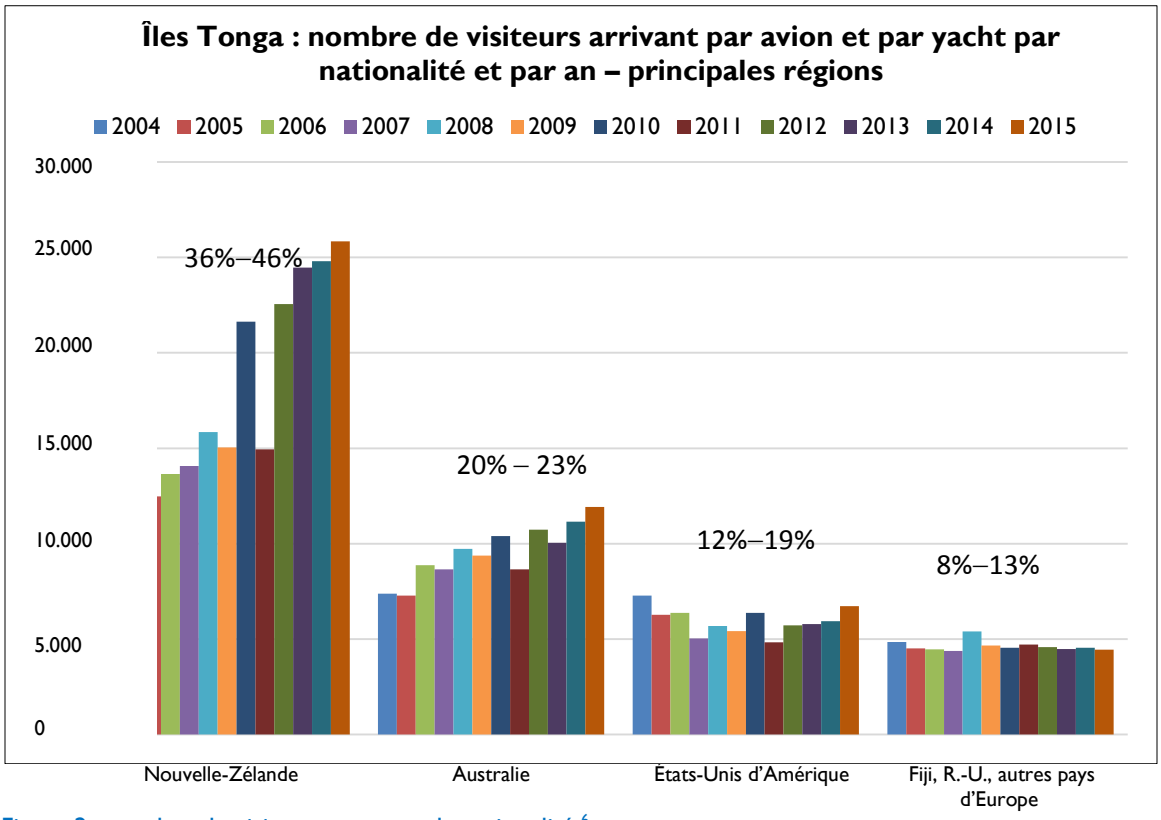


Figure 2 : nombre de visiteurs par pays de nationalité.[6]

[6] Ne comprend pas les visiteurs d'Asie et d'autres PTIP, constituant les 12 %–13 % restants.

Îles Tonga : Strategic Market Transformation Protocol

Cameron-Cole fonde ses recommandations en faveur du tourisme durable sur le Market Transformation Protocol[7] pour le tourisme durable (Figure 3) qui a été développé par Rob Watson exerçant les fonctions d'investigateur principal et qui a fait la preuve de son efficacité dans la transformation de différents secteurs depuis celui des services publics et des économies d'énergie jusqu'au secteur des bâtiments verts. Le Market Transformation Protocol (MTP) a été présenté dans le Livrable 1 et les Livrables 3 et 4 y font largement référence. Il se compose de sept éléments fondamentaux (par ex. : plan de transformation stratégique du marché, lois fixant les champs d'application) – cinq d'entre eux sont définis par des considérations liées au marché ou réglementaires – et six éléments venant en soutien (par ex. : indicateurs, programmes de formation). Pris dans leur ensemble, ils forment le cadre et le processus nécessaires pour satisfaire les trois éléments clés identifiés dans l'introduction afin d'établir un secteur du tourisme durable, viable et dynamique. Nous appliquons ci-dessous les éléments fondamentaux et de soutien du plan de transformation stratégique (MTP) aux îles Tonga afin de démontrer comment ceux-ci permettront collectivement de s'engager sur la voie d'un tourisme durable.

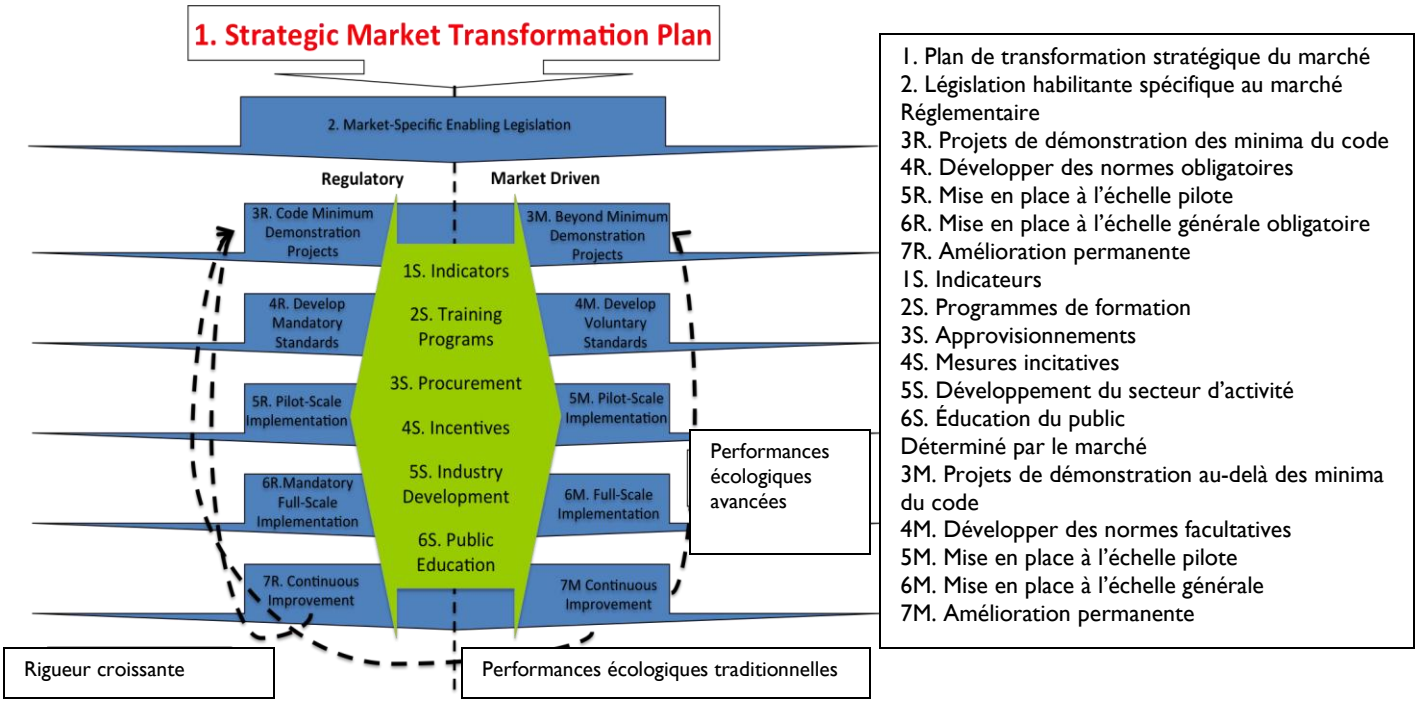


Figure 3 : Market Transformation Protocol pour un tourisme durable.

Axe de la transformation du marché pour le pays : l'accès

D'après les conversations que nous avons pu avoir avec un large éventail d'intervenants du pays, ainsi que les observations et les recherches menées par les équipes de Cameron-Cole, nous estimons qu'encourager un meilleur accès aux îles Tonga en tant que destination touristique, ainsi qu'aux activités et aux sites touristiques au sein du pays, permettrait d'accélérer la transformation de l'industrie du tourisme.

[7] Voir la note de bas de page 1.

Accès aux riches opportunités des îles Tonga en matière de tourisme

La plupart des préparatifs de voyage aujourd'hui s'effectuent sur Internet, en particulier via des sites de recherche et d'agrégation de critiques comme Kayak ou TripAdvisor. Malheureusement, les informations en ligne sur l'accès aux îles périphériques des îles Tonga et sur nombre de ses petits établissements – en particulier ses installations axées sur l'écotourisme – sont partielles, voire inexistantes. Par exemple, il a été extrêmement difficile de trouver en ligne le prix du billet d'Auckland, en Nouvelle-Zélande, à destination de Vava'u ou Ha'apai sur n'importe lesquels des moteurs de recherche les plus utilisés. Les seuls tarifs que nous ayons pu trouver passaient par Nadi ou Suva, plutôt que par Tongatapu. Même chose en effectuant des recherches sur Kayak, Momondo, Expedia ou Google Flights. Qui plus est, aucun comparateur de vols ne faisait la moindre mention de vols directs entre Tongatapu et Ha'apai ou Vava'u !

Ci-dessous, nous recommandons la création d'une agence de voyages nationale (ANV) pour les îles Tonga, qui pourrait travailler en concertation avec les comparateurs de vols sur Internet en vue de fournir un meilleur accès aux régions périphériques des îles Tonga et donner une envergure nationale et plus stratégique au secteur du tourisme, qui jusqu'à présent faisait plutôt figure de parent pauvre d'un point de vue économique.

1ère étape : Plan stratégique de transformation du marché (PSTM) pour les îles Tonga

Cameron-Cole propose d'organiser un « Groupe de travail pour la transformation du marché du tourisme » dirigé par le ministère du Tourisme, le Conseil du Tourisme des îles Tonga et l'Office du Tourisme des îles Tonga et qui compterait parmi ses membres des membres de la Chambre de commerce, des leaders respectés de l'industrie du tourisme de chacun des groupes d'îles et d'autres organisations nationales importantes. Ce groupe de surveillance superviserait le développement des plans de transformation du marché (MTP) pour les groupes d'îles de Tongatapu, 'Eua, Ha'apai et Vava'u, puis synthétiserait les plans pour ces îles au sein d'un schéma directeur intégré pour le pays. Nous recommandons durant ce processus d'organiser des réunions plénières entre les équipes de développement des groupes d'îles afin de partager les idées et de faciliter la coordination et l'intégration finales du PSTM national.

2e étape : Législation habilitante spécifique au marché[8]

De nombreux éléments de la base législative nécessaire pour soutenir le passage à un tourisme durable sont déjà en place, mais des ajouts ou des modifications considérables seront nécessaires pour soutenir une transformation viable du marché vers la durabilité pour ce secteur clé.

Normes pour un tourisme durable

Le « Tourism Authority Act » (Loi relative au Conseil du Tourisme – 2012) note que la viabilité économique et environnementale sont des éléments importants à prendre en compte dans le développement de plans stratégiques en matière de tourisme pour le pays. Nous recommandons certaines modifications à la Loi qui aborderaient la durabilité dans le secteur du tourisme plus globalement comme le souligne ce rapport, ainsi que pour décrire précisément et distinguer l'écotourisme du tourisme classique avec des désignations spéciales pour les guides et sociétés écotouristiques certifiés engagés dans des activités marines, notamment la plongée libre

[8] Un examen juridique complet et approfondi de la loi tongienne en la matière dépasse le cadre de ce projet. Nous avons toutefois tenté d'identifier quelques secteurs clés dans les principaux textes législatifs susceptibles de soutenir et promouvoir la transformation du marché.

et sous-marine, et pour les sociétés d'observation des baleines dépassant les directives actuelles élaborées par le Conseil du Tourisme des îles Tonga. Les îles Tonga devraient envisager d'adapter les exigences du programme de certification écotouristique australien pour les écolodges et les destinations certifiées aux conditions locales (voir le rapport sur les îles du Vanuatu pour de plus amples détails).

Normes de construction

Les îles Tonga ont élaboré un code de la construction en 2007 qui doit toujours être ratifié et adopté par le royaume. Nous n'avons pas pu trouver d'ébauche détaillée des exigences, mais certaines sources indiquent qu'il est en partie basé sur le code de la construction néo-zélandais, qui comporte un chapitre consacré à l'efficacité énergétique. Les normes des pays développés privilégient souvent une approche basée sur les performances à laquelle il peut être très difficile de se conformer dans une économie en développement. Nous recommandons en général que les normes initiales s'axent sur des normes prescriptives simples pour permettre d'établir l'infrastructure pour la conformité. Veuillez vous reporter au rapport sur les îles des Palaos pour de plus ample détails.

Normes en matière d'équipements

L'application de normes d'efficacité aux équipements est une mesure facile à prendre pour réaliser des économies d'énergie considérables. Les marchés des équipements sont largement internationalisés, trouver des équipements basse consommation n'est donc pas difficile. Les normes régissant l'importation des équipements devrait se limiter à des équipements certifiés ENERGY STAR® ou limités à quatre étoiles ou supérieur conformément aux normes australiennes et néo-zélandaises en matière d'appareils électriques basse consommation. Les types d'équipements clés sont les suivants : climatisation, réfrigération, production d'eau chaude (le solaire devrait être largement encouragé), matériel informatique. La plomberie et les appareils sanitaires devraient également être restreints en matière de débit et d'évacuation. Ces normes devraient s'appliquer aux nouvelles constructions aussi bien qu'aux équipements de remplacement. Même si les équipements basse consommation sont plus coûteux, l'investissement est très vite amorti grâce aux économies d'énergie réalisées et peut être compensé par des mesures incitatives.

Normes en matière de véhicules

Même si l'adoption de normes en matière de véhicules augmentera le coût des véhicules, en particulier des véhicules d'occasion, améliorer les transports en commun des îles Tonga ainsi que les options de covoiturage, comme décrit plus bas, aidera à compenser la charge financière de ces réglements. Les normes recommandées en matière de véhicules pour les voitures neuves et d'occasion importées aux îles Tonga sont les suivantes :

Économies de carburant : voitures neuves : les exigences actuelles en matière d'économies de carburant par classe pour la Chine, le Japon ou les États-Unis. Les voitures d'occasion ne devront pas avoir plus de 5-8 ans et démontrer pouvoir adhérer au volet précédent en matière d'exigences d'économies de carburant.

Émissions : les normes néo-zélandaises pour les véhicules neufs ou d'occasion importés à partir de janvier 2008.[9]

[9] http://vehicleinspection.nzta.govt.nz/virms/entry-certification/i-and-c/exhaust/exhaust-emissions#up Tableau 11-2-3 et Tableau 11-2-4 (à partir du 1er janvier 2011 et avant le 1er janvier 2012).

Normes en matière d'activités

Même si la réglementation relative à l'observation des baleines et à la baignade (2013)[10] des îles Tonga représente des directives de pratiques optimales pour les interactions entre les humains et les cétacés, il est prouvé que la présence d'observateurs et de nageurs peut avoir un impact négatif sur le comportement des baleines.[11] Conformément à notre recommandation ci-dessous visant à élargir les désignations des zones marines protégées (ZMP) dans les eaux des îles Tonga, la réglementation relative à l'observation des baleines et à la baignade pourrait être modifiée de manière à autoriser des franchises pratiquant l'écotourisme et restreindre l'accès des ZMP aux guides d'observation des baleines écocertifiés. Initialement, les restrictions supplémentaires de la législation devraient surtout se concentrer sur la limitation de l'accès ainsi que sur le nombre de zones ZMP et l'application de ces limites plutôt que sur l'addition de règles de procédure supplémentaires.

Désignation et protection des sites et des espèces

La Base de données mondiale sur les aires protégées indique que les îles Tonga ne possèdent qu'une seule et unique petite ZMP, représentant 1,5 % de la couverture de protection marine recommandée. Etant donné l'importance des îles Tonga en tant que zone de reproduction et de mise bas des cétacés, nous estimons que classer certaines zones essentielles en aires protégées et éventuellement militer pour la reconnaissance internationale de cette protection, pourrait s'avérer un outil de marketing puissant tout en rendant la zone plus sûre et plus attrayante pour la vie marine.

Créer un sanctuaire pour les baleines à 'Eua

Le ministère de l'Environnement et des Changements climatiques (MECC) a la possibilité de proposer et de recommander le classement de sites potentiels de réserves marines conformément au Parks & Reserves Act (Loi sur les parcs et les réserves –1988), qui donne le pouvoir de classer des réserves marines et du Fisheries Act (Loi sur les pêches –1989) pour les zones côtières. Nous recommandons au MECC, au ministère du Domaine terrestre, des Études, des Ressources naturelles et de l'Environnement (MDTERNE), au ministère de l'Agriculture, de l'Alimentation, des Forêts et des Pêches (MAAFP), ainsi qu'aux autres ministères concernés de classer **le sanctuaire et la réserve des baleines de l'île tongienne de 'Eua en zone ZMP multi-usage**[12] soumis aux principes d'écotourisme décrits de manière plus détaillée plus bas. Cette réserve s'étendrait à 10 km des côtes de l'île de 'Eua dans toutes les directions. L'établissement de cette zone pourrait être coordonné avec la population de 'Eua et inclure des zones de gestion communautaire permettant aux pêcheurs locaux de 'Eua l'accès dans le cadre des restrictions des buts écologiques de la ZMP.

Appliquer les résultats du programme « de la montagne au récif » aux zones terrestres protégées

Le Forest Act CAP 126 (Loi sur les forêts) devrait être modifié de manière à intégrer les résultats de l'analyse du programme « de la montagne au récif » parrainé par le Fonds pour l'environnement mondial (FEM) sur la « gestion environnementale intégrée du bassin versant du lagon de Fanga'uta ».[13]

---

[10] http://www.mctl.gov.to/wp-content/uploads/2013/07/WhaleWatchingandSwimmingRegulations2013English-2.pdf
[11] https://www.hindawi.com/journals/jmb/2012/807294/ ; http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S096456911500099X
[12] Voir le Tableau 4.
[13] https://info.undp.org/docs/pdc/Livrables/TON/Îles_Tonga%20R2R%20MSP%20ProDoc_Final.docx

Zones forestières tampons

Plus de 15 % des terres tongiennes sont protégées, faisant du pays un leader dans la région. Toutefois, la visite qui nous a conduits à un belvédère spectaculaire dans une zone protégée sur l'île de 'Eua a été en partie gâchée par la traversée d'une zone de coupe à blanc non durable : il s'en est fallu de peu pour que nous ne trouvions pas le point d'accès au belvédère en raison du chaos laissé par l'abattage. Nous recommandons instamment la création de zones tampons entre les zones protégées et les forêts où l'exploitation forestière est autorisée. Ces zones tampons pourraient permettre des pratiques d'abattage sélectif tout en limitant la coupe à blanc.[14]

Figure 4 : chemin forestier et coupe à blanc à l'entrée d'un belvédère en zone protégée sur l'île de 'Eua.

Normes en matière d'infrastructure

Les eaux usées et les déchets solides représentent un problème croissant aux îles Tonga, qui touche le territoire limité du pays ainsi que les zones côtières. Le système de fosse septique actuel laisse filtrer des polluants dans les eaux souterraines et les eaux côtières. Cameron-Cole recommande à l'autorité de gestion des déchets des îles Tonga ainsi qu'aux autres ministères concernés[15] de mettre sur pied un comité national de gestion des déchets et d'assainissement sous l'égide du ou des ministères concernés pour résoudre ces problèmes d'ampleur croissante. Par ailleurs, le Renewable Energy Act

[14] http://www.fao.org/docrep/u6010e/u6010e04.htm
[15] http://ict.sopac.org/VirLib/MR0671.pdf

(Loi sur les énergies renouvelables – 2008) devrait être modifié de manière à faciliter l'installation de panneaux solaires autonomes sur les résidences pour la consommation personnelle.

3e étape : Projets de démonstration : minima des codes et au-delà

Notre recommandation pour les îles Tonga s'articule autour du thème de l' « accès ». Dans le contexte du passage à un marché durable, l' « accès » signifie permettre aux touristes d'accéder à des destinations et des infrastructures durables et écotouristiques aux îles Tonga, ainsi que permettre aux Tongiens eux-mêmes d'accéder à des opportunités économiques.

Nous sommes d'avis que l'île de 'Eua, déjà considérée comme la principale destination écotouristique des îles Tonga, serait un site idéal pour mener diverses études de démonstration donnant accès aux écotouristes et donnant à la population de 'Eua accès aux retombées économiques associées. Ce projet de démonstration de grande ampleur consisterait à mettre en place un sanctuaire ZMP pour les baleines et les requins autour de l'île de 'Eua et évaluer l'impact environnemental et économique de ce sanctuaire. Par ailleurs, les forêts adjacentes aux zones protégées constitueraient l'endroit idéal pour une étude de démonstration des zones tampons et de l'abattage sélectif au lieu de la coupe à blanc.

Projets de démonstration : pratiques requises

Les eaux entourant 'Eua sont de plus en plus fréquentées par des bateaux d'excursion rapides venant de Tongatapu pour l'observation des baleines, la plongée et la pêche sous-marine. Des entreprises d'excursion locales ont signalé lors d'entretiens que ces bateaux couperaient la route aux cétacés (« leapfrogging »),[16] une pratique non autorisée par réglementation relative à l'observation des baleines et à la baignade. Par ailleurs, des craintes ont été exprimées concernant la perturbation potentielle de l'activité des baleines et les préjudices portés aux cétacés en raison d'une augmentation des visites de ces navires à haute vitesse.

La démonstration de performances minimum obligatoires mettrait en avant :

- L'application rigoureuse du règlement existant concernant la baignade, la plongée et l'observation des baleines.
- L'élaboration de normes minimum obligatoires pour les activités d'excursion en dehors des guides existants sur l'observation des baleines et la baignade, basées sur des directives plus avancées du point de vue du respect de l'environnement pour les ZMP et les zones terrestres protégées associées. Ces normes seraient conçues de manière à se conformer par la suite au programme de certification écotouristique australien qui est en cours d'adoption aux îles du Vanuatu et à l'examen dans d'autres pays de la région.

D'autres démonstrations de normes obligatoires en matière de tourisme durable pourraient comprendre :

- Des normes relatives aux économies de carburant et aux émissions de CO^2 pour les véhicules commerciaux et les véhicules d'excursions terrestres. Les adoptants précoces bénéficieraient d'une formation supplémentaire en matière d'entretien, ainsi que de mesures incitatives d'achat.
- La démonstration de normes minimum de construction. Ces normes s'appliqueraient aux bâtiments résidentiels et commerciaux de plus de deux étages et porteraient sur la sécurité des personnes, des renforcements structurels contre les cyclones et quelques

[16] La pratique consistant à s'interposer entre un bateau d'observation des baleines et les cétacés qu'il observe.

articles faible consommation de base, comme des exigences concernant les panneaux de Sortie LED. Les normes en matière d'équipements viseraient la majeure partie du potentiel d'économies d'énergie réalisables dans les bâtiments en attendant. Voir le rapport sur les îles des Palaos pour un exemple de norme en matière de sécurité des personnes dans les bâtiments résidentiels.

- Des normes en matière d'équipements pour les appareils électriques et les équipements commerciaux et résidentiels. Une climatisation, une réfrigération, une production d'eau chaude (en particulier solaire), des moteurs et un éclairage faible consommation peuvent faire l'objet d'une démonstration dans le cadre de projets gouvernementaux nouveaux ou existants ainsi que dans le cadre de projets de construction ou de rénovation gouvernementaux pour d'autres institutions de premier plan.

Éléments de soutien

Les principaux éléments de soutien sont les suivants :

1. Indicateurs
   L'élaboration d'indicateurs clés devrait être entreprise durant la phase de démonstration au travers de consultations avec les acteurs tongiens locaux.
2. Programmes de formation
   Les programmes de formation pour les guides touristiques et l'observation des baleines se tiennent traditionnellement dans un lieu unique centralisé, parfois trop cher pour les petites entreprises d'excursion. Si ces formations pouvaient se dérouler sur les îles où sont implantées ces entreprises, il serait moins coûteux pour celles-ci d'y participer.
3. Approvisionnements
   Le projet de démonstration principal relatif aux zones marines protégées pour les baleines de 'Eua ne comporte pas d'élément significatif concernant les approvisionnements. Toutefois, d'autres options de projets de démonstration en comportent. Le gouvernement des îles Tonga peut permettre de contourner les difficultés d'obtention des matériaux ou des équipements nécessaires pour satisfaire aux exigences relatives aux normes en achetant ces articles dans le cadre des projets de démonstration.
4. Mesures incitatives
   Concernant le projet de démonstration principal, il faudrait tester des mesures incitatives proposées aux entreprises locales de 'Eua. Des enquêtes menées auprès des entreprises de tourisme de l'île permettraient d'identifier les obstacles majeurs à la croissance de leur entreprise, à l'adoption de normes de certification plus avancées, ou à l'amélioration de leurs équipements. Par exemple, le coût élevé des déplacements pour se rendre à la formation est un obstacle, une mesure incitative pourrait donc être de défrayer les coûts de déplacement ou de formation, ou de dispenser la formation sur 'Eua ou Tongatapu.

   Pour ce qui est des autres projets de démonstration, il est possible de tester différents types de mesures incitatives. En général, les mesures incitatives financières sont efficaces si deux conditions sont remplies : l) le destinataire de la mesure incitative engage des frais supplémentaires pour satisfaire aux nouvelles normes et 2) le coût des mesures incitatives pour l'agence de parrainage est inférieur aux dépenses qui seraient engagées en l'absence de celles-ci. Par exemple, les équipements basse consommation sont en

général plus chers que les équipements traditionnels. Toutefois, il revient moins cher de mettre en place des mesures incitatives pour l'achat d'équipements basse consommation que de construire de nouvelles centrales électriques pour exploiter des équipements traditionnels moins efficaces.

Dans le cas des démonstrations de l'efficacité énergétique des bâtiments, les mesures incitatives administratives sont souvent plus efficaces que les mesures financières. Un examen rapide des implantations et l'approbation de projets prévoyant d'adopter très tôt le nouveau code peuvent constituer une mesure incitative extrêmement efficace pour les constructeurs. Il est également possible de prévoir des mesures incitatives supplémentaires pour les concepteurs et les ingénieurs.

5. Développement du secteur d'activité
   L'Association écotouristique de 'Eua devrait constituer une orientation prioritaire pour le renforcement des capacités durant cette étude de démonstration des zones ZMP.

   En ce qui concerne les études de démonstration relatives aux constructions et aux équipements, l'Institut des architectes des îles Tonga et l'Association des ingénieurs du Pacifique sud, devraient tous les deux être impliqués. Des programmes de partage de l'expérience et de l'information articulés autour des nouvelles normes peuvent être développés au sein de l'Association des visiteurs des îles Tonga et des sociétés locales d'architecture et de génie.

6. Éducation du public
   Il est impératif de mettre en place un programme national pour informer le grand public des opportunités que présentent le tourisme durable et les domaines et entreprises liés à l'écotourisme et de les promouvoir, en particulier en tant qu'alternative à l'emploi saisonnier à l'étranger pour la cueillette des fruits et autres produits. Les Tongiens pourraient ainsi envisager l'industrie du tourisme comme un futur possible et y voir une source de fierté nationale.

Projets de démonstration : meilleures pratiques facultatives

De multiples projets de démonstration des « meilleures pratiques » sont possibles et même souhaitables aux îles Tonga, même si dresser la liste complète des projets potentiels dépasse le cadre du présent effort. Nous explorerons un de ces projets en détail. Dresser la liste des autres projets devra avoir lieu sur place.

- Les îles Tonga devraient élaborer des normes avancées facultatives pour les activités d'excursion en dehors des guides existants sur l'observation des baleines et la baignade, basées sur des directives plus avancées du point de vue du respect de l'environnement pour les ZMP et les zones terrestres protégées associées. Le programme de certification écotouristique australien constituerait le fondement idéal à adapter pour ces normes étant donné qu'il est en cours d'adoption aux îles du Vanuatu et à l'examen dans d'autres pays de la région.

- Aménager une ZMP autour de l'île de 'Eua. Cette ZMP s'étendrait à 10 km des côtes de 'Eua et privilégierait la protection des baleines, des raies et des requins par la création d'un sanctuaire. Le règlement des ZMP limiteraient le nombre total des excursions et des tours opérateurs autorisés dans les ZMP et pourrait restreindre certaines activités, comme la pêche sous-marine au harpon, ou élargir l'interdiction de la pêche sous-

marine au-delà de la seule pêche à la tortue. L'exclusivité initiale serait attribuée aux organisateurs d'excursions de l'île de 'Eua pour leur permettre d'obtenir une écocertification de niveau supérieur.

- Coopération en matière d'accès et développement des destinations écotouristiques sur l'île de 'Eua. En collaborant avec l'Association écotouristique de 'Eua et les résidents locaux, le Conseil du Tourisme des îles Tonga pourrait identifier des sites et des activités touristiques existants nécessitant des améliorations supplémentaires ou permettre de découvrir de nouveaux sites à développer. L'adéquation des infrastructures existantes et les besoins en matière d'infrastructure de soutien proposée, tels qu'hôtels, restaurants, excursions, artisanat, shopping, activités terrestres, etc., pourraient être évalués et un ou deux sites clés pourraient faire l'objet d'une étude de démonstration.
- L'accès à l'île de 'Eua pourrait être amélioré par la mise en place d'un ferry catamaran haute vitesse de démonstration qui permettrait aux croisiéristes d'embarquer à Nuku'alofa en matinée, de prendre part à des activités écotouristiques sur 'Eua, puis de rentrer le soir. *L'impact des ferries à très grande vitesse sur le comportement des baleines devrait être évalué.* Ces ferries rapides offriraient également un meilleur accès aux groupes d'îles Ha'apai et Vava'u. Le projet de démonstration impliquerait la location d'un catamaran[17] pour une période de 1 à 3 mois en automne, lorsque les accostages de bateaux de croisière sont les plus fréquents. Une coordination serait nécessaire entre l'Association écotouristique de 'Eua et les lignes de croisière afin de s'assurer que les offres et programmes d'excursions correspondent aux souhaits et aux capacités de l'île de 'Eua.
- Les Îles Tonga devraient créer une ANV qui ferait office d'intermédiaire de réservation et/ou financier entre les visiteurs, les transporteurs et les prestataires d'hébergement et d'activités touristiques. Même s'il lui manque des éléments d'accessibilité clés (par ex. l'impossibilité de réserver directement via le site et peu d'outils pour personnaliser et trier les recherches), www.TongaHoliday.com propose déjà certains de ces services et ne demanderait donc pas trop d'aménagements supplémentaires pour mettre en œuvre un niveau élémentaire de fonctionnalité. Disposer du portail Internet de l'ANV à l'échelle du pays permettrait d'aider les petites entreprises locales qui n'auraient pas besoin de s'enregistrer individuellement auprès de différents sites de voyage – l'ANV pourrait leur offrir ce service automatiquement lorsqu'elles s'enregistreraient en tant qu'entreprise basée aux îles Tonga. En fonction des réservations et du trafic anticipés, le site d'une ANV pourrait créer des « bons plans » et d'autres mesures incitatives pour visiter d'autres parties du pays de façon à répartir les visites et les activités de manière plus large.
    - La SPTO (South Pacific Tourism Organisation) devrait prendre les commandes avec la Nouvelle-Calédonie et d'autres pays et territoires des îles du Pacifique pour négocier avec les comparateurs de vol en ligne afin de développer tout à la fois une option régionale et une option axée sur le pays dans leurs moteurs de recherche.

[17] La Friendly Islands Shipping Agency a loué un ferry à grande vitesse SeaLink en 2016 lorsque le MV 'Otunga'ofa a connu des problèmes de gouvernail. http://spto.org/news/18-news/5542-friendly-islands-shipping-agency-launches-fast-inter-islands-catamaran-ferry-service-in-îles Tonga

- Outre l'ANV, les îles Tonga pourraient travailler avec la SPTO pour développer une appli de tourisme durable pour le pays. L'appli pourrait être développée par des experts informatique tongiens locaux, en utilisant éventuellement une interface de programmation d'application (API) développée ou fournie par la SPTO avec le soutien du SPREP (Pacific Region Environment Programme). L'appli de tourisme durable pourrait comporter une section spéciale pour l'écotourisme et donner différents niveaux d'information et d'accès à des réservations privilégiées en fonction du niveau du forfait acheté par le biais de l'ANV.[18]
    - La question de l'accès Internet devra être évaluée dans le cadre de cet effort. De même que la législation habilitante, la technologie habilitante devra peut-être également être développée.

Autres projets :

- Démonstrations de « rues complètes » à Nuku'alofa. « Rues complètes » est un plan d'urbanisme visant à rendre les rues plus adaptées aux piétons et aux cyclistes.[19] Les mesures comprennent l'établissement d'alternatives aux voitures, telles que des navettes électriques, la création de rues réservées aux piétons et aux cyclistes pourvues de pistes cyclables et de larges trottoirs. Une navette électrique de démonstration gratuite pourrait desservir la ligne reliant la gare maritime InterIsland à la rocade d'Alaivahamama'o en longeant Vuna et Taufa'ahau Road. Des bornes de recharge[20] pourraient se situer aux deux extrémités de la ligne ainsi qu'à l'intersection de Vuna et Taufa'ahau.
- Projets de démonstration de bâtiments verts : les îles Tonga devraient démontrer une certification portant sur les bâtiments verts pour au moins l'un des projets de développement pour les Jeux du Pacifique, le nouveau quai dédié aux croisières ou d'autres projets gouvernementaux. N'importe quel programme international de certification écologique, comme la certification LEED, le système Green Star australien or Eartchcheck pourrait être utilisé dans le cadre de la démonstration.
- Certificat de durabilité pour les guides touristiques. L'accès à des zones réglementées d'observation des baleines serait l'une des mesures incitatives essentielles pour pousser les guides à obtenir ce certificat.

Éléments de soutien

Les principaux éléments de soutien sont les suivants :

1. Indicateurs
   En vue de l'élaboration d'indicateurs clés pour les performances des zones marines et terrestres protégées, un inventaire des niveaux actuels d'activités de tourisme marines et d'observation des baleines, du nombre de baleines aperçues et de leur dénombrement ainsi que d'autres indicateurs relatifs à la vie marine de la ZMP proposée devraient être entrepris par des océanographes et des scientifiques de l'environnement

[18] Pour une discussion plus détaillée de l'appli de tourisme durable, veuillez vous reporter au Livrable 4 : recommandations prioritaires concernant la promotion du tourisme durable.
[19] https://en.wikipedia.org/wiki/Complete_streets
[20] Les îles Tonga devraient envisager d'utiliser une technologie de batteries solaires portables pour ses bornes de recharge. Cela offrirait de la souplesse tout en réduisant les coûts d'infrastructure. Un exemple de cette technologie est le EV ARC : http://www.envisionsolar.com/

terrestre, soutenus par les guides locaux.[21] Cette base permettrait d'évaluer l'impact de la création de l'aire protégée. Les principaux indicateurs pour la mise en place des normes obligatoires relatives aux activités effectuées dans les zones protégées pourraient comprendre : les excursions, types d'activités, nombres de visiteurs etc. autorisés.

Des indicateurs devraient être développés pour chaque démonstration en fonction des principaux objectifs de la démonstration en question. Pour la démonstration concernant le tourisme durable/écotourisme, les principaux indicateurs pourraient être : le nombre de visiteurs sur l'île ; leur répartition en fonction des activités ; les revenus du tourisme.

Pour la démonstration « rues complètes », il pourra s'agir du nombre de passagers de la navette ou du nombre de piétons à différents endroits de la ligne. Les démonstrations en matière de construction pourront évaluer les économies en eau et en énergie réalisées, tandis que la démonstration portant sur la certification des guides touristiques pourrait évaluer le nombre de participants au programme de formation ainsi que le nombre d'excursions organisées et de touristes inscrits.

2. Programmes de formation
   Les projets de démonstration eux-mêmes seront un entraînement. Il faudra donc être particulièrement attentifs aux besoins des participants et aux obstacles auxquels ils doivent faire face pour développer les programmes de formation en s'appuyant sur les enseignements tirés.

3. Approvisionnements
   Pour soutenir l'introduction des produits et matériaux verts, les gouvernements à tous niveaux peuvent fixer des objectifs initiaux pour l'approvisionnement écologique de leurs exploitations.

4. Mesures incitatives
   Des mesures incitatives pour la démonstration des meilleures pratiques devraient chercher à réduire les freins à la participation des entreprises ou des personnes intéressées. Les participants devront déjà faire des investissements substantiels en matière de temps et de ressources en s'impliquant dans les projets. Les mesures incitatives permettant de gagner du temps ou de partager les coûts accrus initiaux seront importantes.

5. Développement du secteur d'activité
   Comme décrit plus haut, les projets de démonstration peuvent aider les organisations professionnelles ou géographiques à se développer. Une formation et des mesures incitatives devront donc être incluses pour soutenir une application plus large des leçons tirées de ces activités.

6. Éducation du public
   Fournir des rapports réguliers sur les progrès et performances réalisés au public permettra de le sensibiliser aux stratégies et aux avantages du tourisme durable et de l'écotourisme.

---

[21] Voir Livrable 4 : recommandations prioritaires pour approfondir la discussion sur le développement des indicateurs. Des études réalisées aux îles des Palaos indiquent la présence d'une biomasse considérablement plus importante dans les zones protégées que dans les zones de pêche libre.
http://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/journal.pone.0174787

4e étape : développer les normes : obligatoires et facultatives

Développer une suite complète et complémentaire de normes facultatives minimales (ou maximales) et de normes facultatives plus exigeantes est un élément clé du passage à la durabilité de l'industrie du tourisme. Le Tableau 3 illustre comment ces normes pourraient se compléter les unes les autres.

Normes obligatoires	Normes facultatives
Niveau 1 : exigences de base en matière de sécurité des personnes pour établir l'application.	Niveau 1 : exigences environnementales/d'efficacité énergétique initiales à utiliser pour les normes obligatoires de niveau 2. Dans l'idéal, elles seraient basées sur des normes régionales ou internationales bien établies.
Niveau 2 : utiliser le niveau de performance des normes facultatives de niveau 1 comme exigences obligatoires.	Niveau 2 : la génération suivante d'exigences environnementales/d'efficacité énergétique ; elles deviendront les normes obligatoires de niveau 3. Nous suggérons pas plus de 20 à 25 % de renforcement des normes.
Niveau 3 : utiliser le niveau de performance des normes facultatives de niveau 2 comme exigences obligatoires.	Niveau 3 : la génération suivante d'exigences environnementales/d'efficacité énergétique ; elles deviendront les normes obligatoires de niveau 4. Nous suggérons pas plus de 20 à 25 % de renforcement des normes.

Tableau 3 : coordination entre les normes obligatoires et facultatives.

Normes de performances minimales obligatoires

Normes relatives aux zones protégées

En ce qui concerne les zones terrestres protégées, des normes de gestion, d'accès et d'utilisation basées sur les principes du programme « de la montagne au récif » devraient être développées et appliquées aux zones protégées existantes des îles Tonga.[22] Une hiérarchie des ZMP devrait être établie pour les eaux des îles Tonga. Le Tableau 4 illustre la hiérarchie adoptée par les États-Unis qui pourrait utilement guider les efforts des îles Tonga. Différents niveaux de protection et différents axes de conservation peuvent être assignés à différentes ZMP. Les îles Tonga devraient adopter au moins plusieurs ZMP uniformes ou zonées multi-usages pour ses eaux, en consultation avec les intervenants concernés.

Niveau de protection	Principales caractéristiques	Autres aspects
Uniforme multi-usage	Niveau de protection le plus bas ; usages multiples, y compris l'autorisation d'activités d'extraction.	Orientation de conservation Héritage naturel Héritage culturel Production durable
Zoné multi-usages	Protection plus élevée, avec des zones spécifiques où les activités d'extraction sont interdites, y compris la pêche ou la collecte de reliques culturelles.	Échelle de protection Ecosystème Ressource focale
Aucune exploitation	L'accès par les humains est permis, ainsi que	Constance de la protection

[22] Voir note en bas de page 11.

permise	certains usages potentiellement nocifs, mais aucune extraction n'est permise, sauf pour ce qui est de la pêche traditionnelle à petite échelle.	Toute l'année Saisonnière Tournante
Sans impact	L'accès par les humains est permis, mais toutes les activités susceptibles de porter préjudice aux ressources du site ou de perturber les services écologiques et culturels qu'il fournit sont interdites.	Permanence de la protection Permanente Conditionnelle Temporaire
Accès interdit	L'accès par les humains est interdit, sauf pour ce qui est des activités occasionnelles de surveillance scientifique ou de restauration.	

Tableau 4 : options de classification des zones marines protégées.[23]

Les normes régissant l'ampleur et le niveau d'accès à ces zones ainsi que les activités autorisées seront de la plus grande importance. En fonction de la zone protégée et de l'historique de son utilisation traditionnelle, le plan d'accès et d'utilisation de chaque zone devrait chercher à équilibrer les besoins en matière de protection et l'usage et l'accès historiques des populations alentour. Les îles Tonga devraient étudier l'exemple des îles des Palaos et de la Société de conservation des îles des Palaos qui possèdent d'excellents modèles de planification et de gestion tout à fait applicables à ce processus.[24]

Normes touristiques mises à jour

Sur la base des principaux projets de démonstration décrits plus haut, des normes exhaustives pour le tourisme durable (obligatoires) devraient être développées. Ces normes comprendraient des normes pour les guides touristiques englobant également la durabilité. Nous recommandons d'utiliser comme cadre les normes de certification écotouristiques australiennes pour le tourisme de nature, comme c'est le cas au Vanuatu. Voir le rapport sur les îles du Vanuatu pour de plus amples détails.

Normes pour les véhicules, les constructions et les équipements :

- Normes obligatoires relatives aux économies de carburant et aux émissions de CO^2 des véhicules. Nous recommandons que les normes initiales requièrent des exigences de 2e niveau en matière d'énergie et d'émissions de CO^2, comme c'est le cas en Australie et en Nouvelle-Zélande. Une étude de démonstration à l'échelle pilote de ces normes serait efficace pour les véhicules des flottes gouvernementales et autres.
- Normes relatives aux équipements pour les appareils et équipements commerciaux et résidentiels. Les exigences en matière d'efficacité énergétique et d'étiquetage pour les équipements utilisés pour la climatisation, la réfrigération, le chauffage de l'eau, les moteurs et l'éclairage devraient être compatibles avec celles adoptées par la Nouvelle-Zélande, comme noté plus haut.

[23] http://marineprotectedareas.noaa.gov/pdf/helpful-resources/factsheets/mpa_classification_may2011.pdf#level_of_protection
[24] http://www.palauconservation.org/cms/index.php

Éléments de soutien

Les principaux éléments de soutien sont les suivants :

1. Indicateurs ; 2. Programme de formation ; et 4. Mesures incitatives
   Ces éléments de soutien devraient être axés sur les activités en fonction de ces normes après leur adoption, plutôt que d'être appliqués pendant l'élaboration des normes et leurs processus d'adoption.

3. Approvisionnements
   Les activités d'approvisionnement sont plus applicables après l'adoption de ces codes et normes[25].

5. Développement du secteur d'activité
   Il sera vital de faire participer les associations professionnelles et sectorielles au développement des normes relatives aux zones protégées en adaptant les modèles au contexte des îles Tonga. Dans l'idéal, ce processus devrait réunir des experts tongiens du gouvernement et du privé. Les sociétés internationales devraient être invitées à proposer leur expertise, mais nous vous mettons en garde contre le fait de leur donner un rôle décisionnaire initialement. Il est nécessaire d'aplanir les disparités entre les sociétés locales et internationales avant de partager les responsabilités décisionnaires.[26]

6. Éducation du public
   Étant donné la prévalence du « bricolage » aux îles Tonga, une éducation précoce et continue au travers des médias ainsi que les informations fournies par les églises joueront un rôle capital pour une adoption sans heurt des normes minimum et une transition vers une économie plus structurée.

Normes de performances facultatives répondant aux meilleures pratiques

Normes relatives aux zones protégées

En ce qui concerne les zones terrestres protégées, des normes de gestion, d'accès et d'utilisation fondées sur les principes de « de la montagne au récif » devraient être développées et appliquées aux zones protégées existantes des îles Tonga.[27] De même, pour les ZMP, des directives strictes de non-extraction et d'absence d'impact – comme décrites au Tableau 4 – devraient être adoptées initialement pour les eaux entourant 'Eua. D'autres zones devraient être prises en considération pour l'ensemble des différents niveaux de protection des ZMP, notamment une interdiction d'accès tournante. Comme noté précédemment, il s'agira de trouver un équilibre entre les ZMP d'accès restreint et les zones autorisant la pêche et la cueillette traditionnelles.

Les normes régissant l'ampleur et le niveau d'accès à ces zones ainsi que les activités autorisées seront de la plus grande importance. En fonction de la zone protégée et de l'historique de son utilisation traditionnelle, le plan d'accès et d'utilisation de chaque zone devrait chercher à équilibrer les besoins en matière de protection et l'usage et l'accès historiques des populations

---

[25] Nous distinguons les codes et les normes de la manière suivante : les normes sont facultatives et comprennent des objectifs de performance, des méthodes de calcul et des matériaux de soutien. Les codes sont obligatoires et comprennent l'ensemble du contenu des normes, plus un cadre juridique et procédural d'application.

[26] Une société « locale » est une société dont le capital se situe aux îles Tonga et qui est détenue par des résidents des îles Tonga. Des décisions devront être prises concernant les sociétés détenues par des Tongiens résidant à l'étranger.

[27] Voir une note en bas de page 11.

alentour. Les îles des Palaos possèdent d'excellents modèles de planification et de gestion des zones protégées tout à fait applicables à ce processus.

Normes touristiques mises à jour
Sur la base des principaux projets de démonstration décrits plus haut, des normes exhaustives pour l'écotourisme (facultatives, meilleures pratiques) devraient être développées. Nous recommandons d'utiliser comme cadre les normes de certification écotouristiques australiennes, comme c'est le cas au Vanuatu. Voir le rapport sur les îles du Vanuatu pour de plus amples détails.

Normes d'efficacité énergétique mises à jour pour les véhicules, les constructions et les équipements
Pour ce qui est des normes facultatives, nous recommandons le développement d'une série de normes facultatives répondant aux meilleures pratiques. Celles-ci peuvent également constituer la série suivante de normes obligatoires en matière d'énergie, de véhicules, etc. Comme recommandé dans les Livrables 1 à 4, les normes répondant aux meilleures pratiques devraient dans la majorité des cas se situer au moins 25 à 30 % plus haut que les exigences de performance des normes obligatoires. Les niveaux de performances supérieurs des normes facultatives peuvent correspondre à une amélioration pouvant aller jusqu'à 75 % par rapport aux pratiques exigées.

- Normes répondant aux meilleures pratiques en matière d'économies de carburant et d'émissions de CO^2 pour les véhicules. Nous recommandons des normes facultatives correspondant aux normes de niveau 1 d'efficacité énergétique néo-zélandaises.
- Normes relatives aux équipements pour les appareils et équipements commerciaux et résidentiels. La climatisation, la réfrigération, le chauffage de l'eau, les moteurs, l'éclairage doivent répondre aux exigences néo-zélandaises ou ENERGY STAR.

Éléments de soutien

Les principaux éléments de soutien sont les suivants :

1. Indicateurs ; 2. Programme de formation ; 3. Approvisionnements ; 4. Mesures incitatives ; 5. Développement du secteur d'activité ; et 6. Éducation du public
   Les conseils fournis à la section normes obligatoires s'appliquent également aux normes facultatives.

5e étape : mise en place à l'échelle pilote

La mise en place à l'échelle pilote – aussi appelée « phase de lancement » – est un exercice administratif conçu pour augmenter et tester la capacité du marché et des milieux professionnels à mettre en place les normes obligatoires et facultatives et leurs programmes à plus grande échelle. Élaborer et ajuster les matériaux de soutien, les programmes de formation et l'infrastructure de mise en œuvre sont des aspects essentiels de cette phase.

De manière générale, la mise en place à l'échelle pilote devrait pénétrer au moins 15 à 25% du marché obligatoire et une part suffisante du marché facultatif pour tester de manière satisfaisante la capacité à administrer un programme facultatif d'envergure croissante. L'ampleur du programme doit être suffisante pour intéresser les fournisseurs de produits et services et qu'ils répondent à l'opportunité.

Normes de performances minimales obligatoires : phase de lancement à l'échelle pilote

Les enjeux sont beaucoup plus importants pour la mise en place à l'échelle pilote d'un programme obligatoire que pour celle d'un programme facultatif, les ressources qui y sont consacrées doivent donc être supérieures. La bonne nouvelle est que l'ensemble de l'infrastructure du marché qui soutient une norme obligatoire soutient également une norme facultative, même si le cadre de mise en œuvre peut être différent.

La phase de lancement s'appliquerait aux programmes et normes minimum obligatoires suivants :

- Création et expansion des activités de mise en œuvre dans les zones protégées des îles Tonga, tant marines que terrestres.
- Les normes relatives aux véhicules, aux constructions, aux équipements et à l'infrastructure seraient étendues au-delà des projets de démonstration pour englober les agences et sociétés du royaume tout entier.

Éléments de soutien

Les principaux éléments de soutien sont les suivants :

1. Indicateurs
   À ce niveau de mise en œuvre, les îles Tonga auront tout intérêt à suivre des indicateurs similaires à ceux développés pour l'étape de démonstration du projet, en étant particulièrement attentif à l'impact des visites sur les indicateurs relatifs à la faune (nombre et dénombrement des différentes espèces, etc.). Outre les indicateurs de fréquentation, les indicateurs de violation des règlements des ZMP devront être suivis, tant pour les activités marines que terrestres. Il est à espérer que même si un meilleur accès amène davantage de visiteurs dans zones protégées, le nombre de violations diminuera à la fois en termes relatifs et absolus.

2. Programmes de formation
   Il semble qu'une formation supplémentaire soit nécessaire pour les organisateurs d'excursions d'observation des baleines. Nous recommandons d'ajouter un élément de développement professionnel annuel aux trois années allouées pour obtenir une licence. Par ailleurs, les îles Tonga devraient élargir la formation aux excursions terrestres lancée durant la phase de démonstration. Cette formation pourra bénéficier de l'expérience du programme d'écocertification qui a développé des ressources visant à former une grande variété de professionnels du secteur. Une formation sur l'exploitation et la maintenance sera nécessaire pour l'énergie.

3. Approvisionnements
   L'approvisionnement en marchandises et services conformes aux normes obligatoires ou facultatives imminentes est l'une des activités ayant un des plus gros effets de levier pouvant être entreprises durant la transformation du marché. Toutes les sollicitations nationales, des États et locales concernant de nouveaux bâtiments devraient nécessiter l'application des codes de construction minimum obligatoires.

   L'approvisionnement n'est pas limité aux entités gouvernementales ; toute entité d'achat stipulant des niveaux de performance correspondant aux normes obligatoires ou

facultatives au cours de cette étape envoie un signal particulièrement puissant au marché.

4. Mesures incitatives
   Une fois que les normes ont été adoptées, les participants au processus de développement des normes et/ou des programmes peuvent travailler avec les responsables de la mise en œuvre pour déterminer la meilleure combinaison de mesures incitatives administratives/non-financière et financières pour promouvoir la participation au programme et l'adoption de la norme. Les structures incitatives devraient incorporer tout à la fois une série de mesures incitatives pour les adoptants précoces (pour les normes obligatoires) et pour les adoptants dépassant les minima (pour les normes facultatives) visant à minimiser les coûts initiaux supplémentaires engagés pour satisfaire aux normes obligatoires plus tôt ou à des normes supérieures. Des mesures incitatives négatives, telles que des taxes sur les équipements ou véhicules non conformes, par exemple, peuvent également être appliquées au cours de ce processus.

5. Développement du secteur d'activité
   La phase de mise en œuvre à l'échelle pilote est l'une des périodes les plus fertiles pour accroître les connaissances et la participation du secteur. Utiliser les associations professionnelles et sectorielles pour diffuser la formation et comme vecteur des projets pilotes de mise en œuvre sera crucial pour la transformation globale du marché. L'industrie de l'observation des baleines, de la pêche et de la plongée aura un rôle crucial à jouer pour l'examen et la mise en œuvre des directives relatives aux activités marines, en particulier dans le contexte de l'expansion des ZMP. Les sociétés de génie professionnel joueront un rôle important dans le développement des normes relatives aux constructions et aux équipements et dans leur application. Par ailleurs, l'industrie des télécommunications pourra jouer un rôle important s'agissant de fournir un accès en ligne aux transports, à l'hébergement et aux activités aux visiteurs.

6. Éducation du public
   Comme cela s'applique à tous les éléments de la stratégie de transformation du marché, l'éducation du public doit être lancée durant la phase de mise en place à l'échelle pilote. La couverture médiatique gratuite–articles, lettres d'opinion, articles de fond, annonces du service publique–est préférable à la couverture médiatique payante, comme la publicité. Une telle campagne mettrait en avant tant les objectifs de niveau élevé de la transformation du marché que les activités concrètes, en particulier les projets spécifiques se déroulant durant la phase de lancement.

Normes de performances facultatives répondant aux meilleures pratiques : phase de lancement à l'échelle pilote

La barre est placée beaucoup plus bas pour la phase de mise en place à l'échelle pilote d'une norme facultative puisque au bout du compte, le volume de projets et d'activités qui doivent être soutenues est bien inférieur à celui d'un code obligatoire. L'ensemble des éléments de base nécessaires pour soutenir un code obligatoire doivent être en place pour un code facultatif : des professionnels qualifiés, la disponibilité du produit sur le marché, des évaluateurs qualifiés, des matériaux techniques et marketing, etc., mais à une échelle plus petite. Si l'échelon le plus bas de la norme facultative n'a pas été fixé trop haut, il devrait permettre d'atteindre 15 à 25 % du marché au final.

La phase de lancement pourrait s'appliquer aux programmes et normes facultatifs suivants :

- Création et expansion des zones protégées tant marines que terrestres aux îles Tonga, en particulier sur l'île de 'Eua.
- Certification écotouristique des guides organisant des activités marines et terrestres et expansion de la stratégie de développement écotouristique de 'Eua.
- Normes avancées pour les véhicules, les constructions, les équipements et l'infrastructure.
- Expansion de la démonstration « rues complètes » avec des aménagements pour les piétons et les cyclistes.
- Expansion de l'accès des bateaux rapides aux groupes d'îles périphériques des îles Tonga grâce à des bateaux supplémentaires ou des horaires élargis.
- Fonctionnalité accrue du portail de réservation des ZMP des îles Tonga pour proposer un plus grand nombre d'activités de voyage et d'hébergement compatibles avec des réservations directes via le site Web.

Éléments de soutien

Les principaux éléments de soutien sont les suivants :

1. Indicateurs
   Outre les indicateurs élaborés pour ces programmes au cours de la phase de démonstration du projet, suivre l'impact des programmes d'accès sera important, notamment le nombre de visiteurs de 'Eua et du sanctuaire des baleines et des requins recommandé au cours de la phase démonstration du projet. Il sera également important de suivre l'impact des ZMP en ce qui concerne l'augmentation des réservations, en particulier pour les plus petites entreprises qu'il était précédemment difficile de trouver en ligne.
2. Programmes de formation ; 5. Développement du secteur d'activité ; et 6. Éducation du public
   Nos recommandations concernant ces éléments sont les mêmes pour les normes facultatives que pour les normes obligatoires, mais elles sont axées sur les détails propres aux normes et projets facultatifs.
3. Approvisionnements
   Toutes les institutions, tant gouvernementales que privées, devraient être encouragées à participer à quelque niveau que ce soit à la mise en œuvre des normes, projets et programmes facultatifs. Une structure de mesures incitatives adéquate sera essentielle pour promouvoir cette activité. En ce qui concerne les équipements nécessitant des investissements importants, comme les ferries rapides, le soutien du gouvernement pour permettre leur acquisition par des sociétés privées pourra s'avérer nécessaire.
4. Mesures incitatives
   En général, les mesures incitatives financières et administratives sont le fait d'entités réglementées ou gouvernementales, comme les services publics ou fiscaux. Les mesures incitatives pour les normes facultatives prennent généralement plus longtemps à mettre en œuvre car elles sont souvent parrainées par des organisations du secteur privé, mais

des projets et programmes dépassant les minimums peuvent être mis en place par les gouvernements, comme nous le recommandons ici.

Des programmes de mesures incitatives pourraient être élaborés pour améliorer l'infrastructure écotouristique et pourraient être remboursés via les économies d'exploitation réalisées. Les îles Tonga auraient aussi la possibilité d'offrir des incitations à des experts et de la main-d'œuvre bénévoles afin de soutenir les améliorations écotouristiques des installations de 'Eua par le biais de réductions sur les voyages, l'hébergement et le prix des activités. L'accès aux zones protégées pour les guides écocertifiés devrait constituer pour ces professionnels une mesure incitative importante pour entreprendre une formation et obtenir leur certification.

Les îles Tonga pourraient considérablement accélérer cette transformation du marché si les mesures incitatives – tant financières qu'administratives – étaient coordonnées entre les normes et projets/programmes obligatoires et facultatifs. Comme noté précédemment, dans l'idéal, la norme facultative devient le niveau suivant du code obligatoire. En ce qui concerne les véhicules, les bâtiments, les équipements et l'infrastructure, les mesures incitatives financières seraient basées sur la marge brute des économies d'énergie, d'eau, etc. réalisées.

6e étape : mise en place à une échelle générale et 7e étape : amélioration permanente

Normes de performances minimales obligatoires : mise en place à une échelle générale

La date de lancement des normes de performances minimales obligatoires devrait être fixée au début de la phase pilote/ de lancement. Elle doit prévoir des délais suffisants pour permettre l'accumulation des connaissances et permettre aux produits conformes du marché d'être en volume suffisant. En fonction du type d'exigence à mettre en place, six mois (pour les normes professionnelles) à 18 mois (pour les normes de construction et en matière d'équipement) devrait constituer un délai suffisant pour l'adaptation du marché aux nouvelles exigences obligatoires. Une infrastructure de mise en œuvre adéquate doit également être en place et prête à accueillir le volume de candidats obtenu. Pour ce qui est des normes relatives aux guides d'excursions et d'activités recommandées, une participation importante du secteur diminuera les délais nécessaires pour entreprendre la mise en œuvre intégrale.

Pour ce qui est de l'amélioration permanente, le temps de cycle variera entre 12 mois pour les modifications des normes professionnelles et trois ans pour les modifications des codes de construction, ou cinq ans pour les modifications des normes en matière de véhicules ou d'appareils électriques. Hormis les règlements, les marchés ne détestent rien plus que l'incertitude. Cameron Cole recommande fortement d'adopter deux niveaux de normes à la fois de façon à ce que le secteur puisse planifier ses investissements et que le marché conserve une certaine stabilité et une certaine prévisibilité. Cela imposera davantage de contraintes aux organes de développement décisionnaire/réglementaire, mais nous pensons que cela permettra aussi également un meilleur déroulement de la mise en place.

Éléments de soutien

Les principaux éléments de soutien sont les suivants :

1. Indicateurs
   Continuer le monitorage des indicateurs établis au cours des étapes précédentes. De même, l'utilisation et l'impact des mesures incitatives, ainsi que des programmes d'approvisionnement, devraient faire l'objet d'une surveillance et d'une évaluation afin de s'assurer que les programmes de mesures incitatives sont correctement ciblés et fournissent les améliorations prévues en termes d'efficacité et d'accroissement de la pénétration du marché.

2. Programmes de formation
   Cameron-Cole recommande la mise en place de programmes de formation continue pour le maintien des titres. Dans le secteur du bâtiment, cela s'appliquerait aux architectes, aux ingénieurs, aux directeurs de travaux, aux responsables de l'entretien des bâtiments, etc. Il y a profusion de matériaux de formation disponibles en ligne pouvant être adaptés au contexte des îles Tonga.

3. Approvisionnements
   En moyenne, on prévoit qu'environ 15 % du marché ne seront pas du tout en conformité avec les règles obligatoires et que 5 à 10 % supplémentaires seront en conformité partielle. Il est essentiel que les entités gouvernementales et institutionnelles se trouvent en conformité totale avec les exigences des codes et démontrent ce leadership crucial.

4. Mesures incitatives
   Au cours des deux premiers tiers du cycle d'adoption à l'échelle générale, les mesures incitatives devraient principalement se concentrer sur des incitations à dépasser les minima, de façon à préparer le marché à la série de normes suivantes. Le dernier tiers du cycle devrait être axé sur des mesures incitatives aux adoptants précoces pour le prochain niveau d'exigences obligatoires. Au cours du dernier tiers du cycle d'adoption, des incitations à dépasser les minima devraient toujours être offertes, mais en matière de marketing et de promotion il faudrait privilégier les adoptants précoces. En fait, les incitations à dépasser les minima deviendront des incitations aux adoptants précoces et un nouveau niveau d'incitations à dépasser les minima sera développé pour promouvoir l'amélioration permanente.

5. Développement du secteur d'activité
   Pour être efficace, un plan de transformation du marché doit donner aux associations professionnelles et sectorielles un rôle participatif dans le développement des normes et leur donner le rôle principal pour ce qui est de la diffusion de la formation et du développement professionnel.

6. Éducation du public
   Une sensibilisation régulière et périodique à l'importance d'adhérer à des normes de performances minimales est essentielle au maintien d'une culture de la conformité.

Normes de performances facultatives répondant aux meilleures pratiques : mise en place à l'échelle générale

Contrairement aux normes minimum obligatoires qui sont mises en place davantage comme une série d'étapes, les normes facultatives sont constamment lancées, soit en matière d'exigences de performances, soit pour continuer à gagner des parts de marché. Comme c'est le cas pour les mesures obligatoires, les normes de performances facultatives tirent parti de leurs révisions régulières et nécessitent la même infrastructure de soutien. Il y a davantage de marge de

manœuvre lorsqu'il s'agit d'effectuer de petites améliorations permanentes et régulières que lorsqu'il s'agit de préparer périodiquement des changements massifs pour un code obligatoire. En général, la principale difficulté ne réside pas tant dans l'élaboration ou la rigueur des exigences, ni même dans le fait de devoir persuader les utilisateurs d'adopter la norme. C'est en fait l'obtention d'un soutien suffisant aux projets en cours de traitement qui représente l'aspect le plus ardu concernant les codes facultatifs. Par conséquent, les portions relatives à la formation et au développement du secteur nécessitent une attention toute particulière au cours du processus de planification de la transformation du marché.

Éléments de soutien

Les principaux éléments de soutien sont les suivantes :

1. Indicateurs
   Les indicateurs principaux pour les normes facultatives mises en place à l'échelle générale devraient comprendre ceux qui ont été établis pour les démonstrations techniques et à l'échelle pilote, ainsi que pour le suivi de l'impact des mesures incitatives et des programmes d'approvisionnement. En ce qui concerne les normes plus classiques, telles qu'en matière d'équipements et de véhicules, les indicateurs de réussite des normes tant obligatoires que facultatives pourraient comprendre la superficie, le nombre de projets couverts, la quantité d'équipements/véhicules vendus conformément aux normes, ainsi que le pourcentage de pénétration du marché, les réductions de consommation d'eau et d'énergie et les réductions des émissions de CO^2.
2. Programmes de formation ; 5. Développement du secteur d'activité ; et 6. Éducation du public
   Nos recommandations concernant ces éléments sont les mêmes pour les normes facultatives que pour les normes obligatoires, mais elles sont axées sur les caractéristiques propres à la norme facultative.
3. Approvisionnements
   Nous recommandons que 15 à 25 % des approvisionnements institutionnels soient axés sur la satisfaction du niveau de performances supérieur de la norme facultative. Cette suggestion ne doit pas nécessairement être appliquée de manière uniforme parmi toutes les divisions ou départements d'une institution. Certaines parties du gouvernement des îles Tonga (par ex. le ministère du Tourisme par opposition au ministère des Finances) ou certains types d'institutions privées (par ex. les complexes durables ou éco-touristiques) peuvent être mieux adaptés pour effectuer la majeure partie ou la totalité de leurs approvisionnements conformément aux exigences de performances supérieures.
4. Mesures incitatives
   Les îles Tonga étant un petit pays, nous recommandons fortement que les mesures incitatives concernant les normes facultatives soient développées et mises en place au niveau national. Comme noté plus haut, coordonner ces mesures incitatives avec celles des normes obligatoires accélérera grandement la transformation du marché.

ÉTAT 3 — POLYNÉSIE FRANÇAISE

Même si elle compte parmi les Pays et Territoires des Îles du Pacifique (PTIP) les plus visités étudiés par Cameron-Cole, la Polynésie française présente toujours un potentiel de croissance significatif en termes de tourisme, notamment dans le secteur du tourisme de croisière. Comme nous l'avons recommandé dans nos précédents Livrables 1–4, la Polynésie française doit miser sur la qualité plutôt que sur la quantité de visites.

L'analyse SWOT[1] concernant la Stratégie de Développement Touristique 2015–2020 élaborée par la Polynésie française dépeint de façon convaincante le potentiel du tourisme durable et de l'écotourisme comme des catalyseurs de taille pour l'avenir de l'industrie sur ce territoire. Une attention particulière accordée à la durabilité permettra en effet de renforcer l'image de « paradis tropical (français) civilisé », tout en soulignant le capital naturel unique des lieux. Notre Market Transformation Protocol (MTP) est en mesure de compléter et d'enrichir l'excellent travail déjà réalisé sur la Stratégie de Développement Touristique, afin d'aligner davantage la vision des visiteurs sur l'image de la Polynésie française en tant que « paradis tropical "French touch" », de renforcer toute approche stratégique manquante et de proposer un modèle de mise en œuvre à la fois unique et parfaitement structuré.

D'autres destinations tropicales sont nombreuses à dupliquer l'expérience « villa sur l'eau ». En développant plus largement un secteur du tourisme durable dans l'ensemble des groupes d'îles, en particulier grâce à un meilleur accès aux îles plus isolées, la Polynésie française jouit ainsi d'une occasion unique de sublimer davantage sa beauté naturelle tout en préservant l'environnement sans le dégrader, mais également en offrant des expériences culturelles uniques.

L'évolution du secteur du tourisme vers une approche de durabilité économique, environnementale et sociale revêtira une importance toute particulière pour la Polynésie française, puisque la capacité à tirer profit du potentiel encore inexploité dans l'industrie du tourisme traditionnel et durable pourrait créer des avantages majeurs pour les poolynésiens, selon une méthode capable de protéger et même d'améliorer leur environnement unique et fragile. Dans notre présent rapport, nous proposons des solutions visant à favoriser la transformation du secteur du tourisme en faveur de la durabilité, en optimisant l'accès à l'emploi, aux clients, aux destinations et aux activités.

État 3 — Polynésie française[2] Analyse du secteur du tourisme

La Polynésie française recueille puis analyse des données sur les visiteurs en fonction de leur mode de transport (par exemple, par avion, bateau).[3] Au meilleur de nos connaissances, la Polynésie

---

[1] Forces, faiblesses, opportunités, menaces. *Stratégie De Développement Touristique De La Polynésie Française 2015–2020.* P. 15

[2] Cameron Cole, en sa qualité de soumissionnaire retenu dans le cadre de l'appel d'offres du SPREP pour l'évaluation régionale du tourisme durable dans la région du Pacifique, utilise le Market Transformation Protocol™ élaboré par l'investigateur principal, Robert Watson, sous permission.

[3] La source de l'ensemble des données de la section Analyse du secteur du tourisme est l'ISPF ; Point de Conjonctures de la Polynésie Française, Années 2011, 2015. Les chiffres et pourcentages figurant en haut des colonnes des différentes figures représentent les chiffres totaux de cette année et la plage de pourcentages durant ces années, respectivement.

française ne classe pas les visiteurs selon l'objet de leur voyage (par exemple, vacances, voyages d'affaires).

Les visiteurs sont répartis dans les catégories « *touristes* » (c'est-à-dire les *croisiéristes* et les « *terrestres* ») et « *excursionnistes* ». Les touristes font référence à des visiteurs passant au moins une nuit en Polynésie française dans un lieu d'hébergement à terre ou à bord d'un navire de croisière en Polynésie. Ils sont désignés par les termes « *croisiéristes* » (à bord d'un navire) ou « *terrestres* » (sur terre). Les *excursionnistes* ne passent aucune nuit dans le pays (en hébergement à terre ou à bord d'un navire de croisière en Polynésie). Ce sont des passagers en transit susceptibles de visiter le pays pendant plusieurs jours, mais dormant à bord d'un navire de croisière transpacifique. Ils sont comptabilisés comme des visiteurs et non comme des touristes.

Comme le recommande le Livrable 4, « Recommandations prioritaires pour la promotion du tourisme durable », la Polynésie française doit travailler en collaboration avec la SPTO et le SPREP en vue d'élaborer des définitions cohérentes des termes « visiteurs » et de leurs « activités » qui seraient adoptées au niveau régional. Un formulaire régional commun d'informations pour les visiteurs, incluant les définitions communes de chaque type de visite, contribuerait grandement à garantir une collecte de données appropriée et à soutenir les analyses ultérieures.

L'activité touristique en Polynésie française n'a cessé de croître entre 2011 et 2015, comme le montre le Tableau 1. En termes absolus, le plus grand nombre de visiteurs arrive en Polynésie française par avion ; toutefois, son taux de croissance annuel moyen le plus élevé concerne des visiteurs arrivant par la mer (11,2 % contre 2,1 % par avion). D'un point de vue régional, son taux de croissance de visiteurs (5 %) est comparable à celui d'autres PTIP abordés dans notre étude (5,2 %), tout comme sa croissance en termes de visiteurs arrivant par mer (11,2 %) par rapport à celui des autres PTIP (10,8 %).[4] Sa croissance liée aux visiteurs arrivant par avion est cependant nettement inférieure (2,1 % contre 3,5 %). Voir le Livrable 1 « Profil du secteur du tourisme durable dans le Pacifique » pour obtenir des informations complémentaires détaillées sur la comparaison entre régions.

Visiteurs par air et par mer	2011	2012	2013	2014	2015	TCAM [5]	Nombre total de visiteurs
Polynésie française	196 448	209 488	214 278	228 273	239 077	5 %	1 087 564
Visiteurs par air							
Polynésie française	136 432	143 682	137 349	141 921	147 651	2,1 %	707 035
Visiteurs par mer							
Polynésie française	60 016	65 806	76 929	86 352	91 426	11,2 %	380 529

Tableau 1 : Visiteurs annuels classés par mode d'arrivée.

[4] Les PTIP visités par Cameron-Cole à l'occasion de la présente étude concernent la Polynésie française, la Nouvelle-Calédonie, les îles des Palaos, Tonga et du Vanuatu. Cependant, notre analyse du secteur du tourisme régional comprend également des données relatives aux îles Fidji, de Guam et de Samoa et elle a servi de base de comparaison régionale globale avec la Polynésie française. Les moyennes régionales présentées ici excluent le pays thème de l'étude (la Polynésie française) de ces chiffres afin de proposer une véritable comparaison.
[5] Taux de croissance annuel moyen.

La Figure 1 et le Tableau 2 présentent la tendance des types d'arrivée des visiteurs de 2006 à 2015. Au cours de cette période de 10 ans, on a recensé 2 163 017 visiteurs. Le nombre de visiteurs moyen par année s'élevait à 216 302, tandis que leur nombre médian a atteint 220 794 par an.

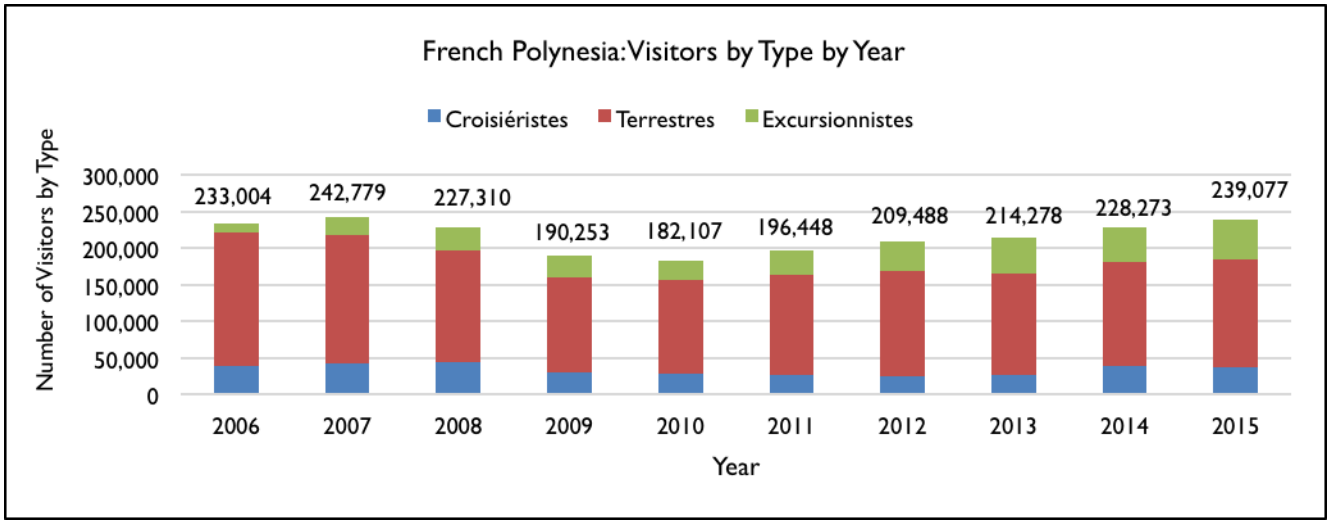


Figure 1 : Visiteurs classés par type et par an.

Comme nous pouvons l'observer, les *terrestres* sont beaucoup plus nombreux, et que les *croisiéristes* et que les *excursionnistes*, et ce chaque année. Le nombre d'*excursionnistes* est actuellement en hausse ; jusqu'en 2010, les *croisiéristes* étaient plus nombreux que les *excursionnistes*, mais depuis, la tendance s'est inversée. De façon globale durant la période 2006–2015, les *terrestres* représentent 68 % de l'ensemble des visiteurs, tandis que les *croisiéristes* et les *excursionnistes* sont à égalité avec 16 %. La tendance liée aux *terrestres* a globalement diminué.

Type de visiteur	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	NOMBRE TOTAL DE VISITEURS
	Col. %	Col. %	Col. %	Col. %	Col. %	Col. %	Col. %	Col. %	Col. %	Col. %	Col. %
	Ligne %	Ligne %	Ligne %	Ligne %	Ligne %	Ligne %	Ligne %	Ligne %	Ligne %	Ligne %	Ligne %
Terrestres	182 833	175 448	152 976	130 191	129 215	136 432	143 682	137 349	141 921	147 651	1 477 698
	78 %	72 %	67 %	68 %	71 %	69 %	69 %	64 %	62 %	62 %	68 %
	12 %	12 %	10 %	9 %	9 %	9 %	10 %	9 %	10 %	10 %	100 %
Croisiéristes	38 716	42 793	43 520	30 256	27 704	26 344	25 296	27 044	38 681	36 180	336 534
	17 %	18 %	19 %	16 %	15 %	13 %	12 %	13 %	17 %	15 %	16 %
	12 %	13 %	13 %	9 %	8 %	8 %	8 %	8 %	11 %	11 %	100 %
	11 455	24 538	30 814	29 806	25 188	33 672	40 510	49 885	47 671	55 246	348 785

Excursionnistes											
	5 %	10 %	14 %	16 %	14 %	17 %	19 %	23 %	21 %	23 %	16 %
	3 %	7 %	9 %	9 %	7 %	10 %	12 %	14 %	14 %	16 %	100 %
TOTAL	233 004	242 779	227 310	190 253	182 107	196 448	209 488	214 278	228 273	239 077	2 163 017
VISITEURS	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
	11 %	11 %	11 %	9 %	8 %	9 %	10 %	10 %	11 %	11 %	100 %

Tableau 2 : Visiteurs classés par type et par an.

La Polynésie élabore des rapports annuels « *Point de Conjonctures* », qui proposent une analyse des visiteurs touristiques (à savoir les *terrestres* et les *croisiéristes*) par un grand nombre de pays et les agrègent en régions, mais les données sous-jacentes ne sont actuellement pas disponibles. Des données sous-jacentes ont été identifiées pour les États-Unis, la France, l'Europe (hors France), le Japon, la Nouvelle-Zélande et l'Australie et sont présentées à la Figure 2 et au Tableau 3.[6]

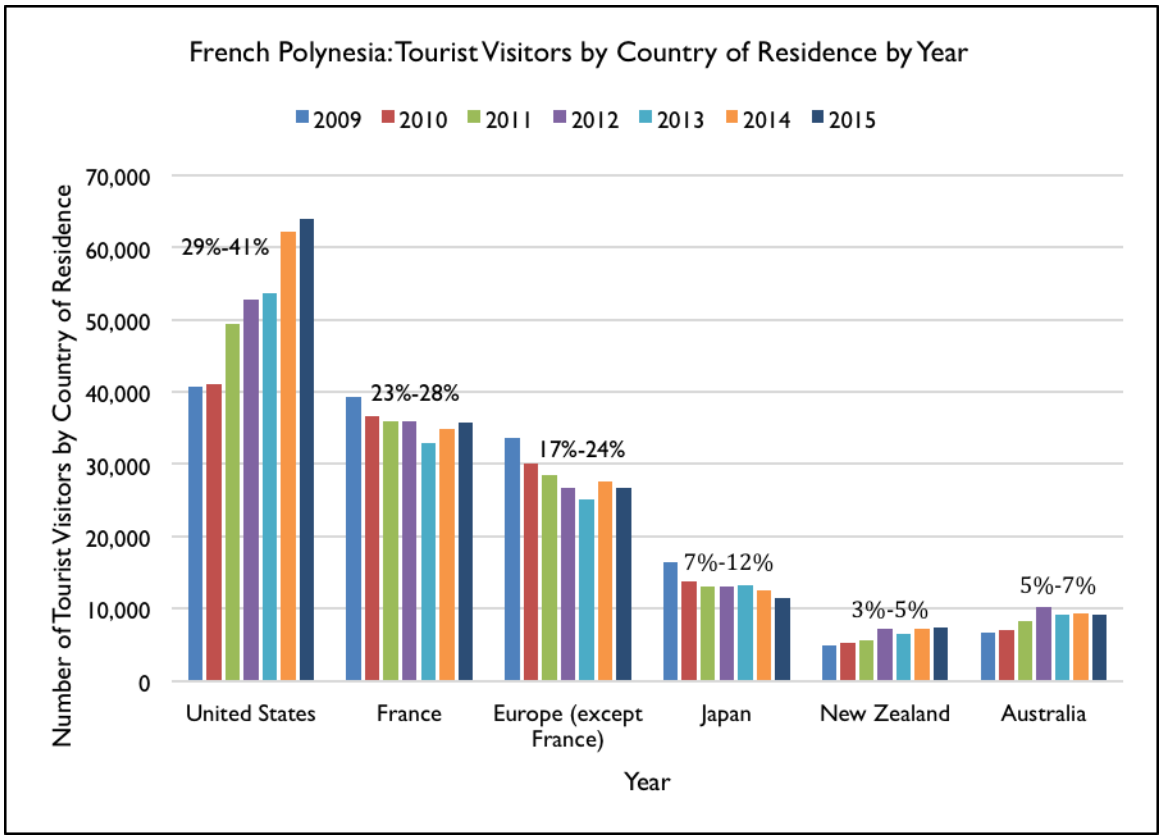


Figure 2 : Visiteurs par pays de résidence et par an.

[6] Les pays présentés ici ne tiennent pas compte de l'ensemble des touristes au cours de la période, 2006–2015 ; ils représentent entre 66,3 % (2012) et 89,4 % (2009) de l'ensemble des visiteurs touristiques (c'est-à-dire les *croisiéristes* et les *terrestres*). Des données similaires relatives aux visiteurs *excursionnistes* n'ont pas été identifiées et ne sont donc pas incluses.

Au niveau régional, l'UE, y compris la France, constitue l'origine principale des visiteurs, suivie par les États-Unis, avec un nombre de visites en augmentation de plus de 50 % depuis 2009. Malgré leur proximité relative, les visiteurs originaires d'Australie et de Nouvelle-Zélande combinés ne représentent que 10 % des visiteurs non *excursionnistes*. Cette différence s'explique probablement par le fait qu'il s'agit de destinations proches — aux îles Fidji par exemple — qui proposent une expérience hôtelière haut de gamme similaire selon un coût inférieur.

Terrestres	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
États-Unis	40 780	41 020	49 385	52 858	53 633	62 263	63 905
France	39 256	36 544	35 835	35 898	32 946	34 887	35 765
Europe (hors France)	33 601	30 017	28 437	26 763	25 099	27 538	26 770
Japon	16 353	13 761	12 990	12 989	13 175	12 527	11 447
Nouvelle-Zélande	4 914	5 128	5 484	7 166	6 477	7 136	7 315
Australie	6 557	6 945	8 236	10 224	9 167	9 315	9 167
Total	143 470	135 425	142 378	147 910	142 510	155 680	156 384
Croisiéristes (aucun pays répertorié)	16 977	21 494	20 398	21 068	21 883	24 922	27 447
Total *Croisiéristes* + *Terrestres*	160 447	156 919	162 776	168 978	164 393	180 602	183 831
% de *touristes*	89,4%	86,3 %	87,5 %	87,5 %	86,7 %	86,2 %	85,1 %
% de *croisiéristes*	10,6 %	13,7 %	12,5 %	12,5 %	13,3 %	13,8 %	14,9 %

Tableau 3 : Visiteurs par pays de résidence (chiffres partiels).

Polynésie française : Protocole stratégique de transformation du marché

Cameron-Cole fonde ses recommandations sur le Market Transformation Protocole pour tourisme durable[7] (Figure 3), qui a été élaboré par Rob Watson exerçant les fonctions d'investigateur principal et qui a fait la preuve de son efficacité dans la transformation de différents secteurs depuis celui des services publics et des économies d'énergie jusqu'au secteur des bâtiments écologiques. Le Market Transformation Protocol (MTP) a été présenté dans le Livrable 1 et largement documenté dans les Livrables 3 et 4.

Il se compose de sept éléments fondamentaux (par exemple, le plan stratégique de transformation du marché, lois fixant les champs d'application) — dont cinq sont orientés sur la règlementation ou sur le marché — et de six éléments de soutien (par exemple, indicateurs, programmes de formation). Conjointement, ils forment le cadre et le processus nécessaires pour satisfaire aux principales recommandations requises pour bâtir un secteur de tourisme durable viable et prospère. Ci-dessous, nous appliquons les éléments fondamentaux et de soutien du MTP à la Polynésie française afin de montrer de quelle façon ils ouvriront collectivement une voie vers le tourisme durable.

[7] Voir note de pied de page 2.

Figure 3 : protocole de transformation de marché pour le tourisme durable.

Thème de la transformation du marché des territoires : Éducation et engagement du public

Sur la base d'échanges avec un large éventail d'acteurs présents sur le territoire et d'observations et de recherches menées par Cameron-Cole, l'exemple de la Polynésie française révèle bon nombre des avantages de l'éducation et de l'implication du public dans la prise de décisions environnementales et économiques, tout en proposant des opportunités d'amélioration d'un bon processus. Outre les éléments communs d'une approche de transformation du marché destinée à rendre le secteur du tourisme plus durable, nous soulignerons les éléments spécifiques associés à l'élément de soutien de l'éducation et de la participation du public (Figure 3, 6S).

Étape I — Plan de transformation stratégique du marché (PTSM) relatif à la Polynésie française

La Stratégie de développement touristique de Polynésie française 2015–2020[8] (Stratégie de Développement Touristique) contient une multitude d'excellentes recherches sur le marché et de nombreuses recommandations visant à promouvoir le tourisme durable. Cameron-Cole est convaincu que la Stratégie de Développement Touristique tirerait pleinement profit d'un niveau complémentaire et supplémentaire de notre cadre de transformation du marché.

Groupe de travail dédié à la transformation du marché du tourisme

Afin d'atteindre cet objectif, nous recommandons de constituer un « groupe de travail dédié à la transformation du marché du tourisme », dirigé par le Ministère du Tourisme, des Transports

[8] *Stratégie De Développement Touristique De La Polynésie Française 2015–2020 ;* http://www.tahiti-infos.com/Pour-relever-le-tourisme-le-plan-est-de-transformer-la-Polynesie-en-paradis-ecolo_a135789.html

aériens internationaux, chargé de la modernisation de l'administration et du service public, avec des membres issus de la Chambre de Commerce, de l'Industrie, des Services et des Métiers,[9] des leaders de l'industrie du tourisme renommés de chacun des groupes d'îles,[10] mais également d'autres organisations nationales majeures, comprenant, sans toutefois s'y limiter : PROGEM, Te Mana O Te Moana, le CRIOBE et d'autres. Ce Groupe de travail serait chargé de superviser le développement des plans de transformation du marché pour les groupes d'îles Australes, Gambier, Marquises, Société et Tuamotu, puis de réunir ces plans en un plan directeur intégré relatif au territoire. Nous recommandons durant ce processus d'enrichir les groupes de travail axés sur les groupes d'îles grâce à des réunions plénières organisées entre toutes les équipes de développement des groupes d'îles afin de favoriser un partage d'idées et de faciliter la coordination finale et l'intégration du PTSM national. La Polynésie française doit en outre inclure un plan stratégique de gestion, d'accès et d'utilisation des zones protégées marines et terrestres[11] au sein de ce plan de transformation stratégique du marché.

Hiérarchie des aires marines protégées

Une Hiérarchie des aires zones marines protégées (AMP) plus vaste et reconnue au niveau international doit être élaborée pour les eaux de Polynésie française. Actuellement, le territoire certifie lui-même la grande majorité de ses aires « protégées ».[12] Même s'il existe au moins 10 AMP reconnues dans le monde, elles n'atteignent pas même 0,1 % des eaux de la zone économique exclusive (ZEE) de la Polynésie française.[13]

Le Tableau 4 présente une hiérarchie de l'utilisation et de la protection des aires marines pouvant s'avérer très utile pour guider les efforts de la Polynésie française. Différents niveaux de protection et accents placés sur la conservation peuvent être attribués à différentes AMP. Ci-dessous, Cameron-Cole proposera des suggestions relatives à des méthodes possibles destinées à mettre en œuvre un programme plus complet des AMP et des zones terrestres protégées.

---

[9] http://www.ccism.pf/
[10] Îles Australes, Gambier, Marquises, Société et Tuamotu.
[11] Basé sur les principes de l'approche « du massif au récif ». https://sustainabledevelopment.un.org/partnership/?p=7315
[12] http://www.aires-marines.com/content/view/full/12834 Voir le Livrable 1, p. 17, pour consulter une discussion comparant l'auto-certification et la certification par un tiers.
[13] https://protectedplanet.net/country/PF

Niveau de protection	Principaux attributs d'une AMP	Autres aspects
Utilisation Multiple Uniforme	Niveau de protection le plus faible ; des utilisations multiples, y compris des activités d'extraction, sont autorisées.	Accent placé sur la conservation -Patrimoine naturel -Patrimoine culturel -Production durable
Utilisation Multiple Ciblée	Protection supérieure, avec des zones particulières interdites aux activités d'extraction, notamment la pêche ou la récolte de reliques culturelles.	Échelle de protection -Écosystème -Ressource centrale
Aucune prise	L'accès humain est autorisé, ainsi que certaines utilisations potentiellement préjudiciables, mais aucune extraction autorisée, à l'exception de la pêche traditionnelle limitée.	Constance de protection -Toute l'année -Saisonnière -En rotation
Pas d'impact	L'accès humain est autorisé, mais toutes les activités susceptibles de nuire aux ressources des sites ou de perturber les services écologiques et culturels qu'ils proposent sont interdites.	Permanence de protection -Permanente -Conditionnelle -Temporaire
Pas d'accès	L'accès humain est interdit, à l'exception des activités occasionnelles de surveillance scientifique ou de restauration.	

Tableau 4 : Options de classification des aires marines protégées.[14]

Les normes régissant l'ampleur et le degré d'accès à ces zones ainsi que les activités autorisées revêtent une importance essentielle. Selon l'aire protégée et l'histoire de l'utilisation traditionnelle, le plan d'accès et d'utilisation de chaque zone doit chercher à trouver un équilibre entre le besoin de mesures de protection, et les utilisations et accès habituels par les populations environnantes. La Polynésie française doit étudier l'exemple des îles des Palaos et de la Palau Conservation Society, qui possède d'excellents modèles de gestion et de planification des aires protégées susceptibles d'être applicables à ce processus.[15]

Projet stratégique régional : Agence de voyages nationale de Polynésie française

La plupart des voyages sont aujourd'hui organisés sur Internet, notamment grâce à des sites d'agrégation de recherche et de commentaires tels que Kayak et TripAdvisor. À titre de recommandation régionale, nous suggérons de créer une agence de voyages nationale (AVN) pour chacun des pays du Pacifique, et le site de Polynésie française est actuellement le plus proche exemple de cette recommandation. Sur l'ensemble des pays que nous avons visité, la Polynésie française affiche la présence en ligne la plus complète ; le site http://www.tahiti-tourisme.com/ propose l'ensemble des informations qu'un touriste peut souhaiter pour y organiser ses vacances.[16] Notre concept d'AVN complèterait à la perfection la Recommandation n° 51 de la Stratégie de Développement Touristique afin de donner naissance à un site Internet

[14] http://marineprotectedareas.noaa.gov/pdf/helpful-resources/factsheets/mpa_classification_may2011.pdf#level_of_protection Cette hiérarchie est l'inverse de la classification de l'UICN, où la Catégorie I correspond à la protection la plus élevée et la Catégorie IV à la plus faible. https://www.iucn.org/theme/protected-areas/about/protected-areas-categories

[15] http://www.palauconservation.org/cms/index.php

[16] Le site de voyage officiel des îles Fidji http://www.fiji.travel/ est tout aussi complet.

touristique complet. En outre, afin d'inspirer confiance auprès des consommateurs concernant les offres de voyages à forfait rassemblés par l'AVN, la Polynésie française peut adopter — et promouvoir activement — la Directive de l'UE relative aux voyages à forfait (2015/2302/UE).[17]

Notre principale suggestion concernant le lancement de l'AVN vise à permettre une réservation directe depuis le site Tahiti-Tourisme. Aujourd'hui, les visiteurs doivent consulter 2–3 autres pages/sites, passer un appel international ou envoyer un itinéraire défini à un agent de voyages tiers avant de pouvoir réserver ou confirmer leur itinéraire. De plus, à présent, les informations proposées en ligne sur l'accès aux îles périphériques et à bon nombre d'établissements de petite taille de Polynésie française — notamment ses infrastructures orientées sur l'écotourisme — ne sont, dans le meilleur des cas, que partielles.

Un portail AVN, créé à l'image de sites de réservation et d'information Web tels que TripAdvisor ou d'autres, permettrait aux clients d'obtenir des informations, de comparer différentes options, puis de réserver un hébergement, des événements, etc., depuis un portail unique, créant ainsi une expérience « à guichet unique ». Ces fonctionnalités supplémentaires donneront naissance à un outil stratégique que la Polynésie française peut utiliser pour rendre son secteur touristique plus durable sur le plan économique et environnemental.

De plus, comme nous l'avons décrit dans le Livrable 4, « Recommandations prioritaires pour la promotion du tourisme durable », l'existence d'une AVN garantirait une allocation stratégique des visites dans des zones sous-utilisées et à distance des lieux au contraire surexploités. Cet objectif serait réalisable en limitant les réservations à certaines îles ou à certaines activités, mais aussi en proposant des mesures incitatives sous la forme de tarifs majorés ou réduits dans des hébergements sur des îles mises en avant ou restreintes. Il ne serait pas difficile de créer une formule de partage des recettes qui indemniserait les entreprises insulaires si leur île est choisie pour une « mise au repos ».

La SPTO devrait prendre l'initiative, de concert avec la Polynésie française et d'autres PTIP, afin de négocier avec de grands sites d'agrégation de voyages en vue d'intégrer des critères régionaux, nationaux ou territoriaux dans leurs moteurs de recherche.

Outre l'AVN, la Polynésie française pourrait travailler en collaboration avec la SPTO afin de créer une application pour le tourisme durable spécifique au pays. Cette application pourrait être développée par des professionnels polynésiens de l'informatique en utilisant éventuellement une interface de programmation applicative (API) développée ou fournie par la SPTO avec le soutien du SPERP. L'application pour le tourisme durable de Polynésie française pourrait 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.[18]

La question de l'accès à Internet devra être évaluée dans le cadre de cet effort. Comme pour les lois fixant les champs d'application, l'infrastructure technologique peut également devoir faire l'objet d'un développement.

---

[17] http://ec.europa.eu/consumers/consumer_rights/travel/package/index_en.htm

[18] Pour de plus amples informations relatives à l'application pour le tourisme durable, veuillez consulter le Livrable 4 : Recommandations prioritaires pour la promotion du tourisme durable.

L'éducation du public en tant qu'élément majeur de la transformation du marché
Le thème de nos recommandations pour la Polynésie française est axé sur l'élément de soutien de transformation du marché intitulé « Éducation et participation du public ». Même si l'éducation et la participation du public peuvent ralentir le processus d'élaboration des politiques, ils donnent finalement lieu à une politique optimisée et mise en œuvre selon une plus grande efficacité. Par conséquent, nous intégrons dans bon nombre de nos recommandations des exemples couronnés de succès d'éducation et de participation du public en Polynésie française — tels que le partenariat de Te Mana o Te Moana avec des établissements scolaires — et suggérons d'élargir ces exemples en termes de portée et d'échelle.

Étape 2 : Lois fixant les champs d'application spécifiques au marché[19]

De nombreux éléments des lois sous-jacentes nécessaires pour soutenir une transformation en faveur du tourisme durable sont en place, mais des ajouts ou modifications significatifs seront indispensables pour favoriser une transformation de marché viable en faveur de la durabilité du secteur du tourisme.

Normes relatives au tourisme durable
Une revue de la Bibliothèque juridique du Pacifique indique que la plupart des pays du Pacifique possèdent des normes et règlementations spécifiques régissant la conduite de l'industrie du tourisme.[20] Même si la France et l'UE possèdent un grand nombre de normes, de règlementations et de lois régissant certains aspects du tourisme (par exemple, l'hôtellerie), « le [tourisme] n'est pas considéré comme entrant dans le cadre de la compétence de l'UE ou comme un domaine politique de l'UE ».[21]

Compte tenu de l'importance de tourisme pour le PIB — environ 15 % et 20 % en comptant les effets indirects [22]— concernant l'économie de Polynésie française, le gouvernement territorial doit envisager de développer une législation complète sur le secteur, en accordant une attention particulière traitant selon une méthode holistique de la durabilité économique et environnementale, en partie décrite dans le présent rapport. Idéalement, une telle législation décrirait de façon spécifique et établirait une distinction entre l'écotourisme et le tourisme classique, avec des désignations spéciales pour les guides en écotourisme formés et certifiés et les entreprises engagées dans des activités marines, y compris la plongée en apnée, la plongée en bouteille et l'observation des baleines dépassant le cadre des lignes directrices existantes élaborées par Tahiti Tourisme et le ministère du Tourisme, du Transport aérien international, chargé de la modernisation de l'administration et du service public. De plus, puisque Cameron-Cole recommande cette norme pour la région dans son ensemble, la Polynésie française doit

---

[19] Une revue juridique complète et approfondie de la législation de Polynésie française dans ce domaine dépasse le cadre de ce projet. Nous avons cependant tenté d'identifier quelques-uns des domaines principaux de textes de loi fondamentaux capables de soutenir et de renforcer davantage la transformation du marché.
[20] Une recherche globale relative au « Tourisme » révèle une législation et/ou des règlementations pertinentes dans les Îles Cook, Fidji, Kiribati, Marshall, Niue, des Palaos, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Samoa, Salomon, Tonga et Vanuatu. http://www.paclii.org/cgi-bin/sinosrch.cgi?query=tourism&results=50&submit=Search&mask_world=&mask_path=&callback=on&method=auto&meta=%2Fpaclii
[21] http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=EN&reference=P6-TA-2007-0575
[22] http://www.ieom.fr/IMG/pdf/ne147_eclairage_tourisme_pf.pdf. Généralement, les facteurs multiplicateurs du tourisme seront de l'ordre de 1,3 à 1,4 pour une économie des petites îles dans son ensemble. https://msu.edu/course/prr/840/econimpact/multipliers.htm.

envisager d'adapter les exigences du programme de certification ECO en Australie relatif aux écogîtes et destinations certifiés aux conditions locales (voir le rapport sur Vanuatu pour de plus amples détails).

Normes relatives aux activités

Même si les règlementations françaises/de l'UE relatives aux agences de voyages et aux opérations de change sont en cours de revue, nous sommes dans l'impossibilité de trouver la moindre référence aux normes relatives aux visites de ressources marines, telles que l'observation de baleines ou des activités terrestres dans des aires protégées. Nous notons que dans la Stratégie de Développement Touristique, la recommandation n° 96 vise à renforcer le niveau de professionnalisme via des programmes de certification obligatoires pour les prestataires de services. Ces normes de performance et de qualification deviennent de plus en plus fréquentes et nous recommandons que la Polynésie française adopte formellement une législation exigeant une formation et un agrément professionnel pour des guides et entreprises engagés dans des rencontres avec des créatures fragiles, telles que des cétacés.[23]
Ecotourism Australia possède également des programmes et une formation de certification destinés aux écoguides, que nous recommandons pour la région.[24]

Désignation et protection des lieux et des espèces

La Base des données mondiale sur les aires protégées indique que la Polynésie française compte uniquement dix petites AMP, qui ne représentant pas même 0,1 % de la couverture de protection marine recommandée.[25] Compte tenu de l'importance en termes de biodiversité[26] des eaux et des terres de Polynésie française, nous estimons que la désignation de régions clés en qualité d'aires protégées marines ou terrestres, mais également la recherche d'une reconnaissance internationale concernant cette protection, pourrait constituer un puissant outil marketing, tout en rendant également la zone plus sécurisée et plus attractive pour la vie marine. Des travaux majeurs ont été réalisés dans le but de soutenir la désignation d'une AMP pour les îles Australes (Rahui Nui No Tuha'a Pae), qui pourrait offrir des avantages de taille au pays et à l'environnement mondial.[27]

---

[23] Pour le type de comportement devant être découragé, voir : https://blogs.umass.edu/rvllyr/2013/07/16/rangiroa-to-moorea-french-polynesia/ Les îles Tonga possède un bon modèle pour les guides d'observation des baleines pouvant être adapté par la Polynésie française. http://www.paclii.org/cgi-bin/sinodisp/to/legis/sub_leg/wwasa2008wwasr2013623/index.html?stem=&synonyms=&query=whale%20watching
[24] https://www.ecotourism.org.au/our-certification-programs/eco-certification-5/
[25] https://protectedplanet.net/country/PF
[26] La Polynésie française compte plus de 60 espèces endémiques marines d'eau douce et d'eau de mer et près de 40 espèces endémiques terrestres.
[27] http://www.pewtrusts.org/en/research-and-analysis/issue-briefs/2016/04/rahui-nui-no-tuhaa-pae

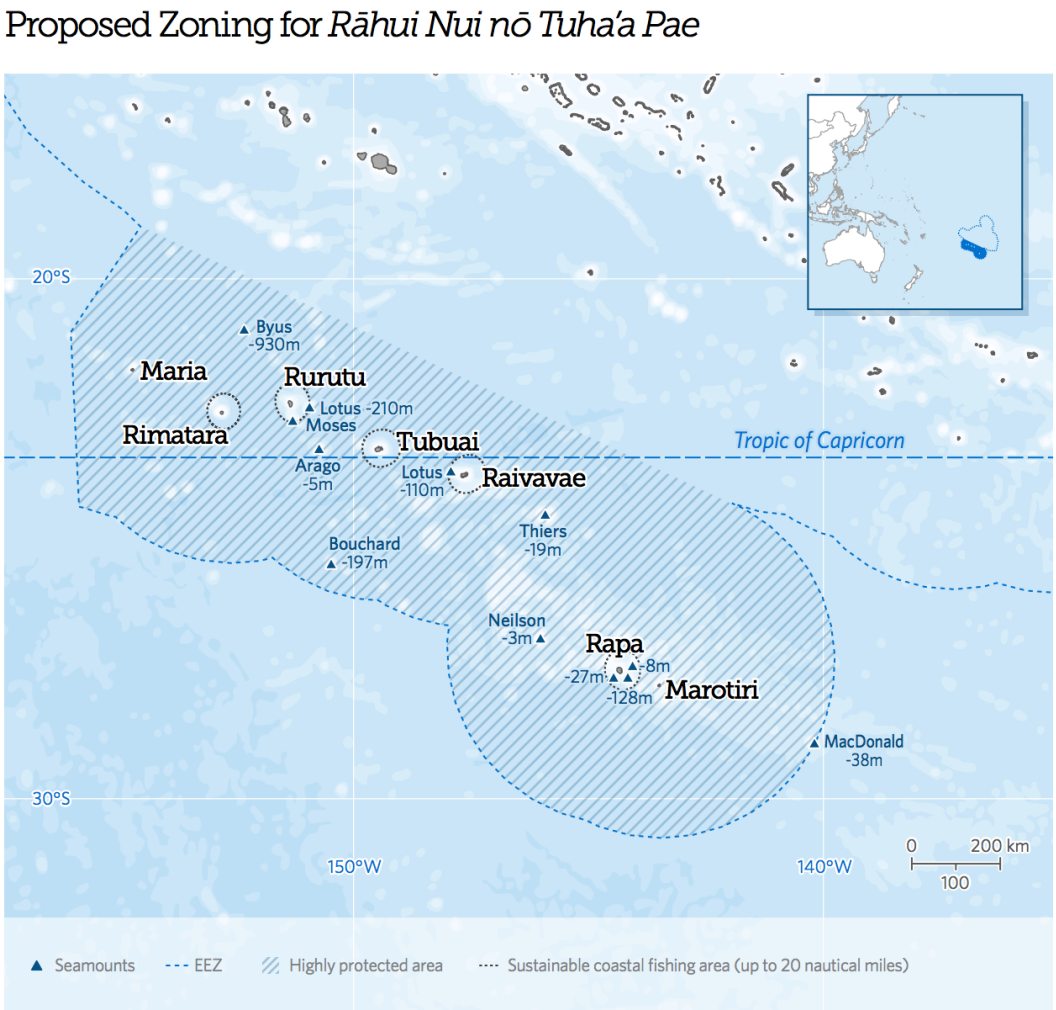


Figure 4 : Aire marine protégée proposée pour les eaux situées autour des îles Australes.[28]

Contrairement à ses terres riches en biodiversité, moins de 2 % de la superficie du pays sont classés comme protégés. Compte tenu de l'importance des activités menées en amont visant à maintenir le niveau de propreté des eaux côtières, il serait vital d'élargir cette protection.

Règles relatives à la participation du public

Afin de fournir la législation sous-jacente nécessaire à une solide participation du public dans la prise de décisions environnementales, Cameron-Cole recommande à la Polynésie française d'adopter ou d'adapter les exigences des directives de l'UE suivantes dans ce domaine :

- Convention d'Espoo[29]
- Directive EIE[30]
- Convention et directive d'Aarhus [31]

[28] http://www.pewtrusts.org/~/media/assets/2016/04/rahui_nui_no_tuhaa_pae.pdf
[29] http://www.unece.org/fileadmin/DAM//env/eia/eia.htm
[30] http://ec.europa.eu/environment/eia/eia-legalcontext.htm
[31] http://ec.europa.eu/environment/aarhus/

Normes relatives aux infrastructures
En Polynésie française, les eaux usées et les déchets solides représentent des problèmes croissants ayant un impact sur la superficie limitée du territoire, ainsi que sur les zones côtières. Une nouvelle usine de traitement des eaux usées — Te Ora No Ananahi — a été créée à Pape'ete, tandis que les villes adjacentes de Mahina et Faa'a prévoient d'installer des équipements d'assainissement d'ici à 2020. L'approche intégrant des mini-stations d'assainissement s'annonce également très prometteuse.[32] En l'absence d'usines de traitement, la configuration actuelle du système de fosse septique laisse s'infiltrer des polluants dans les eaux souterraines et côtières. Cameron-Cole recommande à la division en charge de l'environnement et à d'autres ministères concernés de Polynésie française d'organiser un Comité national d'assainissement et de gestion des eaux usées, œuvrant sous l'autorité du ou des ministères concernés afin de traiter ces problèmes croissants.[33]

Normes de construction
Compte tenu de l'importance de l'énergie et de l'eau pour la durabilité dans son ensemble, nous recommandons à la Polynésie française d'adopter une législation exigeant au territoire d'adapter les règlementations obligatoires de l'UE relatives aux bâtiments (RT 2005, avec 2012 comme 2nd niveau) aux conditions climatiques de Polynésie française et à ses types de construction. Ppur la partie facultative, la législation exigerait d'adapter une norme existante sur les bâtiments écologiques, telle que les normes françaises de Haute Qualité Environnementale (HQE), le système australien Green Star ou la certification LEED.[34] Bien souvent, des normes élaborées par les pays favoriseront une approche basée sur les performances, ce qui peut s'avérer très difficile à respecter et à appliquer dans une économie en développement. Nous recommandons généralement de concentrer les efforts initiaux sur des normes simples et prescriptives, afin de contribuer à établir l'infrastructure de conformité. Veuillez consulter le rapport relatif aux îles des Palaos pour de plus amples détails sur une approche à une étape concernant l'adoption des normes de construction.

Normes relatives aux équipements
Les exigences de performance de l'UE concernant les équipements, l'économie de carburant et les émissions de véhicules doivent également être prises en compte pour l'adaptation et l'adoption. L'application des normes d'efficacité aux équipements représente une mesure simple pour réaliser d'importantes économies d'énergie tant dans des bâtiments nouveaux qu'existants. Les marchés des équipements sont largement mondiaux et il n'est par conséquent pas difficile de trouver des équipements à haute efficacité à l'importation. Compte tenu du coût très élevé des carburants importés pour des pays retirés, tels que la Polynésie française, les normes régissant l'importation d'équipements doivent être limitées à des produits à faible consommation d'énergie éligibles à la vente dans l'UE et appartenant aux 3 classes énergétiques les plus efficaces, tels qu'applicables au type d'équipement de la Directive relative à l'étiquetage énergétique (2010/30/UE).[35]

En outre, les équipements certifiés ENERGY STAR® ou les produits ayant obtenu au moins quatre étoiles selon les normes relatives aux appareils économes en énergie d'Australie et de Nouvelle-Zélande pourraient constituer des solutions alternatives acceptables. Les principaux

---

[32] http://www.aqualter.com/2016/09/24/polynesie-francaise-inauguration-de-la-station-depuration-de-papeete/?lang=en
[33] http://www.environnement.pf/l-assainissement-des-eaux-usees
[34] HQE : http://www.behqe.com/, Green Star : http://new.gbca.org.au/green-star/rating-system/, LEED : www.usgbc.org/leed
[35] http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32010L0030

types d'équipements sont les suivants : climatisation ; réfrigération ; production d'eau chaude (l'eau chaude solaire doit être fortement, sinon exclusivement, encouragée) ; équipement informatique ; il convient également de limiter les accessoires sanitaires et de plomberie selon leurs débits d'écoulement et de vidange. Ces normes s'appliqueraient aux équipements destinés à de nouvelles constructions et aux équipements de remplacement. Même si les équipements à haute efficacité affichent un coût supérieur, l'investissement est compensé très rapidement par les économies d'énergie réalisées et par des mesures incitatives.

Normes relatives aux véhicules
Même si l'adoption de normes sur les véhicules fera augmenter leur coût, en particulier celui des véhicules d'occasion, l'amélioration des possibilités de transport en commun et de partage de véhicules, telle que décrite ci-dessous, contribuera à compenser le fardeau financier global lié à la fourniture de services de transport que ces règlementations pourraient imposer. Les normes recommandées pour tous les véhicules neufs et d'occasion importés en Polynésie française sont les suivantes :

Économie de carburant : Véhicules neufs : exigences obligatoires actuelles concernant les économies de carburant par catégorie pour la Chine, le Japon ou les États-Unis. Les véhicules d'occasion ne doivent pas afficher une ancienneté supérieure à 5–8 ans et doivent prouver qu'ils respectent le niveau précédent d'exigences relatives aux économies de carburant.

Émissions : Normes néo-zélandaises relatives aux véhicules neufs ou d'occasion importés à partir de janvier 2008.[36]

Étape 3 : Projets de démonstration : Code minimum et dépassement des normes minimales

Projets de démonstration : Pratique requise

- Formation minimum obligatoire des guides touristiques Cette formation mettrait en avant les forces du tourisme en Polynésie française définies par l'analyse SWOT de la Stratégie de Développement Touristique, tout en cherchant à éliminer les faiblesses et à réduire les menaces. Cette formation insisterait sur le style polynésien, mais avec une « touche » française. Des pratiques écologiques de base seraient requises et comprendraient une interdiction de tout comportement préjudiciable pour la vie sauvage (ceci devrait inclure l'alimentation de poissons dans la nature).
- Normes relatives aux économies de carburant et aux émissions pour les véhicules terrestres touristiques et de flottes. L'adoption précoce pourrait être soutenue par une formation supplémentaire relative aux mesures incitatives en termes de maintenance et d'achat.
- Démonstration des normes minimales de construction. Ces normes s'appliqueraient aux bâtiments résidentiels et commerciaux de plus de deux étages et mettraient en lumière les éléments de vie et de sécurité, les renforcements structurels prévus pour les cyclones et certains éléments de base liés à l'efficacité énergétique, tels que les exigences relatives aux panneaux de signalisation d'issues de secours à LED. Les normes relatives aux équipements traiteraient davantage du potentiel d'économie d'énergie dans

[36] http://vehicleinspection.nzta.govt.nz/virms/entry-certification/i-and-c/exhaust/exhaust-emissions#up Tableau 11-2-3 et Tableau 11-2-4 (À partir du 1er janvier 2011 et avant le 1er janvier 2012).

les bâtiments dans l'intervalle. Voir le rapport relatif aux îles des Palaos pour consulter une norme de sécurité modèle pour les bâtiments résidentiels.

- Démonstration des normes de performance énergétique pour les appareils et équipements commerciaux et résidentiels. La climatisation, la réfrigération, la production d'eau chaude (notamment solaire), les moteurs, l'éclairage économes en énergie peuvent faire l'objet de démonstrations au cours de projets gouvernementaux nouveaux et existants et de nouveaux projets de construction ou de rénovation pour d'autres institutions majeures.

Éléments de soutien

Les principaux éléments de soutien sont les suivants :

1. Indicateurs
   L'élaboration d'indicateurs clés doit avoir lieu durant la phase de démonstration grâce à des consultations avec les parties prenantes polynésiennes locales. Pour la démonstration relatives aux AMP, ces indicateurs pourraient inclure les niveaux de suivi du tourisme lié à l'activité marine et le recensement de la vie aquatique dans l'AMP proposée, entrepris par des scientifiques marins et terrestres et soutenus par des guides locaux.[37] Cette base de référence permettrait de suivre l'impact de l'établissement de l'aire protégée. Concernant les aires terrestres protégées, les indicateurs clés de mise en œuvre de normes obligatoires pour certaines activités pourraient inclure : le nombre de visites autorisées par type d'activité, le nombre de visiteurs, etc.

2. Programmes de formation
   Idéalement, l'accès des touristes aux AMP serait limité aux guides locaux formés et certifiés. Ceci offrirait une mesure incitative forte afin d'entreprendre une formation pour devenir écoguide certifié. Sur le plan des infrastructures, des ingénieurs et architectes locaux pourraient être formés aux normes de construction de l'UE, en particulier sur la méthode de mise à niveau de grandes installations existantes conformément à ces normes. Des mécaniciens pourraient bénéficier d'une formation sur l'entretien de véhicules économes en carburant et à faibles émissions. Ces initiatives de formation permettraient de renforcer et d'élargir les Recommandations n° 90-98 de la Stratégie de Développement Touristique, qui visent à former les professionnels du tourisme, notamment les acteurs intervenant dans les secteurs de l'hébergement, de la restauration et du tourisme.

3. Approvisionnement
   Le projet de démonstration principal ne possède aucune composante significative liée à l'approvisionnement. Cependant, d'autres projets de démonstration en ont une, en particulier des démonstrations impliquant des bâtiments, des équipements et des véhicules. Le gouvernement territorial de Polynésie française peut contribuer à garantir qu'il existe moins de restrictions en termes de disponibilité des matériaux ou équipements nécessaires pour satisfaire aux exigences des normes relatives aux constructions et aux véhicules en achetant ces éléments dans le cadre de projets de démonstration.

---

[37] Voir le Livrable 4 : Recommandations prioritaires, pour de plus amples discussions sur l'élaboration d'indicateurs. Des recherches menées dans les îles des Palaos révèlent une biomasse de poissons dans les aires protégées nettement supérieure à celle des zones de pêche ouvertes. http://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/journal.pone.0174787

4. Mesures incitatives

Pour les autres projets de démonstration, il existe plusieurs opportunités permettant de tester différents types de mesures incitatives. Généralement, des mesures incitatives financières sont couronnées de succès lorsque deux facteurs clés sont mis en place : 1) le bénéficiaire de la mesure engage des fonds supplémentaires pour répondre aux nouvelles normes et 2) le coût de la mesure incitative pour l'agence de parrainage est inférieur aux frais engagés dans le cas contraire. Par exemple, un équipement économe en énergie est généralement plus onéreux qu'un équipement inefficace. Cependant, il est plus rentable d'inciter à opter pour un équipement économe en énergie que de construire de nouvelles centrales électriques afin de fournir suffisamment d'électricité pour alimenter les équipements inefficaces, ou même d'acheter des carburants fossiles coûteux afin de faire fonctionner des générateurs existants.

Dans le cas de démonstrations de l'efficacité énergétique des bâtiments, les mesures incitatives les plus efficaces peuvent souvent être administratives et non financières. Par exemple, une évaluation et une approbation d'implémentation accélérées pour des projets prévoyant d'adopter le nouveau code à un stade précoce peuvent constituer dans ces situations de puissantes mesures incitatives pour les développeurs de projet. En effet, cette approche complèterait la Recommandation n° 114 de la Stratégie de développement touristique, qui vise à faciliter les règlementations sur les permis de construire en remaniant par exemple les codes relatifs à l'environnement et à l'assainissement. Des mesures incitatives supplémentaires pour les professionnels de la conception et de l'ingénierie peuvent également être adoptées.

5. Développement du secteur d'activité

Pour les démonstrations relatives aux bâtiments et aux équipements, la société polynésienne Pae Tai–Pae Uta et d'autres sociétés professionnelles reconnues doivent être impliquées.[38] Des programmes de partage d'expérience et d'informations axés autour des nouvelles normes peuvent être élaborés au sein de l'Association des visiteurs de Polynésie française et d'associations locales d'architectes et d'ingénieurs.

6. Éducation du public

Cameron-Cole recommande de créer un programme national informant le grand public de l'importance de la promotion du tourisme durable et des zones et entreprises liées à l'écotourisme. Ceci permettrait à la Polynésie française de considérer l'industrie du tourisme comme une source d'opportunités de carrière et de fierté nationale.

Projets de démonstration : Meilleures pratiques facultatives

Plusieurs projets de démonstration associés aux « meilleures pratiques » sont possibles, et même souhaitables en Polynésie française, même si la liste du nombre total de projets potentiels dépasse le cadre de ce travail. Nous explorerons un projet en détail — l'aire marine protégée des îles Australes —et laisserons de côté les autres en vue de la constitution d'une liste.

[38] http://ptpu.org/accueil/index.php/site-map

Projet de démonstration principal (dépassement des normes minimales) : AMP des îles Australes

- La désignation des îles Australes dans la Catégorie I des Aires protégées de l'IUCN constituerait une réalisation spectaculaire pour la Polynésie française, qui enrichirait fortement les objectifs de la Stratégie de Développement Touristique visant à promouvoir le patrimoine naturel du territoire et à aligner ses actions sur son « mythe ».

  La bonne nouvelle concerne le fait que de vastes évaluations scientifiques existent déjà, ainsi qu'un fort processus d'implication du public en vue de désigner une AMP à cet endroit — la proposition de réserve marine baptisée Rāhui Nui nō Tuha'a Pae.[39] En dehors des terrains de pêche traditionnels, cette AMP couvrirait environ 1 million de kilomètres carrés, la hissant ainsi au rang de l'une des plus grandes réserves marines au monde.[40]

  Il existe un fort soutien scientifique en faveur de la protection — l'AMP proposée a fait l'objet d'une révision scientifique d'une durée de 2 ans, menée par des organisations scientifiques locales et internationales reconnues,[41] ainsi que d'uneune vaste consultation publique collaborative parmi les conseils et populations locaux des cinq îles Australes peuplées, ayant fait part de leur profond désir d'opter pour une AMP sans aucune prise.[42]

- Plus grande éducation des étudiants sur les AMP. Un autre projet de démonstration consisterait à élargir le programme éducatif relatif aux AMP baptisé *Te Mana O Te Moana*, et ce dans l'ensemble de la Polynésie française, mais également dans le reste des PTIP. Afin d'accroître la sensibilisation durant le processus de développement de propositions relatives aux AMP des îles Australes, *Te Mana O Te Moana* a visité 35 écoles élémentaires et collèges répartis sur 6 îles : Rimatara, Tubuaï, Rurutu, Raivavae, Tahiti, et Moorea, et a ainsi sensibilisé plus de 680 enfants.

- Projet de démonstration lié à un centre de formation à l'hôtellerie et au tourisme régional. Dans le cadre d'une initiative de formation régionale au tourisme durable menée avec la SPTO et le SPREP, la Polynésie française pourrait agrandir le *Lycée Hôtelier* de Faa'a, qui ferait office de projet de démonstration concernant un centre de formation régional à l'hôtellerie et au tourisme durable. Le programme qui y est développé pourrait être partagé au niveau régional avec d'autres centres de formation. Cette idée est parfaitement cohérente avec la Stratégie de Développement Touristique, qui promeut l'élargissement et la diversification des offres de cours du *Lycée Hôtelier*, ainsi que la fourniture de programmes d'éducation et de partenariat continus avec des chefs de renommée internationale, en vue d'élever le niveau de formation dans le domaine de la restauration (Recommandation n° 87). De plus, la Recommandation n° 92 suggère de créer une école d'hôtellerie et de tourisme, même si nous ne sommes pas certains de savoir si ceci fait référence à l'agrandissement du *Lycée Hôtelier* existant ou si

[39] http://www.pewtrusts.org/~/media/assets/2016/04/rahui_nui_no_tuhaa_pae.pdf
[40] https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_largest_protected_areas
[41] Partenaires impliqués : National Geographic Society ; le Musée d'Auckland en Nouvelle-Zélande ; Service de la culture et du patrimoine de Polynésie française ; conseil du PROGEM (*Protection et Gestion des Écosystèmes Marins*) et la Direction de l'environnement de Polynésie française.
[42] Rimatara, Rurutu, Tubuai, Rapa, Raivavae ; http://www.huffingtonpost.com/tuanainai-narii/a-marine-reserve-will-pro_b_9617156.html

la stratégie préconise une entité bien distincte. Afin d'évaluer le succès de cette Recommandation, la Stratégie de Développement touristique utilise une mesure du nombre de professeurs et de cours proposés, mais Cameron-Cole estime que le nombre d'étudiants diplômés qui se voient proposer des emplois dans le secteur de l'hôtellerie constitue un meilleur indicateur de succès.

Autres projets :

- Afin d'enrichir la formation de base des guides touristiques recommandée ci-dessus, la Polynésie française devrait élaborer des normes facultatives avancées relatives aux activités touristiques, notamment les guides de visites d'observation et de baignade avec des dauphins et des baleines, reposant sur des lignes directrices plus avancées sur le plan environnemental pour l'AMP, ainsi que des normes similaires pour les aires protégées terrestres. Le programme australien de certification ECO constituerait la norme de base idéale à adapter en raison de son adoption dans les îles du Vanuatu et son étude par d'autres pays de la région.
- Démonstrations pour les « rues entièrement aménagées » à Pape'ete. Le projet « rues entièrement aménagées » est un plan complet visant à créer davantage de rues piétonnes et adaptées à l'utilisation de vélos, qui complèterait à la perfection l'excellent travail réalisé par la ville en donnant naissance à un quartier central piéton comportant un bon aménagement paysager et des trottoirs adaptés.[43] Des mesures supplémentaires relatives aux « rues entièrement aménagées » comprennent l'élaboration de solutions alternatives aux automobiles personnelles, telles que des navettes électriques et des rues aménagées avec des pistes cyclables. Ces mesures fonctionneraient bien compte tenu de l'objectif de la Stratégie de Développement Touristique visant à accroître les locations de vélos (Recommandation n° 81) en vue de promouvoir un « transport léger (en émissions de carbone) ». Une navette de démonstration électrique gratuite pourrait initialement circuler en boucle ou sur une route à deux voies du Tahiti Nui Hotel au *Lycée Gauguin* situé *Rue des Poilus Tahitiens*. Des bornes de rechargement de batteries[44] pourraient être installées aux deux extrémités de la route, ainsi qu'à proximité de la Place Jacques Chirac si nécessaire.
- Projets de démonstration liés aux bâtiments écologiques : La Polynésie française possède déjà le complexe touristique écologique le mieux noté au monde : l'hôtel Brando, situé sur l'atoll de Tetiaroa et ayant obtenu la certification LEED Platinum. Le territoire devrait essayer de démontrer l'efficacité d'une certification de rénovation écologique des constructions en l'expérimentant sur un complexe touristique existant Tout programme de certification écologique international reconnu, tel que la certification LEED, Green Star en Australie, ou encore Earthcheck, pourrait faire l'objet de démonstration.
- Certificat de durabilité pour les guides touristiques. L'accès aux AMP restreintes situées dans les îles Australes ou ailleurs constituerait l'une des mesures incitatives majeures pour obtenir ce certificat. Tel qu'indiqué précédemment, la Stratégie de Développement Touristique de Polynésie française indique l'engagement des professionnels de la formation dans le secteur du tourisme. De façon plus spécifique, la Recommandation

[43] https://en.wikipedia.org/wiki/Complete_streets
[44] http://www.envisionsolar.com/

n° 96 vise à accroître le niveau de professionnalisme en créant un accès à la certification pour les prestataires de services. Un certificat de durabilité destiné aux guides touristiques irait dans le sens de l'engagement de la Polynésie française en faveur du tourisme durable.

Éléments de soutien

Les principaux éléments de soutien sont les suivants :

1. Indicateurs
   En vue de préparer l'élaboration d'indicateurs clés relatifs à la performance des aires marines et terrestres protégées, un inventaire des niveaux actuels de tourisme marin et lié aux baleines, aux observations de baleines, aux nombres et à d'autres indicateurs de la vie marine dans l'AMP proposée doit être réalisé par des scientifiques marins et terrestres, soutenus par des guides locaux.[45] Cette base de référence permettrait de suivre l'impact de l'établissement de l'aire protégée. Les indicateurs clés relatifs à la mise en œuvre de normes obligatoires concernant les activités menées dans les zones protégées pourraient inclure : le nombre de visites autorisées par type d'activité, le nombre de visiteurs, etc. Ces indicateurs doivent être créés pour chaque démonstration conformément à leurs principaux objectifs.

   Concernant la démonstration relative au tourisme durable/à l'écotourisme, les indicateurs clés pourraient porter sur : le nombre de visiteurs sur l'île, réparti par chiffre d'affaires de l'activité et du tourisme.

   Dans le cas de la démonstration relative aux « rues entièrement aménagées », les indicateurs clés pourraient concerner le nombre de passagers à bord de la navette ou le nombre de visiteurs piétons, ainsi que les modifications en termes d'activité commerciale (par exemple, le chiffre d'affaires des boutiques) à différents endroits le long du trajet.

   Les indicateurs de démonstration(s) relative(s) à la construction pourraient examiner les économies d'énergie et d'eau.

   La démonstration relative à la certification des guides touristiques pourrait suivre les nombres de participants au programme de formation, ainsi que le nombre de visites effectuées et le nombre de touristes pris en charge.

2. Programmes de formation
   Les projets de démonstration en eux-mêmes concerneront la formation ; il convient donc d'accorder une attention particulière aux besoins et aux obstacles rencontrés par les participants en vue d'élaborer des programmes de formation fondés sur les leçons tirées.

3. Approvisionnement
   Afin de soutenir l'introduction de produits et de matériaux écologiques, les gouvernements, et ce à tous les niveaux, peuvent définir des objectifs initiaux en matière d'approvisionnement écologique pour leurs opérations.

[45] Voir note de pied de page 37.

4. Mesures incitatives
   Les mesures incitatives pour les démonstrations relatives aux meilleures pratiques doivent viser à réduire les obstacles à la participation d'entreprises ou de personnes motivées. Les participants effectueront déjà des investissements substantiels en termes de temps et de ressources en prenant part aux projets. Des mesures incitatives permettant de gagner du temps ou de partager les coûts initiaux accrus seront importantes.

   Un programme de mesures incitatives spécifique recommandé par Cameron-Cole vise à récompenser les organisations opérant dans le secteur du tourisme/de l'hôtellerie (à la fois publiques et privées) afin qu'elles recrutent de jeunes diplômés du programme de démonstration d'hôtellerie et de tourisme décrit ci-dessus.

5. Développement du secteur d'activité
   Tel que mentionné ci-dessus, les projets de démonstration peuvent aider les organisations professionnelles ou géographiques à évoluer, et la formation et les mesures incitatives doivent être intégrées afin de soutenir une application plus vaste des enseignements tirés de ces activités.

6. Éducation du public
   La distribution au public de rapports relatifs à la progression et à la performance actuelles peut permettre de l'éduquer sur les stratégies et les avantages du tourisme durable et de l'écotourisme.

Étape 4 : Développement de normes : Normes obligatoires et facultatives

L'élaboration d'un ensemble complet et complémentaire de normes ifacultatives minimales (ou maximales) et de normes facultatives supérieures constitue un élément majeur dans la transformation de l'industrie du tourisme sur la voie de la durabilité. Le Tableau 5 montre comment ces normes peuvent fonctionner de concert.

Normes obligatoires	Normesfacultatives
Niveau 1 : Exigences de base sur la vie/sécurité afin d'instaurer des procédures d'application.	Niveau 1 : Exigences initiales relatives à l'environnement/à la performance en matière d'efficacité, à utiliser en tant que normes obligatoires de niveau 2. Idéalement, elles seraient fondées sur des normes régionales ou internationales bien établies.
Niveau 2 : Utiliser le niveau de performance des normes facultatives de niveau 1 en tant qu'exigence obligatoire.	Niveau 2 : Étape suivante pour les performances environnementales/d'efficacité ; deviendra le niveau 3 des normes obligatoires. Nous ne recommandons pas plus de 20–25 % d'amélioration en matière de rigueur.
Niveau 3 : Utiliser le niveau de performance des normes facultatives de niveau 2 en tant qu'exigence obligatoire.	Niveau 3 : Nouvelle génération de performance environnementale/d'efficacité ; deviendra le Niveau 4 des normes obligatoires. Nous suggérons une augmentation du niveau d'exigence maximale de 20–25 %.

Tableau 5 : Coordination entre les normes obligatoires et les normes facultatives.

Normes de performance minimales obligatoires

Normes relatives aux aires protégées

Concernant les aires terrestres protégées, ses normes relatives à la gestion, à l'accès et à l'utilisation, fondées sur les principes de l'approche « du massif au récif », doivent être élaborées et appliquées aux aires marines et terrestres protégées existantes et potentielles de Polynésie française.[46]

Une hiérarchie des AMP doit être créée pour les eaux de Polynésie française. Le Tableau 4 ci-dessus présente la hiérarchie adaptée par les États-Unis pouvant s'avérer très utile pour guider les efforts de la Polynésie française. Différents niveaux de protection et accents placés sur la conservation peuvent être attribués à différentes AMP. Afin d'atteindre une reconnaissance internationale, les catégories et définitions de base doivent être cohérentes avec les classifications de l'IUCN.[47] Au minimum, la Polynésie française doit adopter plusieurs AMP Utilisation Multiple Uniforme ou Utilisation Multiple Ciblée pour ses eaux, en consultation avec les parties prenantes concernées.

Normes obligatoires mises à jour pour le tourisme

En s'appuyant sur les principaux projets de démonstration décrits ci-dessus, il convient d'élaborer des normes complètes (obligatoires) relatives au tourisme durable. Ces normes incluraient les normes professionnelles des guides touristiques qui englobent également le thème de la durabilité. Nous recommandons d'utiliser les normes australiennes relatives au tourisme naturel de la certification ECO comme un cadre de travail, tel qu'il est entrepris dans les îles du Vanuatu (voir le rapport sur les îles du Vanuatu pour de plus amples informations).

Normes relatives aux véhicules, aux bâtiments et aux équipements

- Normes obligatoires relatives à l'économie de carburant et aux émissions des véhicules. Nous recommandons que les normes initiales requièrent les exigences relatives aux émissions et à l'énergie de 2nd niveau pour l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Une démonstration de ces normes à l'échelle pilote serait efficace pour les véhicules gouvernementaux et d'autres flottes.
- Normes relatives aux équipements pour les appareils et équipements commerciaux et résidentiels. Les exigences en matière d'efficacité et d'étiquetage relatives aux équipements utilisés pour assurer la climatisation, la réfrigération, la production d'eau chaude, les moteurs et l'éclairage doivent être cohérentes avec celles appliquées en Nouvelle-Zélande, tel que noté ci-dessus.

Éléments de soutien

Les principaux éléments de soutien sont les suivants :

1. Indicateurs ; 2. Programmes de formation ; et 4. Mesures incitatives
   Ces éléments de soutien seraient axés sur les activités basées sur ces normes après adoption, et non mis en œuvre durant le processus de définition et d'adoption des normes.

[46] Voir note de pied de page 13.

[47] https://www.iucn.org/theme/protected-areas/about/protected-areas-categories

3. Approvisionnement
   Les activités liées à l'approvisionnement sont plus faciles à appliquer après à l'adoption des codes et des normes[48].

5. Développement du secteur d'activité
   Il sera essentiel d'impliquer des associations professionnelles et industrielles dans l'élaboration de normes relatives aux aires protégées en adaptant les modèles à la situation de la Polynésie française. Idéalement, ce processus comprendrait des experts issus du gouvernement, ainsi que du secteur privé polynésien. Ceci doit permettre d'établir des règles équitables entre les entreprises locales et internationales avant tout partage des responsabilités relatives à la prise de décisions.[49]

6. Éducation du public
   En raisodu nombre important d'activités « improvisées » en Polynésie française, l'éducation précoce et continue à travers les médias et les informations fournies à/à travers les églises sera essentielle en vue d'une adoption sans encombre des normes minimales et d'une transition vers une économie plus structurée.

Normes ifacultatives relatives à la performance et aux meilleures pratiques

Normes relatives aux aires protégées

Concernant les aires terrestres protégées, des normes relatives à la gestion, à l'accès et à l'utilisation, fondées sur les principes de l'approche « du massif au récif », doivent être élaborées et appliquées aux aires protégées existantes de Polynésie française.[50] De la même manière, dans le cas des AMP, de solides lignes directrices relatives aux aires sans aucune prise et sans impact — conformément au Tableau 4 — doivent être adaptées initialement pour les îles Australes. D'autres zones doivent être considérées pour l'ensemble du statut protégé des AMP, notamment le statut « Pas d'accès », et ce par rotation. Tel que noté précédemment, les zones restreintes des AMP devraient être équilibrées avec des zones autorisant la pêche et la récolte traditionnelles.

Les normes régissant l'ampleur et le degré d'accès à ces zones ainsi que les activités autorisées revêtent une importance essentielle. Selon l'aire protégée et l'histoire de l'utilisation traditionnelle, le plan d'accès et d'utilisation de chaque zone doit chercher à trouver un équilibre entre le besoin de mesures de protection, et les utilisations et accès habituels par les populations environnantes. Les îles des Palaos possèdent d'excellents modèles de planification et de gestion des aires protégées qui seraient applicables à ce processus.

Normes mises à jour relatives au tourisme et aux meilleures pratiques

En s'appuyant sur les principaux projets de démonstration décrits ci-dessus, il convient d'élaborer des normes complètes (facultatives meilleures pratiques) relatives à l'écotourisme. Nous recommandons d'utiliser les normes australiennes de la certification ECO comme un

---

[48] Nous établissons comme suit une distinction entre les codes et les normes : Les normes sont facultatives et se composent d'objectifs de performance, de méthodes de calcul et de documents de soutien. Les codes sont obligatoires et comprennent l'ensemble du contenu des normes, ainsi qu'un cadre légal et procédural pour l'application.

[49] Une entreprise « locale » fait référence à une société capitalisée par et appartenant à des résidents de Polynésie française. Des décisions devront être prises concernant les entreprises détenues par des Polynésiens résidant à l'étranger.

[50] Voir note de pied de page 13.

cadre de travail, tel qu'il est entrepris dans les îles du Vanuatu (voir le rapport sur les îles du Vanuatu pour de plus amples informations).

Normes mises à jour relatives à l'efficacité des véhicules, bâtiments et équipements
Sur le volet facultatif nous recommandons d'élaborer un ensemble de normes facultatives pour les « meilleures pratiques ». Ces normes relatives aux meilleures pratiques peuvent également constituer le prochain ensemble de normes obligatoires relatives à l'énergie, aux véhicules, etc., tel que recommandé dans les Livrables 1–4, l'échelon minimum des normes relatives aux meilleures pratiques doit se situer dans la plupart des cas entre 25–30 % des exigences de performance des normes obligatoires. Des niveaux de performance supérieurs des normes facultatives peuvent atteindre un niveau amélioré de 75 % par rapport à la pratique requise.

- Normes relatives aux meilleures pratiques dans le domaine de l'économie de carburant et des émissions de véhicules. Nous recommandons que les normes facultatives correspondent au niveau d'efficacité 1 des normes de Nouvelle-Zélande.
- Normes relatives aux équipements pour les appareils et équipements commerciaux et résidentiels. La climatisation, la réfrigération, la production d'eau chaude, les moteurs, l'éclairage pourraient être cohérents avec les exigences de Nouvelle-Zélande ou d'ENERGY STAR.

Éléments de soutien

Les principaux éléments de soutien sont les suivants :

1. Indicateurs ; 2. Programmes de formation ; 3. Approvisionnement ; 4. Mesures incitatives ; 5. Développement du secteur d'activité ; et 6. Éducation du public
   Les lignes directrices fournies dans la section traitant des normes obligatoires s'appliquent également aux normes facultatives.

Étape 5 : Mise en œuvre à l'échelle de projet pilote

La mise en œuvre à l'échelle de projet pilote — qui pourrait également être appelée « phase de démarrage progressif » — est un exercice administratif conçu pour instaurer et tester la capacité du marché et de la communauté professionnelle à mettre des normes et programmes obligatoires et facultatifs en œuvre à une échelle progressive. L'élaboration et l'affinement des documents de soutien, des programmes de formation et de l'infrastructure d'application constituent des éléments clés de cette phase.

En termes généraux, la mise en œuvre à l'échelle de projet pilote doit permettre une pénétration d'au moins 15–25 % du marché pour les normes obligatoires et au moins une part suffisante du marché pour les normes facultatives fin de tester de façon adaptée la capacité à gérer le développement croissant d'un programme facultatif. La taille du programme doit être suffisamment conséquente pour intéresser les fournisseurs de produits et de services en vue afin qu'ils saisissent cette opportunité.

Normes de performance minimales obligatoires : Démarrage progressif à l'échelle de projet pilote

Les enjeux sont nettement supérieurs pour la mise en œuvre à l'échelle de projet pilote d'un programme obligatoire à ceux d'un programme ifacultatif, les ressources dédiées doivent par conséquent être proportionnellement supérieures. La bonne nouvelle est que l'ensemble de

l'infrastructure du marché soutenant une norme obligatoire soutient également une norme facultative, même si le cadre de mise en œuvre peut s'avérer différent.

La phase de démarrage progressif s'appliquerait aux programmes et normes minimums obligatoires suivants :

- Création et élargissement des activités de mise en application dans les aires protégées de Polynésie française, tant marines que terrestres.
- Les normes relatives aux véhicules, bâtiments, équipements, ainsi qu'à l'infrastructure seraient élargies au-delà des projets de démonstration afin d'englober les organismes ou entreprises de l'ensemble du territoire.

Éléments de soutien

Les principaux éléments de soutien sont les suivants :

1. Indicateurs
   À ce niveau de mise en œuvre, la Polynésie française souhaitera suivre des indicateurs similaires à ceux élaborés pour l'étape de projet de démonstration, en accordant une attention particulière aux impacts des visites sur les indicateurs associés à la vie sauvage (nombre et recensement d'espèces différentes, etc.). Outre les indicateurs relatifs aux visites, des indicateurs liés aux violations des règlementations relatives aux AMP doivent faire l'objet d'un suivi, tant pour les activités marines que terrestres. Même si un plus grand accès implique un plus grand nombre de visiteurs dans les aires protégées, il faut espérer que le nombre de violations baisse tant en termes relatifs qu'absolus.

2. Programmes de formation
   Il semble qu'une formation complémentaire soit requise pour les voyagistes organisant des activités liées à l'observation de baleines. Nous recommandons d'ajouter un élément de développement professionnel annuel à l'attribution de la licence de 3 ans. En outre, la Polynésie française doit étendre la formation touristique non marine lancée durant la phase de démonstration. Cette formation peut profiter de l'expérience du Programme australien de certification ECO, qui a permis de créer une documentation visant à former un large éventail de professionnels dans l'ensemble du secteur. Une formation relative aux opérations et à la maintenance sera indispensable pour les bâtiments, les équipements et les véhicules économes en énergie.

3. Approvisionnement
   L'approvisionnement de biens et de services conformes aux normes obligatoires et facultatives imminentes constitue l'une des activités exerçant le plus fort impact, susceptibles d'être entreprises durant la transformation du marché. Toutes les sollicitations gouvernementales nationales, fédérales et locales relatives aux bâtiments neufs doivent exiger la mise en œuvre des codes de construction minimums obligatoires.

   L'approvisionnement ne se limite pas aux entités gouvernementales ; toute entité acheteuse spécifiant des niveaux de performance obligatoires ou facultatifs pendant cette étape envoie un puissant signal sur le marché.

4. Mesures incitatives
   Une fois les normes adoptées, les participants au processus d'élaboration de normes et/ou de programmes peuvent travailler en collaboration avec les responsables de la

mise en œuvre, afin de déterminer la meilleure combinaison de mesures incitatives administratives/non financières et de mesures financières destinées à promouvoir la participation aux programmes et l'adoption de la norme. Les structures chargées des mesures incitatives doivent intégrer à la fois un ensemble de mesures incitatives à « l'adoption précoce » (pour les normes obligatoires) et au « dépassement des normes minimales » (pour les normes facultatives), visant à réduire les premiers coûts supplémentaires associés aux normes obligatoires de niveau plus précoce ou supérieur. Des mesures incitatives « négatives », telles que des taxes sur des équipements ou véhicules non conformes par exemple, peuvent également être mises en œuvre durant ce processus.

5. Développement du secteur d'activité
   La phase de mise en œuvre à l'échelle de projet pilote compte parmi les périodes les plus propices pour faire croître les connaissances et la participation du secteur. Les associations et les professionnels du secteur diffusant la formation et agissant comme vecteur des projets de mise en œuvre à l'échelle de projet pilote seront essentielles pour la transformation du marché dans son ensemble. L'activité liée à l'observation des baleines, à la pêche et à la plongée sera particulièrement importante pour prendre part à la revue et à l'application des lignes directrices relatives à l'activité marine, notamment dans le contexte de l'expansion des AMP. Les associations professionnelles d'ingénieurs seront importantes pour prendre part à l'élaboration et à la mise en œuvre de normes relatives aux véhicules, aux bâtiments et aux équipements. En outre, le secteur des télécommunications peut avoir un rôle majeur à jouer en proposant un accès en ligne aux visiteurs en matière de transport, d'hébergement et d'activités.

6. Éducation du public
   Comme pour tous les éléments de la stratégie de transformation du marché, l'éducation du public doit être intensifiée durant la phase de mise en œuvre à l'échelle de projet pilote. Les médias acquis à la cause — articles, tribunes libres, reportages, annonces de service public — sont préférables aux médias payants comme ceux proposant de la publicité. Une telle campagne soulignerait à la fois les objectifs ambitieux de la transformation du marché, ainsi que les activités concrètes, notamment les projets spécifiques, intervenant durant le démarrage progressif.

Normes facultatives relatives à la performance et aux meilleures pratiques : Démarrage progressif à l'échelle de projet pilote

La barre est placée nettement plus bas pour la phase à l'échelle de projet pilote d'une norme facultative, puisque les volumes définitifs de projets et d'activités à soutenir sont nettement inférieurs à ceux d'un code obligatoire. Tous les éléments de base requis pour soutenir un code obligatoire doivent être mis en place pour une norme facultative : professionnels formés, disponibilité des produits sur le marché, évaluateurs formés, supports techniques et marketing, etc., mais à moindre échelle. Si l'échelon inférieur de la norme facultative n'a pas été fixé à un niveau trop élevé, il devrait alors pouvoir atteindre 15–25 % du marché.

La phase de démarrage progressif s'appliquerait aux programmes et normes facultatifs suivants :

- Création et expansion des aires protégées de Polynésie française, tant marines que terrestres, en particulier les îles Australes.

- La certification écotourisme des guides organisant des activités marines et terrestres et l'expansion de la stratégie de développement de l'écotourisme dans les îles Australes.
- Des normes avancées relatives aux véhicules, aux bâtiments, aux équipements et à l'infrastructure.
- Expansion de la démonstration relative aux « rues entièrement aménagées », avec des aménagements pour piétons et cyclistes.
- Expansion de l'accès par bateaux rapides aux groupes d'îles isolés de Polynésie française, grâce à des bateaux supplémentaires ou à des plages horaires plus larges.
- Élargissement de l'accès à la fonctionnalité du portail de réservation AVN de Polynésie française à un plus grand nombre de voyages, d'hébergements et d'activités, afin de pouvoir effectuer des réservations via le site Internet.

Éléments de soutien

Les principaux éléments de soutien sont les suivants :

1. Indicateurs
   Outre les indicateurs élaborés pour ces programmes durant la phase de projet de démonstration, le suivi de l'impact des programmes d'accès sera important, notamment le nombre de visiteurs dans l'AMP des îles Australes recommandée lors de la phase de projet de démonstration. Il sera également important de suivre l'impact de l'AVN en termes de hausse des réservations, en particulier pour les petites entreprises qu'il était auparavant difficile de trouver en ligne.
2. Programmes de formation ; 5. Développement du secteur d'activité ; et 6. Éducation du public
   Nos recommandations pour les normes facultatives sont similaires à celles des codes obligatoires, mais sont principalement axées sur les spécificités des normes et projets facultatifs.
3. Approvisionnement
   Toutes les institutions, gouvernementales et privées, doivent être encouragées à participer à un certain niveau de la mise en œuvre des normes, projets et programmesfacultatifs. La bonne organisation des mesures incitatives sera essentielle pour promouvoir cette activité. Pour les éléments nécessitant des investissements importants en capital, tels que des ferries à grande vitesse, le soutien du gouvernement pour l'acquisition par des sociétés privées pourra être nécessaire.
4. Mesures incitatives
   Généralement, des mesures incitatives financières et administratives sont initiées par des entités règlementées ou gouvernementales, telles que des services publics ou fiscaux. Les mesures incitatives relatives aux normesfacultatives ont tendance à exiger plus de temps de mise en place, car elles sont souvent parrainées par des organismes du secteur privé, mais des projets et programmes de dépassement des normes minimales peuvent être mis en œuvre par les gouvernements, comme nous le recommandons ici.

   Des programmes de mesures incitatives pourraient être élaborés afin de mettre à niveau l'infrastructure dédiée à l'écotourisme, ce qui pourrait être compensé par des économies d'exploitation. La Polynésie française pourrait également inciter des experts et des travailleurs bénévoles en vue de soutenir les mises à niveau écologiques

d'installations dans les îles Australes grâce à des remises sur des tarifs de voyage, d'hébergement et d'activités. L'accès aux aires protégées pour les guides écocertifiés constituerait une mesure incitative forte pour ces professionnels, en les encourageant ainsi à suivre une formation et à obtenir leur certification.

La Polynésie française pourrait considérablement accélérer sa transformation de marché si ces mesures incitatives — tant financières qu'administratives — étaient coordonnées entre les normes et projets/programmes obligatoires et facultatifs. Tel que noté précédemment, la norme facultative doit idéalement devenir le prochain niveau de code obligatoire. Concernant les véhicules, les bâtiments, les équipements et l'infrastructure, les mesures incitatives financières reposeraient sur le coût marginal de l'énergie, de l'eau économisée, etc.

Étape 6 : Mise en œuvre à l'échelle générale et étape 7 : Amélioration permanente

Normes de performance minimales obligatoires : Mise en œuvre à l'échelle générale

La date de lancement des normes de performance minimales obligatoires doit être définie à la date du début de la phase de projet pilote/de démarrage progressif. Elle doit laisser suffisamment de temps pour rassembler l'expertise et les produits conformes sur le marché afin de toucher une masse critique. Selon le type d'exigence mise en place, un délai de six (pour les normes professionnelles) à dix-huit mois (pour les normes relatives aux bâtiments et aux équipements) devrait être une période de transition suffisante afin que le marché s'adapte aux nouvelles exigences obligatoires. Une infrastructure d'application adaptée doit être mise en place et préparée pour gérer le volume des demandes consécutives attendues.. Dans le cas des normes recommandées pour les guides touristiques et ceux organisant des activités, une forte participation du secteur permettra de réduire le temps nécessaire pour adopter la mise en œuvre totale.

Concernant l'amélioration permanente, le temps de cycle variera de 12 mois pour les modifications relatives aux normes professionnelles à trois ans pour des modifications apportées aux codes de construction et à environ cinq ans pour des modifications concernant les normes relatives aux véhicules ou appareils. La seule chose que les marchés détestent davantage que la règlementation est bien l'incertitude. Cameron-Cole recommande fortement d'adopter deux niveaux de normes à la fois, de sorte que le secteur puisse planifier ses investissements et que le marché affiche stabilité et prévisibilité. Ceci imposera davantage de contraintes sur les organes en charge du développement règlementaire/de l'établissement de règles, mais nous sommes convaincus que ceci donnera également lieu à une mise en œuvre plus harmonieuse et plus couronnée de succès.

Éléments de soutien

Les principaux éléments de soutien sont les suivants :

1. Indicateurs
   Continuer à surveiller les indicateurs établis durant les précédentes étapes. L'utilisation et l'impact des mesures incitatives, ainsi que les programmes d'approvisionnement, doivent également faire l'objet d'une surveillance et d'une évaluation afin de garantir que

les programmes de mesures incitatives sont ciblés de façon adaptée et fournissent les améliorations attendues en termes d'efficacité et de hausse de la pénétration de marché.

2. Programmes de formation
   Cameron-Cole recommande de mettre en œuvre des programmes de maintien des qualifications reconnues exigeant un développement professionnel continu. Dans le secteur de la construction, ceci s'appliquerait aux architectes, ingénieurs, chefs de chantier, opérateurs de chantier, etc. Il existe une multitude de supports de formation à disposition susceptibles d'être adaptés à la situation en Polynésie française.

3. Approvisionnement
   Il est prévu en moyenne qu'environ 15 % du marché ne soient pas du tout conformes aux règles obligatoires et que 5–10 % soient partiellement conformes. Il est absolument vital que les entités gouvernementales et institutionnelles soient en parfaite conformité avec les exigences des codes et montrent l'exemple.

4. Mesures incitatives
   Durant les deux premiers tiers du cycle d'adoption à l'échelle générale, l'accent principal lié aux mesures incitatives doit porter sur les mesures de dépassement des normes minimales afin de préparer le marché au prochain ensemble de normes. Le tiers final du cycle doit se concentrer sur les mesures incitatives à l'adoption précoce pour le prochain niveau d'exigences obligatoires. Durant le tiers final du cycle d'adoption, il convient de continuer à proposer des mesures incitatives de dépassement des normes minimales, mais la priorité en termes de marketing et de promotion doit être accordée à l'adoption précoce. Fondamentalement, les mesures incitatives de dépassement des normes minimales deviendront des mesures à l'adoption précoce et un nouveau niveau de mesures de dépassement des normes minimales doit être élaboré en vue de promouvoir l'amélioration permanente.

5. Développement du secteur d'activité
   Un plan efficace de transformation du marché confèrera un rôle participatif aux associations professionnelles et industrielles dans l'élaboration des normes, ainsi que le rôle principal en matière de fourniture de formation et de développement professionnel.

6. Éducation du public
   Une promotion régulière et périodique de l'importance du respect des normes de performance minimale est indispensable pour maintenir une culture de conformité.

Normes facultatives relatives à la performance et aux meilleures pratiques : Mise en œuvre à l'échelle générale

Contrairement aux normes minimales obligatoires, qui sont mises en œuvre davantage comme une série d'étapes, les normes facultatives affichent un état de progression continue, que ce soit en termes d'exigences de performance que de poursuite de l'acquisition de parts de marché. À l'instar des mesures obligatoires, les normes de performance facultatives ont besoin d'être révisées régulièrement et exigent la même infrastructure de soutien. Il existe une plus grande marge de manœuvre pour des améliorations permanentes de moindre envergure, plutôt que pour préparer des changements majeurs périodiques d'un code obligatoire. Généralement, le défi principal ne concerne pas l'élaboration ou la rigueur des exigences, ou même les mesures visant à inciter les utilisateurs à adopter la norme ; il s'agit plutôt de soutenir de façon adaptée les projets en cours, ce qui constitue l'aspect le plus complexe pour maintenir des normes

facultatives. Ainsi, les parties liées à la formation et au développement du secteur d'activité exigent une attention particulière durant le processus de planification de la transformation du marché.

Éléments de soutien

Les principaux éléments de soutien sont les suivants :

1. Indicateurs
   Les indicateurs clés des normes facultatives à l'échelle générale doivent inclure les indicateurs établis pour les démonstrations techniques et à l'échelle de projet pilote, ainsi que le suivi de l'impact des mesures incitatives et des programmes d'approvisionnement. Pour des normes plus traditionnelles, telles que les normes relatives aux bâtiments, aux équipements et aux véhicules, les indicateurs de succès des normes obligatoires et facultatives pourraient inclure la superficie, le nombre de projets couverts et le volume d'équipements/de véhicules vendus conformément à ces normes, mais aussi le pourcentage de pénétration de marché et les réductions en termes de consommation d'énergie et d'eau, ou encore les réductions des émissions de CO_2.

2. Programmes de formation ; 5. Développement du secteur d'activité ; et 6. Éducation du public
   Nos recommandations que les normes facultatives soient identiques à celles des codes obligatoires, mais qu'elles soient principalement axées sur les spécificités de la normefacultative.

3. Approvisionnement
   Nous recommandons qu'entre 15 et 25 % de l'approvisionnement institutionnel visent à atteindre le niveau de performance supérieur de la norme facultative. Il n'est pas nécessaire que cette suggestion soit mise à œuvre de façon uniforme dans l'ensemble des divisions ou départements d'une institution. Certaines divisions du gouvernement de Polynésie française (par exemple, le Ministère du Tourisme par opposition au Ministère des Finances) ou certains types d'institutions privées (par exemple, complexes hôteliers durables ou écologiques) peuvent être plus adaptés pour effectuer la plupart ou la totalité de leurs achats conformément aux exigences de performance supérieures.

4. Mesures incitatives
   Nous recommandons vivement d'élaborer et de mettre en œuvre des mesures incitatives pour les normes facultatives au niveau du territoire tout entier. Tel que noté ci-dessus, la coordination de ces mesures incitatives avec celles des normes obligatoires permettra d'accélérer la transformation du marché de façon significative.

PAYS 4 – NOUVELLE-CALÉDONIE

La Nouvelle-Calédonie représente la deuxième plus grande étendue terrestre des pays et territoires des îles du Pacifique (PTIP) après les îles Salomon,[1] elle est la 3ème région la plus visitée, mais elle dispose d'un potentiel important de croissance pour le tourisme. Ce potentiel de développement apparaît notamment à travers des projets visant à plus que doubler le nombre de visites par navire de croisière qui est déjà le plus important dans la région. Bien que le potentiel de croissance du tourisme en Nouvelle-Calédonie – surtout s'il s'inscrit dans la durabilité – soit important, il n'est pas évident que cette voie de développement ou d'activité économique fasse partie des souhaits du gouvernement territorial et de la majorité des résidents du territoire, ou qu'il soit mis en valeur. À la différence de la plupart des autres PTIP, l'exploitation minière du nickel et les industries connexes constituent les principaux moteurs de l'économie de la Nouvelle-Calédonie et le tourisme ne représente que 5 % environ du PIB. Cependant, compte tenu de la tendance baissière du marché du nickel, des travaux ont été récemment initiés pour définir une stratégie nationale de développement du tourisme et faire en sorte que le tourisme représente 7 % du PIB.[2] Le résultat du prochain référendum d'autodétermination constitue une autre inconnue conditionnant le développement du tourisme.[3]

En termes de tourisme durable, la plus grande difficulté à laquelle devra faire face la Nouvelle-Calédonie consistera à améliorer la répartition des visiteurs. Actuellement, la grande majorité des visiteurs, par air ou par mer, arrivent et restent dans la partie sud de l'île principale et ils ne s'aventurent que rarement à plus d'une heure ou deux de la capitale Nouméa. Les visites par navire de croisière se développent également rapidement pour l'Île des Pins, une île plus petite et plus fragile, ainsi que pour l'île de Lifou et l'île de Maré du groupe des Îles Loyauté.

Le développement et la promotion du tourisme sont pris en charge par chaque province – Province Nord, Province Sud et les Îles Loyauté – plutôt que par l'ensemble du territoire. Cette structure du secteur du tourisme conduit à un phénomène de cycle d'aggravation – c'est-à-dire que l'insuffisance d'infrastructures et d'accès prévus pour les activités touristiques résulte en un faible nombre de visites – qui empêche d'avoir accès aux différentes ressources disponibles permettant de développer les infrastructures touristiques, en particulier dans le nord. Dans la mesure où il existe une concentration extrêmement importante des visites dans un aussi petit nombre de lieux dans le sud, on constate déjà une dégradation visible au niveau des principaux sites de la Province Sud, y compris au niveau du Lagon de Nouméa et des sites principaux des Îles des Pins. Nous expliquerons, ci-après, comment une approche intégrée du tourisme au niveau du territoire conduirait à des avantages économiques importants pour la Nouvelle-Calédonie et contribuerait à préserver sa beauté naturelle unique. Cette problématique a déjà été identifiée au niveau du territoire et un processus local a été initié afin de consolider le secteur à travers la création de l'*Agence de Développement Touristique.*[4]

---

[1] Comme indiqué dans le Livrable 1, « Profil du secteur du tourisme durable dans le Pacifique », nous avons exclu la Papouasie-Nouvelle-Guinée pour les besoins de cette analyse.

[2] *Stratégie De Développement Touristique Des Services Et Des Loisirs 2025, Gouvernement de la Nouvelle Calédonie ; Province Îles Loyauté, Province Nord, Province Sud.* (2016) à la page 30. https://gouv.nc/sites/default/files/atoms/files/dossier_les_ateliers_du_tourisme_091216_v7.pdf

[3] Il n'appartient pas à cette analyse d'exprimer une opinion sur les incidences que les différents résultats possibles du référendum pourraient avoir sur le tourisme.

[4] *Stratégie, note de bas de page 3 ci-dessus, à la page 40.*

Pays 4 – Nouvelle-Calédonie : analyse du secteur du tourisme

La Nouvelle-Calédonie recueille et analyse les données sur les visiteurs selon le mode de transport utilisé (par ex. : avions et navires de croisière) et l'objet des visites (c'est-à-dire vacances, voyages d'affaires)[5]. Les visiteurs (les « *touristes* », c'est-à-dire, les hommes d'affaires, les vacanciers, les personnes rendant visite à des amis ou des membres de leur famille, les touristes divers, les touristes dont l'objet de la visite est inconnu) arrivent à l'*aéroport international de Tontouta*. Le nombre de visiteurs est en réalité sous-déclaré dans la mesure où il ne tient pas compte des visiteurs provenant de la Polynésie française, de Wallis et Futuna, et des îles du Vanuatu ; la Nouvelle-Calédonie a choisi de ne pas tenir compte de ces îles dans son recensement et nous suivrons son exemple.

Comme nous le recommandions dans le Livrable 4, « Recommandations prioritaires pour la promotion du tourisme durable », la Nouvelle-Calédonie devrait travailler avec la SPTO et le SPREP afin d'adopter des définitions cohérentes pour les termes « visiteurs » et « activités » afin qu'ils puissent être adoptés sur le plan régional. Un formulaire régional commun d'informations pour les visiteurs, incluant les définitions communes de chaque type de visite, contribuerait grandement à garantir une collecte de données appropriée et à soutenir les analyses ultérieures.

Visiteurs par air et par mer	2011	2012	2013	2014	2015	TCAM	Nombre total de visiteurs
Nouvelle-Calédonie	347 559	390 145	493 678	528 823	558 075	12,9 %	2 318 280
Visiteurs par air							
Nouvelle-Calédonie	111 875	112 204	107 753	107 187	113 951	0,5 %	552 970
Visiteurs par mer							
Nouvelle-Calédonie	235 684	277 941	385 925	421 636	444 124	17,8 %	1 765 310

Tableau 1: nombre de visiteurs répartis par mode de transport et par an.

Le secteur du tourisme en Nouvelle-Calédonie a connu une croissance régulière de 2011 à 2015. Sur le plan régional, son taux de croissance total du nombre de visiteurs (12,9 %) représente plus du triple de celui des autres PTIP inclus dans notre étude (4 %).[6] Comme le montre le Tableau 1, cette croissance résulte en grande partie des arrivées par mer. Contrairement à la croissance quasi linéaire des visiteurs par air (TCAM de 0,5 %[7]), les visites par navire de croisière sont en très forte augmentation avec une croissance annuelle moyenne

[5] L'ensemble des données incluses dans l'analyse du secteur du tourisme proviennent du site www.isee.nc ; les chiffres et les pourcentages indiqués au sommet des colonnes empilées des figures représentent respectivement les nombres totaux de l'année et une plage de pourcentages pour cette même année.

[6] Les PTIP dans lesquels les équipes de Cameron-Cole se sont rendues dans le cadre de cette étude sont la Polynésie française, la Nouvelle-Calédonie, les îles des Palaos, les îles Tonga et les îles du Vanuatu. Toutefois, notre analyse régionale du secteur du tourisme tient également compte des îles Fidji, de l'île de Guam et des îles Samoa, et elle a servi de base pour établir une comparaison régionale globale avec la Nouvelle-Calédonie. Les moyennes régionales calculées dans les figures de ce document ne tiennent pas compte du territoire étudié (la Nouvelle-Calédonie) afin de pouvoir établir une vraie comparaison.

[7] Taux de croissance annuel moyen.

de presque 18 %, ce qui est presque trois fois plus élevé que l'essor du nombre de visites par navire de croisière au niveau régional (6,6 %).[8]

Bien que le territoire soit relativement proche par avion des marchés touristiques australiens et néo-zélandais, le taux de croissance moyen du nombre de visiteurs par air est nettement en deçà de la moyenne régionale (0,5 % par rapport à 3,5 %). Cameron-Cole pense que la relative difficulté d'accès aux différentes destinations à partir de l'aéroport international de Tontouta assez éloigné explique en partie ce chiffre. Nous évoquerons plus tard les possibilités d'une meilleure utilisation de l'infrastructure aéroportuaire de Tontouta pour faciliter l'accès à d'autres régions de la Nouvelle-Calédonie et soulager la pression exercée sur les ressources environnementales de la Province Sud.

La Figure1 et le Tableau 2 montrent les tendances en matière de mode de transport utilisé par les visiteurs lors de leur arrivée de 2006 à 2015. Sur une période de 10 ans, 3 564 937 visiteurs se sont rendus dans le territoire. Le nombre moyen annuel de visiteurs était de 356 494 et le nombre médian annuel de visiteurs était de 314 683. Les touristes constituent de loin la catégorie de visiteurs la plus représentative avec un total de 85 % des visites, et plus précisément, 69 % de ces visiteurs arrivent par navire de croisière tandis que 16 % arrivent par air. En outre, le nombre de passagers des navires de croisière a plus que triplé au cours de cette période.

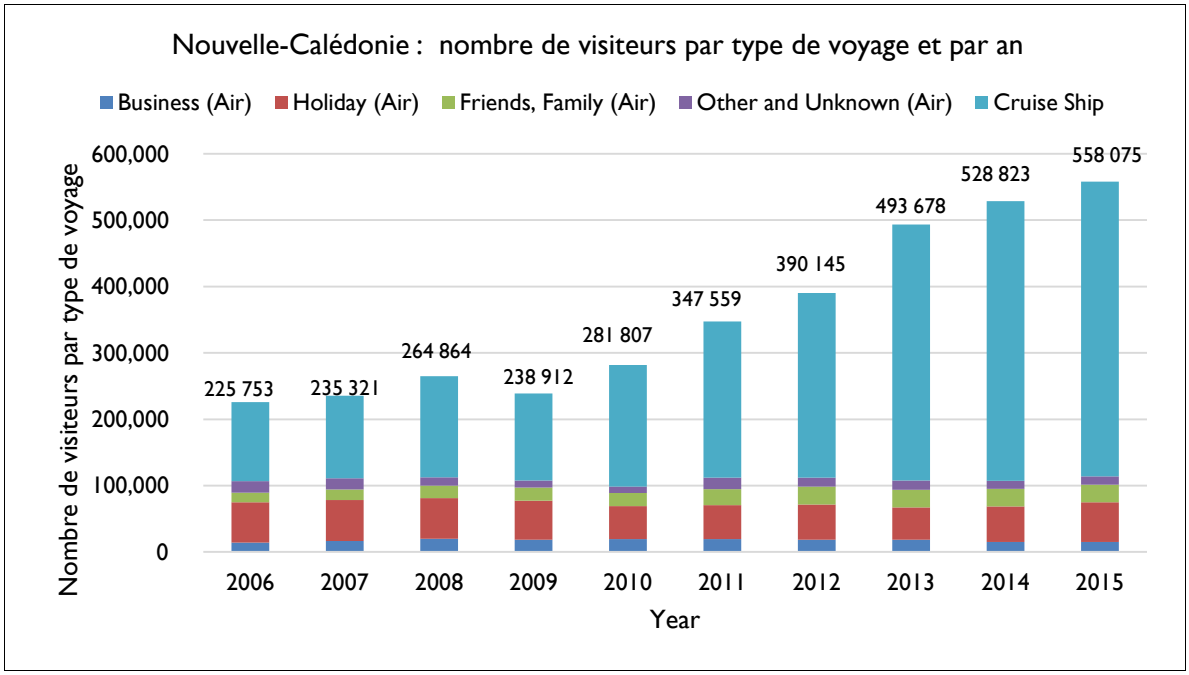


Figure 1: nombre de visiteurs par type de voyage et par an.

[8] Ibid.

Type de visite[9]	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	NOMBRE TOTAL DE VISITEURS
	% col % ligne	% col % ligne	% col % ligne	% col % ligne	% col % ligne	% col % ligne	% col % ligne	% col % ligne	% col % ligne	% col % ligne	% col % ligne
Voyage d'affaires (par air)	14 178 6 % 8 %	16 705 7 % 10 %	19 670 7 % 11 %	18 493 8 % 11 %	19 196 7 % 11 %	19 500 6 % 11 %	18 677 5 % 11 %	18 241 4 % 10 %	14 862 3 % 9 %	14 936 3 % 9 %	174 458 5 % 100 %
Vacances (par air)	60 555 27 % 11 %	61 741 26 % 11 %	61 320 23 % 11 %	58 982 25 % 11 %	49 745 18 % 9 %	51 064 15 % 9 %	52 725 14 % 9 %	48 753 10 % 9 %	53 757 10 % 10 %	60 046 11 % 11 %	558 688 16 % 100 %
Visite à des amis, à des membres de la famille (par air)	14 382 6 % 7 %	15 691 7 % 7 %	19 000 7 % 9 %	19 529 8 % 9 %	19 933 7 % 9 %	24 276 7 % 11 %	27 009 7 % 12 %	26 918 5 % 12 %	26 321 5 % 12 %	26 281 5 % 12 %	219 340 6 % 100 %
Autre et objet de la visite inconnu (par air)	17 740 8 % 13 %	16 717 7 % 12 %	12 624 5 % 9 %	10 677 4 % 8 %	9 688 3 % 7 %	17 035 5 % 12 %	13 793 4 % 10 %	13 841 3 % 10 %	12 247 2 % 9 %	12 688 2 % 9 %	137 050 4 % 100 %
Navire de croisière (objet supposé de la visite : vacances)	118 898 53 % 5 %	124 467 53 % 5 %	152 250 57 % 6 %	131 231 55 % 5 %	183 245 65 % 7 %	235 684 68 % 10 %	277 941 71 % 11 %	385 925 78 % 16 %	421 636 80 % 17 %	444 124 80 % 18 %	2 475 401 69 % 100 %
NOMBRE TOTAL DE VISITEURS	225 753 100 % 6 %	235 321 100 % 7 %	264 864 100 % 7 %	238 912 100 % 7 %	281 807 100 % 8 %	347 559 100 % 10 %	390 145 100 % 11 %	493 678 100 % 14 %	528 823 100 % 15 %	558 075 100 % 16 %	3 564 937 100 % 100 %

Tableau 2 : nombre de visiteurs par type de voyage et par an.

La figure 2 répartit le nombre de visiteurs en Nouvelle-Calédonie arrivant à l'aéroport international de Tontouta en fonction de leur pays de résidence pour la période 2006-2015. Ces chiffres tiennent compte de tous les types de visiteurs (par ex., les hommes d'affaires) et pas simplement des vacanciers. *La métropole* française constitue le plus important vivier de visiteurs et le nombre de visiteurs venant de métropole est en croissance depuis quelques années ; elle précède la catégorie « Autre ».[10] Compte tenu de la proximité géographique de la Nouvelle-Zélande par rapport à la Nouvelle-Calédonie et de la fréquence des navires de croisière au départ des ports de Nouvelle-Zélande, on peut supposer que le nombre relativement faible de visites par air depuis ce pays est compensé par le nombre de touristes voyageant par navire de croisière. Les données relatives aux passagers des navires de croisière ne permettent pas une répartition par pays de résidence.

[9] L'ensemble des visites ont lieu par air et par mer. Les arrivées par navire ne précisent pas l'objet de la visite et nous supposons qu'elles concernent toutes des visiteurs « en vacances ».

[10] Le dénombrement des visiteurs ne tient pas compte de la Polynésie française, des îles Wallis et Futuna, et des îles du Vanuatu, et par conséquent, il est probable que les données rassemblées donnent lieu à une sous-estimation du nombre total de visiteurs.

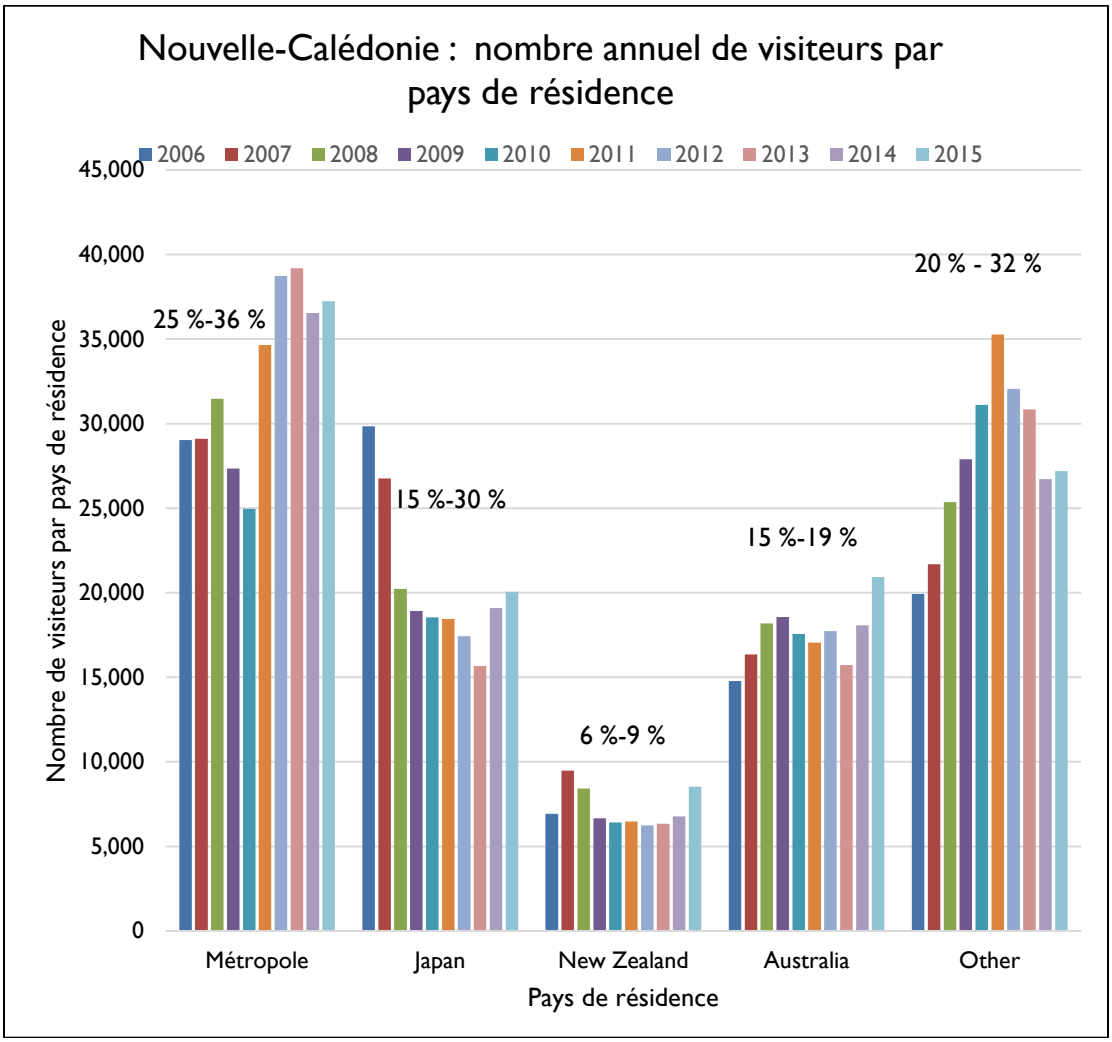


Figure 2 : nombre de visiteurs par pays de résidence et par an.

Nouvelle-Calédonie : la stratégie du Market Transformation Protocol

Cameron-Cole fonde ses recommandations en faveur du tourisme durable sur le Market Transformation Protocole pour le tourisme durable[11] (Figure 3) qui a été élaboré par Rob Watson exerçant les fonctions d'investigateur principal et qui a fait la preuve de son efficacité dans la transformation de différents secteurs depuis celui des services publics et des économies d'énergie jusqu'au secteur des bâtiments écologiques. Le Market Transformation Protocol (MTP) a été présenté dans le Livrable 1, et les Livrables 3 et 4 y font largement référence.

Il se compose de sept éléments fondamentaux (par ex. : plan de transformation stratégique du marché, lois fixant les champs d'application) – cinq d'entre eux portant sur des considérations

[11] Cameron Cole, en sa qualité de soumissionnaire retenu dans le cadre de l'appel d'offres du SPREP pour l'évaluation régionale du tourisme durable dans la région du Pacifique, utilise le Market Transformation Protocol™ élaboré par l'investigateur principal, Robert Watson, sous permission.

de marché ou réglementaires – et six éléments venant en soutien (par ex. : indicateurs, programmes de formation). L'ensemble de ces éléments forment le cadre et le processus nécessaires à la structuration d'un secteur du tourisme durable viable et prospère. Nous appliquerons, ci-dessous, les principes et les éléments de soutien du MTP à la Nouvelle-Calédonie afin de démontrer qu'ils constitueront collectivement une voie vers le tourisme durable.

Figure 3: le Market Transformation Protocol pour le tourisme durable.

Thème de la transformation du marché pour le territoire : la mise en application

L'impact positif des règles et règlements, qu'ils soient obligatoires ou facultatifs, ne vaut que par les initiatives visant à faire appliquer leurs exigences. Il ne sert à rien – et en réalité, cela peut même être contre-productif – de définir un ensemble rigoureux de normes sur le papier avec peu de moyens dédiés à leur mise en application. Si les normes ne sont pas mises en application, le marché les prendra en considération à un degré d'importance à peine plus élevé que celui d'une simple volonté politique et une culture de la non-conformité se développera. Si une telle culture voit le jour, il sera bien plus difficile de mettre en œuvre des normes de performance à l'avenir puisque personne ne prendra ces exigences au sérieux. Il est préférable de disposer de normes modestes correctement mises en application plutôt que de normes rigoureuses dont la mise en application est insuffisante.

Nous insisterons plus tard sur les problématiques de mise en application ainsi que sur certains programmes innovants en matière de partenariat privé-public et d'initiatives conduites par les communautés locales développés par la Nouvelle-Calédonie concernant la protection du

patrimoine mondial des lagons de Nouvelle-Calédonie et d'autres sites terrestres et maritimes fragiles.

La Nouvelle-Calédonie se distingue très nettement des autres pays ou territoires de la région par ses aires protégées. Aucun autre PTIP dans lequel nous nous sommes rendus ne présente cette proportion d'aires terrestres protégées (54 %) et d'aires marines protégées (96 %) – les ATP/AMP – reconnues au plan international.[12] C'est la raison pour laquelle le rapport sur la Nouvelle-Calédonie est axé autour du thème de la mise en application.

Les normes régissant l'ampleur et le degré d'accès à ces zones ainsi que les activités autorisées seront tout particulièrement importantes. Selon l'aire protégée et l'histoire de son utilisation traditionnelle, chaque plan d'accès et d'utilisation de ces aires doit viser un équilibre entre le besoin de mesures de protection, et les utilisations et accès habituels propres aux populations environnantes. La Nouvelle-Calédonie devrait examiner l'exemple des îles des Palaos et de la Palau Conservation Society qui disposent d'excellents modèles de gestion et de planification des aires protégées susceptibles de pouvoir être raisonnablement appliqués dans le cadre de ce processus.[13]

1ère étape : plan de transformation stratégique du marché (PTSM) pour la Nouvelle-Calédonie

Comme indiqué plus haut, la Nouvelle-Calédonie développe et gère son marché touristique au niveau des provinces. Actuellement, la coopération entre la Province Nord, la Province Sud et les Îles Loyauté est insuffisante pour pouvoir élaborer et mettre en œuvre efficacement une stratégie de tourisme durable pour le territoire.

Bien qu'il soit possible pour la Province Nord de concevoir des infrastructures portuaires pour les navires de croisière indépendamment de la Province Sud, l'aéroport international et la plupart des aéroports nationaux sont situés dans la Province Nord. Pour cette raison, entre autres, sans une coopération et une participation suffisante de la Province Nord, de la Province Sud et des Îles Loyauté, la définition d'une stratégie de transformation du marché en faveur du tourisme durable a peu de chance de voir le jour pour le territoire.

Par exemple, même si la Province Nord et la Province Sud commercialisent de manière apparente les produits de l'autre province sur leur site Internet respectif, elles emploient différents noms pour désigner les mêmes zones (par ex., « Côte Océanienne » et « Côte Est ») et aucune ne mentionne le terme utilisé par l'autre – sur le site Internet de la Province Sud, la Province Nord fait partie de la « Côte Est » et de la « Côte Ouest », et elle n'est pas explicitement mentionnée, tandis que sur le site Internet de la Province Nord, les Îles Loyautés ne sont pas mentionnées et la Province Sud s'appelle le « Nord Minier » ! [14] Le site Internet touristique des Îles Loyauté ne mentionne jamais l'île principale.[15]

---

[12] https://www.protectedplanet.net/country/NC Les îles des Palaos représentent le deuxième territoire le plus protégé avec 28 % de leur surface terrestre inscrite comme aires terrestres protégées et 83 % des ressources océaniques déclarées comme AMP.
[13] http://www.palauconservation.org/cms/index.php
[14] Province Sud : http://www.nouvellecaledonie.travel/fr/ ; Province Nord : http://www.tourismeprovincenord.nc/fr/
[15] http://www.iles-loyaute.com/en/

Groupe de travail pour la transformation du marché du tourisme
Pour pouvoir définir une stratégie de transformation du marché en faveur du tourisme durable, nous suggérons de constituer un « groupe de travail pour la transformation du marché du tourisme » dirigé par l'office du tourisme de la Province Nord avec d'autres membres, notamment l'office du tourisme de la Province Sud, l'office du tourisme des Îles Loyauté, la Chambre de Commerce de la Nouvelle-Calédonie, le GIE Tourisme Province Nord, le GIE Tourisme Province Sud, le GIE Tourisme Îles Loyauté et d'autres organisations importantes à l'échelle du territoire, y compris l'EPLP (Nickel Industry Association), l'*Institut de Recherche pour le Développement* (IRD), le FLNKS et d'autres groupes représentant la population kanake.

Ce groupe de travail superviserait le développement des plans de transformation du marché pour la Province Nord, la Province Sud et les Îles Loyauté, puis il synthétiserait ces différents plans au sein d'un plan directeur intégré pour l'ensemble du territoire. Pendant le déroulement de ce processus, nous recommandons de compléter les groupes de travail axés sur les districts ou les provinces par des réunions plénières composées des trois équipes provinciales de développement dans le but de partager les réflexions et de faciliter la coordination et l'intégration finales du plan territorial stratégique de transformation du marché du tourisme. Le territoire devrait également inclure un plan stratégique pour la gestion, les accès et l'utilisation des aires marines et terrestre[16] protégées au sein de ce PTSM.

Projet régional stratégique : agence de voyage nationale pour la Nouvelle-Calédonie
La plupart des voyages sont aujourd'hui organisés par le biais d'Internet, en particulier à l'aide de sites agrégateurs de résultats de recherche et de commentaires tels que Booking et TripAdvisor. À titre de recommandation pour la région tout entière, nous suggérons de constituer une agence de voyage nationale (AVN) pour chaque pays ou territoire du Pacifique et nous pensons que le tourisme durable en Nouvelle-Calédonie bénéficierait considérablement d'une telle approche. Comme indiqué plus haut, chaque province dispose de son propre site Internet d'information touristique, mais chacun de ces sites emploie des noms commerciaux et des appellations différents pour les mêmes régions, ce qui constitue une source de confusion pour les visiteurs.[17]

Notre concept d'une AVN va dans le sens d'une approche stratégique territoriale pour le tourisme en Nouvelle-Calédonie. En outre, pour que les clients aient confiance dans les voyages à forfait rassemblés par l'AVN, la Nouvelle-Calédonie peut décider de suivre – et de promouvoir intensivement – la directive européenne sur les voyages à forfait (2015/2302/EU).[18]

À travers le lancement de la nouvelle AVN de Nouvelle-Calédonie, nous suggérons principalement que soient possibles des réservations directes à partir d'un nouveau site Internet unique d'organisation de voyages dédié à la Nouvelle-Calédonie. Actuellement, les visiteurs doivent consulter jusqu'à trois sites Internet différents et naviguer à travers 2 à 3 autres

---

[16] basé sur le principe du « massif au récif ». https://sustainabledevelopment.un.org/partnership/?p=7315
[17] Les sites Internet de la Province Nord et de la Province Sud contiennent des informations régionales contradictoires concernant le découpage utilisé en Nouvelle-Calédonie pour définir les zones de destination. Par exemple, le site Internet de la Province Sud, http://www.nouvellecaledonie.travel/fr/, liste un certain nombre de zones touristiques en Nouvelle-Calédonie, telles que Nouméa, la Côte Ouest, la Côte Est, le « Grand Sud » et les Îles Loyauté – la Province Nord n'existe même pas !
De la même manière, le site Internet de la Province Nord, http://www.tourismeprovincenord.nc/fr/, mentionne de son côté certaines zones touristiques telles que le Grand Nord, la Côte Océanienne, la Côte Ouest et le Nord Minier. La page d'accueil de la section sur le « Nord Minier » mentionne le Sud Minier après avoir cliqué sur la page. Cameron-Cole ne perçoit aucun avantage lié à ce traitement contradictoire.
[18] http://ec.europa.eu/consumers/consumer_rights/travel/package/index_en.htm

pages/sites, ou passer des appels à l'étranger ou transmettre un itinéraire défini à une agence de voyages tierce avant de pouvoir réserver ou confirmer leur itinéraire. En outre, les informations actuellement en ligne concernant les possibilités d'accès aux zones moins développées et à de nombreux plus petits établissements de la Nouvelle-Calédonie – en particulier les établissements à caractère écotouristique – sont incomplètes dans le meilleur des cas.

Un portail de l'AVN, construit comme celui de TripAdvisoir ou d'autres sites Internet d'information et de réservation, permettrait aux visiteurs du site Internet d'obtenir des informations, de comparer différentes options puis de réserver leur hébergement, leur participation à des événements, etc., par le biais d'un portail unique pour bénéficier d'une expérience de type « guichet unique ». Ces fonctionnalités supplémentaires permettraient de créer un outil stratégique qui pourrait être utilisé par la Nouvelle-Calédonie pour rendre son secteur du tourisme plus durable sur le plan économique et environnemental.

De plus, comme nous l'avons décrit dans le Livrable 4, la création d'une AVN permettrait de définir une répartition stratégique des visites en les orientant vers les zones sous-exploitées et en les éloignant des zones surexploitées. Cette répartition pourrait être effectuée en limitant les réservations à certaines îles ou à certaines activités ainsi qu'en initiant des mesures incitatives en proposant des prix plus ou moins élevés pour les hébergements dans les îles mises en avant ou faisant l'objet de limitations. Il serait aisé de concevoir une solution de partage des recettes permettant de compenser les entreprises situées dans les zones nécessitant une « mise au repos ».

La SPTO devrait montrer l'exemple de concert avec la Nouvelle-Calédonie et d'autres PTIP en négociant avec les principaux sites Internet agrégateurs dédiés au tourisme dans le but de faire évoluer leur moteur de recherche pour y inclure des critères de recherche axés sur les régions et les pays ou territoires.

En plus de l'ANV, la Nouvelle-Calédonie pourrait travailler avec la SPTO pour développer une application spécifique au territoire pour le tourisme durable. L'application pourrait être développée par des informaticiens néo-calédoniens en utilisant éventuellement une interface de programmation applicative (API) développée ou fournie par la SPTO avec l'aide du SPREP. Cette application pourrait contenir une section spécifique sur l'écotourisme, fournir différents degrés d'information et d'accès préférentiels à des réservations en fonction du niveau du voyage à forfait proposé à travers l'AVN.[19]

Les questions relatives à l'accès à Internet devront être examinées dans le cadre de cette initiative. De la même manière que pour les lois fixant les champs d'application, les infrastructures permettant de bénéficier des technologies nécessaires peuvent également nécessiter un renforcement.

La mise en application : un élément clé de la transformation du marché

Le thème de nos recommandations pour la Nouvelle-Calédonie est principalement axé autour des questions de mise en application de la transformation du marché. Bien que la mise en application ne constitue pas une phase distincte ou un élément de soutien du SMTP, elle conditionne le succès de toute initiative de transformation de marché.

[19] Pour plus d'explications sur l'application pour le tourisme durable, vous pouvez consulter le Livrable 4 : Recommandations prioritaires pour la promotion du tourisme durable.

Le plan stratégique doit déterminer les moyens d'inclure les mesures de mise en application au processus d'ensemble et les mécanismes prévus pour mettre les normes en application doivent être intégrés à toute loi fixant les champs d'application élaborée en faveur du secteur du tourisme durable. Bien que la mise en application ne constitue pas en soi un élément entrant dans le cadre du projet de démonstration ou des étapes pilotes, il est important de surveiller et d'évaluer ces étapes afin de garantir de bons résultats. Cependant, pour la mise en œuvre des normes, qu'elles soient obligatoires ou facultatives, de bonnes mesures de mise en application sont absolument nécessaires pour que les objectifs qui sous-tendent les normes puissent être atteints.

2ème étape : lois fixant les champs d'application spécifiques au marché[20]

De nombreuses composantes du fondement législatif nécessaires au soutien d'une transformation en faveur du tourisme durable sont déjà en place, mais des ajouts ou des modifications élémentaires seront nécessaires pour assurer une transformation viable en faveur de la durabilité dans le secteur du tourisme. **En accord avec le thème principal de ce rapport, nous recommandons que les lois fixant les champs d'application mentionnent des modalités claires de mise en application – qu'il s'agisse de mécanismes obligatoires ou facultatifs – et qu'elles prévoient des crédits budgétaires adéquats.**

Normes pour le tourisme durable

L'examen de la documentation juridique sur le Pacifique permet d'établir que la plupart des pays et territoires du Pacifique ont défini des normes et des règlements spécifiques régissant le secteur du tourisme.[21] Bien que la France et l'Union européenne disposent d'un ensemble de normes, de règlements et de lois précises régissant les différents aspects du tourisme (par ex., l'hôtellerie), « *le [tourisme] n'est pas perçu comme un domaine entrant dans le champ des compétences de l'Union européenne ou comme un domaine de politique européenne* ».[22]

Historiquement, l'exploitation minière du nickel et les industries connexes représentent environ 25 % du PIB de la Nouvelle-Calédonie. Cependant, dans la mesure où les prix mondiaux du nickel ne représentent actuellement que 40 % de ceux constatés il y a 5 ans et moins de 20 % de ceux d'il y a 10 ans, le territoire se démène pour trouver un moteur économique alternatif. De nombreuses personnes en Nouvelle-Calédonie espèrent un rebond à court terme du marché du nickel, tandis que d'autres pensent qu'une diversification de l'économie à travers le développement du marché du tourisme est la solution la plus sensée.[23]

---

[20] Un examen complet et approfondi des lois de la Nouvelle-Calédonie dans ce domaine ne fait pas partie du périmètre de ce projet. Cependant, nous avons essayé d'identifier quelques thèmes clés du domaine législatif qui seraient susceptibles de soutenir et de pousser plus loin la transformation du marché.

[21] Une étude mondiale sur le « tourisme » mentionne l'existence de lois et/ou de règlements pertinents aux îles Cook, aux îles Fidji, aux îles Karibati, aux îles Marshall, à Niué, aux îles des Palaos, en Papouasie-Nouvelle-Guinée, aux îles Samoa, aux îles Salomon, aux îles Tonga et aux îles du Vanuatu. http://www.paclii.org/cgi-bin/sinosrch.cgi?query=tourism&results=50&submit=Search&mask_world=&mask_path=&callback=on&method=auto&meta=%2Fpaclii

[22] http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=EN&reference=P6-TA-2007-0575

[23] https://globenewswire.com/news-release/2017/02/23/927159/0/en/ERAMET-group-A-recovery-strategy-which-gives-the-expected-results-a-strong-improvement-in-the-ERAMET-group-performance-in-2016.html; http://spto.org/news/item/3896-the-new-caledonia-should-seek-resources-with-tourism

Compte tenu des incertitudes pesant sur le marché international du nickel et du poids du tourisme dans le PIB de la Nouvelle-Calédonie – environ 5 % et 6 % à 7 % en comptant les effets indirects [24] – le gouvernement territorial devrait envisager de définir une législation complète pour le secteur en mettant l'accent sur les aspects économiques, sociaux et environnementaux envisagés comme un ensemble, en partie de la manière décrite dans ce rapport.

Idéalement, de telles lois caractériseraient l'écotourisme et le distingueraient du tourisme conventionnel à l'aide de termes spécifiques désignant les guides et les sociétés formés et certifiés pour l'écotourisme et impliqués dans des activités marines, y compris la plongée en apnée, la plongée en bouteille et l'observation des baleines, et ces lois iraient au-delà des directives actuelles. En outre, dans la mesure où Cameron-Cole recommande l'application de normes pour la région dans son ensemble, la Nouvelle-Calédonie devrait envisager d'adapter les exigences du programme de certification ECO australien aux conditions locales pour la certification des écogîtes et des différentes destinations (voir le rapport sur les îles du Vanuatu pour plus de détails).

Les normes relatives aux différentes d'activités

Bien que la réglementation française/européenne sur les agences de voyages et les opérations de change soit encore à l'étude, nous ne trouvons aucune référence à des normes relatives à l'organisation d'activités liées aux ressources marines, telles que la plongée en apnée ou en bouteille, ou à l'organisation d'activités terrestres dans des aires protégées. De telles normes de performance et de qualification deviennent plus courantes et nous recommandons que la Nouvelle-Calédonie adopte officiellement des lois imposant des formations et des agréments professionnels pour les guides et les sociétés proposant des activités au contact d'écosystèmes fragiles, tels que les récifs coralliens.[25] L'écotourisme australien propose également des programmes et des formations pour la certification des écoguides que nous recommandons pour la région.[26]

Détermination et protection des sites et des espèces

La base de données mondiale sur les aires protégées indique que la Nouvelle-Calédonie abrite la plus forte proportion (+ de 96 %) d'aires marines protégées au sein de sa zone économique exclusive (ZEE), la plus forte proportion de couvertures recommandées pour la protection marine et presque 55 % d'aires terrestres protégées qui représentent également la plus forte proportion d'AMP dans la région.[27] Compte tenu de l'importance de la biodiversité [28] des eaux et des terres de Nouvelle-Calédonie, les mesures de mises en application sont d'autant plus importantes afin de préserver la beauté naturelle de la Nouvelle-Calédonie. En outre, la Nouvelle-Calédonie a démontré sa volonté de préserver son environnement naturel à travers son désir de préserver ses zones humides pour les prochaines générations : les Lacs du Grand

---

[24] https://gouv.nc/sites/default/files/atoms/files/dossier_les_ateliers_du_tourisme_091216_v7.pdf. En général, le coefficient multiplicateur pour le tourisme est de l'ordre de 1,3 à 1,4 pour une petite île dans son ensemble. https://msu.edu/course/prr/840/econimpact/multipliers.htm.

[25] Le programme de formation pour les *Ambassadeurs du Lagon*, les initiatives communautaires éducatives sur le récif corallien ainsi que les initiatives de surveillance à Lifou décrits dans ce rapport constituent de bons modèles à intégrer dans un programme de formation et de certification officiel. https://www.donenright.com/loving-lifou/

[26] https://www.ecotourism.org.au/our-certification-programs/eco-certification-5/

[27] https://www.protectedplanet.net/country/NC

[28] La Nouvelle-Calédonie est considérée comme un « lieu sensible » concernant les espèces endémiques terrestres (environ 2 500), http://lntreasures.com/nc.html, et les espèces aquatiques. http://science.sciencemag.org/content/295/5558/1280

Sud sont inscrits sur la liste des zones humides d'importance internationale de la convention de Ramsar.[29]

Bien que la Nouvelle-Calédonie abrite la plus forte proportion de terres protégées, elle abrite également l'une des plus grandes exploitations d'extraction et de traitement du nickel du monde qui a un impact important sur l'utilisation des terres, ainsi que sur la pollution des eaux et de l'air. L'industrie du nickel a entrepris des efforts visant à améliorer son empreinte environnementale, mais compte tenu de la nature fragile et unique de l'environnement de la Nouvelle-Calédonie, et de l'importance de la bonne conduite des activités en amont afin de ne pas polluer les eaux côtières, il sera essentiel de développer ces mesures de protection.

Règles de participation du public

Pour pouvoir apporter les fondements législatifs nécessaires à la participation active du public dans les décisions relatives à l'environnement, Cameron-Cole recommande que la Nouvelle-Calédonie adopte ou adapte les mesures obligatoires de participation du public des directives européennes suivantes portant sur la participation du public aux décisions environnementales :

- Convention d'Espoo[30]
- Directive EIE[31]
- Directive et convention d'Aarhus[32]

Normes en matière d'infrastructure

Les eaux usées et les déchets solides constituent des problèmes de plus en plus importants en Nouvelle-Calédonie et ils affectent fortement les zones côtières fragiles. Actuellement, seulement 13 % de la population du territoire est prise en charge par un système moderne centralisé d'évacuation des eaux usées.[33] Au cours de nos observations des espaces marins du Lagon de Nouméa, nous avons constaté que l'impact des eaux usées insuffisamment traitées était très apparent en raison de la turbidité de l'eau et de la sédimentation visible autour des coraux. Concernant les déchets solides, les opérations de recyclage sont minimales en raison du manque d'infrastructure et il existe de plus en plus de problèmes liés aux déversements illégaux.[34] Les autorités gouvernementales du territoire essayent de prendre ces problèmes en charge, mais pour être efficace, la législation sous-jacente doit prévoir des mesures obligatoires pour la gestion des déchets plutôt que de simples recommandations visant à responsabiliser les citoyens.[35]

---

[29] http://www.ramsar.org/ La convention sur les zones humides, appelée Convention de Ramsar, est un traité intergouvernemental fournissant le cadre des actions nationales et de la coopération internationale pour la conservation et l'utilisation rationnelle des zones humides et de leurs ressources.

[30] http://www.unece.org/fileadmin/DAM//env/eia/eia.htm

[31] http://ec.europa.eu/environment/eia/eia-legalcontext.htm

[32] http://ec.europa.eu/environment/aarhus/

[33] http://www.oeil.nc/fr/cause/rejet-deaux-us-es

[34] http://la1ere.francetvinfo.fr/nouvellecaledonie/2015/05/10/comment-s-organise-le-tri-selectif-sur-le-caillou-253833.html; http://outremers360.com/planete/environnement-en-nouvelle-caledonie-une-appli-anti-decharges-sauvages/

[35] http://www.juridoc.gouv.nc/JuriDoc/JdWebE.nsf/Juristart?openpage. Voir « Livre IV : *Prévention Des Pollutions Risques et Nuisances, Titre II : Déchets, Chapitre I : Prévention et Gestion des Déchets, Article 421-3*.

Normes en matière de construction

Compte tenu du poids de l'énergie et de l'eau dans la problématique globale de durabilité, nous recommandons que la Nouvelle-Calédonie adopte une législation imposant au territoire d'adapter la réglementation obligatoire européenne sur les constructions (réglementation thermique 2005 avec la réglementation thermique 2012 au deuxième niveau) aux conditions climatiques de la Nouvelle-Calédonie et à ses types de construction. Pour la partie facultative, la législation exigerait l'adaptation de normes de construction écologique existantes, telle que les normes françaises de haute qualité environnementale (HQE), le système australien Green Star ou la certification LEED.[36] Bien que les normes des pays développés, qui mettent l'accent sur la notion de performance, puissent être difficiles à respecter et à appliquer dans une économie en développement, il semble qu'il existe une expertise professionnelle adaptée régulièrement disponible qui permettrait que ces lois soient adoptées. Si certaines personnes estiment que ces exigences sont trop contraignantes, il est possible de prendre en compte les techniques de construction locales et d'envisager des mesures incitatives ou des subventions.

Normes en matière d'équipement

Les exigences européennes en matière de performance des équipements, d'économie de carburant et d'émission de CO_2 pour les véhicules devraient également être adaptées et adoptées. L'application de normes efficaces pour les équipements constitue une mesure simple permettant d'économiser des masses énergétiques importantes pour les anciennes et les nouvelles constructions. La portée des marchés des équipements est mondiale et il n'est pas difficile d'importer des équipements très efficaces sur le plan énergétique. Compte tenu du prix très élevé des carburants importés dans les pays et territoires éloignés, comme la Nouvelle-Calédonie, les normes encadrant l'importation d'équipements devraient limiter les possibilités d'importation aux produits écoénergétiques admissibles à la vente dans l'Union européenne et appartenant aux 3 classes énergétiques les plus efficaces, selon le type d'équipements, de la directive-cadre sur l'étiquetage énergétique (2010/30/EU).[37]

Les équipements certifiés ENERGY STAR® ou les produits crédités d'au moins quatre étoiles en référence aux normes pour les appareils écoénergétiques en Australie ou en Nouvelle-Zélande pourraient constituer une alternative acceptable. Les principaux types d'équipements concernent les domaines suivants : l'air conditionné, la réfrigération, l'eau chaude (l'eau chauffée à l'aide de l'énergie solaire doit être fortement mise en avant, de manière exclusive éventuellement) et les équipements informatiques ; les installations de canalisations et sanitaires doivent également faire l'objet de restrictions en matière de débit et de volume d'évacuation. Ces normes s'appliqueraient aux nouvelles constructions et aux renouvellements des équipements existants. Bien que les équipements écoénergétiques soient plus coûteux, le retour sur investissement lié aux économies d'énergie est très rapide et les investissements peuvent être compensés par des mesures incitatives.

Normes relatives aux véhicules

Bien que l'adoption de normes pour les véhicules entraînerait une hausse du prix des véhicules, en particulier pour les véhicules d'occasion, le développement des transports en commun et du système de véhicules partagés, tels que décrits ci-dessous, contribuera à compenser la lourde charge financière globale des services de transport à fournir et que ces réglementations peuvent

---

[36] HQE : http://www.behqe.com/, Green Star: http://new.gbca.org.au/green-star/rating-system/, LEED : www.usgbc.org/leed

[37] http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32010L0030

imposer. Les normes recommandées en matière de véhicules pour toutes les voitures neuves ou d'occasion importées en Nouvelle-Calédonie sont les suivantes :

Économies de carburant : véhicules neufs : obligations en matière d'économies de carburant par catégorie en vigueur actuellement en Chine, au Japon ou aux États-Unis. Les voitures d'occasion ne doivent pas avoir plus de 5-8 ans et il est nécessaire de prouver leur appartenance à la catégorie immédiatement inférieure des obligations en matière d'économie de carburant.

Émission de CO2 : normes applicables en Nouvelle-Zélande pour les véhicules neufs et d'occasion importés à partir du mois de janvier 2008.[38]

3ème étape : projets de démonstration : exigences minimales liées aux codes et dépassement des normes minimales

Projets de démonstration : pratiques requises

- Évaluation de l'écosystème et mise en application rigoureuse des exigences liées à la protection marine à l'*Îlot Canard* et l'*Îlot Maître.* En dépit de son statut d' « aire protégée », le seul signe indiquant que l'Îlot Canard constituait une aire protégée était occulté par la végétation. Nous avons observé des visiteurs marchant sur le corail sans que personne ne les interpelle. Les coraux situés le long du « sentier naturel » sous-marin de cet îlot très fréquenté par les touristes ont été fortement dégradés et l'eau est extrêmement trouble en raison du trafic régulier de taxis maritimes. Cameron-Cole recommande d'effectuer une évaluation détaillée de l'écosystème, et d'élaborer et de mettre en œuvre un programme de restauration et éducatif visant à résoudre les problèmes mis en évidence lors de l'évaluation. Les mesures d'atténuation pourraient notamment consister à 1) construire un quai afin que les bateaux à moteur n'aient pas besoin de parcourir les eaux peu profondes et ne soulèvent pas le sable et 2) concevoir une présentation audio/vidéo des activités adaptées à l'île qui serait diffusée avant le départ des visiteurs par taxi maritime ou durant leur voyage vers l'île. Compte tenu du nombre de visites, une telle démonstration pourrait avoir un fort impact.

[38] http://vehicleinspection.nzta.govt.nz/virms/entry-certification/i-and-c/exhaust/exhaust-emissions#up Tableau 11-2-3 et Tableau 11-2-4 (à partir de du 1er janvier 2011 et avant le 1er janvier 2012).

Figure 4 : pancarte d'information à l'Îlot Canard.

- <u>Formation minimale obligatoire des guides touristiques.</u> Cette formation se baserait sur la formation des Am*bassadeurs du Lagon* et elle serait obligatoire pour tous les guides organisant des activités marines, et elle comprendrait également des modules pour les conducteurs de taxi maritime. Un programme de formation similaire devrait être élaboré pour les activités terrestres avec des modules mettant l'accent sur les aspects naturels et culturels des visites.
- <u>Normes en matière d'économies de carburant et d'émission de CO_2 pour les flottes de véhicules terrestres et les véhicules dédiés aux excursions touristiques.</u> Démonstration des normes de performance recommandées sur une flotte cible d'une grande entreprise ou d'un organisme gouvernemental. L'adoption précoce pourrait être encouragée à travers des formations supplémentaires pour l'entretien des véhicules et des mesures incitatives d'achat.
- <u>Démonstration des normes minimales de construction.</u> Ces normes s'appliqueraient aux constructions résidentielles et commerciales de plus de deux étages. Le programme de démonstration permettrait d'entreprendre une évaluation détaillée des coûts d'adaptation aux normes européennes en Nouvelle-Calédonie et des coûts de mise en œuvre. Ces informations sur les coûts pourraient être utilisées pour renseigner de futurs programmes incitatifs. Les démonstrations doivent notamment porter sur au moins un bâtiment public et un bâtiment privé.
- <u>Démonstration des normes de performance énergétique pour les appareils et les équipements commerciaux et résidentiels.</u> L'efficacité énergétique des systèmes d'air conditionné, de réfrigération, de chauffage d'eau (en particulier les équipements solaires), des moteurs et des systèmes d'éclairage peut être démontrée en intégrant ces équipements à de nouveaux projets gouvernementaux, ou à des projets existants, ainsi qu'à de nouveaux projets de construction ou de rénovation d'autres grandes institutions. L'industrie du nickel serait un terrain idéal de démonstration pour les équipements écoénergétiques.

Éléments de soutien

Les principaux éléments de soutien sont les suivants :

1. Indicateurs

   La définition d'indicateurs clés devrait avoir lieu au cours de la phase de démonstration par le biais de consultations auprès des parties prenantes locales en Nouvelle-Calédonie. Concernant le projet de démonstration pour la restauration et les mesures de mise en application au niveau de l'ATP/AMP de l'*Îlot Canard/Maitre*, les indicateurs pourraient notamment porter sur le suivi du niveau des visites, des infractions aux directives de l'ATP/AMP, du volume des activités touristiques marines et sur le recensement de la vie marine. Cette dernière évaluation devrait être effectuée par des scientifiques spécialisés dans les milieux marins et terrestres assistés par des guides locaux.[39] Cette base de référence permettrait d'assurer le suivi de l'impact de l'instauration de l'aire protégée. Concernant les aires terrestres protégées, les indicateurs clés de mise en œuvre des normes obligatoires pour les activités pourraient inclure : le nombre d'excursions autorisées, le type d'activités, le nombre de visiteurs, etc. Les indicateurs relatifs à la démonstration de l'efficacité énergétique pour les constructions, les véhicules et les équipements incluraient le suivi du périmètre de la démonstration (nombre de véhicules ou d'équipements, surface de plancher des bâtiments) et les économies d'énergie/d'émission de CO_2 réelles ou estimées qui en résultent.

2. Programmes de formation

   Idéalement, l'accès aux ATP/AMP pour les touristes serait limité dans la mesure nécessaire (selon le niveau de protection défini) aux visiteurs accompagnés par des guides locaux formés et certifiés ou à des zones encadrées par des garde-côtes ou leurs suppléants. Une offre d'accès spécialisés encouragerait fortement les guides à suivre des formations pour obtenir une certification d'écoguide. Sur le plan des infrastructures, les ingénieurs et architectes de la région pourraient être formés sur les normes de construction européennes, en particulier sur la façon de faire évoluer les grandes installations existantes vers ces normes. Les mécaniciens pourraient bénéficier d'une formation sur l'entretien des véhicules à faible émission de CO_2 et économes en carburant.

3. Approvisionnement

   Le projet de démonstration de mise en application pour les ATP/AMP ne contient pas de composante très développée sur les approvisionnements. Toutefois, d'autres projets de démonstration abordent le sujet, en particulier les projets de démonstration relatifs aux constructions, aux équipements et aux véhicules. Les projets de démonstration relatifs aux constructions, aux équipements et aux véhicules devraient être élaborés en considération de facteurs d'approvisionnement favorisant le développement du marché. Les projets de démonstration visant à créer une disponibilité et une demande sur le marché, plutôt qu'à démontrer simplement les

[39] Voir Livrable 4 : Recommandations prioritaires pour l'approfondissement des discussions sur les indicateurs à définir. L'étude sur les îles des Palaos indique la présence d'une biomasse des poissons bien plus importante dans les aires protégées que dans les zones de pêche ouvertes.
http://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/journal.pone.0174787

performances ou la faisabilité d'une approche intégrée, proposeraient une technologie susceptible d'être largement mise en œuvre (par ex., l'éclairage LED) et concerneraient un plus grand nombre de sites afin de démontrer que cette technologie particulière est susceptible de générer des volumes suffisants pour intéresser les distributeurs et les détaillants. Il sera essentiel pour le gouvernement territorial de la Nouvelle-Calédonie d'alléger les restrictions d'approvisionnement portant sur les matériaux et les équipements nécessaires à la satisfaction des exigences des normes de construction et des véhicules en achetant ces articles dans le cadre des projets de démonstration.

4. Mesures incitatives

Pour les projets de démonstration relatifs aux équipements et aux technologies, il est possible d'expérimenter différents types de mesures incitatives. Les mesures incitatives prévues dans le cadre des projets de démonstration pour les ATP/AMP revêtiraient plutôt un caractère non financier dans la mesure où l'accès aux aires protégées dépendrait de l'obtention d'un agrément garanti en tant qu'écoguide. Généralement, les mesures incitatives financières sont efficaces si deux conditions sont remplies : 1) le bénéficiaire doit apporter des fonds supplémentaires pour satisfaire aux nouvelles normes et 2) le coût de revient des mesures incitatives pour l'organisme de parrainage doit être plus faible que les dépenses qui auraient été engagées sans ces mesures. Par exemple, les équipements écoénergétiques sont généralement plus chers que les équipements traditionnels inefficaces sur le plan énergétique. Cependant, il est moins coûteux de mettre en œuvre des mesures incitatives en faveur des constructions et des équipements écoénergétiques que de construire de nouvelles centrales électriques permettant de fournir suffisamment d'électricité aux équipements traditionnels inefficaces ou même d'acheter du carburant fossile coûteux pour faire fonctionner les générateurs électriques existants.

Dans le cas des démonstrations de l'efficacité énergétique des constructions, les mesures administratives sont souvent plus efficaces que les mesures financières. Par exemple, un examen et une approbation rapides des implantations prévues dans le cadre de projets prévoyant d'adopter très tôt le nouveau code peuvent constituer une mesure incitative extrêmement efficace pour les développeurs de projets. Il est également possible de prévoir des mesures incitatives supplémentaires pour les professionnels spécialisés dans la conception et pour les ingénieurs.

5. Développement du secteur d'activité

Le développement et la promotion des associations professionnelles – aussi bien pour les guides terrestres, les guides marins que pour les hôtels, les architectes ou les ingénieurs – seront importants pour la coordination et le développement du tourisme durable en Nouvelle-Calédonie. Il sera nécessaire de sélectionner les associations pertinentes pour ce type de projets de démonstration (par ex., association de guides touristiques dans le cadre des démonstrations pour les ATP/AMP et associations d'architectes/ingénieurs pour les constructions, etc.). Pour les programmes relatifs au tourisme, le *Groupement d'intérêt Économique* (GIE) provincial pourrait constituer un vecteur efficace de la promotion de la durabilité dans le secteur. Pour les démonstrations portant sur les constructions et les équipements, la *Chambre Syndicale*

des Bureaux d'Études et d'Ingénieurs Conseils de la Nouvelle-Calédonie et d'autres associations professionnelles pertinentes pourraient être impliquées.[40] Des programmes de partage d'expériences et d'informations autour des nouveaux programmes et des nouvelles normes peuvent être élaborés au sein du GIE provincial et des associations locales d'architectes et d'ingénieurs.

6. Éducation du public

Cameron-Cole approuve les recommandations formulées dans la Stratégie de Développement du Tourisme[41] pour l'élaboration d'un programme national visant à informer le public en général de l'importance de la promotion du tourisme durable ainsi que sur les zones et entreprises écotouristiques. Les Néo-Calédoniens envisageraient ainsi le secteur du tourisme comme une future source d'opportunités de carrière et de fierté nationale.

Projets de démonstration : meilleures pratiques facultatives

Plusieurs projets de démonstration des « meilleures pratiques » sont possibles, voire souhaitables, en Nouvelle-Calédonie bien que l'énumération de la liste complète des projets possibles ne s'inscrive pas dans le périmètre de ce travail.

- Démonstration pour l'Île des Pins : Évaluation des ATP/AMP, mise en application et restauration des zones fragiles. De la même manière que pour la démonstration des pratiques requises, les évaluations biologiques terrestres et marines devraient être effectuées par des experts qualifiés – assistés par des guides locaux et éventuellement des touristes bénévoles (voir ci-dessous) – pour les zones concernées de l'*Île des Pins*. Cameron-Cole recommande que l'*Île des Pins* soit le prochain lieu où la mise en application par la communauté/les acteurs du secteur des réglementations et des conduites à respecter pour l'ATP/AMP fasse l'objet d'une démonstration. En concertation avec les chefs des huit tribus[42] de l'*Île des Pins*, ils devront déterminer s'il est plus pertinent d'adapter le programme des *Ambassadeurs* ou d'utiliser le modèle communautaire de la baie de Jinek à Lifou pour la préservation des environnements fragiles de l'île. Il serait également nécessaire de consulter les spécialistes en durabilité associés aux secteurs du tourisme et des navires de croisière néo-calédoniens dans la cadre de ce projet.
- Protection et la restauration des écosystèmes fragiles à travers une répartition des visiteurs. Comme décrit dans le rapport de Cameron-Cole du Livrable 2 : *Analyse du secteur de l'écotourisme marin actuel et des principales contraintes qui pèsent aujourd'hui sur l'offre pour la région du Pacifique,* les ATP/AMP définies actuellement ou proposées peuvent être considérées comme des « ressources rares ». L'un des meilleurs moyens de préserver durablement ces ressources rares consiste à apporter un équilibre entre les niveaux d'accès et les mesures de protection.
- L'Île des Pins se présente comme une excellente occasion d'étudier l'impact de la répartition des visiteurs sur la santé de l'écosystème et l'expérience des visiteurs. Conformément aux recommandations formulées dans la Stratégie de Développement

[40] http://www.csbetic.nc/index.htm
[41] Voir note de pied de page 3 ci-dessus.
[42] Gadji, Wapan, Touete, Ouatchia, Youwaty, Vao, Comagna, Kere.

du Tourisme (p. 74), la navigation des navires de croisière dans les baies protégées pourrait être répartie plus équitablement à travers l'île et ne pas se limiter exclusivement à la baie de Kuto. Cette démonstration implique des besoins en matière d'infrastructure pour l'île, mais elle offre la possibilité d'étudier des pistes innovantes pour l'accès aux différents sites en utilisant des modèles évolués et modernisés de bateaux à balancier. Il existe d'autres options permettant de déterminer les possibilités d'accès aux différents sites et de les réguler, et notamment :

- Un calendrier de visites pour les navires de croisière convenu d'un commun accord permettant de planifier des périodes de rétablissement. Par exemple, en fonction des souhaits exprimés par les chefs de l'île et des tribus, le nombre annuel total de visiteurs pourrait être réparti équitablement entre les différents sites marins choisis pour les visites. Actuellement, environ 100 navires de croisière visitent l'île chaque année, ce qui représente environ deux visites par semaine. Même si un seul autre site de visite/d'amarrage était instauré, l'impact sur les environnements fragiles de proximité serait déjà divisé par deux.[43]

- Des tirages au sort pour l'obtention de permis peuvent, par exemple, être initiés en tenant compte d'une participation anticipée accordée à des prestataires qualifiés qui peuvent être soit des personnes physiques, soit des sociétés ayant obtenu la certification ou l'agrément adéquat au regard des normes établies.

- Les frais de licence constituent un autre moyen de garantir une professionnalisation adéquate des guides et des sociétés qui ont accès aux aires protégées. Tout comme avec le tirage au sort, les frais de licence peuvent varier selon que la personne ou la société a été certifiée/agréée pour l'écotourisme ou pour le tourisme durable.

  Cette démonstration pourrait être coordonnée avec la démonstration portant sur la mise en application décrite ci-dessus. Si ces différents moyens sont mis en œuvre, les sommes récoltées à travers les frais de licence et de participation aux tirages au sort pourraient être utilisées pour contribuer aux évaluations de l'expérience des visiteurs et de l'environnement, ainsi que pour aider les garde-côtes et leurs suppléants à instruire les visiteurs et à superviser le respect des règles.

- Accès à travers un « réseau en étoile » pour les bateaux. Il est également possible de réduire le nombre de visiteurs pour les zones saturées en offrant un meilleur accès aux visiteurs par air ou par navire de croisière aux sites terrestres et marins éloignés de Nouméa grâce à des transbordeurs à grande vitesse qui transporteraient les visiteurs vers des sites plus éloignés. Cela permettrait de diminuer la pression exercée sur les récifs entourant Nouméa et offrirait un meilleur accès aux visiteurs et résidents à des ressources préservées, tout en proposant des opportunités économiques sur un périmètre géographique plus étendu.

[43] Voir Livrable 2 : *Analyse du secteur de l'écotourisme marin actuel et des principales contraintes qui pèsent aujourd'hui sur l'offre pour la région du Pacifique,* pour plus d'informations concernant les possibilités de partage des recettes permettant d'éviter les situations d' « excès ou d'insuffisance ».

- Promotion du tourisme bénévole. Le « bénévolat » est une tendance croissante, principalement dans les Caraïbes et en Amérique centrale, à travers laquelle les voyageurs prévoient au moins une journée de contribution dans leur itinéraire.[44] Le bénévolat peut constituer une excellente occasion d'impliquer les visiteurs pour qu'ils contribuent à la restauration des environnements dégradés et à l'éradication des espèces envahissantes.

  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 aux bénévoles enregistrés. Le bénévolat peut constituer un bon moyen d'augmenter le nombre de visites pendant les périodes hors saison dans de nombreux pays ou territoires. 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.

Autres projets de démonstration pour les normes facultatives :

- Pour accompagner la formation de base des guides touristiques évoquée plus haut, la Nouvelle-Calédonie devrait définir des normes facultatives évoluées pour les activités liées aux excursions touristiques se fondant sur davantage de directives environnementales pour l'AMP, ainsi que des normes similaires pour les aires terrestres protégées. Idéalement, le programme de certification ECO australien serait adapté dans la mesure où il a déjà été adopté par les îles du Vanuatu et qu'il est à l'étude dans d'autres pays ou territoires de la région.

- Projet de démonstration pour les « rues entièrement aménagées » à Nouméa. Le projet de rues entièrement aménagées consiste en un programme complet visant à rendre le paysage urbain plus praticable pour les piétons et les cyclistes, et qui viendrait en complément du bon travail effectué par Nouméa concernant l'aménagement des paysages et des trottoirs du centre-ville ainsi que des bords de mer pour les rendre plus agréables aux piétons.[45] D'autres mesures relatives aux rues entièrement aménagées sont possibles, telles que la mise en place d'alternatives aux véhicules personnels avec notamment des tramway/navettes électriques, des rues aménagées pour la circulation en vélo et un système de partage de bicyclettes. Une navette électrique gratuite de test pourrait initialement être mise en place sur un itinéraire en boucle ou à deux voies depuis la *Place des Cocotiers* le long du bord de mer jusqu'à la *Route Du Ouen Toro*. Des

[44] http://abcnews.go.com/Travel/giving-back-volunteer-vacation-trends/story?id=42398847
[45] https://en.wikipedia.org/wiki/Complete_streets

stations de recharge des batteries [46] pourraient être installées aux deux extrémités de l'itinéraire ainsi qu'à côté de l'*Aquarium des Lagons* ou de la *Mise à l'eau de la Baie de l'Orphelinat*.

- Projets de démonstration en matière de construction écologique : le territoire devrait essayer de démontrer l'efficacité d'une certification de rénovation écologique des constructions en l'expérimentant sur un complexe touristique existant et sur une nouvelle construction touristique. La démonstration pourrait s'appuyer sur n'importe quel programme international reconnu de certification écologique tel que la certification LEED, le système australien Green Star ou le label Earthcheck.

Éléments de soutien

Les principaux éléments de soutien sont les suivants :

1. Indicateurs

   Afin de préparer l'élaboration d'indicateurs clés de performance pour les ATP/AMP, il est nécessaire qu'un recensement de la vie marine dans les ATP/AMP proposées soit effectué par des scientifiques spécialisés dans les milieux marins et terrestres, assistés de guides locaux, et que ce recensement comprenne une évaluation certifiée des capacités environnementales d'absorption des sites.[47] En outre, il sera nécessaire de prendre en compte quelques études basiques sur l'expérience des visiteurs.[48] Ces bases de référence permettraient de suivre l'impact de l'instauration et de la mise en application de règles au sein d'une aire protégée. En fonction de ces évaluations, la Nouvelle-Calédonie pourrait élaborer un système à plusieurs niveaux qui limiterait l'accès aux sites selon la valeur qui leur est accordée et leur vulnérabilité.

   Les indicateurs devraient être définis pour chaque projet de démonstration en fonction des principaux objectifs de la démonstration :

   Concernant les projets de démonstration relatifs à la répartition des visiteurs et à la mise en application des normes écotouristiques/du tourisme durable, les indicateurs clés pourraient notamment inclure : le nombre d'excursions autorisées, le type d'activités, le nombre de visiteurs, la qualité des visites, etc.

   Concernant les rues entièrement aménagées, les indicateurs pourraient inclure le nombre de passagers voyageant à bord de la navette ou le nombre de visiteurs à pied, ainsi que l'évolution des activités commerciales (par ex., le chiffre d'affaires des magasins) à différents endroits de l'itinéraire.

   Le ou les projet(s) de démonstration relatifs aux constructions pourrait/pourraient porter sur les économies d'énergie et d'eau.

   La démonstration concernant l'efficacité de la certification des guides touristiques pourrait consister à assurer le suivi du nombre de participants aux programmes de

[46] Des stations de recharge mobiles, telles que celles proposées par la société Envision Solar (http://www.envisionsolar.com/) pourraient être positionnées au niveau du Parking du Banian ou à un endroit similaire.
[47] Voir note de pied de page 39.
[48] Un environnement surpeuplé peut presque autant nuire à l'expérience touristique qu'une visite d'un site relativement peu fréquenté mais dégradé.

formation, du nombre d'excursions organisées et du nombre de touristes bénéficiant ces excursions.

2. Programmes de formation – 3. Approvisionnements – 4. Mesures incitatives – 5. Développement du secteur – 6. Éducation du public
   Ces éléments de soutien sont essentiellement les mêmes que ceux recommandés pour les projets de démonstration qui concernent les pratiques requises et les meilleures pratiques facultatives.

4ème étape : élaboration de normes : normes obligatoires et normes facultatives

La définition d'un ensemble complet et complémentaire de normes facultatives minimales (ou maximales) et de normes de performance supérieure facultatives conditionne fortement le processus de transformation du secteur du tourisme en faveur de la durabilité. Le Tableau 3 montre les interactions possibles entre ces normes :

Normes obligatoires	Normes facultatives
1er niveau : exigences fondamentales de vie/de sécurité pour la mise en application.	1er niveau : exigences initiales de performance environnementale/d'efficacité qui seront également utilisées en tant que normes obligatoires de niveau 2. Elles se fonderaient idéalement sur des normes régionales et internationales bien établies.
2ème niveau : les normes obligatoires correspondent aux exigences de performance du 1er niveau des normes facultatives.	2ème niveau : l'étape suivante pour les performances environnementales/d'efficacité ; elles constitueront le 3ème niveau des normes obligatoires. Nous suggérons une augmentation maximale du niveau d'exigence de 20 % à 25 %.
3ème niveau : les normes obligatoires correspondent aux exigences de performance du 2ème niveau des normes facultatives.	3ème niveau : l'étape suivante pour les performances environnementales/d'efficacité ; elles constitueront le 4ème niveau des normes obligatoires. Nous suggérons une augmentation maximale du niveau d'exigence de 20 % à 25 %.

Tableau 3 : coordination entre les normes obligatoires et les normes facultatives.

Normes de performance minimales obligatoires

Normes concernant les aires protégées

Comme indiqué plus haut, la Nouvelle-Calédonie compte la plus grande proportion d'espaces marins et terrestres qualifiés de « protégés » au niveau international. Le site de démonstration de l'*Île des Pins* proposé s'inscrit dans un exercice directeur complet de planification de la

durabilité pour le « Grand Sud » de la Nouvelle-Calédonie piloté par le projet Integre.[49] Cameron-Cole recommande d'évaluer le bon fonctionnement du plan de gestion 2013-2017 élaboré dans le cadre du projet du Grand Sud et visant à préserver les écosystèmes terrestres et marins fragiles de l'*Île des Pins*, ainsi que la nécessité éventuelle d'envisager une mise en application plus poussée des restrictions liées à chaque aire. Compte tenu des programmes visant à plus que doubler le nombre de visiteurs par navire de croisière en Nouvelle-Calédonie au cours des 5 à 10 prochaines années, l'exercice de réévaluation des plans de gestion actuels sera extrêmement important.

Il sera particulièrement important d'évaluer les permissions actuelles concernant l'ampleur et le degré d'accès à ces aires ainsi que les activités autorisées. Selon l'aire protégée et l'histoire de son utilisation traditionnelle, chaque plan d'accès et d'utilisation[50] de ces aires doit viser un équilibre entre le besoin de mesures de protection, et l'utilisation et l'accès habituels propres aux populations environnantes. La Nouvelle-Calédonie devrait examiner l'exemple des îles des Palaos et de la Palau Conservation Society qui disposent d'excellents modèles de gestion et de planification des aires protégées susceptibles de pouvoir être raisonnablement appliqués dans le cadre de ce processus.[51]

Normes actualisées pour le tourisme

Sur la base des principaux projets de démonstration décrits ci-dessus, il est nécessaire d'élaborer un ensemble complet de normes obligatoires pour le tourisme durable. Ces normes concerneraient notamment les guides touristiques professionnels et elles engloberaient également des notions de durabilité. Nous recommandons que les normes du tourisme vert du programme de certification ECO australien servent de cadre comme cela a été entrepris dans les îles du Vanuatu (voir le rapport sur les îles du Vanuatu pour plus de détails). Le groupe de travail sur la stratégie du tourisme pourrait définir les zones où ces normes sont appliquées de la façon la plus pertinente.

Normes pour les véhicules, les constructions et les équipements

- Normes obligatoires en matière d'économie de carburant et d'émission de CO_2 pour les véhicules. Nous recommandons d'appliquer aux normes initiales le 2ème niveau d'exigence énergétique et d'émission de CO2 en vigueur en Australie et en Nouvelle-Zélande. Le projet pilote de démonstration pour ces normes serait efficace s'il concernait des flottes de véhicules du gouvernement ou d'autres flottes.
- Normes d'efficacité énergétique et hydrique pour les constructions. Sur la base des résultats des projets de démonstration, les normes obligatoires européennes en matière d'efficacité énergétique pourraient être adaptées aux conditions climatiques de la Nouvelle-Calédonie et adoptées par les autorités régionales administrant les constructions.
- Normes pour les appareils et les équipements commerciaux et résidentiels. Les exigences d'efficacité énergétique et de labellisation pour les équipements d'air conditionné, de réfrigération, de chauffage d'eau, les moteurs et les systèmes d'éclairage devraient se conformer à celles de l'Australie ou de la Nouvelle-Zélande comme indiqué ci-dessus.

---

[49] http://integre.spc.int/en-nouvelle-caledonie/le-grand-sud#présentation-du-site
[50] Comme l'exige l'Article 211 (4) l.
[51] http://www.palauconservation.org/cms/index.php

Éléments de soutien

Les principaux éléments de soutien sont les suivants :

1. Indicateurs – 2. Programmes de formation – 3. Approvisionnements – 4. Mesures incitatives
   Ces éléments de soutien sont prévus pour les activités qui se fondent sur ces normes après que celles-ci ont été adoptées plutôt que pour une mise en œuvre au cours du processus d'élaboration et d'adoption des codes et des normes[52].

5. Développement du secteur d'activité
   Il sera essentiel d'impliquer les associations professionnelles et sectorielles dans l'élaboration des normes applicables aux aires protégées en adaptant certains modèles au contexte néo-calédonien. Idéalement, ce processus intégrerait des experts issus du gouvernement territorial et du secteur privé néo-calédonien. Il serait nécessaire de définir un équilibre entre les sociétés locales et les sociétés internationales avant de répartir le poids de chacun dans les prises de décision.[53]

6. Éducation du public
   Compte tenu du nombre d'activités « improvisées » que l'on trouve en Nouvelle-Calédonie, il sera essentiel que des actions permanentes éducatives soient initiées à un stade précoce à travers les médias et des informations diffusées par les médias des services publics, les chefs des îles et des tribus, les écoles et les églises pour que les normes minimales puissent être adoptées de manière harmonieuse.

Normes de performance facultatives pour les meilleures pratiques

Normes concernant les aires protégées

Sur la base des évaluations des normes de gestion, d'accès et d'utilisation actuellement en vigueur pour l'île des Pins, la Nouvelle-Calédonie devrait définir la mesure dans laquelle le principe « massif au récif » est assumé et mis en œuvre dans les aires terrestres protégées actuelles ainsi que les éventuels changements pertinents à apporter aux normes existantes.[54] De la même manière, une évaluation de la santé de l'écosystème actuel devrait être effectuée dans les AMP pour les sites les plus utilisés. En fonction des besoins, des modifications devront être apportées aux statuts des sites ou aux normes les régissant.

Les normes régissant l'ampleur et le degré d'accès à ces zones ainsi que les activités autorisées seront tout particulièrement importantes. Selon l'aire protégée et l'histoire de son utilisation traditionnelle, chaque plan d'accès et d'utilisation de ces aires doit viser un équilibre entre le besoin de mesures de protection, et les utilisations et accès habituels propres aux populations environnantes.

---

[52] Nous distinguons les codes des normes de la manière suivante : les normes sont facultatives et englobent des objectifs de performance, des méthodes de calcul et de la documentation. Les codes ont un caractère obligatoire et comprennent tout le contenu des normes ainsi qu'un cadre juridique et procédural pour la mise en application.
[53] Une société « locale » est une société dont le capital est constitué et détenu par des résidents néo-calédoniens. Des décisions devront être prises concernant les sociétés détenues par des Néo-Calédoniens résidant à l'étranger.
[54] Voir note de pied de page 14.

Normes actualisées pour le tourisme

Sur la base des principaux projets de démonstration décrits ci-dessus, un ensemble complet de normes devraient être élaborées pour l'écotourisme (normes facultatives, meilleures pratiques). Nous recommandons que le programme de certification ECO australien serve de cadre comme cela a été entrepris dans les îles du Vanuatu (voir le rapport sur les îles du Vanuatu pour plus de détails). Le groupe de travail sur la stratégie du tourisme pourrait définir les zones où ces normes sont appliquées de la façon la plus pertinente.

Normes d'efficacité énergétique actualisées pour les véhicules, les constructions et les équipements

Concernant les normes facultatives, nous recommandons l'élaboration d'un ensemble de normes pour les « meilleures pratiques ». Ces normes relatives aux meilleures pratiques peuvent doubler le degré d'exigence au même titre que l'étape suivante des normes obligatoires pour l'énergie, les véhicules, etc. Comme recommandé dans les Livrables 1-4, les exigences minimales de résultat des normes pour les meilleures pratiques doivent se situer pour la plupart à un niveau supérieur de 25 % à 30 % à celui des exigences de performance des normes obligatoires. Le niveau le plus élevé des exigences de performance des normes facultatives peut être supérieur de 75 % à celui des pratiques requises.

- Normes pour les meilleures pratiques en matière d'économie de carburant et d'émission de CO_2 pour les véhicules. Nous recommandons que les normes facultatives correspondent aux normes de 1er niveau d'efficacité énergétique en vigueur en Nouvelle-Zélande.
- Normes écologiques facultatives pour les constructions. Sur la base des résultats des projets de démonstration, les normes écologiques de construction qui conviendraient le mieux à la Nouvelle-Calédonie pourraient être des normes adaptées aux exigences du territoire et adoptées par des associations locales professionnelles.
- Normes pour les appareils et les équipements commerciaux et résidentiels. Les appareils d'air conditionné, de réfrigération, de chauffage d'eau, les moteurs et les systèmes d'éclairage devraient se conformer aux normes du niveau le plus élevé en vigueur en Nouvelle-Zélande ou aux exigences du système de certification ENERGY STAR.

Éléments de soutien

Les principaux éléments de soutien sont les suivants :

1. Indicateurs – 2. Programmes de formation – 3. Approvisionnements – 4. Mesures incitatives – 5. Développement du secteur – 6. Éducation du public

   Les recommandations pour les éléments de soutien fournis dans la section sur les normes obligatoires sont également valables pour les normes facultatives.

5ème étape : mise en œuvre à une échelle de projet pilote

La mise en œuvre à l'échelle de projet pilote – que l'on peut également appeler « phase de démarrage progressif » – consiste en un exercice à caractère administratif conçu pour développer et tester la capacité du marché et de la communauté des professionnels à mettre en œuvre les normes obligatoires et facultatives, ainsi que les différents programmes, sur une échelle progressive. L'élaboration et l'amélioration des documents de soutien, des programmes

de formation et des infrastructures de mise en application représentent un aspect fondamental de cette phase.

De manière générale, la mise en œuvre à l'échelle de projet pilote doit concerner au moins 15 % à 25 % du marché concerné par les normes obligatoires et une part suffisante du marché concerné par les normes facultatives afin de pouvoir tester de manière satisfaisante la capacité d'administrer l'échelle progressive d'un programme facultatif. L'importance du programme doit être suffisante pour que les fournisseurs de produits et de services soient intéressés par l'opportunité qu'il représente.

Normes de performance minimales obligatoires : démarrage progressif à l'échelle de projet pilote

Les enjeux de la mise en œuvre à l'échelle de projet pilote d'un programme obligatoire sont bien plus élevés que ceux d'un programme facultatif et les ressources affectées doivent donc être d'autant plus élevées. Il n'en demeure pas moins que toutes les infrastructures de marché soutenant une norme obligatoire sont également capables de soutenir une norme facultative, même si le cadre de mise en œuvre est susceptible d'être différent.

La phase de démarrage progressif s'appliquerait aux programmes et normes minimales obligatoires suivants :

- La création ou le développement d'activités promouvant la mise en application des pratiques minimales requises dans les ATP/AMP de la Nouvelle-Calédonie.
- Les normes des pratiques requises en matière touristique – les normes du tourisme vert pour la certification écotouristique.
- Les normes minimales obligatoires pour les véhicules, les constructions et les équipements ainsi que pour les infrastructures seraient étendues au-delà des projets de démonstration pour englober des organismes ou des sociétés dans tout le territoire.

Éléments de soutien

Les principaux éléments de soutien sont les suivants :

1. Indicateurs
   À ce niveau de mise en œuvre, la Nouvelle-Calédonie voudra suivre des indicateurs semblables à ceux définis pour l'étape des projets de démonstration en portant une attention toute particulière à l'impact des visites sur les indicateurs liés à la vie sauvage (nombre et recensement de différentes espèces, etc.). En plus des indicateurs portant sur les visites, il serait nécessaire de suivre d'autres indicateurs concernant les infractions aux règlements des ATP/AMP pour les activités marines et terrestres. Il est néanmoins possible d'espérer que le nombre d'infractions diminuera en valeur absolue et de manière relative même si de plus larges possibilités d'accès entraînent un plus grand nombre de visiteurs pour les aires protégées.

2. Programmes de formation
   La formation conçue pour le programme des *Ambassadeurs* peut être retenue pour le démarrage progressif du programme dans d'autres régions ou se situent des ATP/AMP, et elle constitue également un modèle susceptible d'être adapté pour répondre aux besoins des programmes de mise en application communautaires. L'expérience du programme de certification ECO australien ayant permis de concevoir

des supports de formation prévus pour une grande variété de professionnels du secteur touristique peut profiter au développement de programmes de formation des acteurs du secteur touristique.

3. Approvisionnement

L'approvisionnement en biens et services conformes aux normes obligatoires ou facultatives et sur le point d'être appliquées constitue l'une des activités à fort impact susceptible d'être initiée au cours de la transformation du marché. Toutes les sollicitations formulées sur le plan national, territorial ou régional pour de nouvelles constructions impliqueraient la mise en œuvre des codes de construction obligatoires minimum.

Les approvisionnements ne se limitent pas aux entités gouvernementales ; toute entité acheteuse faisant mention de niveaux de performance conformes aux normes obligatoires ou facultatives au cours de cette phase envoie un signal extrêmement fort au marché.

4. Mesures incitatives

Une fois les normes adoptées, les participants au processus d'élaboration des normes et/ou du programme peuvent travailler avec les acteurs chargés de la mise en œuvre pour définir la combinaison optimale de mesures incitatives administratives/non financières et financières afin de promouvoir la participation au programme et l'adoption des normes. L'organisation des mesures d'incitation devrait à la fois tenir compte d'ensembles de mesures incitatives pour une « adoption précoce » (pour les normes obligatoires) et d'ensembles de mesures incitatives au « dépassement des normes minimales » (pour les normes facultatives) prévues pour minimiser les coûts supplémentaires initiaux liés au respect des normes obligatoires à un stade précoce ou de mesures incitatives au respect de normes plus exigeantes. Certaines mesures incitatives « négatives », telles que les taxes sur les équipements et les véhicules non conformes, par exemple, peuvent également être mises en œuvre au cours de ce processus.

5. Développement du secteur d'activité

La phase de mise en œuvre à l'échelle de projet pilote est l'une des périodes les plus fructueuses pour informer les acteurs du secteur et accroître la participation. Les associations et les professionnels du secteur diffusant la formation et agissant comme vecteur des projets de mise en œuvre à l'échelle de projet pilote joueront un rôle clé pour la transformation globale du marché. L'industrie maritime, les secteurs de la pêche et de la plongée sous-marine touristique seront particulièrement importants pour l'investissement dans l'étude et la mise en œuvre des directives sur les activités marines, en particulier dans un contexte de renforcement des mesures de mise en application des normes au sein des AMP. Les associations professionnelles (par exemple, les associations d'ingénieurs et d'architectes) joueront un rôle important pour l'investissement dans l'élaboration et la mise en œuvre de normes portant sur les véhicules, les constructions et les équipements. En outre, le secteur des télécommunications pourrait également jouer un rôle clé en fournissant aux visiteurs des accès en ligne aux transports, à l'hébergement et aux activités proposées.

6. Éducation du public

   Comme pour toutes les composantes de la stratégie de transformation du marché, l'éducation du public doit faire l'objet d'une introduction progressive importante au cours de la phase de mise en œuvre à l'échelle de projet pilote. Les médias acquis à la cause – articles, tribunes libres, reportages, annonces de service public – sont à privilégier par rapport aux médias payants comme ceux proposant de la publicité. Une telle campagne mettrait l'accent sur les objectifs ambitieux de la transformation du marché ainsi que sur des activités concrètes, et en particulier sur des projets spécifiques mis en œuvre durant la phase de démarrage progressif.

Normes de performance facultatives pour les meilleures pratiques : démarrage progressif à l'échelle de projet pilote

Le degré d'exigence est moins élevé pour la phase pilote d'une norme facultative dans la mesure où le volume de projets et d'activités qui seront finalement concernés est nettement moins important que pour un code obligatoire. Tous les éléments de base nécessaires au soutien d'un code obligatoire doivent également être mis en place pour le soutien d'une norme facultative : professionnels formés, disponibilité des produits sur le marché, évaluateurs formés, documentation technique et commerciale, etc., mais à moindre échelle. Si l'objectif de performance le plus faible des normes facultatives n'est pas trop ambitieux, ces normes devraient à terme concerner 15 % à 25 % du marché.

La phase de démarrage progressif devrait être appliquée aux normes et programmes facultatifs suivants :

- Élargissement des programmes de mise en application aux ATP/AMP de la Nouvelle-Calédonie.
- Certification écotouristique pour les guides encadrant des activités marines et terrestres, et élargissement de la stratégie de développement de l'écotourisme de l'*Île des Pins*.
- Normes évoluées pour les véhicules, les constructions, les équipements et les infrastructures.
- Développement du projet de démonstration relatif aux rues entièrement aménagées par le biais d'aménagements piétons et cyclistes.
- Développement et extension de l'accès aux zones de récifs des lagons de Nouvelle-Calédonie par bateau à grande vitesse et par de nouveaux bateaux ou par le biais d'horaires élargis.
- Élargissement des fonctionnalités du portail de réservation de l'AVN néo-calédonienne à un plus grand nombre de voyages, d'hébergements et d'activités susceptibles d'être directement réservés par le biais du site Internet.

Éléments de soutien

Les principaux éléments de soutien sont les suivants :

1. Indicateurs

   En plus des indicateurs définis pour ces programmes au cours de la phase de projet de démonstration, le suivi de l'impact des programmes d'accès sera important. Il sera

également essentiel de suivre l'impact de l'AVN en termes de croissance des réservations, tout particulièrement pour les plus petites entreprises que l'on trouvait difficilement sur Internet auparavant.

2. Programmes de formation – 5. Développement du secteur – 6. Éducation du public
   Nos recommandations sont les mêmes pour les normes facultatives que pour les codes obligatoires, mais elles sont axées autour des particularités de ces normes ou projets facultatifs.

3. Approvisionnement
   Toutes les institutions, qu'elles soient publiques ou privées, devraient être encouragées à participer, quel que soit le degré d'implication, à la mise en œuvre des normes, projets, et programmes facultatifs. La bonne structuration des mesures incitatives sera importante pour promouvoir cette activité d'approvisionnement. Pour les éléments nécessitant des investissements importants en capital, tels que les transbordeurs à grande vitesse, l'aide du gouvernement pour l'acquisition de ces actifs par les sociétés privées pourra être nécessaire.

4. Mesures incitatives
   En général, les mesures incitatives financières et administratives émanent d'entités réglementées ou gouvernementales, telles que les services publics et les services fiscaux. Les mesures incitatives pour les normes facultatives ont tendance à être mises en place moins rapidement dans la mesure où elles sont souvent parrainées par des organisations du secteur privé, mais les projets et programmes de dépassement des normes minimales peuvent être mis en œuvre par les gouvernements, comme nous le recommandons dans le cas présent.

   Des programmes incitatifs pourraient être développés pour la mise à niveau d'infrastructures écotouristiques et le retour sur investissement se concrétiserait à travers des économies de coûts opérationnels. Alternativement, la Nouvelle-Calédonie pourrait inciter des experts et des travailleurs bénévoles à apporter leur aide pour des mises à niveau écologiques des installations dans le réseau des ATP/AMP du territoire par le biais de réductions sur les prix des voyages et de l'hébergement, ainsi que sur le prix des activités. Les accès aux aires protégées réservées aux guides écocertifiés constitueraient une mesure incitative efficace pour les professionnels afin qu'ils s'engagent dans le processus de formation et de certification.

   La Nouvelle-Calédonie pourrait considérablement accélérer la transformation de son marché si des mesures incitatives – à la fois financières et administratives – étaient coordonnées entre les normes et les projets/programmes à caractère obligatoire et ceux à caractère facultatif. Comme souligné précédemment, les normes facultatives représenteraient idéalement le niveau d'exigence suivant des codes obligatoires. Pour les véhicules, les constructions et les infrastructures, les incitations financières se baseraient sur le coût marginal des économies d'énergie, d'eau, etc.

6ème étape : mise en œuvre à une échelle générale et 7ème étape : amélioration permanente

Normes de performance minimales obligatoires : mise en œuvre à une échelle générale

La date de lancement des normes de performance minimales obligatoires devrait être fixée aux premiers jours de la phase pilote/de démarrage progressif. Elle doit permettre de laisser suffisamment de temps pour que la somme des expertises et des produits conformes présents sur le marché atteigne un niveau de masse critique. Selon le type d'exigence instauré, six mois (pour les normes professionnelles) à dix-huit mois (pour les normes relatives aux constructions et aux équipements) devraient suffire pour que marché s'adapte aux nouvelles exigences obligatoires. Des infrastructures appropriées de mise en application doivent également être en place et être suffisamment préparées pour gérer le volume des demandes consécutives attendues. Concernant les normes recommandées pour les guides encadrant des activités et des excursions, une forte participation des acteurs du secteur permettra de réduire les délais nécessaires à l'assimilation complète des initiatives de mise en œuvre.

Concernant la continuité des progrès, le cycle variera de 12 mois pour les modifications apportées aux normes professionnelles à 3 ans pour les changements relatifs aux codes de construction et environ 5 ans pour les changements liés aux normes relatives aux véhicules et aux appareils. L'incertitude est le seul facteur que les acteurs du marché redoutent encore plus que la réglementation. Cameron-Cole recommande fortement l'adoption de deux niveaux de normes simultanément de sorte que le secteur puisse planifier ses investissements et que le marché puisse bénéficier d'une certaine stabilité et de possibilités d'anticipation. Il en découlera une charge bien plus importante pour les organismes qui définissent les règles/les règlements, mais nous pensons que la mise en œuvre sera également plus harmonieuse et réussie de cette manière.

Éléments de soutien

Les principaux éléments de soutien sont les suivants :

1. Indicateurs
   Il s'agira de continuer à surveiller les indicateurs définis au cours de l'étape précédente. De la même manière, la mise en œuvre des mesures incitatives et leur impact, ainsi que les programmes d'approvisionnement, devraient être surveillés et évalués pour s'assurer que les programmes incitatifs visent les bons objectifs, qu'ils entraînent des améliorations en matière d'efficacité énergétique et qu'ils permettent une meilleure pénétration du marché, tel qu'attendu.

2. Programmes de formation
   Cameron-Cole recommande que des programmes de maintien des qualifications reconnues soient mis en œuvre et qu'ils imposent un développement professionnel permanent. Dans le secteur de la construction, les architectes, les ingénieurs, les chefs de chantier, les opérateurs de chantier, etc. seraient concernés. Il existe une multitude de documentations de formation en ligne qui pourraient être adaptées au contexte néo-calédonien.

3. Approvisionnement
   Nous nous attendons à ce que 15 % des acteurs du marché en moyenne ne se conforment à aucune règle obligatoire et que 5 % à 10 % ne s'y conforment que partiellement. Il est absolument vital que les organismes gouvernementaux et institutionnels se conforment en totalité aux exigences des codes et qu'ils montrent l'exemple.

4. Mesures incitatives
   Durant les 2 premiers tiers du cycle d'adoption à l'échelle générale, l'objectif principal des mesures incitatives devrait porter sur les incitations au dépassement des normes minimales afin de préparer le marché au deuxième groupe de normes. Le dernier tiers du cycle devrait mettre l'accent sur les mesures incitatives d'adoption précoce pour le niveau suivant des exigences obligatoires. Au cours du dernier tiers du cycle d'adoption, les mesures incitatives au dépassement des normes minimales devront rester en vigueur, mais l'accent devra être mis sur l'adoption précoce concernant les sujets relatifs à la commercialisation et à la promotion. Pour la plupart, les mesures incitatives au dépassement des normes minimales deviendront des mesures incitatives à l'adoption précoce, et de nouvelles incitations plus exigeantes au dépassement des normes minimales seront définies pour prolonger le processus d'amélioration permanente.

5. Développement du secteur d'activité
   Un plan de transformation de marché efficace doit octroyer un rôle participatif aux associations professionnelles et sectorielles dans l'élaboration des normes, ainsi que le rôle principal dans l'organisation des formations et dans le développement professionnel.

6. Éducation du public
   La mise en avant régulière et périodique de l'importance d'adhérer aux normes de performance minimales est essentielle à la préservation d'une culture de la conformité.

Normes de performance facultatives pour les meilleures pratiques : mise en œuvre à une échelle générale

À l'inverse des normes obligatoires minimales dont la mise en œuvre a plutôt lieu à travers une série d'étapes, la mise en œuvre des normes facultatives se présente plutôt sous la forme d'un démarrage progressif ininterrompu, que ce soit pour les exigences de performance ou la poursuite de la conquête du marché. Comme pour les mesures obligatoires, les normes de performance facultatives ont besoin d'être révisées régulièrement et nécessitent les mêmes infrastructures de soutien. Les améliorations constantes modestes offrent plus de marge de manœuvre qu'une multitude de modifications périodiques des codes obligatoires. En général, la principale difficulté ne consiste pas à définir ou à accroître le niveau d'exigence, ni même à pousser les acteurs à adopter les normes. L'aspect le plus épineux lié à la préservation des normes facultatives réside plutôt dans la difficulté à trouver des mesures de soutien adaptées aux projets en cours. Par conséquent, les volets qui concernent la formation et le développement des acteurs du secteur nécessitent qu'une attention toute particulière leur soit portée au cours du processus de planification de la transformation du marché.

Éléments de soutien

Les principaux éléments de soutien sont les suivants :

1. Indicateurs
   Les indicateurs clés de mise en œuvre des normes facultatives à une échelle générale devraient comprendre ceux définis pour les démonstrations techniques et pour les démonstrations à l'échelle de projet pilote, et ils devraient également permettre d'assurer le suivi de l'impact des mesures incitatives et des programmes d'approvisionnement. Pour les normes plus conventionnelles, telles que les normes relatives aux constructions, aux équipements et aux véhicules, les indicateurs de réussite des normes obligatoires et facultatives pourraient notamment concerner la surface de plancher, le nombre de projets impliqués, le nombre d'équipements/de véhicules vendus et conformes aux normes établies, le taux de pénétration du marché et les réductions de consommation d'énergie, d'eau et des émissions de CO_2.

2. Programmes de formation – 5. Développement du secteur – 6. Éducation du public
   Dans ces différents domaines, nos recommandations sont les mêmes pour les normes facultatives que pour les codes obligatoires, mais elles s'articulent autour des spécificités des normes facultatives.

3. Approvisionnement
   Nous recommandons que 15 % à 25 % des approvisionnements des institutions respectent le niveau de performance supérieur des normes facultatives. Cette recommandation ne doit pas nécessairement être mise en œuvre à niveau égal dans toutes les divisions ou dans tous les départements d'une institution donnée. Certaines divisions du gouvernement territorial de la Nouvelle-Calédonie (par ex., la direction du tourisme, à l'inverse de la direction des finances) ou certains types d'institutions privées (par ex., les complexes durables ou écotouristiques) peuvent s'avérer mieux indiquées que d'autres pour effectuer la plupart ou la totalité de leurs achats selon les exigences de performance supérieures.

4. Mesures incitatives
   Nous recommandons vivement que les mesures incitatives prévues pour les normes facultatives soient définies et mises en œuvre au niveau du territoire tout entier. Comme indiqué plus haut, la coordination de ces mesures avec celles relatives aux normes obligatoires permettra d'accélérer considérablement la transformation du marché.

PAYS 5 – VANUATU

Le développement du tourisme au Vanuatu a été gravement affecté récemment par le cyclone Pam, et le secteur vient à peine de revenir au stade où il en était juste avant le cyclone. Le pays a développé des bases solides concernant le développement du tourisme durable grâce au Plan d'action stratégique pour le tourisme au Vanuatu et au Programme d'agrément et d'autorisation des activités touristiques. Cette dernière activité constitue le fondement du thème central de ce rapport en liaison avec la transformation du marché : l'élaboration de normes. En créant des normes minimales obligatoires et une réglementation avancée pour le contrôle des performances du secteur du tourisme durable, le Vanuatu est en train de se positionner de façon à offrir une expérience durable, fiable et de qualité à ses touristes.

Pays 5 – Vanuatu : Analyse du secteur du tourisme

Le Vanuatu[1] recueille et analyse les données sur les visiteurs en fonction du mode de transport utilisé (par ex : avions et bateaux de croisière), ainsi qu'en fonction de l'objet des visites (c'est-à-dire vacances, affaires, réunions/conférences)[2]. Les visiteurs arrivent par avion dans les aéroports de Port Vila et de Luganville, et ils visitent les ports et les attractions de Port Vila, Luganville, des îles Ambrym et Mystère, et bien d'autres encore.

Comme nous le recommandions dans le Livrable 4, « Recommandations prioritaires pour la promotion du tourisme durable », le Vanuatu devrait travailler avec la SPTO et le SPREP afin d'adopter des définitions cohérentes pour les termes « visiteurs » et « activités » afin qu'ils puissent être adoptés sur le plan régional. Un formulaire régional commun d'informations pour les visiteurs, incluant les définitions communes de chaque type de visite, contribuerait grandement à garantir une collecte de données appropriée et à soutenir les analyses ultérieures.

Comme le montre le Tableau 1, l'activité touristique du Vanuatu a progressé régulièrement de 2011 à 2013, puis elle a décliné soudainement en 2015 à la suite des dévastations causées par le cyclone Pam, l'une des pires catastrophes naturelles ayant jamais frappé le pays[3]. En raison de l'impact considérable du cyclone Pam, la tendance pour la période 2011-2015 (cinq ans) choisie pour ce rapport n'est pas vraiment représentative de la situation au Vanuatu en ce qui concerne le nombre des visiteurs. Dans l'ensemble, les données de 2016 montrent que le nombre de visiteurs arrivés dans le pays cette année-là a presque retrouvé le niveau de 2013.

Pendant la période 2011-2015, les visiteurs du Vanuatu sont surtout arrivés par la mer, et le taux de croissance annuel des visiteurs arrivant par la mer (8,1 %) est également substantiellement plus élevé que les nombres et le Taux de croissance annuel moyen (TCAM) des visiteurs arrivant par avion (-

---

[1] Cameron-Cole, en sa qualité de soumissionnaire retenu dans le cadre de l'appel d'offres du SPREP pour l'évaluation régionale du tourisme durable dans la région du Pacifique, utilise le Market Transformation Protocol™ élaboré par l'investigateur principal, Robert Watson, sous permission.

[2] Sources de toutes les données dans la section consacrée à l'analyse du secteur du tourisme : http://www.vnso.gov.vu/index.php/economic-statistics/tourism-news#current-year-tourism-news ; http://www.vnso.gov.vu/index.php/economic-statistics/tourism-news#prior-year-tourism-news ; http://www.vnso.gov.vu/index.php/economic-statistics/tourism-news#latest-tourism-news ; http://www.vnso.gov.vu/index.php/economic-statistics/tourism-news#2015-tourism-news ; http://www.vnso.gov.vu/index.php/economic-statistics/tourism-news#2014-tourism-news ; les chiffres et pourcentages figurant en haut des colonnes des différentes figures représentent les chiffres totaux de cette année et la plage de pourcentages durant ces années, respectivement.

[3] https://www.theguardian.com/world/2015/mar/15/cyclone-pam-death-toll-may-reach-50-in-port-vila-alone-as-full-impact-still-unknown

0,4 %). D'un point de vue régional, son taux de croissance total du nombre de visiteurs (4,9 %) est comparable à celui des autres pays et territoires des îles du Pacifique (PTIP) de notre étude (5,3 %), et il aurait été plus élevé si le cyclone Pam n'avait pas eu lieu. Par exemple, le cyclone Pam a causé une baisse de 20 % des visiteurs par mer par rapport à 2013, ce qui entraîne un taux de croissance annuel sur les 5 dernières années (8,1 %) nettement inférieur à celui des autres PTIP (12,0 %)[4]. Cependant, l'année 2016 a connu un rebond record en ce qui concerne les visiteurs arrivant par la mer, à savoir près de 30 % de plus par rapport à 2015 et environ 3 % de plus que 2013[5].

Également pendant la période 2011-2015, le Vanuatu a affiché une croissance légèrement négative en ce qui concerne les visiteurs par avion par rapport aux autres PTIP (-0,4 % contre 3,6 %), principalement en raison de la chute de 2015 résultant du cyclone Pam. En 2016, le nombre de visiteurs par avion a augmenté par rapport à 2015 et a entraîné une légère augmentation des arrivées par rapport à 2011[6]. Cependant, le nombre total des arrivées est nettement inférieur au pic de 2013, principalement en raison de la suspension temporaire des vols d'Air New Zealand et de Quantas à destination du Vanuatu, et des partenaires de partage de code à l'aéroport international de Port Vila en raison des préoccupations par rapport à la sécurité sur les pistes d'atterrissage[7].

Visiteurs par air et par mer	2011	2012	2013	2014	2015	TCAM[8]	Nombre total de visiteurs
Vanuatu	248 898	321 404	357 405	329 013	287 423	4,9 %	1 544 143
Visiteurs par air							
Vanuatu	93 960	108 161	110 109	108 808	89 952	-0,4 %	510 990
Visiteurs par mer							
Vanuatu	154 938	213 243	247 296	220 205	197 471	8,1 %	1 033 153

Tableau 1 : Nombre de visiteurs répartis par mode de transport et par an

La Figure 1 et le Tableau 2 montrent les tendances par rapport au mode de transport utilisé par les visiteurs lors de leur arrivée sur la période 2006-2015. Au cours de ces 10 années, 233 378 visiteurs se sont rendus dans le territoire. Le nombre moyen annuel de visiteurs était de 233 338, et le nombre médian annuel de visiteurs était de 243 273. La grande majorité des visiteurs sont en vacances (qu'ils arrivent par bateau ou par avion), soit au total 91 %. Notons que près du double des visiteurs en vacances (59 %) arrivent par bateau par rapport à ceux arrivant par avion (32 %).

[4] Les PTIP dans lesquels les équipes de Cameron-Cole se sont rendues dans le cadre de cette étude sont la Polynésie française, la Nouvelle-Calédonie, les îles Palaos, les îles Tonga et le Vanuatu. Toutefois, notre analyse régionale du secteur du tourisme tient également compte des îles Fidji, de l'île de Guam et des îles Samoa, et elle a servi de base pour établir une comparaison régionale globale avec le Vanuatu. Les moyennes régionales calculées dans les figures dans ce document ne tiennent pas compte du territoire étudié (le Vanuatu) afin de pouvoir établir une vraie comparaison.
[5] Nombre de visiteurs en 2016 : 95 117 (par avion) ; 254 489 (par bateau) ; 349 606 (total).
[6] Voir le Livrable 1 « Profil du secteur du tourisme durable dans le Pacifique » pour obtenir des informations complémentaires détaillées sur la comparaison entre régions.
[7] http://asiapacificreport.nz/2017/04/03/upgrade-deadlock-over-port-vila-runway-ends-china-contract-ok/
[8] Comme indiqué dans le texte, la période 2011-2015 n'est pas représentative du nombre total de visiteurs au Vanuatu en raison de l'impact du cyclone Pam.

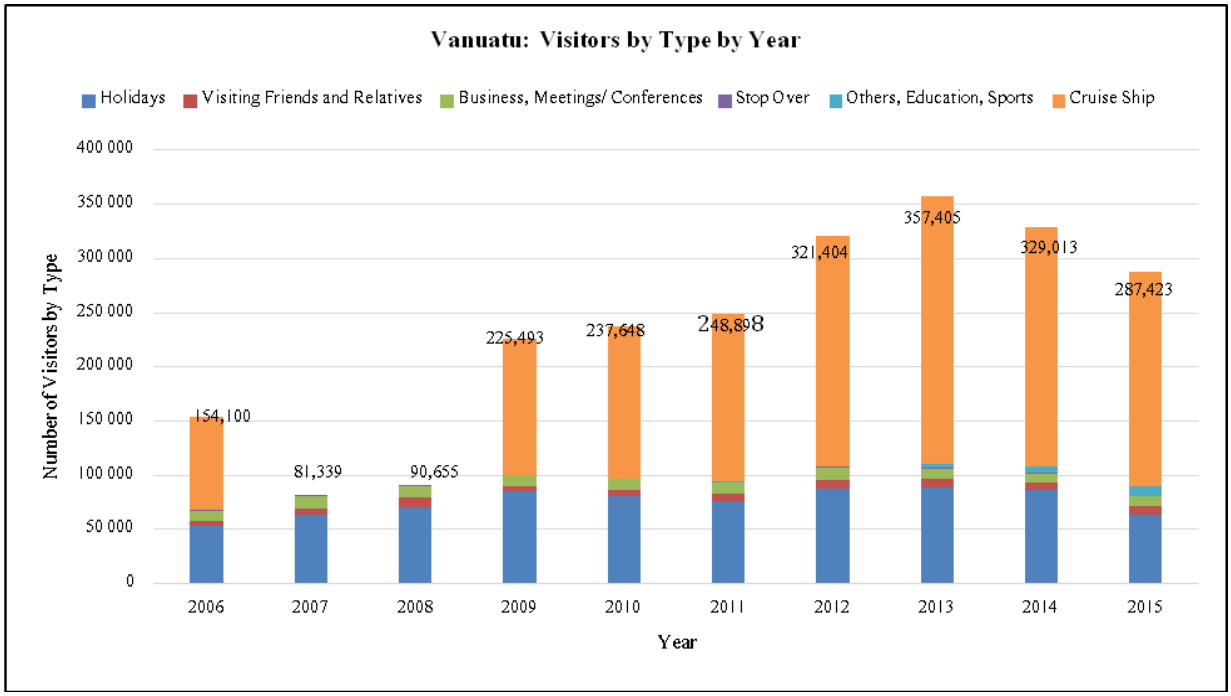


Figure 1 : Visiteurs classés par type et par an[9].

Dans la figure 2, le nombre de visiteurs au Vanuatu est présenté en fonction de leur pays de résidence pour la période 2006-2015. Ces chiffres tiennent compte de tous les types de visiteurs (p. ex., les hommes d'affaires) et pas simplement des vacanciers. Les données concernent les visiteurs qui arrivent aux aéroports de Port Vila et de Luganville. Les données relatives aux passagers des bateaux de croisière ne permettent pas une répartition par pays de résidence.

Bien qu'elles soient utiles, les données ne nous permettent pas de déterminer comment les types de visiteurs (p. ex., vacances, affaires) sont répartis entre les résidences montrées dans le pays – nous n'avons pas pu localiser des données sur les visiteurs analysées par pays ET par type de visite. (Il est possible qu'une telle analyse existe mais qu'elle n'ait jamais été rendue publique.) Par exemple, la plupart des vacanciers en visite peuvent être des ressortissants australiens, alors que les personnes visitant le pays pour leurs affaires peuvent venir de Nouvelle Calédonie, ou il se peut que les types de visiteurs soient répartis uniformément entre les pays. Nous recommandons d'analyser les données par pays de résidence et type de visiteur étant donné que les résultats peuvent faciliter les efforts de marketing potentiels ciblés pour le tourisme durable.

L'Australie représente entre la moitié et les deux tiers de tous les visiteurs arrivant par avion. Étant donné la proximité entre la Nouvelle-Zélande et le Vanuatu, il est fort surprenant que les visiteurs néo-zélandais soient tellement moins nombreux que ceux de l'Australie.

[9] Nous n'avons trouvé aucune donnée relative aux bateaux de croisière pour 2007 et 2008. Si nous partons du principe que ces deux années expliquent en partie l'augmentation du nombre de visiteurs en bateau de croisière – pour 100 000 en 2007 et 2008 individuellement – alors, par exemple, la moyenne des visiteurs augmenterait d'environ 253 000 visiteurs/an (ce qui représente une augmentation d'environ 8 %). De la même façon, pour 2007 et 2008, nous n'avons trouvé aucune donnée pour la catégorie « Autres, Éducation, Sport ». Ces chiffres sont généralement peu élevés (< 3 % du nombre total de visiteurs par an), et ils n'auront donc pas un effet considérable sur les statistiques globales.

Type de voyage	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	NOMBRE TOTAL DE VISITEURS
	Nombre % colonne % ligne	Nombre % colonne % ligne	Nombre % colonne % ligne	Nombre % colonne % ligne	Nombre % colonne % ligne	Nombre % colonne % ligne	Nombre % colonne % ligne	Nombre % colonne % ligne	Nombre % colonne % ligne	Nombre % colonne % ligne	Nombre % colonne % ligne
Vacances	53 030 34% 7%	63 322 78% 8%	70 312 78% 9%	84 957 38% 11%	80 681 34% 11%	75 821 30% 10%	88 085 27% 12%	89 253 25% 12%	86 239 26% 11%	63 625 22% 8%	755 325 32% 100%
Amis et membres de la famille	5 061 3% 7%	6 161 8% 9%	9 783 11% 14%	5 499 2% 8%	6 079 3% 8%	7 320 3% 10%	7 910 2% 11%	7 755 2% 11%	7 672 2% 11%	8 495 3% 12%	71 735 3% 100%
Voyages d'affaires **Réunions** **Conférences**	9 312 6% 10%	10 836 13% 11%	9 965 11% 10%	9 420 4% 10%	9 615 4% 10%	9 933 4% 10%	11 294 4% 12%	9 079 3% 9%	8 007 2% 8%	8 687 3% 9%	96 148 4% 100%
Escales	775 1% 11%	1020 1% 15%	595 1% 9%	510 0% 7%	692 0% 10%	790 0% 11%	602 0% 9%	613 0% 9%	1022 0% 15%	336 0% 5%	6955 0% 100%
Autres, Éducation **Sports**	1 0,0% --	-- -- --	-- -- --	289 0,1% 1,5%	113 0,0% 0,6%	96 0,0% 0,5%	270 0,1% 1,4%	3409 1,0% 18,1%	5868 1,8% 31,1%	8809 3,1% 46,7%	18855 0,8% 100%
Bateau de croisière	85 922 56% 6%	-- -- 0%	-- -- 0%	124 818 55% 9%	140 468 59% 10%	154 938 62% 11%	213 243 66% 15%	247 296 69% 18%	220 205 67% 16%	197 471 69% 14%	1 384 361 59% 100%
NOMBRE TOTAL DE VISITEURS	154 101 100% 7%	81 339 100% 3%	90 655 100% 4%	225 493 100% 10%	237 648 100% 10%	248 898 100% 11%	321 404 100% 14%	357 405 100% 15%	329 013 100% 14%	287 423 100% 12%	2 333 379 100% 100%

Tableau 2 : Nombre de visiteurs par type de voyage et par an

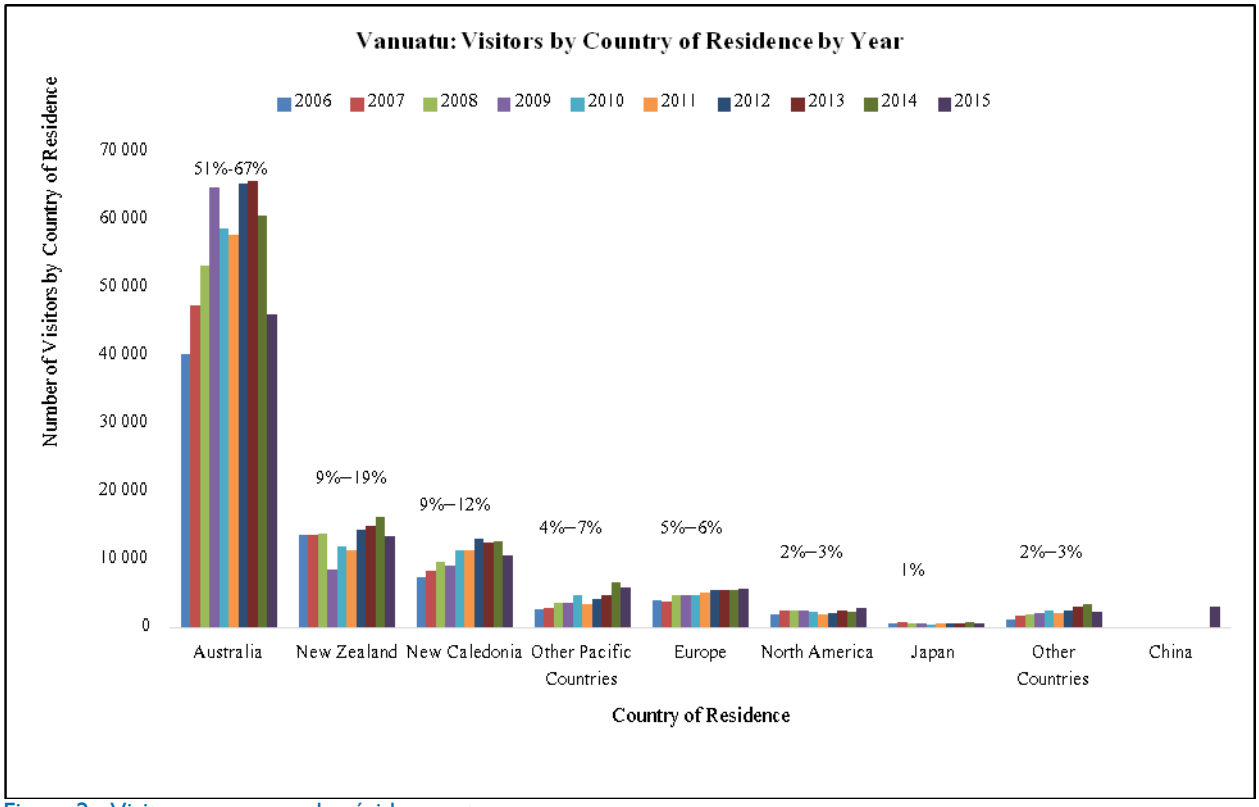


Figure 2 : Visiteurs par pays de résidence et par an.

Vanuatu : La stratégie du Market Transformation Protocol

Cameron-Cole fonde ses recommandations en faveur du tourisme durable sur le Market Transformation Protocol pour le tourisme durable[10] (Figure 3), qui a été élaboré par Rob Watson en tant qu'investigateur principal et qui a fait la preuve de son efficacité dans la transformation de différents secteurs depuis celui des services publics et des économies d'énergie jusqu'au secteur des bâtiments écologiques. Le Market Transformation Protocol (MTP) a été présenté dans le Livrable 1 et les Livrables 3 et 4 y font largement référence.

Il se compose de sept éléments fondamentaux (par ex. : plan de transformation stratégique du marché, lois fixant les champs d'application) – cinq d'entre eux portant sur des considérations de marché ou réglementaires – et six éléments venant en soutien (par ex. : indicateurs, programmes de formation). L'ensemble de ces éléments forment le cadre et le processus nécessaires à la structuration d'un secteur du tourisme durable viable et prospère. Ci-dessous, nous appliquerons les principes et les éléments de soutien du MTP au Vanuatu afin de démontrer qu'ils constitueront collectivement une voie vers le tourisme durable.

[10] Voir note de pied de page 1.

Figure 3 : Le Market Transformation Protocol pour le tourisme durable.

Thème de la transformation du marché pour le territoire : l'élaboration de normes

L'effort de transformation du marché est axé sur la création et l'application des règles et règlements obligatoires ou facultatifs qui définissent le marché transformé. L'élaboration de normes basées sur les meilleures pratiques implique la participation active de toutes les parties prenantes. Bien que l'implication des parties affectées puisse allonger les délais pour élaborer les normes, il peut exister une corrélation directe entre le taux de conformité et de respect des normes d'une part et cette implication d'autre part. L'élaboration de normes n'impliquant que des experts travaillant à huis clos peut permettre de rédiger rapidement les règlements, mais leur mise en œuvre sera très lente et inadéquate, et les risques de contestation de ces règlements devant les tribunaux seront plus élevés. Par contre, lorsque des normes sont élaborées de façon ouverte et transparente, les parties affectées sont beaucoup plus susceptibles de soutenir la nouvelle structure et feront tout pour assurer son succès. Nos recherches indiquent qu'il existe une relation inverse entre l'intensité de l'élaboration des normes et la facilité de leur mise en œuvre : un processus d'élaboration plus court et plus limité entraîne une mise en œuvre ralentie ; un processus d'élaboration de normes plus long et plus inclusif produit une mise en œuvre plus rapide et plus efficace, avec beaucoup moins de difficultés d'application.

1ère étape – Plan de transformation stratégique du marché (PTSM) pour le Vanuatu

Le Vanuatu a adopté récemment le Plan d'action stratégique pour le tourisme au Vanuatu (PASTV), qui couvre les années 2014 à 2018[11]. Le PASTV est lié au Programme d'agrément et d'autorisation des

[11] http://tourism.gov.vu/assets/docs/VSTAP_FINAL_Feb_2014.pdf

activités touristiques du Vanuatu (PAAATV)[12] qui vise à mettre en place un système d'octroi de permis commerciaux et d'agréments basiques pour diverses activités associées au tourisme au Vanuatu. Ensemble, ces documents contiennent déjà de nombreux éléments d'un PTSM pour le Vanuatu qui pourraient être complétés par les éléments décrits ci-dessous.

Le PASTV a été dirigé par un Comité directeur de projet (CDP) qui a inclus des hauts fonctionnaires au niveau national ainsi que des leaders du secteur du tourisme. Le CDP a représenté un groupe représentatif fondamental important pour l'élaboration d'un PTSM pour le pays. Outre la représentation de ces principaux groupes de soutien, Cameron-Cole recommande également d'intégrer des représentants des îles périphériques, en particulier d'un point de vue de site touristique géré par la communauté pour ce groupe afin de compléter la représentation de l'ensemble de l'État.
Recommandations supplémentaires pour le PTSM du Vanuatu :

- Lois fixant les champs d'application. Le PASTV et le PAAATV incluent tous les deux une discussion sur la législation sous-jacente nécessaire pour effectuer une transformation vers un tourisme plus professionnel et durable. Cameron-Cole recommande que le fondement législatif de certaines des composantes accessoires du Tourisme durable, notamment des constructions et moyens de transport écoénergétiques, soit incorporé dans le PTSM.
- Projets de démonstration. De plus, bien qu'il existe certaines dispositions pour les projets de démonstration dans le PAAATV, cette discussion devrait être élargie dans la prochaine version du PASTV, conformément aux suggestions de ce rapport.
- Élaboration de normes. Le PASTV et le PAAATV abordent tous deux l'élaboration des normes et l'amélioration continue d'une manière très complète, et c'est pourquoi c'est cet élément, outre la mise en application, sur lequel nous avons choisi de mettre l'accent dans ce rapport. Cameron-Cole recommande un suivi permanent des évolutions de ces documents et de la modification de l'approche au cas où certaines composantes n'atteindraient pas les objectifs escomptés.
- Démonstration à l'échelle de projet pilote. Le PASTV ne traite pas de projets « pilotes », mais ceux-ci sont davantage alignés sur ce que nous considérons comme des projets de « démonstration ». Une plus grande réflexion et plus de structure devraient être données quant à la façon d'étendre les normes de l'échelle de démonstration à un quart ou un tiers du marché avant le lancement à grande échelle. Le PASTV a des projets à l'échelle de projet pilote au niveau provincial dans deux sur cinq provinces du Vanuatu (Sanma et Tafea). Cependant, cette approche nécessitera une mise à l'échelle similaire et un test de capacité dans les autres provinces, ce qui signifie qu'il pourrait y avoir un intervalle de 1-2 ans avant que toutes les provinces ne soient prêtes. S'il n'est pas trop tard, nous suggérons que la capacité soit construite à une échelle de projet pilote dans toutes les provinces.
- Lancement à grande échelle et amélioration continue. Ces composantes sont incorporées dans le PASTV et doivent être notées dans celui-ci. De plus, le PASTV doit aussi aborder les problèmes de développement et de mise à l'échelle des grandes catégories d'infrastructures indiqués dans nos rapports.

[12] https://tourism.gov.vu/assets/docs/accreditation/News/VTPAPNotice.pdf

Projet régional stratégique : Agence de voyage nationale et appli pour le tourisme durable au Vanuatu

Aujourd'hui, la plupart des voyageurs organisent leurs séjours via Internet, en particulier à l'aide de sites agrégateurs de résultats de recherche et de commentaires tels que Booking.com et TripAdvisor.com[13]. À titre de recommandation pour la région tout entière, nous suggérons de constituer une agence de voyage nationale (AVN) pour chaque pays ou territoire du Pacifique, et nous pensons que le tourisme durable pour le Vanuatu bénéficierait considérablement d'une telle approche. Grâce à son nouveau site Internet, vanuatutravel.info, l'État s'oriente dans cette direction. Pour réellement devenir l'outil pratique et stratégique dont il s'agit dans ce rapport, le site Internet de l'ANV devrait améliorer son expérience de navigation en ce qui concerne les propriétés et les restaurants, ainsi que la composante relative aux avis des visiteurs (opinions des voyageurs), absolument cruciale.

Notre concept d'une AVN va dans le sens d'une approche stratégique territoriale pour le tourisme du pays. En outre, pour que les clients fassent confiance aux voyages à forfait proposés par l'AVN, le Vanuatu peut décider de suivre – et de promouvoir intensivement – la directive européenne sur les voyages à forfait (2015/2302/EU), ou des règles similaires en matière de protection et de transparence[14].

À travers le lancement de la nouvelle AVN du Vanuatu, nous suggérons principalement que soient possibles des comparaisons d'options de voyage et des réservations directes à partir d'un nouveau site Internet unique d'organisation de voyages dédié au Vanuatu. À présent, en plus du site vanuatutravel.info les visiteurs doivent consulter au moins deux sur les trois sites Internet existants et/ou passer un appel international avant de pouvoir réserver ou confirmer leur itinéraire. En outre, les informations actuellement en ligne concernant les possibilités d'accès aux zones moins développées et à de nombreux plus petits établissements du Vanuatu – en particulier les établissements à caractère écotouristique – sont incomplètes dans le meilleur des cas.

Un portail de l'AVN, construit comme celui de TripAdvisor.com ou d'autres sites Internet d'information et de réservation, permettrait aux visiteurs du site Internet d'obtenir des informations, de comparer différentes options puis de réserver leur hébergement, leur participation à des événements, etc., par le biais d'un portail unique pour bénéficier d'une expérience de type « guichet unique ». Ces fonctionnalités supplémentaires permettraient de créer un outil stratégique qui pourrait être utilisé par le Vanuatu pour rendre son secteur du tourisme plus durable sur le plan économique et environnemental.

De plus, comme nous l'avons décrit dans le Livrable 4, la création d'une AVN permettrait de définir une répartition stratégique des visites en les orientant vers les zones sous-exploitées et en les éloignant des zones surexploitées. Cette répartition pourrait être effectuée en limitant les réservations à certaines îles ou à certaines activités ainsi qu'en initiant des mesures incitatives en proposant des prix plus ou moins élevés pour les solutions d'hébergement dans les îles mises en avant ou faisant l'objet de limitations. Il serait facile de concevoir une solution de partage des recettes permettant de compenser les entreprises situées dans les zones nécessitant une « mise au repos ».

La SPTO devrait montrer l'exemple de concert avec le Vanuatu et d'autres PTIP en négociant avec les principaux sites Internet agrégateurs dédiés au tourisme dans le but de faire évoluer leur moteur de recherche pour y inclure des critères de recherche axés sur les régions et les pays ou territoires.

[13] http://www.statisticbrain.com/internet-travel-hotel-booking-statistics/
[14] http://ec.europa.eu/consumers/consumer_rights/travel/package/index_en.htm

En plus de l'ANV, le Vanuatu pourrait travailler avec la SPTO pour développer une application spécifique au territoire pour le tourisme durable. L'application pourrait être développée par des informaticiens du Vanuatu en utilisant éventuellement une interface de programmation applicative (API) développée ou fournie par la SPTO avec l'aide du SPREP. Cette application pourrait contenir une section spécifique pour l'écotourisme, fournir différents degrés d'information et d'accès préférentiels à des réservations en fonction du niveau du voyage à forfait proposé à travers l'AVN[15].

La question de l'accès à Internet devra être évaluée dans le cadre de cet effort[16]. Les centres d'appel pour se rendre aux îles périphériques pourraient faire partie de la première phase de déploiement d'un réseau en étoile de l'AVN. Le fait de mettre des ressources en ligne ne facilitera pas le travail des centres d'appel, mais les visiteurs pourront mieux organiser leur séjour.

L'élaboration de normes : un élément clé de la transformation du marché

Le thème de nos recommandations pour le Vanuatu est principalement axé autour des questions de transformation du marché de l'élaboration des normes. L'élaboration et la coordination adéquates des normes obligatoires et facultatives sont également essentielles pour le succès de tout effort de transformation du marché. Le PTSM doit évaluer le fondement existant pour les normes dans les lois fixant les champs d'application et identifier les modifications qu'il faudra apporter à ces lois ou la nouvelle base juridique qu'il faudra créer pour favoriser l'essor du secteur du tourisme durable. Comme indiqué dans le rapport sur la Nouvelle-Calédonie, pour une mise en œuvre efficace des normes, qu'elles soient obligatoires ou facultatives, de bonnes mesures de mise en application sont absolument nécessaires pour que les objectifs qui sous-tendent les normes puissent être atteints. Grâce à la délégation officielle de cette responsabilité aux membres du secteur du tourisme, l'application des normes peut être implémentée de manière nettement plus large.

Comme cela a été évoqué dans le Livrable 3, Principales mesures visant à soutenir le développement d'un secteur écotouristique, de Cameron-Cole, les normes obligatoires sont comme la cabine d'un ascenseur, et les normes facultatives sont comme le moteur. Ensemble, ils peuvent faire progresser les marchés de manière bien plus efficace que séparément.

Le Vanuatu a déjà un processus d'élaboration des normes bien établi et qui fonctionne bien en partenariat avec Ecotourism Australia. Notre objectif, en mettant l'accent sur cet effort, est de mettre en lumière son succès pour d'autres pays et de souligner les possibilités de progrès supplémentaires dans le contexte de la transformation du marché vers la durabilité.

2ème étape – Lois fixant les champs d'application spécifiques au marché[17]

De nombreuses composantes du fondement législatif nécessaires au soutien d'une transformation en faveur du tourisme durable pour le Vanuatu sont déjà en place, mais des ajouts ou des modifications élémentaires seront nécessaires pour assurer une transformation viable en faveur de la durabilité dans le secteur du tourisme.

[15] Pour plus d'explications sur l'application pour le tourisme durable, vous pouvez consulter le Livrable 4 : Recommandations prioritaires pour la promotion du tourisme durable.

[16] De la même manière que pour les lois fixant les champs d'application, les infrastructures permettant de bénéficier des technologies nécessaires peuvent également nécessiter un renforcement.

[17] Un examen complet et approfondi des lois du Vanuatu dans ce domaine ne fait pas partie du périmètre de ce projet. Cependant, nous avons essayé d'identifier quelques thèmes clés du domaine législatif qui seraient susceptibles de soutenir et de pousser plus loin la transformation du marché.

Normes pour le tourisme durable

Un examen de la base de données du Pacific Legal Information Institute (PacLII) révèle que le Vanuatu possède des normes et règlementations spécifiques régissant la conduite de l'industrie du tourisme[18]. Le tourisme est une composante extrêmement importante de l'économie du Vanuatu, dans la mesure où il contribue directement à plus de 17 % du PIB et près de 45 % au total[19]. La baisse du PIB de près de 10 % après le cyclone Pam et la diminution du nombre de visiteurs par avion en raison des problèmes sur les pistes d'atterrissage à l'aéroport international de Port Vila démontrent le caractère essentiel du secteur du tourisme pour le Vanuatu[20].

La loi de 2012 intitulée « Tourism Council's Act » (ou « Tourism Act », loi sur le tourisme) constitue la composante centrale de la législation à ce sujet. L'un des principaux objectifs de l'Office du tourisme (Tourism Council) établi est : « optimiser la contribution du tourisme au développement durable du Vanuatu » – un objectif qui est également celui des Offices gouvernementaux locaux (Local Government Councils) établis par la législation[21]. Cette législation devrait être modifiée pour couvrir l'élaboration et la tenue à jour d'un PTSM aux niveaux à la fois national et du gouvernement local. De plus, un système d'application clair avec des sanctions associées en cas de non-respect devrait être établi dans toutes les recommandations législatives ci-dessous.

Distinction entre écotourisme et tourisme conventionnel

Bien que la loi sur le tourisme (Tourism Act) mentionne la durabilité, Cameron-Cole recommande que la législation distingue clairement l'écotourisme du tourisme conventionnel, en expliquant chacun des termes et en établissant des désignations spécifiques pour les sociétés et guides formés et certifiés écotouristiques qui sont engagés dans les activités marines, notamment le snorkeling, la plongée et les interactions avec les mammifères marins, comme les dugongs, allant au-delà des directives existantes. Ces définitions et désignations doivent être alignées sur celles du Programme de certification australien ECO qui est en cours de révision et d'adoption.

Normes d'activité et de destination

Le Vanuatu est en tête dans la région en matière d'élaboration de normes d'activité et de destination par le biais du PASTV qui est en cours de préparation par les Offices du tourisme et de mise en œuvre par le département du tourisme, habilité par la loi sur le tourisme. L'équipe responsable du programme d'agrément et d'élaboration de normes du Vanuatu s'est d'abord attelée aux normes obligatoires minimales pour les activités et les destinations, et s'est ensuite concentrée sur l'élaboration et l'adoption d'exigences de durabilité avancées. Les normes obligatoires minimales et celles relatives au tourisme durable en cours d'élaboration abordent de manière tout à fait complète l'ampleur du secteur touristique du Vanuatu, comme le montre le Tableau 3.

---

[18] Une recherche du terme « tourisme » dans la base de données du PacLII donne plus de 120 résultats pour la législation et/ou les réglementations pertinentes au Vanuatu. http://www.paclii.org/cgi-bin/sinosrch.cgi?method=auto&meta=%2Fpaclii&mask_path=vu%2Flegis&mask_world=&query=tourism&results=50&submit=Search&rank=on&callback=off&legisopt=&view=relevance&max

[19] World Travel & Tourism Council, *Travel & Tourism Economic Impact 2016 Vanuatu*. https://www.wttc.org/-/media/files/reports/economic-impact-research/countries-2017/vanuatu2017.pdf

[20] https://tradingeconomics.com/vanuatu/gdp

[21] Tourism Act, Section 6 et Section 15.

Les activités touristiques couvertes par le Plan d'agrément du tourisme au Vanuatu
Agrément pour hébergement
• Opérateur dédié aux séjours en camping
• Opérateur dédié aux séjours en maisons d'hôte
• Opérateur dédié aux séjours chez l'habitant
• Opérateur dédié aux séjours en bungalow sur les îles
• Opérateur dédié aux solutions d'hébergement touristiques
• Opérateur dédié aux solutions d'hébergement uniques
Agrément pour opérateurs dédiés au transport et à l'accès à l'archipel
• Opérateur dédié aux transports aériens touristiques
• Opérateur dédié aux activités marines et aquatiques à moteur
• Opérateur dédié aux transports touristiques
• Opérateur dédié aux locations de yacht et autres bateaux
Agrément pour tours opérateurs
• Tour opérateur dédié aux activités éducatives et d'intérêt
• Tour opérateur dédié aux activités de pêche
• Tour opérateur dédié aux aventures terrestres
• Tour opérateur dédié à la plongée bouteille
• Opérateur dédié au tourisme et aux transferts
• Opérateur dédié aux activités traditionnelles
Agrément pour services et secteur du tourisme
• Opérateur dédié aux boutiques d'artisanats et ateliers d'artistes
• Opérateur dédié aux arrivées
• Opérateur dédié aux services de location
• Opérateur dédié aux agences de voyage
• Exigences relatives aux associations de tourisme

Tableau 3 : Activités touristiques.

Détermination et protection des sites et des espèces

Malgré une gestion assez extensive par les communautés/villages des aires protégées et des zones appelées traditionnellement « tabu », les bases de données mondiales sur les aires protégées montrent que le Vanuatu présente l'un de plus faibles pourcentages (~0,1 %) d'AMP (aires marines protégées) internationalement reconnues dans sa zone économique exclusive (ZEE). De plus, seulement 4 % des terres du Vanuatu sont considérées comme protégées par la communauté internationale[22].

Il sera très important d'obtenir davantage de reconnaissance à l'échelle internationale vis-à-vis des aires protégées pour développer et renforcer la réputation du Vanuatu comme destination de tourisme durable. Le SPREP considère la cartographie des aires protégées du Vanuatu comme une étape initiale importante[23].

Pour souligner l'importance de l'élaboration des normes et de leur mise en application, lorsque nous nous sommes rendus dans l'AMP gérée par le village sur l'île de Pelé, on nous a proposé d'aller voir le bord du récif pour donner à manger aux poissons. Bien que cette activité soit clairement populaire auprès des touristes et qu'il s'agisse d'une source de revenus dont la communauté a désespérément besoin après les ravages du cyclone Pam, toujours en cours de récupération près d'un an après la

[22] https://www.protectedplanet.net/country/VU
[23] https://www.sprep.org/biodiversity-ecosystems-management/vanuatus-protected-areas-let-the-mapping-begin

catastrophe, ce genre de pratiques sont contraires à l'éthique en ce qui concerne la préservation des aires protégées. Cette expérience nous amène à notre recommandation suivante.

Mettre en place un plan de durabilité et un fonds de récupération après catastrophe naturelle

Compte tendu de la probabilité de l'occurrence d'autres catastrophes naturelles à l'avenir, en raison du changement climatique, le Vanuatu devrait envisager de créer un « Fonds de récupération après cyclone » et un « Plan de durabilité pour la récupération après catastrophe naturelle ». Ce fonds pourrait bien sûr aider à réparer les habitations, les entreprises et l'infrastructure, mais il pourrait également contribuer à compenser les revenus touristiques perdus après une catastrophe nationale. De nombreuses sources de revenus peuvent potentiellement être utilisées pour constituer un tel Fonds de récupération.

Le Plan de récupération mettrait en place des directives de durabilité pour permettre le remplacement de l'infrastructure et des bâtiments conventionnels par des solutions durables. Ce type de reconstruction permet d'éviter les « opportunités perdues » dans les cas où l'occasion de reconstruire avec des matériaux durables et écoénergétiques n'est pas saisie si cette reconstruction n'est pas effectuée correctement après la catastrophe naturelle. La planification d'une récupération durable ne représentera qu'un coût moindre par rapport à la facture totale, et cela permettra au Vanuatu d'être plus compétitif et efficace sur le plan énergétique, et d'avoir une meilleure résilience lorsque la catastrophe naturelle suivante survient.

Ces solutions de rechange, ainsi que les matériaux et équipements nécessaires pour les mettre en œuvre, doivent être identifiées au préalable et réunies. Après une catastrophe naturelle, le moindre retard pour revenir « à la normale » est inacceptable. Avec un plan de financement en place, il serait possible de passer à une meilleure situation au lieu de revenir « à la normale ».

Compte tenu de la fragilité environnementale des eaux et terres du Vanuatu, qui hébergent près de 30 espèces endémiques[24], la mise en application est d'autant plus importante pour assurer la préservation de l'écosystème.

Règles de participation du public

La loi de 2016 intitulée « Right to Information Act »[25] (loi sur le droit à l'information), en vigueur au Vanuatu, a établi l'importance fondamentale de la participation du public et de son accès à l'information. Cette loi stipule que dans un délai de 6 mois, le ministre en service doit identifier les principaux organismes gouvernementaux devant s'y conformer.

Cameron-Cole estime que la loi sur le tourisme et le département du tourisme sont des mécanismes appropriés pour la mise en œuvre des stipulations de la loi sur le droit à l'information. Le tourisme sera un moteur clé de développement économique et social pour le Vanuatu, et il s'agira d'un secteur dans lequel la large participation du public permettra des améliorations. En particulier, Cameron-Cole recommande d'établir des règles et directives relatives au déploiement des normes touristiques obligatoires et facultatives, ainsi qu'à leur élaboration et amélioration permanentes.

Normes en matière d'infrastructure

Les eaux usées et les déchets solides constituent des problèmes de plus en plus importants pour le Vanuatu, et ils affectent fortement les zones côtières fragiles. Le Vanuatu est en train de terminer un

---

[24] Le Vanuatu regroupe près de 30 espèces endémiques, avec une forte concentration chez les oiseaux (9) et les reptiles (9). http://Intreasures.com/vanuatu.html

[25] http://www.paclii.org/cgi-bin/sinodisp/vu/legis/num_act/rtia2016234/rtia2016234.html?stem=&synonyms=&query=public%20participation

projet de rénovation urbaine de 4 ans avec la Banque asiatique de développement (BAD) à Port Vila qui inclut la rénovation d'un collecteur pluvial, ainsi que l'amélioration du processus de traitement des fosses septiques aux niveaux résidentiel et commercial. Cameron-Cole recommande de tirer parti des leçons apprises de l'expérience du projet de démonstration avec les fosses septiques et de modifier les lois intitulées Public Health Act (loi sur la santé publique) et Building Act (loi sur le bâtiment) en conséquence.

Normes de construction

La loi de 2013 sur le bâtiment représente un important pas en avant en ce qui concerne la construction saine et en toute sécurité de bâtiments au Vanuatu. Actuellement, la loi sur le bâtiment ne couvre pas l'efficacité énergétique. Cameron-Cole recommande que cette loi soit révisée pour inclure des mesures écoénergétiques. Pour commencer, les mesures d'économie d'énergie obligatoires doivent être simples, faciles et normatives, par exemple : une exigence qui prévoit que les éclairages aux issues de secours dans les bâtiments publics doivent être des LED écoénergétiques. Des éléments plus approfondis de durabilité et d'économie d'énergie peuvent être intégrés ensuite dans la version suivante par le biais de normes sur les appareils et équipements. Veuillez vous référer au rapport sur les îles Palaos pour plus de détails sur l'adoption de normes et de codes dans le bâtiment.

Sur le plan facultatif, la législation pourrait exiger l'adaptation d'une norme existante sur les bâtiments verts, comme le système australien Green Star ou la certification LEED[26], pour des complexes de plus grande envergure développés et gérés par des sociétés internationales.

Normes relatives aux équipements

L'application de normes efficaces pour les équipements constitue une mesure simple permettant d'économiser des masses énergétiques importantes pour les anciennes et les nouvelles constructions. La portée des marchés des équipements est mondiale, et il n'est pas difficile d'importer des équipements extrêmement efficaces sur le plan énergétique. Compte tenu du coût très élevé des carburants importés pour le Vanuatu, les normes régissant l'importation d'équipement devraient être limitées aux produits auxquels sont attribués quatre étoiles et plus en vertu des normes sur les appareils écoénergétiques applicables en Australie et en Nouvelle-Zélande ; des équipements certifiés ENERGY STAR® pourraient être une solution de rechange acceptable. Les types d'équipements clés applicables au secteur du tourisme sont les suivants : climatisation, réfrigération, production d'eau chaude (l'eau chaude solaire devrait être fortement, sinon exclusivement, mise en avant. Les chauffe-eaux électriques, y compris les équipements de chauffe-eau à la demande, devraient être interdits), et équipement informatique ; il convient également de limiter les installations sanitaires et de plomberie selon leurs débits d'écoulement et de vidange.

Ces normes s'appliqueraient aux équipements installés dans de nouvelles constructions ainsi qu'aux équipements de remplacement. Bien que les équipements écoénergétiques coûtent légèrement plus cher, l'investissement est rentabilisé rapidement grâce aux économies d'énergie, et des mesures d'incitation peuvent être proposées, comme l'élimination des droits de douane pour les équipements dépassant les exigences minimales d'au moins 25 %.

Normes relatives aux véhicules

Bien que l'adoption de normes pour les véhicules entraînerait une hausse du prix des véhicules, en particulier pour les véhicules d'occasion, le développement des transports en commun pour le Vanuatu et du système de véhicules partagés, tels que décrits ci-dessous, contribuera à compenser la lourde charge financière globale des services de transport à fournir que ces réglementations peuvent imposer.

[26] Green Star : http://new.gbca.org.au/green-star/rating-system/, LEED : www.usgbc.org/leed

Les normes recommandées en matière de véhicules pour toutes les voitures neuves ou d'occasion importées au Vanuatu sont les suivantes :

Économies de carburant : Véhicules neufs : obligations en matière d'économies de carburant par catégorie en vigueur actuellement en Chine, au Japon ou aux États-Unis. Les voitures d'occasion ne doivent pas avoir plus de 5-8 ans et il est nécessaire de prouver leur appartenance à la catégorie **immédiatement inférieure** des obligations en matière d'économie de carburant.

Émission de CO_2 : Normes néo-zélandaises relatives aux véhicules neufs ou d'occasion importés à partir de janvier 2008[27].

Comme pour les équipements/appareils écoénergétiques, les droits de douane pourraient être réduits ou éliminés pour les véhicules utilisés et neufs qui dépassent les normes minimales d'au moins 25 %.

3ème étape – Projets de démonstration : minimum des codes et dépassement des normes minimales

Projets de démonstration : Pratiques requises

Pour le Vanuatu, nous recommandons un projet de démonstration principal qui combine des normes de pratiques requises et des normes de meilleures pratiques tout en mettant l'accent sur la mise en application. Il s'agit de se concentrer sur l'application de plusieurs normes sur le tourisme à une ou plusieurs aires terrestres protégées (ATP) et aires marines protégées (AMP).

- Démonstration pour les ATP/AMP des îles Nguna et Pelé : démonstration de la mise en application et des normes intégrées. Cameron-Cole suggère de prendre comme exemple le réseau d'aires marines et terrestres protégées (AMTP) des îles Nguna et Pelé en tant que site de démonstration pour montrer comment les normes obligatoires et facultatives fonctionnent ensemble du point de vue de la performance, de l'administration et de la mise en application. Le réseau des îles Nguna et Pelé est relativement bien établi et sera un partenaire exemplaire dans le cadre d'une démonstration.

  Le Vanuatu devrait considérer l'organisation de démonstrations dans chaque province avec une variété d'aires gérées par les communautés[28]. Ceci permettrait de tester différentes approches pour construire des capacités et intégrer chaque province dans le réseau national. La démonstration inclurait la formation de tous les opérateurs locaux et basés sur l'île Éfaté qui sont dédiés aux solutions d'hébergement et aux activités inclus dans les normes obligatoires et de tous ceux qui souhaitent obtenir la certification avancée. De plus, dans le cadre de l'établissement de l'AVN, des informations sur les solutions d'hébergement et activités du réseau AMTP des îles Nguna et Pelé pourraient être consolidées et mises à disposition en ligne. Par exemple, la disponibilité de bungalows sur les îles pourrait être indiquée en ligne pour que les visiteurs puissent effectuer des réservations directement sans devoir passer d'appel international. L'agence de réservation locale pourrait vérifier les disponibilités chaque jour et informer les opérateurs dédiés aux séjours en bungalow des réservations effectuées s'ils n'ont pas accès à Internet.

---

[27] http://vehicleinspection.nzta.govt.nz/virms/entry-certification/i-and-c/exhaust/exhaust-emissions#up Tableau 11-2-3 et Tableau 11-2-4 (À partir du 1er janvier 2011 et avant le 1er janvier 2012).

[28] De nombreuses entités de ce type existent au Vanuatu, mais en dehors du réseau Nguna-Pelé, nous n'avons aucune expérience ni aucune recommandation.

Autres projets de démonstration de pratiques minimales requises :

- Normes en matière d'économies de carburant et d'émission de CO_2 pour les flottes de véhicules terrestres et les véhicules dédiés aux excursions touristiques. Démonstration des normes de performance recommandées sur une flotte cible d'une grande entreprise ou d'un organisme gouvernemental. L'adoption précoce pourrait être encouragée à travers des formations supplémentaires pour l'entretien des véhicules et des mesures incitatives d'achat

- Démonstration des normes minimales de construction. Bien que les normes qui seront vraisemblablement adoptées mettent peu l'accent sur l'efficacité énergétique, le projet de démonstration devrait identifier les quelques mesures clés à mettre en œuvre à cet égard, peut-être par exemple la production d'eau chaude par voie solaire, la pose de stores aux fenêtres pour faire de l'ombre et de ventilateurs aux plafonds, plus l'installation d'équipements écoénergétiques minimum obligatoires (voir ci-dessous). Cette démonstration se concentrerait sur les constructions résidentielles et/ou commerciales de plus de deux étages. Le programme de démonstration permettrait d'entreprendre une étude de faisabilité et une évaluation détaillée des coûts d'adaptation et de mise en œuvre des mesures choisies au Vanuatu. Ces informations sur les coûts pourraient être utilisées pour renseigner de futurs programmes incitatifs. Les démonstrations doivent notamment porter sur au moins un bâtiment public et sur au moins un bâtiment privé.

- Démonstration des normes de performance énergétique pour les appareils et les équipements commerciaux et résidentiels. L'efficacité énergétique des systèmes de climatisation, de réfrigération, de chauffage d'eau (en particulier les équipements solaires), des moteurs et des systèmes d'éclairage peut être démontrée en intégrant ces équipements à de nouveaux projets gouvernementaux, ou à des projets existants, ainsi qu'à de nouveaux projets de construction ou de rénovation d'autres grandes institutions. Nous encouragerions la démonstration conjointe de mesures sur les bâtiments et les équipements en un seul projet.

Éléments de soutien :

Les principaux éléments de soutien sont les suivants :

1. Indicateurs

   La préparation d'indicateurs clés associés aux démonstrations pour l'élaboration de normes et leur mise en application dans les ATP/AMP devrait être effectuée pendant la phase de démonstration par le biais de consultations avec des parties prenantes locales au Vanuatu. Il est nécessaire qu'un recensement de la vie marine dans les ATP/AMP proposées soit effectué par des scientifiques spécialisés dans les milieux marins et terrestres, assistés de guides locaux, et que ce recensement comprenne une évaluation certifiée des capacités environnementales d'absorption des sites[29]. En outre, il sera nécessaire de prendre en compte quelques études basiques sur l'expérience des visiteurs[30]. Ces bases de référence permettraient de suivre l'impact de l'instauration et de la mise en application de règles au sein d'une aire protégée. En fonction de ces évaluations, le Vanuatu pourrait développer un système à plusieurs niveaux pour les sites qui limiterait leur accès selon la valeur qui leur est accordée et leur vulnérabilité. Une

[29] Voir Livrable 4 : Recommandations prioritaires pour l'approfondissement des discussions sur les indicateurs à définir. L'étude sur les îles Palaos indique la présence d'une biomasse des poissons bien plus importante dans les aires protégées que dans les zones de pêche ouvertes. http://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/journal.pone.0174787

[30] Un environnement surpeuplé peut presque autant nuire à l'expérience touristique qu'une visite d'un site relativement peu fréquenté mais dégradé.

autre source d'indicateurs qui pourrait être utile est consultable dans une étude sur l'efficacité d'aires protégées gérées par les communautés réalisée par CRIOBE en 2009[31]. Ces indicateurs sont les suivants : Le nombre d'opérateurs dédiés aux solutions d'hébergement et aux activités formés ; le rendement par rapport au nombre de poissons pêchés[32] et autres indicateurs en matière de santé environnementale au large et au niveau des récifs ; le revenu intérieur brut des villages et les bénéfices réalisés ; le nombre de visiteurs par rapport au nombre d'opérateurs ayant obtenu l'agrément de conformité aux normes (hébergement et activités) ; le nombre de visiteurs par rapport au nombre d'opérateurs ayant obtenu l'agrément d'efficacité énergétique (hébergement et activités) ; le niveau rapporté d'effort pour maintenir les services (qualitatif) dans l'écosystème, etc.

Les indicateurs pour les démonstrations d'efficacité énergétiques dans les constructions, véhicules et équipements incluraient le suivi du périmètre de la démonstration (nombre de véhicules ou d'équipements, surface de plancher des bâtiments) et les économies d'énergie/d'émission de CO_2 réelles ou estimées qui en résultent.

2. Programmes de formation

Idéalement, l'accès aux ATP/AMP pour les touristes serait limité (selon le niveau de protection défini) aux visiteurs accompagnés par des guides locaux formés et certifiés ou à des zones encadrées par des garde-côtes ou leurs suppléants. L'octroi d'un accès réservé permettrait de mettre l'accent sur la qualité par rapport à la quantité et encouragerait fortement à suivre des formations pour obtenir une certification d'écoguide. La VIBTA, de l'anglais *Vanuatu Island Bungalows & Tourism Association*, ou Association pour le tourisme et les séjours en bungalow sur les îles du Vanuatu, est un instrument logique qui pourrait permettre de démontrer l'élaboration et l'implémentation de programmes de formation pour les opérateurs dédiés aux solutions d'hébergement. De la même façon, la VTOA, de l'anglais *Vanuatu Tour Operators Association*, ou Association des tours opérateurs du Vanuatu, peut être soutenue pour préparer des formations sur les normes obligatoires et facultatives. D'autres associations de formation des parties prenantes dans les projets de démonstration devraient être sélectionnées (p. ex., la VHRA, de l'anglais *Vanuatu Hotels & Resorts Association*, ou Association des hôtels et complexes touristiques du Vanuatu, pour les normes sur les constructions et les équipements, et l'agence de transport pertinente pour les véhicules).

Sur le plan des infrastructures, les ingénieurs et architectes de la région auraient besoin d'être formés aux sections portant sur l'énergie dans les normes de construction du Vanuatu, en particulier sur la façon de faire évoluer les grandes installations existantes vers ces normes. Les mécaniciens pourraient bénéficier d'une formation sur l'entretien des véhicules à faible émission de CO_2 et économes en carburant. Financer et dispenser des formations professionnelles par le biais d'associations professionnelles et spécialisées dans le secteur (voir Élément de soutien 5, ci-dessous) peut s'avérer utile pour établir et soutenir de telles associations.

[31] https://spccfpstore1.blob.core.windows.net/digitallibrary-docs/files/77/774a013676c711487083 1e1ef4886e8d.pdf?sv=2015-12-11&sr=b&sig=IcWo5fMSB9VdBH012UPEeXg04NvsWNPeLJ4yTiPU26I%3D&se=2017-12-12T22%3A17%3A39Z&sp=r&rscc=public%2C%20max-age%3D864000%2C%20max-stale%3D86400&rsct=application%2Fpdf&rscd=inline%3B%20filename%3D%22ENG_2011_Cost-Benefit_analysis_Vanuatu.pdf%22

[32] Mesuré sur la base du Rendement par rapport au nombre de Poissons pêchés par Unité d'Effort (RPUE).

3. Approvisionnement

Le projet de démonstration de la mise en application et des normes pour les ATP/AMP ne contient pas de composante très développée sur les approvisionnements. Toutefois, d'autres projets de démonstration abordent le sujet, en particulier les projets de démonstration relatifs aux constructions, aux équipements et aux véhicules. Les projets de démonstration relatifs aux constructions, aux équipements et aux véhicules devraient être élaborés en considération de facteurs d'approvisionnement favorisant le développement du marché. Les projets de démonstration visant à créer une disponibilité et une demande sur le marché, plutôt qu'à démontrer simplement les performances ou la faisabilité d'une approche intégrée, proposeraient une technologie susceptible d'être largement mise en œuvre (p. ex., l'éclairage LED) et concerneraient un plus grand nombre de sites afin de démontrer que cette technologie particulière est susceptible de générer des volumes suffisants pour intéresser les distributeurs et les détaillants. Il sera essentiel pour le gouvernement du Vanuatu d'alléger les restrictions d'approvisionnement portant sur les matériaux et les équipements nécessaires à la satisfaction des exigences des normes de construction et des véhicules en achetant ces articles dans le cadre des projets de démonstration.

4. Mesures incitatives

Pour les projets de démonstration relatifs aux équipements et aux technologies, il est possible d'expérimenter différents types de mesures incitatives. Les mesures d'incitation pour les démonstrations des ATP/AMP suggérées pourraient inclure des mesures financières et non financières. Exemple de mesure non financière : accès aux zones restreintes réservé aux opérateurs ayant obtenu l'agrément d'écoguide ou d'éco-opérateur. Exemple de mesure financière : réduction ou élimination des droits de formation et de certification pour les organisations et opérateurs qui participent au projet de démonstration.

Généralement, les mesures incitatives financières sont efficaces si deux conditions sont remplies : 1) le bénéficiaire doit apporter des fonds supplémentaires pour satisfaire aux nouvelles normes et 2) le coût de revient des mesures incitatives pour l'organisme de parrainage doit être plus faible que les dépenses qui auraient été engagées sans ces mesures. Par exemple, les équipements écoénergétiques sont généralement plus chers que les équipements traditionnels inefficaces sur le plan énergétique. Cependant, il est moins coûteux de mettre en œuvre des mesures incitatives en faveur des constructions et des équipements écoénergétiques que de construire de nouvelles centrales électriques, ou d'alimenter celles existantes, permettant de fournir suffisamment d'électricité aux équipements traditionnels inefficaces ou même d'acheter du carburant fossile coûteux pour faire fonctionner les générateurs électriques existants.

Dans le cas des démonstrations de l'efficacité énergétique des constructions, les mesures administratives sont souvent plus efficaces que les mesures financières. Par exemple, un examen et une approbation rapides et environnementale des implantations prévues dans le cadre de projets prévoyant d'adopter très tôt le nouveau code peuvent constituer une mesure incitative extrêmement efficace pour les développeurs de projets. Il est également possible de prévoir des mesures incitatives supplémentaires pour les professionnels spécialisés dans la conception et les ingénieurs.

5. Développement du secteur d'activité

Le développement et la promotion des associations professionnelles – aussi bien pour les guides terrestres ou marins que pour les hôtels, les architectes ou les ingénieurs – seront importants pour la coordination et le développement du tourisme durable pour le Vanuatu. Comme indiqué antérieurement, la mise à disposition de programmes de formation tels que

décrits dans l'Élément de soutien 2, ci-dessus, est un bon moyen d'aider ces organisations à s'étendre.

6. Éducation du public
   Cameron-Cole approuve les recommandations du Plan opérationnel du PASTV et du PAAATV (associé) de 2017-2020[33] pour l'élaboration d'un programme national visant à informer le public en général de l'importance de la promotion du tourisme durable ainsi que des zones et entreprises écotouristiques. Les habitants du Vanuatu envisageraient ainsi le secteur du tourisme comme une source d'opportunités de carrière et de fierté nationale.

Projets de démonstration : Meilleures pratiques facultatives

Comme indiqué ci-dessus, de multiples projets de démonstration qui combinent l'élaboration de normes obligatoires et facultatives, leur mise en œuvre et leur mise en application sont possibles et même souhaitables au Vanuatu. Cameron-Cole suggère les Démonstrations de meilleures pratiques facultatives ci-dessous.

Protéger et restaurer les écosystèmes fragiles en répartissant les visiteurs de manière équilibrée

Comme décrit dans le rapport de Cameron-Cole du Livrable 2 : *Analyse du secteur de l'écotourisme marin actuel et des principales contraintes qui pèsent aujourd'hui sur l'offre pour la région du Pacifique*, les ATP/AMP existantes ou proposées peuvent être considérées comme des « ressources rares ». L'un des meilleurs moyens de préserver durablement ces ressources rares consiste à apporter un équilibre entre les niveaux d'accès et les mesures de protection.

La démonstration des ATP/AMP du réseau Nguna-Pelé donne une excellente occasion d'étudier l'impact de la répartition équilibrée des visiteurs sur la santé de l'écosystème et l'expérience des visiteurs. Cette démonstration implique des besoins en matière d'infrastructure pour l'île, mais elle offre la possibilité d'étudier des pistes innovantes pour l'accès aux différents sites en utilisant des modèles évolués et modernisés de bateaux à balancier. Il existe d'autres options permettant de déterminer les possibilités d'accès aux différents sites et de les réguler, notamment :

- <u>Améliorer l'accès aux îles Nguna et Pelé (et autres îles, notamment l'île Éfaté) par le biais de catamarans haute vitesse.</u>
  - Actuellement, il faut environ 2-3 heures aller-retour pour arriver sur les îles Nguna et Pelé depuis le Cruise Ship Port de Port Vila. Cette durée de voyage limite la possibilité de s'engager dans différentes activités sur les îles et donc le nombre de visiteurs sur les îles.
  - Une option intéressante à explorer serait l'achat coopératif d'un catamaran haute vitesse (dans notre rapport du Livrable 2, nous avons décrit le bateau Okeanos de type *vaka* (pirogue)), qui pourrait être utilisé pour améliorer l'accès aux nombreuses activités autour de l'île Éfaté, y compris aux îles Nguna-Pelé. Lorsque les bateaux de croisière visitent Port Vila, le bateau haute vitesse pourrait emmener des visiteurs sur ces îles et s'arrêter aux îles Lélépa, Moso et Emao. Les passagers pourraient également rester à bord pour une expérience de navigation traditionnelle.
  - Les coopératives membres pouvant participer incluraient des résidents des différentes îles, et les propriétaires actuels de bateaux banane pourraient faire partie de la coopérative et

[33] Voir note de pied de page 10, ci-dessus, et https://tourism.gov.vu/assets/docs/accreditation/News/VTPAPNotice.pdf.

partager leurs revenus, et également emmener des visiteurs depuis une bouée au large à divers points sur les îles de destination. Les entreprises gérant les bateaux de croisière pourraient aussi participer et fournir des services de maintenance et de soutien ainsi que des formations.

- Un calendrier de visites pour les bateaux de croisière convenu d'un commun accord permettant de planifier des périodes de rétablissement. Par exemple, en fonction des souhaits exprimés par les chefs des îles et des villages, le nombre annuel total de visiteurs pourrait être réparti équitablement entre les différents sites marins choisis pour les visites. Actuellement, environ 100 bateaux de croisière visitent Port Vila chaque année, soit environ 2 visites par semaine, et il est prévu que ce chiffre double au cours des dix prochaines années. Dans ce cadre, il sera particulièrement important de gérer correctement les ressources marines fragiles.
- Des tirages au sort pour l'obtention de permis dans les zones les plus sensibles 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.
- Les frais de licence constituent un autre moyen de garantir une professionnalisation adéquate des guides et des sociétés qui ont accès aux aires protégées. Tout comme avec le tirage au sort, les frais de licence peuvent varier selon que la personne ou la société a été certifiée/agréée pour l'écotourisme ou pour le tourisme durable.

  D'après les descriptions faites par les visiteurs sur les sites de voyage en ligne, certaines pratiques suboptimales, comme les activités consistant à nourrir les poissons (« fish-feeding ») et à attacher des harnais sur les tortues, sont couramment utilisées par les guides. Il sera très important de dispenser des formations et de mettre en place des mécanismes de mise en application pour protéger les environnements marins face à la prévision à la hausse du nombre de visiteurs. C'est pour cette raison qu'il est essentiel que cette démonstration soit coordonnée avec une composante de mise en application – en déléguant cette responsabilité aux guides locaux et aux membres de la communauté. Les sommes récoltées à travers les frais de licence et de participation aux tirages au sort pourraient être utilisées pour contribuer aux évaluations de l'expérience des visiteurs et de l'environnement, ainsi que pour aider les gardes-côtes et leurs suppléants à instruire les visiteurs et à superviser le respect des règles.

Promotion du tourisme bénévole

Le « bénévolat » est une tendance croissante, principalement dans les Caraïbes et en Amérique centrale, à travers laquelle les voyageurs prévoient au moins une journée de contribution dans leur itinéraire[34]. Il serait judicieux pour le Vanuatu de profiter de cette tendance pour impliquer les visiteurs et les inciter à contribuer aux efforts de restauration des environnements dégradés ou détruits par des catastrophes naturelles et d'éradication des espèces invasives.

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 aux bénévoles enregistrés. Le bénévolat peut constituer un bon moyen d'augmenter le nombre de visites pendant les périodes hors saison dans de nombreux pays ou territoires. D'autres

[34] http://abcnews.go.com/Travel/giving-back-volunteer-vacation-trends/story?id=42398847

« 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 auxquels 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 Vanuatu.

Autres projets de démonstration pour les normes facultatives :

- Démonstration relative aux « rues entièrement aménagées » à Port Vila. Le projet « rues entièrement aménagées » est un plan complet visant à créer davantage de rues piétonnes et adaptées à l'utilisation de vélos, qui améliorerait le cœur du centre ville et le bord de mer pour que ces zones soient plus accueillantes pour les piétons avec un bon aménagement paysager et des trottoirs adaptés[35]. D'autres mesures relatives aux rues entièrement aménagées sont possibles, telles que la mise en place d'alternatives aux véhicules personnels avec notamment des tramway/navettes électriques, des rues aménagées pour la circulation en vélo et un système de partage de bicyclettes. Un bus de démonstration électrique gratuit pourrait circuler en boucle ou sur un itinéraire à double sens depuis le port (Cruise Ship Port), en passant par le bord de mer, Kumul Highway, jusqu'au début de Lini Highway. Des bornes de rechargement de batteries[36] pourraient être installées aux deux extrémités de la route, ainsi qu'à proximité du Palais des Congrès (National Convention Center).
- Projets de démonstration liés aux bâtiments écologiques : Le territoire devrait essayer de démontrer l'efficacité d'une certification de rénovation écologique des constructions en l'expérimentant sur un complexe touristique existant et sur une nouvelle construction touristique. La démonstration pourrait s'appuyer sur n'importe quel programme international reconnu de certification écologique tel que la certification LEED, le système australien Green Star ou le label Earthcheck.

Éléments de soutien :

Les principaux éléments de soutien sont les suivants :

1. Indicateurs

   Les indicateurs de démonstration dans les ATP/AMP sont présentés ci-dessus. Les indicateurs pour la démonstration de l'amélioration de l'accès par catamaran motorisé de type *vaka* pourraient inclure le nombre des visiteurs actuels dans le réseau des îles Nguna-Pelé et autres îles, le temps nécessaire pour accéder aux îles au départ du Cruise Ship Port, le nombre d'activités effectuées avant et après l'amélioration de l'accès, et les revenus aux niveaux des entreprises et des villages.

   Concernant les rues entièrement aménagées, les indicateurs pourraient inclure le nombre de passagers voyageant à bord de la navette ou le nombre de visiteurs à pied, ainsi que l'évolution des activités commerciales (p. ex., le chiffre d'affaires des magasins) à différents endroits de l'itinéraire.

[35] https://en.wikipedia.org/wiki/Complete_streets

[36] Des stations de recharge mobiles, telles que celles proposées par la société Envision Solar (http://www.envisionsolar.com/) pourraient être positionnées au niveau du Parking du Banian ou à un endroit similaire.

Le ou les projet(s) de démonstration relatifs aux constructions pourrait/pourraient porter sur les économies d'énergie et d'eau.

2. Programmes de formation ; 3. Approvisionnements ; 4. Mesures incitatives ; 5. Développement du secteur ; 6. Éducation du public
   Ces éléments de soutien sont essentiellement les mêmes que ceux recommandés pour les projets de démonstration qui concernent les pratiques requises et les meilleures pratiques facultatives.

4éme étape – L'élaboration de normes : normes obligatoires et normes facultatives

La définition d'un ensemble complet et complémentaire de normes facultatives minimales (ou maximales) et de normes de performance supérieure facultatives conditionne fortement le processus de transformation du secteur du tourisme en faveur de la durabilité. Le Tableau 4 montre les interactions possibles entre ces normes.

Normes obligatoires	Normes facultatives
1er niveau : Exigences fondamentales **de vie/de sécurité** pour la mise en application	1er niveau : Exigences initiales de performance environnementale/d'efficacité qui seront également utilisées en tant que normes obligatoires de niveau 2. Elles se fonderaient idéalement sur les normes régionales et internationales bien établies.
2er niveau : Les normes obligatoires correspondent aux exigences de performance de 1er niveau des normes facultatives.	2er niveau : L'étape suivante pour les performances environnementales/d'efficacité ; elles constitueront le 3ème niveau des normes obligatoires. Nous suggérons une augmentation maximale du niveau d'exigence de 20 %-25%.
3er niveau : Les normes obligatoires correspondent aux exigences de performance de 2er niveau des normes facultatives.	3er niveau : L'étape suivante pour les performances environnementales/d'efficacité ; elles constitueront le 4ème niveau des normes obligatoires. Nous suggérons une augmentation maximale du niveau d'exigence de 20 %-25%.

Tableau 4 : Coordination entre les normes obligatoires et les normes facultatives.

Normes de performance minimales obligatoires

Normes relatives aux aires protégées

Comme indiqué antérieurement, le Vanuatu présente l'un des plus faibles pourcentages de zones terrestres et marines pouvant être considérées par les normes internationales comme étant « protégées ». De plus, de nombreuses activités « pour touristes » (comme le « fish-feeding ») sont contraires aux meilleures pratiques environnementales. L'adoption du PASTV permettra de définir et de faire appliquer des pratiques reconnues dans ces domaines qui pourront permettre d'augmenter le nombre d'aires marines et terrestres considérées comme étant protégées. Compte tenu des programmes visant à plus que doubler le nombre de visiteurs par navire de croisière vers le Vanuatu au cours des 5-10 prochaines années, l'exercice de réévaluation des plans de gestion actuels sera extrêmement important.

Il sera particulièrement important d'évaluer les permissions actuelles concernant le l'ampleur et le degré d'accès à ces aires ainsi que les activités autorisées. Selon l'aire protégée et son utilisation traditionnelle,

chaque plan d'accès et d'utilisation[37] de ces aires doit viser un équilibre entre le besoin de mesures de protection, et les utilisations et accès habituels propres aux populations environnantes. Le Vanuatu devrait examiner l'exemple des îles Palaos et de la Palau Conservation Society qui disposent d'excellents modèles de gestion et de planification des aires protégées susceptibles de pouvoir être raisonnablement appliqués dans le cadre de ce processus[38].

Normes actualisées pour le tourisme

D'après les leçons tirées des principaux projets de démonstration décrits ci-dessus, toutes les modifications appropriées à apporter aux normes obligatoires et facultatives pour le tourisme durable devraient être incorporées à la deuxième version des normes. Le département du tourisme ainsi que les autres participants du secteur et de la communauté devraient évaluer les domaines dans lesquels des normes relatives au tourisme durable pourraient être appliquées aux entreprises de tourisme à plus grande échelle dans le Vanuatu. Les normes du Programme de certification australien ECO sont conçues pour couvrir ces types d'entreprises ; il est donc logique d'établir un cadre de durabilité plus avancé.

Normes pour les véhicules, les constructions et les équipements

- Normes obligatoires en matière d'économie de carburant et d'émission de CO_2 pour les véhicules
  Nous recommandons d'appliquer aux normes initiales le 2ème niveau d'exigence énergétique et d'émission de CO_2 en vigueur en Australie et en Nouvelle-Zélande. Le projet pilote de démonstration pour ces normes serait efficace s'il concernait des flottes de véhicules du gouvernement ou d'autres flottes.

- Normes d'efficacité énergétique et hydrique pour les constructions. Sur la base des résultats des projets de démonstration, les normes obligatoires européennes en matière d'efficacité énergétique pourraient être adaptées aux conditions climatiques du Vanuatu et adoptées par les autorités régionales administrant les constructions.

- Normes pour les appareils et les équipements commerciaux et résidentiels. Les exigences d'efficacité énergétique et de labellisation pour les équipements de climatisation, de réfrigération, de chauffage d'eau, les moteurs et les systèmes d'éclairage devraient se conformer à celles de l'Australie ou de la Nouvelle-Zélande comme indiqué ci-dessus.

Éléments de soutien :

Les principaux éléments de soutien sont les suivants :

1. Indicateurs ; 2. Programmes de formation ; 3. Approvisionnements ; 4. Mesures incitatives
   Ces éléments de soutien sont prévus pour les activités qui se fondent sur ces normes après que celles-ci ont été adoptées plutôt que pour une mise en œuvre au cours du processus d'élaboration et d'adoption des codes et des normes[39].

5. Développement du secteur d'activité
   Il sera essentiel d'impliquer les associations professionnelles et sectorielles dans l'élaboration des normes applicables aux aires protégées en adaptant certains modèles au contexte du Vanuatu. Idéalement, ce processus intégrerait des experts issus du gouvernement territorial et du secteur

[37] Comme stipulé dans la loi intitulée Environmental Management and Conservation Act, Chapitre 283, Section 4, Division 2.
[38] http://www.palauconservation.org/cms/index.php
[39] Nous distinguons les codes des normes de la manière suivante : les normes sont facultatives et englobent des objectifs de performance, des méthodes de calcul et de la documentation. Les codes ont un caractère obligatoire et comprennent tout le contenu des normes ainsi qu'un cadre juridique et procédural pour la mise en application.

privé du Vanuatu. Ceci doit permettre d'établir des règles équitables entre les entreprises locales et internationales avant tout partage des responsabilités relatives à la prise de décisions[40].

6. Éducation du public

   Compte tenu du nombre d'activités « improvisées » que l'on trouve au Vanuatu, il sera essentiel que des actions permanentes éducatives soient initiées à un stade précoce à travers les médias et des informations véhiculées par les médias des services publics, les chefs des îles et des tribus, ainsi que les écoles et les églises pour que les normes minimales puissent être adoptées de manière harmonieuse.

Normes de performance facultatives pour les meilleures pratiques

Normes concernant les aires protégées

Sur la base des évaluations des normes de gestion, d'accès et d'utilisation actuellement, le Vanuatu devrait définir la mesure dans laquelle le principe « massif au récif » est assumé et mis en œuvre dans les aires terrestres protégées actuelles ainsi que les éventuels changements pertinents à apporter aux normes existantes[41]. De la même manière, une évaluation de la santé de l'écosystème actuel devrait être effectuée dans les AMP pour les sites les plus utilisés. Par exemple, lorsque nous avons visité l'AMP Hideaway Island Resort, nous avons constaté que le personnel pratiquait le « fish-feeding » avec un groupe d'enfants en voyage scolaire. Bien que les enfants aient adoré cette activité, les programmes d'éducation environnementale (en particulier ceux dans les aires protégées) ne devraient pas inclure des pratiques qui sont contraires à l'éthique environnementale[42]. De plus, aucune précaution de base pour la santé des coraux, comme des avertissements « ne pas mettre de crème solaire dans l'eau », n'a été donnée aux visiteurs, et leur comportement n'était absolument pas surveillé. D'après une évaluation sur la santé de l'écosystème et les observations de l'application des normes relatives aux aires protégées, toute modification nécessaire du statut du site ou des normes en vigueur devrait être effectuée si nécessaire.

Figure 4: Signes éducatifs et d'avertissement dans l'aire marine protégée Hideaway Island.

[40] Une société « locale » est une société dont le capital est constitué et détenu par des résidents du Vanuatu. Des décisions devront être prises concernant les sociétés détenues par des Vanuatais résidant à l'étranger.
[41] http://www.sids2014.org/index.php?page=view&type=1006&nr=2373&menu=1507
[42] http://myfwc.com/research/saltwater/fish/other/marine-fish-feeding/

Les normes régissant l'ampleur et le degré d'accès à ces zones ainsi que les activités autorisées seront tout particulièrement importantes. Selon l'aire protégée et l'histoire de leur utilisation traditionnelle, chaque plan d'accès et d'utilisation de ces aires doit viser un équilibre entre le besoin de mesures de protection, et les utilisations et accès habituels propres aux populations environnantes.

Normes actualisées pour le tourisme durable

Le PASTV indique que les normes du Programme de certification australien ECO seront adaptées pour une mise en œuvre volontaire. Bien qu'une telle adaptation puisse permettre de faire avancer le tourisme durable dans son ensemble, il se peut qu'il ne soit pas possible d'en faire une opportunité réellement écotouristique. Ainsi, en plus de la démonstration des normes du Programme de certification australien ECO en tant que deuxième phase, la norme d'écotourisme avancé devrait être mise en avant en tant que solution de rechange bien plus pertinente.

Normes d'efficacité énergétique actualisées pour les véhicules, les constructions et les équipements

Pour ce qui est des normes facultatives, nous recommandons l'élaboration d'un ensemble de normes facultatives basées sur les meilleures pratiques pour la construction et l'infrastructure de transport. Ces normes relatives aux meilleures pratiques peuvent doubler le degré d'exigence au même titre que l'étape suivante des normes obligatoires pour l'énergie, les véhicules, etc. Comme recommandé dans les Livrables 1-4, les exigences minimales de résultat des normes pour les meilleures pratiques doivent se situer pour la plupart à un niveau supérieur de 25 %-30 % à celui des exigences de performance des normes obligatoires. Toutefois, le niveau le plus élevé des exigences de performance des normes facultatives peut être supérieur de 75 % à celui des pratiques requises.

- Normes pour les meilleures pratiques en matière d'économie de carburant et d'émission de CO_2 pour les véhicules. Nous recommandons que les normes facultatives correspondent aux normes de 1er niveau d'efficacité énergétique en vigueur en Nouvelle-Zélande.
- Normes écologiques facultatives pour les constructions. Sur la base des résultats des projets de démonstration, les normes écologiques de construction qui conviendraient le mieux au Vanuatu pourraient être des normes adaptées aux exigences du territoire et adoptées par des associations locales professionnelles.
- Normes pour les appareils et les équipements commerciaux et résidentiels. Les appareils de climatisation, de réfrigération, de chauffage d'eau, les moteurs et les systèmes d'éclairage devraient se conformer aux normes du niveau le plus élevé en vigueur en Nouvelle-Zélande ou aux exigences du système de certification ENERGY STAR.

Éléments de soutien :

Les principaux éléments de soutien sont les suivants :

1. Indicateurs ; 2. Programmes de formation ; 3. Approvisionnements ; 4. Mesures incitatives ; 5. Développement du secteur ; 6. Éducation du public
   Les recommandations pour les éléments de soutien fournis dans la section sur les normes obligatoires sont également valables pour les normes facultatives.

5éme étape – Mise en œuvre à une échelle de projet pilote

La mise en œuvre à l'échelle de projet pilote – que l'on peut également appeler « phase de démarrage progressif » – consiste en un exercice à caractère administratif conçu pour développer et tester la capacité du marché et de la communauté des professionnels à mettre en œuvre les normes obligatoires

et facultatives, ainsi que les différents programmes, sur une échelle progressive. L'élaboration et l'amélioration des documents de soutien, des programmes de formation et des infrastructures de mise en application représentent un aspect fondamental de cette phase. C'est pour cette raison que nous pensons que la stratégie du PASTV visant à lancer des normes à titre expérimental dans deux provinces ne permettra pas le déploiement des normes au niveau national aussi rapidement que s'il s'agissait de projets pilotes partiels entre toutes les provinces.

De manière générale, la mise en œuvre à l'échelle de projet pilote doit concerner au moins 15 %-25 % du marché concerné par les normes obligatoires et une part suffisante du marché concerné par les normes facultatives afin de pouvoir tester de manière satisfaisante la capacité d'administrer l'échelle progressive d'un programme facultatif. En outre, l'importance du programme doit être suffisante pour que les fournisseurs de produits et de services soient intéressés par l'opportunité qu'il représente. Comme indiqué ci-dessus, bien que le lancement à titre expérimental dans deux provinces puisse toucher 15 %-25 % du seuil au niveau du marché national, il serait probablement plus judicieux de développer les projets à titre expérimental de manière à toucher 15 %-25 % du marché de chaque province – ceci serait plus instructif et permettrait une mise en œuvre plus homogène.

Normes de performance minimales obligatoires : Démarrage progressif à l'échelle de projet pilote

Les enjeux de la mise en œuvre à l'échelle de projet pilote d'un programme obligatoire sont bien plus élevés que ceux d'un programme facultatif et les ressources affectées doivent donc être d'autant plus élevées. Il n'en demeure pas moins que toutes les infrastructures de marché soutenant une norme obligatoire doivent également être capables de soutenir une norme facultative, même si le cadre de mise en œuvre est susceptible d'être différent.

La phase de démarrage progressif s'appliquerait aux programmes et normes minimales obligatoires suivants :

- La création et l'expansion des activités de mise en application de pratiques minimales requises dans les AMP et ATP du Vanuatu, sur la base des leçons tirées des projets de démonstration à grande échelle.
    - Des projets couvrant 15 %-25 % des ATP/AMP dans chaque province devraient être développés et suivis.
- Normes requises concernant le tourisme et les meilleures pratiques – normes d'écotourisme ECO Nature adaptées aux conditions locales du Vanuatu appliquées à au moins 25 %-30 %[43] des catégories d'opérateurs applicables.
- Des normes minimales obligatoires pour l'infrastructure, les véhicules, les bâtiments et les équipements seraient étendues au-delà des projets de démonstration pour englober des agences ou entreprises dans chaque province aux seuils recommandés.

Éléments de soutien :

Les principaux éléments de soutien sont les suivants :

[43] Comme il s'agit d'une norme opérationnelle/d'activité, et non une norme relative à la performance de l'infrastructure, Cameron-Cole estime qu'un seul de mise en œuvre plus élevé peut s'appliquer.

1. Indicateurs

À ce niveau de mise en œuvre, le Vanuatu voudra suivre des indicateurs semblables à ceux définis pour l'étape des projets de démonstration en portant une attention toute particulière à l'impact des visites sur les indicateurs liés à la vie sauvage (nombre et recensement de différentes espèces, etc.). En plus des indicateurs portant sur les visites, il serait nécessaire de suivre d'autres indicateurs concernant les infractions aux règlements des ATP/AMP pour les activités marines et terrestres. Il est néanmoins possible d'espérer que le nombre d'infractions diminuera en valeur absolue et de manière relative même si de plus larges possibilités d'accès entraînent un plus grand nombre de visiteurs pour les aires protégées.

2. Programmes de formation

La formation conçue pour le projet de démonstration Nguna-Pelé peut être retenue pour le démarrage progressif du programme dans d'autres régions ou se situent des ATP/AMP, et elle constitue également un modèle susceptible d'être adapté pour répondre aux besoins des programmes de mise en application communautaires. L'expérience du programme de certification ECO australien ayant permis de concevoir des supports de formation prévus pour une grande variété de professionnels du secteur touristique peut profiter au développement de programmes de formation des acteurs du secteur touristique. Une formation en opérations et maintenance sera nécessaire pour les bâtiments, équipements et véhicules écoénergétiques, et cette formation serait entreprise par les organisations dont le nom figure dans l'étape de projet de démonstration.

3. Approvisionnement

L'approvisionnement en biens et services conformes aux normes obligatoires ou facultatives sur le point d'être appliquées constitue l'une des activités à fort impact susceptible d'être initiée au cours de la transformation du marché. Toutes les sollicitations formulées sur le plan national, territorial ou régional pour de nouvelles constructions impliqueraient la mise en œuvre des codes de construction obligatoires minimum.

Le gouvernement, pour ce qui est des réunions et conférences organisées, devrait accorder une préférence aux hôtels et complexes touristiques qui ont mis en œuvre des pratiques certifiées vertes et qui soutiennent l'écotourisme ou les opérateurs dédiés aux activités écotouristiques ayant obtenu une certification à cet effet.

Les approvisionnements ne se limitent pas aux entités gouvernementales ; toute entité acheteuse faisant mention de niveaux de performance conformes aux normes obligatoires ou facultatives au cours de cette phase envoie un signal extrêmement fort au marché.

4. Mesures incitatives

Une fois les normes adoptées, les participants au processus d'élaboration des normes et/ou du programme peuvent travailler avec les acteurs chargés de la mise en œuvre pour définir la combinaison parfaite de mesures incitatives administratives/non financières et financières afin de promouvoir la participation au programme et l'adoption des normes. L'organisation des mesures d'incitation devrait à la fois tenir compte d'ensembles de mesures incitatives pour une « adoption précoce » (pour les normes obligatoires) et d'ensembles de mesures incitatives au « dépassement des normes minimales » (pour les normes facultatives) prévues pour minimiser les coûts supplémentaires initiaux liés au respect des normes obligatoires à un stade précoce ou au respect de normes plus exigeantes[44]. Certaines mesures incitatives « négatives », telles que

[44] Voir Livrable 3 : Principales mesures visant à soutenir le développement d'un secteur écotouristique, Figure 10.

les taxes sur les équipements et les véhicules non conformes, par exemple, peuvent également être mises en œuvre au cours de ce processus.

5. Développement du secteur d'activité
   La phase de mise en œuvre à l'échelle de projet pilote est l'une des périodes les plus fructueuses pour informer les acteurs du secteur et accroître la participation. Les associations et les professionnels du secteur diffusant la formation et agissant comme vecteur des projets de mise en œuvre à l'échelle de projet pilote joueront un rôle clé pour la transformation globale du marché. L'activité liée à la marine, à la pêche et à la plongée sera particulièrement importante pour prendre part au déploiement à grande échelle de l'application des lignes directrices relatives à l'activité marine, notamment dans le contexte des exigences d'application renforcées au sein des AMP. Les associations professionnelles (par exemple, les associations d'ingénieurs et d'architectes) joueront un rôle important pour l'investissement dans l'élaboration et la mise en œuvre de normes portant sur les véhicules, les constructions et les équipements. En outre, le secteur des télécommunications pourrait également jouer un rôle clé en fournissant aux visiteurs des accès en ligne aux transports, à l'hébergement et aux activités proposées.

6. Éducation du public
   Comme pour toutes les composantes de la stratégie de transformation du marché, l'éducation du public doit faire l'objet d'une introduction progressive importante au cours de la phase de mise en œuvre à l'échelle de projet pilote. Les médias acquis à la cause – articles, tribunes libres, reportages, annonces de service public – sont à privilégier par rapport aux médias payants comme ceux proposant de la publicité. Une telle campagne mettrait l'accent sur les objectifs ambitieux de la transformation du marché ainsi que sur des activités concrètes, et en particulier sur des projets spécifiques mis en œuvre durant la phase de démarrage progressif.

Normes de performance facultatives pour les meilleures pratiques : Démarrage progressif à l'échelle de projet pilote

Le degré d'exigence est moins élevé pour la phase pilote d'une norme facultative dans la mesure où le volume de projets et d'activités qui seront finalement concernés est nettement moins important que pour un code obligatoire. Tous les éléments de base nécessaires au soutien d'un code obligatoire doivent également être mis en place pour le soutien d'une norme facultative : professionnels formés, disponibilité des produits sur le marché, évaluateurs formés, documentation technique et commerciale, etc., mais à moindre échelle. Si l'objectif de performance le plus faible des normes facultatives n'est pas trop ambitieux, ces normes devraient immédiatement être en mesure de concerner 15 %-25 % du marché.

La phase de démarrage progressif devrait être appliquée aux normes et programmes facultatifs suivants :

- L'expansion des programmes de mise en application à 15 %-25 % des ATP et AMP du Vanuatu, gérées aux niveaux des communautés et national et/ou provincial.
- Des normes avancées pour l'infrastructure, les véhicules, les bâtiments et les équipements à piloter par le biais du gouvernement et de flottes commerciales plus vastes et de portefeuilles immobiliers.
- L'expansion de la démonstration relative aux « rues entièrement aménagées » à Port Vila, incluant éventuellement des aménagements supplémentaires pour piétons et cyclistes.

- Le développement et l'élargissement de l'accès pour les bateaux haute vitesse (à la fois les bateaux de type *vaka* et les catamarans conventionnels fonctionnant au diesel) à l'intérieur des provinces et entre celles-ci, et par le biais de bateaux supplémentaires ou d'horaires plus pratiques. Ce service peut intégrer les services pour marchandises et pour passagers.
- Élargissement des fonctionnalités du portail de réservation de l'AVN du Vanuatu à un plus grand nombre de voyages, de solutions d'hébergement et d'activités susceptibles d'être directement réservés par le biais du site Internet.

Éléments de soutien :

Les principaux éléments de soutien sont les suivants :

1. Indicateurs
   Outre les indicateurs développés pour ces programmes dans la phase de projet de démonstration, il sera important de suivre l'impact des programmes d'accès sur l'expérience des visiteurs et les entreprises. Il sera également essentiel de suivre l'impact de l'AVN en termes de croissance des réservations, tout particulièrement pour les plus petites entreprises que l'on trouvait difficilement sur Internet auparavant.
2. Programmes de formation ; 5. Développement du secteur d'activité ; et 6. Éducation du public
   Nos recommandations sont les mêmes pour les normes facultatives que pour les codes obligatoires, mais elles sont axées sur des particularités de ces normes ou projets facultatifs.
3. Approvisionnement
   Toutes les institutions, qu'elles soient publiques ou privées, devraient être encouragées à participer, quel que soit le degré d'implication, à la mise en œuvre des normes, projets et programmes facultatifs. La bonne structuration des mesures incitatives sera importante pour promouvoir cette activité d'approvisionnement. Une structure d'incitation « adaptée » pourrait absorber la majeure partie du premier coût incrémentiel pour l'achat de services et produits verts. Pour les dépenses substantielles, par exemple des ferrys haute vitesse, il pourra être nécessaire de mettre en place des mécanismes de soutien au niveau du gouvernement ou des institutions financières internationales pour contribuer à l'acquisition de tels équipements.
4. Mesures incitatives
   En général, les mesures incitatives financières et administratives émanent d'entités réglementées ou gouvernementales, telles que les services publics et les services fiscaux. Les mesures incitatives pour les normes facultatives ont tendance à être mises en place moins rapidement dans la mesure où elles sont souvent parrainées par des organisations du secteur privé, mais les projets et programmes de dépassement des normes minimales peuvent être mis en œuvre par les gouvernements, comme nous le recommandons dans le cas présent.

   Des programmes incitatifs pourraient être développés pour la mise à niveau d'infrastructures écotouristiques et le retour sur investissement se concrétiserait à travers des économies de coûts opérationnels. Sinon, le Vanuatu pourrait proposer des incitations aux travailleurs et experts volontaires pour qu'ils soutiennent la rénovation des installations à des fins écoénergétiques par le biais de son réseau d'AMP/ATP, en offrant par exemple des réductions sur les voyages, l'hébergement et les activités. L'accès aux aires protégées réservé aux guides écocertifiés constituerait une mesure incitative efficace pour les professionnels afin qu'ils s'engagent dans le processus de formation et de certification.

Le Vanuatu pourrait considérablement accélérer la transformation de son marché si des mesures incitatives – à la fois financières et administratives – étaient coordonnées entre les normes et les projets/programmes à caractère obligatoire et ceux à caractère facultatif. Comme souligné précédemment, les normes facultatives représenteraient idéalement le niveau suivant des codes obligatoires. Pour les véhicules, les constructions et les infrastructures, les incitations financières se baseraient sur le coût marginal des économies d'énergie, d'eau, etc.

6éme étape – Mise en œuvre à une échelle générale et 7e étape – Amélioration permanente

Normes de performance minimales obligatoires : Mise en œuvre à l'échelle générale

La date de lancement des normes de performance minimales obligatoires devrait être fixée à la date de début de la phase pilote/de démarrage progressif. Elle doit permettre de laisser suffisamment de temps pour que la somme des expertises et des produits conformes présents sur le marché atteigne un niveau de masse critique. Selon le type d'exigence instauré, six mois (pour les normes professionnelles) à dix-huit mois (pour les normes relatives aux constructions et aux équipements) devraient suffire pour que le marché s'adapte aux nouvelles exigences obligatoires. Des infrastructures appropriées de mise en application doivent également être en place et suffisamment préparées pour gérer le volume des demandes consécutives attendues. Concernant les normes recommandées pour les guides encadrant des activités et des excursions, une forte participation des acteurs du secteur permettra de réduire les délais nécessaires à l'assimilation complète des initiatives de mise en œuvre.

Concernant la continuité des progrès, le cycle variera de 12 mois pour les modifications apportées aux normes professionnelles à 3 ans pour les changements relatifs aux codes de construction et environ 5 ans pour les changements liés aux normes relatives aux véhicules et aux appareils. L'incertitude est le seul facteur que les acteurs du marché redoutent encore plus que la réglementation. Cameron-Cole recommande fortement l'adoption de deux niveaux de normes simultanément (Voir Tableau 4 ci-dessus) de sorte que le secteur puisse planifier ses investissements et que le marché puisse bénéficier d'une certaine stabilité et de possibilités d'anticipation. Même s'il en découlera une charge bien plus importante pour les organismes qui définissent les règles/les règlements, nous pensons que la mise en œuvre sera également plus harmonieuse et réussie de cette manière.

Éléments de soutien :

Les principaux éléments de soutien sont les suivants :

1. Indicateurs
   Il s'agira de continuer à surveiller les indicateurs définis au cours de l'étape précédente. De la même manière, la mise en œuvre des mesures incitatives et leur impact, ainsi que les programmes d'approvisionnement, devraient être surveillés et évalués pour s'assurer que les programmes incitatifs visent les bons objectifs, qu'ils entraînent des améliorations en matière d'efficacité énergétique et qu'ils permettent une meilleure pénétration du marché, tel qu'attendu.
2. Programmes de formation
   Cameron-Cole recommande que des programmes de maintenance des qualifications soient mis en oeuvre afin d'exiger le développement professionnel continu des opérateurs dédiés aux solutions d'hébergement et aux activités. Dans le secteur du bâtiment, ceci s'appliquerait aux architectes, ingénieurs, chefs des travaux, responsables de l'exploitation des immeubles, etc. Pendant la phase de démonstration et la phase pilote/de démarrage progressif, un grand nombre

de documents de formation très variés pourraient être mis à disposition en ligne afin de pouvoir être consultés depuis n'importe quel endroit au sein du Vanuatu.

3. Approvisionnement
   Il est prévu en moyenne qu'environ 15 % du marché ne soient pas du tout conformes aux règles obligatoires et que 5-10 % soient partiellement conformes. Il est absolument vital que les organismes gouvernementaux et institutionnels se conforment en totalité aux exigences des codes et qu'ils montrent l'exemple.

4. Mesures incitatives
   Durant les 2 premiers tiers du cycle d'adoption à l'échelle générale, l'objectif principal des mesures incitatives devrait porter sur les incitations au dépassement des normes minimales afin de préparer le marché au deuxième groupe de normes. Le dernier tiers du cycle devrait mettre l'accent sur les mesures incitatives d'adoption précoce pour le niveau suivant des exigences obligatoires. Au cours du dernier tiers du cycle d'adoption, les mesures incitatives au dépassement des normes minimales devront rester en vigueur, mais l'accent devra être mis sur l'adoption précoce concernant les sujets relatifs à la commercialisation et à la promotion. En général, les mesures incitatives au dépassement des normes minimales deviendront des mesures incitatives à l'adoption précoce, et de nouvelles incitations plus exigeantes au dépassement des normes minimales seront définies pour prolonger le processus d'amélioration permanente.

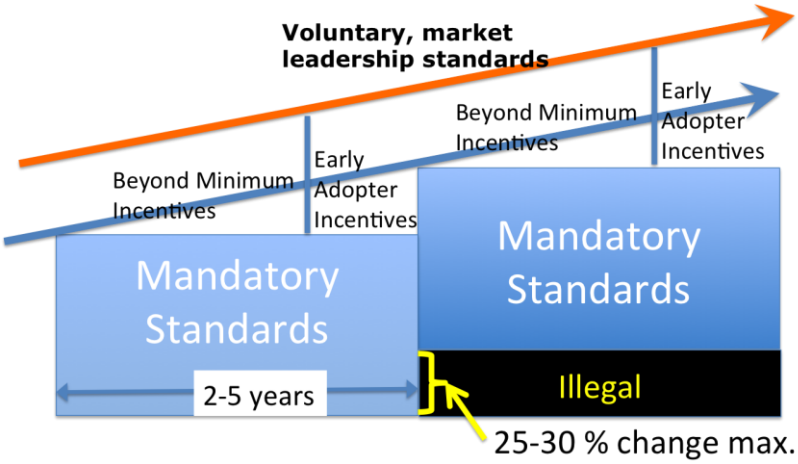


Figure 5 : Interaction dynamique entre les normes et les mesures d'incitation.

5. Développement du secteur d'activité
   Un plan de transformation de marché efficace doit octroyer un rôle participatif aux associations professionnelles et sectorielles dans l'élaboration des normes, ainsi que le rôle principal dans l'organisation des formations et dans le développement professionnel. Le Vanuatu suit déjà cette meilleure pratique.

6. Éducation du public
   La mise en avant régulière et périodique de l'importance d'adhérer aux normes de performance minimales est essentielle à la préservation d'une culture de la conformité. C'est pour cette raison qu'il est essentiel que les autorités gouvernementales montrent également qu'elles se conforment aux exigences qu'elles ont établies.

Normes de performance facultatives pour les meilleures pratiques : Démarrage progressif à l'échelle de projet pilote

À l'inverse des normes obligatoires minimales dont la mise en œuvre a plutôt lieu à travers une série d'étapes, la mise en œuvre des normes facultatives se présente plutôt sous la forme d'un démarrage progressif ininterrompu, qu'il s'agisse des exigences de performance ou de la conquête du marché. Comme pour les mesures obligatoires, les normes de performance facultatives ont besoin d'être révisées régulièrement et nécessitent les mêmes infrastructures de soutien. Les améliorations constantes modestes offrent plus de marge de manœuvre qu'une multitude de modifications périodiques des codes obligatoires. En général, la principale difficulté ne consiste pas à définir ou à accroître le niveau d'exigence, ni même à pousser les acteurs à adopter les normes ; l'aspect le plus épineux lié à la préservation des normes facultatives réside plutôt dans la difficulté à trouver des mesures de soutien adaptées aux projets en cours. Par conséquent, les volets qui concernent la formation et le développement des acteurs du secteur nécessitent qu'une attention toute particulière leur soit portée au cours du processus de planification de la transformation du marché.

Éléments de soutien :

Les principaux éléments de soutien sont les suivants :

1. Indicateurs
   Les indicateurs clés de mise en œuvre des normes facultatives à une échelle générale devraient comprendre ceux définis pour les démonstrations techniques et pour les démonstrations à l'échelle de projet pilote, et ils devraient également permettre d'assurer le suivi de l'impact des mesures incitatives et des programmes d'approvisionnement. Pour les normes plus conventionnelles, telles que les normes relatives aux constructions, aux équipements et aux véhicules, les indicateurs de réussite des normes obligatoires et facultatives pourraient notamment concerner la surface de plancher, le nombre de projets impliqués, le nombre d'équipements/de véhicules vendus et conformes aux normes établies, le taux de pénétration du marché et les réductions de consommation d'énergie, d'eau et des émissions de CO_2.
2. Programmes de formation ; 5. Développement du secteur d'activité ; et 6. Éducation du public
   Dans ces différents domaines, nos recommandations sont les mêmes pour les normes facultatives que pour les codes obligatoires, mais elles s'articulent autour des spécificités des normes facultatives.
3. Approvisionnement
   Nous recommandons que 15 % à 25 % des approvisionnements des institutions respectent le niveau de performance supérieur des normes facultatives. Cette recommandation ne doit pas nécessairement être mise en œuvre à niveau égal dans toutes les divisions ou dans tous les départements d'une institution donnée. Certaines divisions du gouvernement du Vanuatu (p. ex., le département du tourisme, à l'inverse du Ministère des Finances) ou certains types d'institutions privés (p. ex., les complexes durables ou écotouristiques) peuvent s'avérer mieux indiqués que d'autres pour effectuer la plupart ou la totalité de leurs achats selon les exigences de performance supérieures.
4. Mesures incitatives
   Nous recommandons vivement que les mesures incitatives prévues pour les normes facultatives soient définies et mises en œuvre au niveau du pays tout entier. Comme indiqué plus haut, la coordination de ces mesures avec celles relatives aux normes obligatoires permettra d'accélérer considérablement la transformation du marché.

Cameron-Cole

California ▪ Colorado ▪ Florida
Illinois ▪ Massachusetts ▪ Tennessee

www.cameron-cole.com

creating sustainable success