

# *Nouvelle-Calédonie*

Développement touristique et dépendance au carbone  
Etat des lieux et pistes stratégiques

## Synthèse

Située parmi les destinations océaniques, la Nouvelle-Calédonie connaît une forte concurrence de destinations « soleil » plus proches de ses marchés émetteurs (Europe, USA), notamment de la Caraïbe. Son éloignement participe à sa cherté. De plus, pour les marchés de proximité (Australie), la destination est considérée comme chère, notamment par rapport aux îles Fidji ou Vanuatu. Elle reste cependant une destination à potentiel du fait d'une combinaison d'exotisme, de sûreté, de langue et de culture française.

Le tourisme y stagne depuis une dizaine d'années au moins. Il s'agit aujourd'hui de ne pas reproduire les erreurs du passé : investissement lourd dans des hébergements à forte capacité d'accueil, accompagné d'une forte promotion, sans réflexion adéquate sur le produit à développer. Les conséquences d'un tourisme mal maîtrisé ne doivent pas non plus être négligées : exclusion des populations locales de certains sites, faible taux d'occupation des hébergements et faible rentabilité, développement d'emplois peu qualifiés.

Face à la contrainte carbone qui va s'imposer comme un enjeu majeur, la Nouvelle Calédonie occupe une place très particulière en raison de la présence et du développement considérable prévu de l'industrie du nickel, dont les émissions en valeur absolue et par euro de valeur ajoutée sont très élevées. La Nouvelle Calédonie doit-elle consacrer tout son budget carbone au nickel ou faire encore une place au tourisme ? Si oui laquelle ? Dans cette optique, l'intérêt de certains marchés et produits, moins émetteurs de CO<sub>2</sub> et rentables localement, doit être souligné et leur développement sans doute appuyé. On visera :

- une hausse des dépenses de la cible loisirs et affaires en particulier grâce au développement de divers produits d'écotourisme, au développement de la plongée et d'une offre de produits nuptiaux ;
- un allongement de la durée de séjour favorisé par le renchérissement des coûts de transports et le développement de produits adaptés (tourisme de très longue durée pour séniors) ;
- une évolution différenciée des marchés étrangers. On se désintéresse de certains, trop éloignés et donc trop émetteurs de CO<sub>2</sub> (Europe, Afrique, Amérique). On tire le maximum de la hausse du tourisme d'affaires liée à l'industrie du nickel (Australiens, Néo-Zélandais, Canadiens, Chinois, Corée du Sud) ;
- une diminution du tourisme de métropole. Le tourisme affinitaire et d'affaires seront largement préservés et le tourisme de loisirs pâtira le plus de cette baisse ;
- un développement du marché domestique ;
- un développement du secteur de la croisière.

Enjeux	Idées clés
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Des émissions de GES considérables liées à l'industrie du nickel : quelle place pour le tourisme dans le budget d'émissions du territoire ?</li> <li>- Potentiel d'un tourisme actuellement très faible (exotisme, tourisme d'affaires)</li> <li>- Eloignement et avenir du lien avec la métropole</li> <li>- Retombées pour le territoire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Développer les marchés de proximité et diminuer la part des marchés éloignés (Europe, Afrique...)</li> <li>- Viser des marchés plus rémunérateurs : tourisme d'affaires, marché des séniors (notamment français), loisirs, haut de gamme, séjour de longue durée...</li> <li>- Développer le marché domestique</li> <li>- Allonger la durée et le nombre d'escales des croisières en Nouvelle-Calédonie</li> <li>- Développer un produit croisière douce au départ de Nouvelle-Calédonie</li> </ul>

## Table des matières

Synthèse .....	2
I. Contexte .....	5
Un secteur d'appoint doté d'un potentiel non négligeable .....	5
Un plafond autour de 100 000 arrivées.....	5
...mais un essor du secteur de la croisière.....	5
Des séjours longs .....	6
Les vacances, principale motivation des touristes .....	7
L'hôtellerie portée par le tourisme des résidents .....	7
Une dépense moyenne qui stagne .....	8
Le contexte Pacifique et la stratégie calédonienne.....	8
2. Une desserte en expansion .....	10
La Tontouta, aéroport international en pleine croissance.....	10
Le trafic international en hausse .....	10
Accompagné d'une progression du trafic domestique .....	11
Un redéploiement des liaisons internationales et des leaderships .....	11
La continuité territoriale à quel prix ? .....	12
Une stratégie d'investissement affirmée .....	12
3. L'économie régionale et son positionnement par rapport à la contrainte carbone.....	14
Une consommation actuelle d'énergie très singulière .....	14
Des émissions de GES fortes, appelées à s'intensifier dans un avenir proche.....	14
Des industries minières et métallurgiques énergivores.....	15
II. Résultats et perspectives.....	16
1. Les émissions de GES du transport touristique .....	16
Le transport aérien touristique, 7,5% du bilan carbone de la Nouvelle-Calédonie .....	17
La distance, source de pollution.....	18
Le montant des dépenses, un paramètre essentiel .....	20
Les motifs, un axe marketing à explorer .....	21
Certains marchés aussi efficaces qu'en métropole.....	22
Un tourisme globalement peu éco-efficace, dans une économie qui ne l'est pas non plus.....	23
2. L'histoire des scénarios.....	28
Une orientation des scénarios qui dépend du développement de l'industrie du nickel .....	28
Scénario 1 : le « tout nickel » .....	28
Scénario 2 : « la diversification » .....	29

## DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE ET DEPENDANCE AU CARBONE

3. L'analyse comparative .....	29
Scénario 1 : Priorité Nickel, tourisme d'affaires et régional en exclusivité.....	30
Scénario 2 : Un certain ménagement du tourisme .....	35
Annexes .....	41
Sources et méthodologie.....	43
Sources des données : .....	43
Méthodologie : .....	43

## I. Contexte

### *Un secteur d'appoint doté d'un potentiel non négligeable*

S'élevant à plus de 170 millions d'euros en 2005, la valeur ajoutée dégagée par le secteur du tourisme compte pour 4% du PIB de la Nouvelle-Calédonie. Le chiffre d'affaires dépasse quant à lui les 425 millions d'euros<sup>1</sup>. Seulement 2% des entreprises calédoniennes relevaient de cette activité en 2007, employant 7,5% de la population salariée, soit plus de 4 000 emplois. Le nombre de salariés a augmenté rapidement depuis 2003, le secteur de l'hôtellerie-restauration étant de loin le plus dynamique.

Les principaux marchés d'origine sont variés, permettant une fréquentation relativement stable, les crises affectant l'Europe ne touchant pas forcément l'Asie ou l'Océanie et vice-versa. Enfin, des actions de promotion ponctuelles permettent jusqu'ici de pallier les effets conjoncturels<sup>2</sup>. La croissance du secteur touristique en Nouvelle-Calédonie est néanmoins faible, bien inférieure à la croissance mondiale.

Dans cette conjoncture morose, le marché de la croisière s'illustre. Avec un nombre de passagers débarqués qui a doublé en moins de 5 ans, ce produit semble doté d'un fort potentiel. Considérés comme excursionnistes, du fait de leur passage d'une journée seulement sur l'île, les croisiéristes disposent d'un pouvoir d'achat moyen élevé.

### *Un plafond autour de 100 000 arrivées...*

Depuis 1997, la fréquentation de la Nouvelle-Calédonie stagne autour de 100 000 visiteurs, excepté en 2000, année record, où elle a atteint les 110 000 visiteurs. Trois marchés se distinguent. La métropole, qui, en 2007, a dépassé le Japon pour la première fois depuis 1996. Celui-ci a en effet vu sa part diminuer petit à petit depuis 1998<sup>3</sup> et se place en seconde position. Enfin, le marché américain est en décroissance depuis 2000.

La baisse de ces marchés de référence est néanmoins compensée par la progression des marchés minoritaires, notamment de proximité (relative) ou encore des autres pays, dont la catégorie globale a augmenté de 8% en 2007. Parmi eux, certains pays, bien qu'encore marginaux, enregistrent une progression significative en 2007 : le Canada (+26,0%), les pays asiatiques autres que le Japon (33,2%) ou encore le Vanuatu (+13,6%).

### *...mais un essor du secteur de la croisière*

Si le nombre de touristes stagne, celui des visiteurs<sup>4</sup> augmente, essentiellement grâce à la progression des croisiéristes. Ainsi, en cinq ans, on assiste à une croissance de 15% des visiteurs et plus de 50% en dix ans. Par conséquent, la structure des arrivées se modifie. En effet, les touristes qui représentaient 72% des visiteurs en 1995 n'en représentent plus que 55% en 2005.

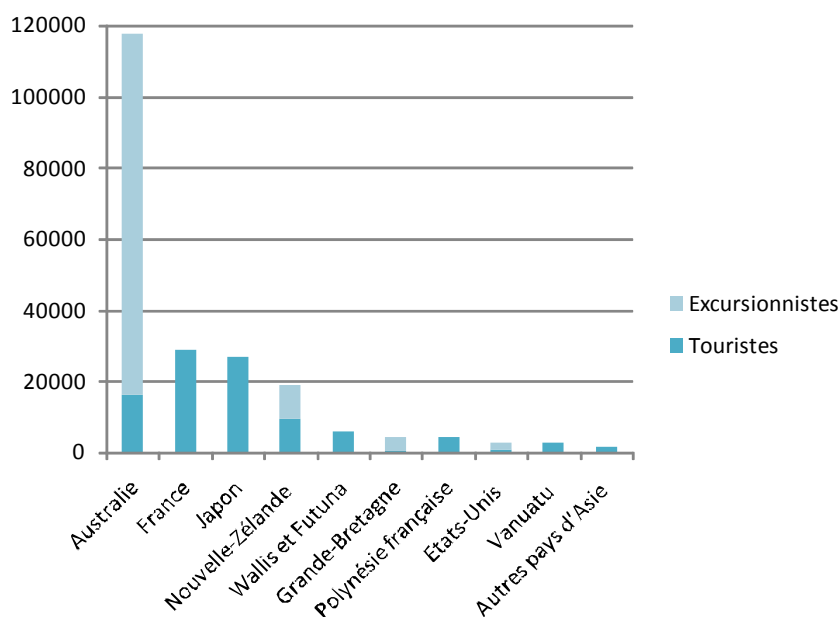
<sup>1</sup> Chiffres 2005.

<sup>2</sup> Les marchés néo-zélandais et australiens ont ainsi enregistré des progressions spectaculaires en 2007 (respectivement +36,7% et +10,7%), qui témoignent largement du succès de la stratégie commerciale de reconquête opérée sur ces deux marchés tout au long de l'année.

<sup>3</sup> En raison de la récession en 1998, puis de la forte dépréciation du Yen à partir de 2000 (-40% en 7 ans).

<sup>4</sup> Total des visiteurs = touristes et excursionnistes.

Figure 1 : Total des arrivées de visiteurs des dix premiers marchés en 2007



Source : Enquête passagers 2007, ISEE

Après avoir connu des hauts et des bas, le tourisme de croisière connaît un essor sans précédent depuis 1998. En 2007, un nouveau record est établi avec plus de 120 000 croisiéristes ayant fait escale en Nouvelle-Calédonie, soit 50% de plus qu'en 2005, 57% de plus qu'en 2004 et 89% de plus qu'en 2003. Au-delà d'une tendance mondiale au développement du tourisme de croisière, des facteurs locaux tels que l'ouverture de nouvelles escales (Hienghène, Poum, Ouvéa...) ou encore les efforts pour l'accueil des passagers, ont largement contribué à cet essor. La déclinaison des croisiéristes par nationalité montre que les Australiens sont majoritaires avec 82% du total. Les Néo-Zélandais représentent 8%, les Anglais 3%, les Américains 2% et les autres nationalités 5%. Conscient de l'attrait croissant des touristes pour ces croisières vers la Nouvelle-Calédonie, de nouveaux paquebots sont entrés sur le marché en 2007, dotés de capacités d'accueil supérieures. Le développement de la compagnie P&O Australia (propriétaire du Sun Princess) permettra dès 2008 d'accroître considérablement le nombre de croisiéristes Australiens et Néo-Zélandais. La croisière reste cependant dépendante d'un petit nombre d'opérateurs et de navires : elle peut connaître des hausses comme des effondrements spectaculaires.

Par ailleurs, environ un millier de plaisanciers, dont un cinquième de français, ont été dénombrés en 2007, un résultat évoluant peu significativement sur le long terme.

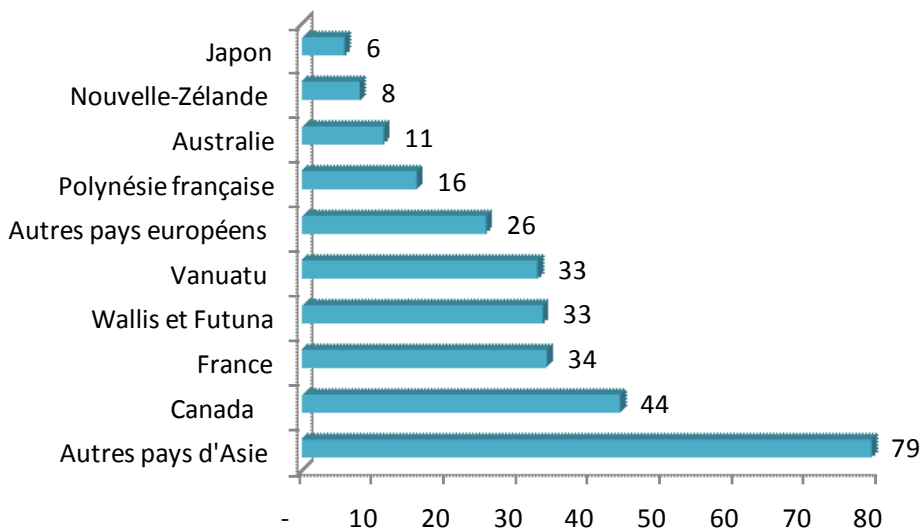
### Des séjours longs

La durée moyenne des séjours de l'ensemble des touristes est longue, puisqu'elle approche les 20 jours en 2007. Cependant, elle peut varier du simple au double selon les nationalités. Les métropolitains font partie de ceux qui restent le plus longtemps avec une moyenne de 34 jours en 2007, autant que les visiteurs de Wallis et Futuna ou de Vanuatu, mais tout de même moins que les Canadiens, qui atteignent les 44 jours de séjour moyen. Le reste des touristes effectue un séjour d'une à deux semaines en général, excepté les Japonais et les Néo-Zélandais qui ne restent qu'une semaine.

La Nouvelle-Calédonie subit une saisonnalité marquée, juillet à décembre étant la saison haute. Les écarts ne sont cependant pas trop forts, la médiane se situant autour de huit et neuf mille visiteurs mensuels. En effet, la diversité des marchés émetteurs permet de lisser les arrivées malgré des effets de

saisonnalité incontournables : saison des cyclones de décembre à mars, vacances respectives des marchés émetteurs...

Figure 2 : Durée moyenne de séjour des dix principaux marchés (en journées)



Source : Enquête passagers 2007, ISEE

*Les vacances, principale motivation des touristes*

En 2007, le tourisme de loisirs est le motif principal de séjour pour 56% des touristes, loin devant le tourisme d'affaires (15%) et le tourisme affinitaire (14%).

Il est toutefois important de noter la forte progression du tourisme d'affaires, de plus de 18% simplement sur l'année 2007 et multiplié par deux en dix ans, principalement en raison des grands projets métallurgiques réalisés ces dernières années. Cette industrie a pour particularité d'engendrer des flux de passagers en provenance du Canada et d'Australie. Si bien que les parts de marché s'en trouvent modifiées : les marchés anglo-saxons progressent et s'établissent à 9% pour les Néo-Zélandais (contre 7% en 2006) et à 16% pour les Australiens (contre 15% en 2006), alors que celle des Japonais régresse de 30% à 26% et que celle des métropolitains reste relativement stable autour de 28%.

*L'hôtellerie portée par le tourisme des résidents*

Depuis dix ans, la capacité hôtelière ainsi que le taux de remplissage sont restés globalement stables, ceci grâce à un développement de la clientèle de résidents. En effet, pour 2007, les Calédoniens occupent la plus grosse part du marché avec près de 40% des nuitées, suivi de la clientèle en provenance du Japon (20% des nuitées) et des métropolitains (17% des nuitées), les Australiens, Néo-Zélandais et autres nationalités arrivant ensuite.

L'enquête hôtelière réalisée par l'ISEE révèle quelques tendances. D'une part, la durée de séjour dans les hôtels de Nouméa diminue depuis une dizaine d'années, passant de 4,7 jours en 1997 à 2,4 jours en 2007. Ceci au profit d'autres types d'hébergement et d'hôtels, dans la province Nord ou encore sur les îles Loyauté et l'Île-des-Pins.

De plus, le choix du type d'hébergement et de la région d'accueil est fortement corrélé à la nationalité des touristes. Ainsi, les touristes métropolitains consomment de moins en moins de nuitées sur Nouméa alors que les Japonais favorisent la province Nord.

## DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE ET DEPENDANCE AU CARBONE

Par ailleurs, le taux de remplissage des hôtels, stabilisé autour de 60% à Nouméa depuis 5 ans, est inférieur pour la province Sud, où il se situe en-dessous de 50%.

Enfin, le taux d'occupation des gîtes en 2007 s'établit juste au-dessus de 54%. La durée moyenne de séjour se maintient autour de 2 jours pour 12 003 clients. Près de 9 clients sur 10 sont calédoniens ou métropolitains.

### *Une dépense moyenne qui stagne*

En 2007, 147 millions d'euros ont été dépensés localement par les visiteurs internationaux en Nouvelle-Calédonie. De cette somme, 98% correspondent aux dépenses des touristes et 2% à celles des croisiéristes. L'essentiel des dépenses des croisiéristes se fait en effet à bord ou lors de l'achat du package, ce qui ne veut pas dire que cette forme de tourisme ne soit pas intéressante en prospective. Ce montant de 2% correspond à des escales d'une journée ; l'allongement de la durée d'escale accroîtrait d'autant les dépenses des croisiéristes, aujourd'hui comptabilisés comme excursionnistes.

En 2005, les entreprises relevant du tourisme ont réalisé un chiffre d'affaires de 424 millions d'euros tant auprès des touristes internationaux que de la clientèle locale. La valeur ajoutée dégagée par l'ensemble des activités relevant du tourisme est estimée à 173 millions d'euros. Le secteur Hôtellerie-Cafés-Restaurants représente près de la moitié du chiffre d'affaires total, suivi par les transports touristiques internes.

Sur le long terme, on constate une stagnation de la dépense moyenne. Le chiffre d'affaires du secteur varie donc selon le nombre d'arrivées et la durée des séjours.

Enfin, pour l'année 2007, les dépenses des excursionnistes (hors hébergement) représentent 32 euros par jour contre 71 euros pour un touriste.

### *Le contexte Pacifique et la stratégie calédonienne*

Selon l'Organisation du Tourisme du Pacifique Sud (SPTO), en 2005, avant la crise, les cinq prochaines années s'annonçaient très bonnes pour l'industrie régionale du tourisme, dans la mesure où les récents attentats de Bali et la menace des attaques terroristes ont permis au Pacifique de devenir plus attractif aux yeux des touristes asiatiques. L'Organisation affirme également que cet essor du tourisme dépend de la participation active de la population locale dans la conception, la promotion et la commercialisation des activités touristiques, dont l'importance est sous estimée par rapport à l'action des hôteliers et des entreprises touristiques.

Afin de relancer l'industrie touristique, des Assises du tourisme se sont tenues fin 2005. Un plan de développement touristique concerté a été défini avec les conseils d'un cabinet d'experts métropolitains. Décliné en trois phases, il ambitionne d'accueillir 180 000 touristes étrangers (hors métropolitains) à l'horizon 2015. La première phase « rattrapage et mise en place immédiate d'un plan d'amélioration » ayant débuté en 2006, vise à renouveler l'hébergement, se positionner de manière offensive sur les marchés prioritaires, améliorer la structure de l'offre locale, renforcer la formation professionnelle et apporter un appui à l'ingénierie des projets. La deuxième phase visera à améliorer l'image de la destination à partir de 2008, en s'appuyant sur un marketing de l'offre, et des investissements de capacité d'hébergement et d'équipements structurants. Enfin, la dernière phase (consolidation) consisterait, à partir de 2012, à renforcer les deux premières phases, à travers un marketing de la demande, un réinvestissement de capacité sur l'hébergement et des investissements sur de nouvelles capacités aériennes. Par ailleurs, l'idée maîtresse de cette stratégie est d'opérer un recentrage du marketing vers une clientèle plus haut de gamme que celle courtisée actuellement. L'effort à réaliser sur le parc d'hébergement devra donc porter sur le doublement de sa capacité et l'amélioration de son standing. Cette orientation vise l'ouverture de nouveaux hôtels, essentiellement de luxe, répartis sur l'ensemble du territoire. L'objectif est également de mieux vendre la Nouvelle-Calédonie, en rendant



## DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE ET DEPENDANCE AU CARBONE

l'intérieur et les îles plus attractifs que Nouméa. Pour ce faire, une agence interprovinciale du tourisme a été créée fin avril 2007. Par ailleurs, chacune des trois Province dispose d'un GIE chargé de la promotion: le GIE « Nouvelle-Calédonie Tourisme Point Sud », le GIE « Tourisme Province Nord » et le GIE « Destination Iles Loyauté ». Ceux-ci mènent des actions de promotion (salons, séminaires de formation, accueil des professionnels et journalistes) au niveau des professionnels et du grand public, en direction des quatre principaux marchés émetteurs que sont le Japon, l'Europe (France, Allemagne et Italie), ainsi que l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Pour 2007, le budget d'investissement promotionnel s'est établi à 8,5 millions, affecté à 30% pour le marché japonais, 15% pour l'Australie, 10% en métropole et en Europe et 6% pour la Nouvelle- Zélande.

Développer le marché local, avec pour objectif d'atteindre le chiffre de 15 000 visiteurs néo-zélandais entre 2005 et 2010, grâce à des actions de promotion et de communication est un des enjeux du développement pour les acteurs touristiques locaux. Déjà, entre 2005 et 2007 ce marché a connu une augmentation de près de 40% des arrivées.

## 2. Une desserte en expansion

### La Tontouta, aéroport international en pleine croissance

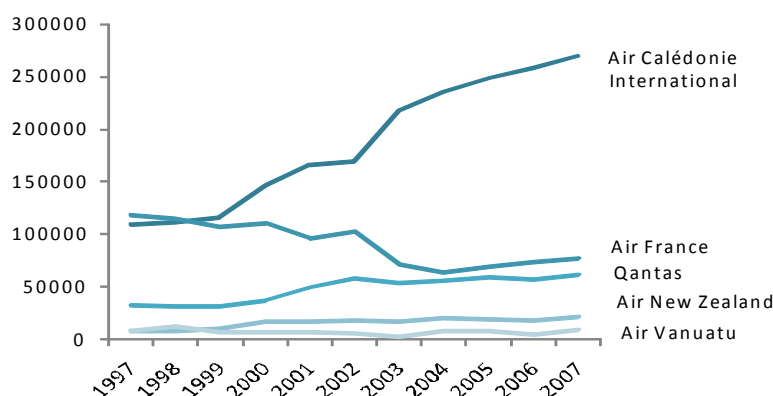
Au niveau international, la Nouvelle-Calédonie est assez bien desservie : liaisons variées, rotations fréquentes, diversité des compagnies... De plus, les nombreux projets engagés ouvrent de belles perspectives à l'aéroport La Tontouta. Ainsi, la liaison ACI-Air France vers Paris en passant par Séoul, prévue pour juin 2008, devrait permettre de désengorger les lignes à destination de la métropole tout en attirant des touristes coréens. Par ailleurs, l'implantation de la compagnie Air Austral avec des premières rotations prévues pour 2009, va également offrir de nouvelles dessertes vers Paris, via l'Australie et la Réunion, augmentant ainsi le nombre de sièges disponibles sur les destinations favorites des Calédoniens. Cette diversification des lignes devrait profiter aux consommateurs, tant en termes de capacité aérienne que de prix des billets.

Cette stratégie est, par ailleurs, encouragée par la CCI<sup>5</sup>, qui, pour accompagner cet accroissement du trafic et faire face à l'évolution des normes internationales, a engagé un plan de développement du site aéroportuaire de trois ans, pour un montant de 80 millions d'euros.

### Le trafic international en hausse

Concernant le transport aérien international, 440 000 passagers, dont 220 000 débarqués, ont fréquenté l'aéroport international de Nouméa-La Tontouta en 2007. Depuis 2002, la fréquentation de l'aéroport enregistre une progression relativement constante, excepté en 2006 où l'on a observé un ralentissement. Parmi les passagers débarqués, un peu plus de 100 000 étaient des touristes.

Figure 3 : Total des arrivées à l'aéroport de La Tontouta entre 1997 et 2007



Source : Direction de l'Aviation Civile

Entre 2006 et 2007, le nombre de passagers a connu une hausse de 6.6%. L'analyse du trafic de passagers dévoile que cette hausse a autant profité aux deux compagnies aériennes les plus présentes sur le territoire : Air Calédonie International (ACI) (+4,5%) et Air France (+4,4%). La croissance a cependant été plus soutenue pour les compagnies anglo-saxonnes (+16,7% pour Air New Zealand et +7,6% pour Qantas), en corrélation avec la progression des arrivées de touristes sur ces marchés.

<sup>5</sup> Gestionnaire de l'aéroport international de Tontouta

Les lignes Nouméa-Tokyo (23,5 % du trafic) et Nouméa Sydney (24 % du trafic) sont les plus dynamiques et affichent des progressions significatives qui résultent des différentes actions de promotion de la destination en direction de ces clientèles.

Les activités de fret ont connu une envolée pour l'année 2005, et sont restées stables au cours de l'année 2006. La Nouvelle-Calédonie reste néanmoins fortement déficitaire, les importations s'élevant à 4 500 tonnes et les exportations à seulement 1 100 tonnes. Les premiers fournisseurs, mais également clients, sont le Japon et la France (pour 40% environ), suivis par l'Australie et la Nouvelle-Zélande.

*Accompagné d'une progression du trafic domestique*

L'aéroport de Nouméa-Magenta dessert les destinations du trafic domestique de la Nouvelle-Calédonie : Iles Loyauté, l'île des Pins ainsi que les îles de la Province Nord (Iles Belep, Koné, Touho, Koumac). Entre 2006 et 2007, le trafic passagers (arrivées + départ) a augmenté de plus de 8%.

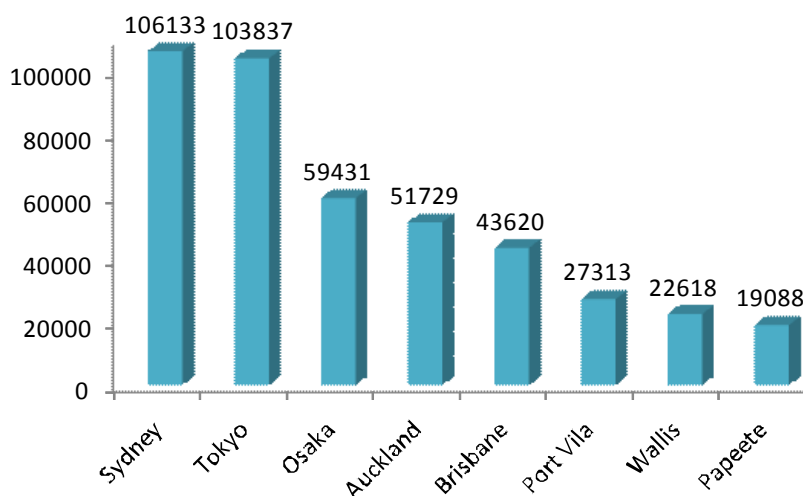
Les aéroports secondaires se comptent au nombre de onze. Le trafic est significatif pour Lifou, Ouvéa et Maré (Province Iles Loyauté) avec un total dépassant les 200 000 passagers annuels. L'île-des-Pins (Province Sud) affiche un trafic de 80 000 passagers en 2007. Enfin, le trafic reste restreint dans la Province Nord sur les aérodromes de Touho, Koné, Koumac et Ile Art/Belep, avec 4000 passagers annuels en 2007. Enfin, deux autres aérodromes existent avec un fonctionnement confidentiel, ceux de Poum et de l'île Ouen.

Depuis 1997, le trafic a globalement progressé en particulier à partir de 2002.

*Un redéploiement des liaisons internationales et des leaderships*

En 2008, les compagnies desservant la Nouvelle-Calédonie sont au nombre de six : Air Calédonie International, Air France, Quantas, Air New Zealand, Air Vanuatu et Air Austral dès 2009. En effet, depuis 2000, plusieurs compagnies ont dû stopper leur rotation pour cause de dépôt de bilan ou non rentabilité de la destination, telles AOM, Corsair et Continental Micronesia. Les liaisons au départ de Nouméa-La Tontouta sont : Paris (avec escales), Saint-Denis de la Réunion, Tokyo, Osaka, Séoul, Sydney, Brisbane, Auckland, Brisbane, Papeete, Fidji, Wallis et Port-Vila.

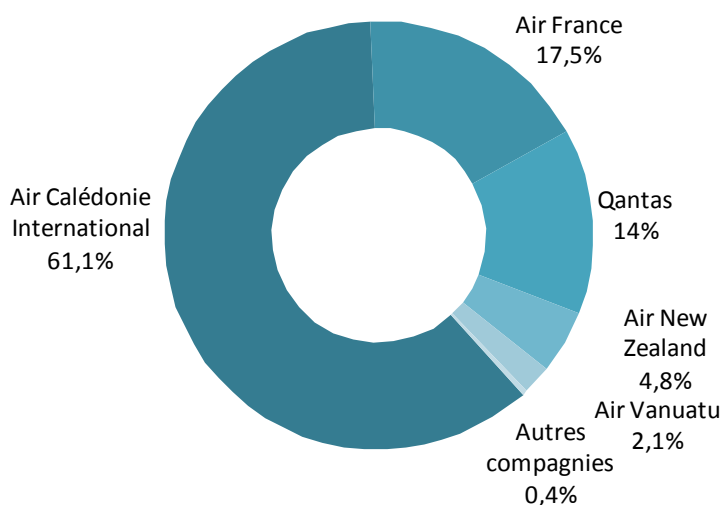
**Figure 4 : Arrivées totales par aéroport de provenance**



Source : Direction de l'Aviation Civile

Concernant le positionnement des compagnies, on observe un déclin d’Air France à partir de 1999 au profit d’Air Calédonie International. Depuis 2002, on constate également une légère augmentation du trafic local via les compagnies Quantas, Air New Zealand et Air Vanuatu. En termes de répartition des passagers, Air Calédonie International arrive de loin en tête avec plus de 60% des parts de marché. Air France, leader jusqu’en 1998, se retrouve désormais en deuxième position avec seulement 18% des parts de marché. La compagnie est talonnée par Quantas (à 14% des PDM) suivie par Air New Zealand et Air Vanuatu (5 et 2%).

Figure 5 : Part de marché des principales compagnies aériennes en 2007



Source : Direction de l’Aviation Civile

Le taux de remplissage moyen de l’ensemble des compagnies, sur ces dix dernières années, se situe à 68%, variant entre 70% les années fastes et 65% les années creuses.

*La continuité territoriale à quel prix ?*

Depuis fin 2004, l’aide au passage aérien<sup>6</sup> instaurée par l’Etat au titre de la continuité territoriale, afin de faciliter une fois par an les déplacements des résidents calédoniens (sous conditions de ressources) avec le territoire métropolitain a résulté dans une augmentation des déplacements vers la métropole, de 5,9% en 2007, après 6,1% en 2006 et 9,2% en 2005<sup>7</sup>. La hausse des prix des billets d’avion intervenue ces dernières années (+15,3% en 4 ans sur l’indice des prix des « Transports aériens ») a certainement atténué les effets d’une telle mesure. Cette hausse est imputable au retrait de certaines compagnies ou encore à la hausse des coûts fixes.

*Une stratégie d’investissement affirmée*

La mise en place d’une stratégie aérienne est incontournable pour le développement de l’activité touristique de la Nouvelle-Calédonie. Elle est d’ailleurs évoquée dans le plan de développement touristique concerté (phase de consolidation).

<sup>6</sup> Depuis le 1er octobre 2004, cette aide mise en place suite à la loi programme pour l’Outre-mer a permis en 2007 à 9 800 résidents de voyager vers la Métropole, soit 31 % des voyageurs qui s’y sont rendus.

<sup>7</sup> Contre +13,8% en 2003 et +17,2% en 2002.

Ainsi, d'importants travaux d'extension de l'aéroport La Tontouta ont débuté en 2008 et doivent s'achever en 2011, avec pour objectifs l'augmentation des capacités d'accueil de l'aéroport, la mise aux normes notamment en matière de sécurité et de sûreté, et la modernisation de l'aéroport : accueil des passagers, systèmes d'information, design... En effet, il s'agit pour l'aéroport de La Tontouta de savoir anticiper l'augmentation des flux envisagée à l'horizon 2020 : 525 000 passagers en 2012 et 700 000 en 2022. L'objectif serait de pouvoir recevoir simultanément deux gros porteurs (A330 ou A340), deux moyens porteurs (A320 ou B737) et un petit porteur (ATR 42) destiné aux vols domestiques. L'argument de lutte contre les émissions de GES, et plus généralement la contrainte sur les prix et donc sur la desserte qui pourraient en résulter, ne semblent pas avoir été vraiment pris en compte dans l'élaboration de cette stratégie.

D'autres liaisons sont aujourd'hui à l'étude. Elles pourraient voir le jour sur des marchés très porteurs, à fort potentiel, notamment la Corée. Ainsi, des accords ont dernièrement été signés entre Air Calédonie International et Cathay Pacific, Singapore, Finnair et Korean. Par ailleurs, un autre projet est en cours de négociation : la mise en service de la ligne Paris-Réunion-Sydney-Nouméa prévue pour le deuxième semestre 2008 qui serait assurée par Air Austral (Paris-Sydney) et Air Calédonie International (Sydney-Nouméa). Si l'aéroport de La Tontouta ne semble pas destiné à devenir un hub incontournable de la zone Pacifique, il peut néanmoins se positionner comme un partenaire pour différentes destinations et profiter des hausses de trafic prévues dans cette zone.

La hausse de la rentabilité de l'aéroport observée en 2006 encourage cette stratégie volontariste. Ainsi, le ratio chiffre d'affaires<sup>8</sup> par passager a augmenté de 28% entre 2002 et 2006, ce qui révèle une forte augmentation de la productivité. Il se situe au-dessus de la moyenne des DOM-TOM.

---

<sup>8</sup> Le chiffre d'affaires comprend les produits aéronautiques et les produits non aéronautiques.

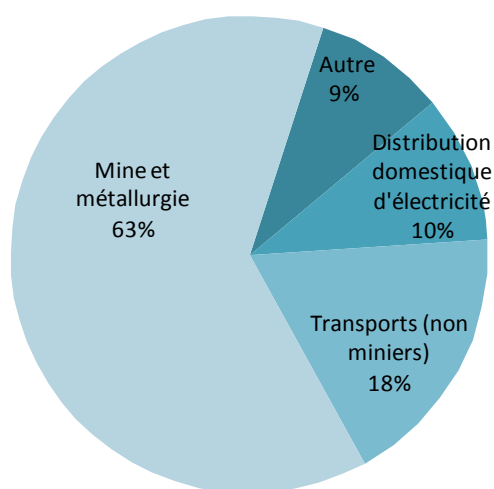
### 3. L'économie régionale et son positionnement par rapport à la contrainte carbone

#### *Une consommation actuelle d'énergie très singulière*

En 2007, les besoins en énergie primaire<sup>9</sup> de la Nouvelle-Calédonie ont représenté un peu plus d'un million de tonnes équivalent-pétrole (Tep), soit 3,7 Tep par habitant et par an. Cette valeur est légèrement en dessous de la métropole (4,4 Tep/hbt/an)<sup>10</sup>.

Le profil énergétique de la Nouvelle-Calédonie est extrêmement particulier : les mines et la métallurgie représentent près des deux tiers des consommations d'énergie primaire : cf. graphique.

Figure 6 : Répartition de la consommation d'énergie en 2006



Source : d'après le Gouvernement de Nouvelle Calédonie, 2008

La production de nickel devrait avoir plus que doublé avant 2015, avec une consommation d'énergie additionnelle venant presque exclusivement des produits pétroliers et donc une multiplication prévisible par deux des importations de combustibles fossiles.

#### *Des émissions de GES fortes, appelées à s'intensifier dans un avenir proche*

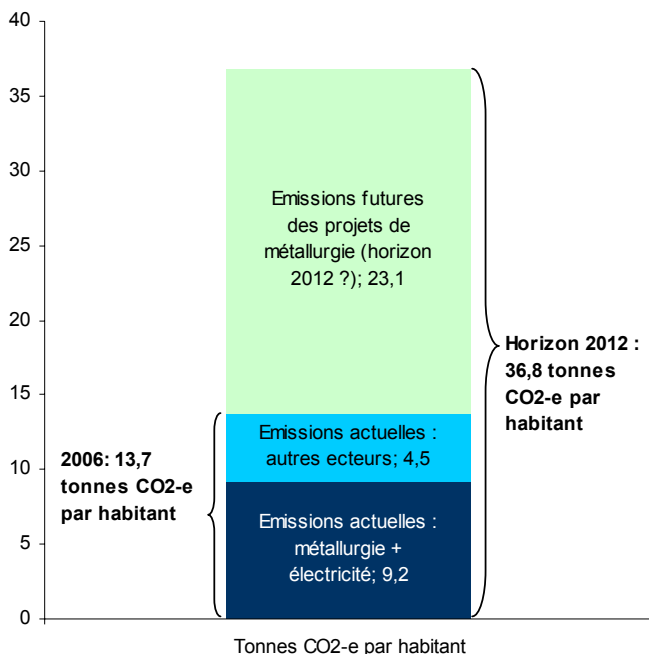
Les émissions de GES par habitant sont de 13,7 tonnes de CO<sub>2</sub>-e par habitant (à comparer aux 8,5 tonnes pour l'ensemble France métropolitaine et des DOM). Les perspectives pour les émissions sont les suivantes.

Dans un avenir proche (autour de 2012), la mise en service de centrales thermiques pour alimenter les usines métallurgiques va faire bondir ces émissions, autour de 37 tonnes de CO<sub>2</sub>-e par habitant (contre 20 tonnes pour les Etats-Unis aujourd'hui).

<sup>9</sup> Une source d'énergie primaire est une forme d'énergie disponible dans la nature avant toute transformation. Wikipédia

<sup>10</sup> Gouvernement de la Nouvelle Calédonie 2008

Figure 7: La Nouvelle-Calédonie vers une forte hausse des émissions de CO<sub>2</sub> par habitant



Source : d'après le Gouvernement de Nouvelle-Calédonie, 2008

*Des industries minières et métallurgiques énergivores*

La réflexion sur les émissions de la Nouvelle-Calédonie ne peut que considérer que séparément les deux volets : celui des mines et de la métallurgie (les 2/3)<sup>11</sup> et le reste. L'importance de l'industrie du nickel tend quelque peu à faire passer les autres préoccupations au second plan et l'on ne dispose donc pas pour l'activité hors nickel de données détaillées, même pas une ventilation faisant apparaître la part de l'agriculture ou du tertiaire tel que c'est le cas pour les Antilles.

On sait simplement que les transports routiers représentent environ 15% des besoins en énergie du pays, soit environ 0,63 Tep par habitant, chiffre quasi-identique à celui constaté en métropole. Toutefois, en métropole les besoins proviennent à 44% du transport de marchandises, alors qu'ici cette activité est relativement faible (Gouvernement de la Nouvelle-Calédonie 2008, p 72). Cette situation traduit à la fois des données géographiques mais aussi des comportements (par exemple part importante des pick-up). D'importantes améliorations sont envisageables pour les transports routiers de personnes, ce qui peut aussi laisser penser que c'est aussi le cas dans d'autres domaines comme l'habitat (aucune donnée sur la climatisation n'est disponible).

<sup>11</sup> Les conditions d'utilisation de l'énergie pour la production de nickel en Nouvelle-Calédonie ne paraissent pas inefficaces, loin s'en faut.

## II. Résultats et perspectives

### 1. Les émissions de GES du transport touristique

Les données dont nous disposons pour la Nouvelle-Calédonie, transmises par l'ISEE, sont relativement complètes. Elles nous ont permis d'analyser les émissions de GES associées à la desserte aérienne en distinguant une vingtaine de marchés d'origine. Dans cette analyse, seuls les déplacements internationaux seront comptabilisés, les déplacements internes des touristes n'ayant pas pu être isolés. De plus, nous n'aborderons que les déplacements des touristes, les émissions de GES des croisiéristes faisant escale en Nouvelle-Calédonie étant difficilement quantifiables.

La méthode de calcul de ces émissions et des différents ratios associés est présentée dans le chapitre 1 « Objectifs et méthodes », puis détaillée en Annexe de chaque fiche. En résumé, pour chaque territoire a été construit un tableau par sous-marchés (origine des clientèles) et par motifs (famille/amis, agrément...) aussi détaillé que possible, qui a été associé avec des données de dépense par séjour, puis avec des données de distance origine/destination et des coefficients d'émissions de GES par passager.km. L'ensemble permet pour chaque sous-marché et chaque regroupement de marchés de calculer des distances totales, volumes de dépenses, émissions de GES, ainsi que tous les ratios dérivés (CO<sub>2</sub>/euro dépensé, CO<sub>2</sub>/nuitée, euro/nuitée...).

#### Les émissions de GES du tourisme... et leurs ratios d'éco-efficacité

Ne sont comptabilisées dans ce travail que les émissions de GES du transport touristique origine/destination. Les émissions *in situ* (hébergement, activités, et transports internes) ne sont pas prises en compte. Au niveau mondial, le transport origine/destination représente 75% des émissions de GES du tourisme, et jusqu'à 90-95% pour des territoires éloignés et pour lesquels l'aérien est dominant, comme c'est le cas de l'outre-mer français. On traite donc de la grande majorité des émissions. La problématique locale (construction des hôtels, climatisation...) reste intéressante d'un point de vue énergétique, mais moins du point de vue des GES.

Les émissions de GES du tourisme peuvent être analysées de différentes manières.

L'approche la plus fréquente consiste à analyser le volume global d'émissions, avec une comparaison du tourisme avec les autres secteurs économiques d'une part, et avec le bilan d'ensemble du territoire d'autre part.

Cependant, pour une réflexion stratégique et prospective, cette approche ne semble pas suffisante. Afin d'être en mesure de réfléchir à l'arbitrage entre secteurs économiques, mais aussi aux formes de tourisme à privilégier et à celles à dissuader, la notion d'éco-efficacité peut-être d'une grande aide. Il s'agit, par l'élaboration de différents ratios, de comparer des données de pressions sur l'environnement (ici tonnes de GES), avec des données socio-économiques (valeur ajoutée, chiffres d'affaires, nuitées...). Une activité éco-efficace produira peu de CO<sub>2</sub>-e par unité de service produite, au contraire d'une activité peu éco-efficace.

Le choix du dénominateur dépend du type de comparaison recherchée et des objectifs privilégiés. Plusieurs ratios sont utilisés dans ce document :

- pour les comparaisons inter-secteurs, on utilise les ratios « émissions de GES par euro de valeur ajoutée brute (kg de CO<sub>2</sub>-e par euro) », ou « émissions de GES par habitant », ce qui donne une idée du poids d'un secteur dans le bilan carbone du territoire ;
- pour les comparaisons à l'intérieur du secteur du tourisme, on utilise soit les ratios « émissions de GES par euro dépensé par les touristes (kg de CO<sub>2</sub>-e par euro) », ce qui donne une idée de l'éco-efficacité du tourisme par rapport au développement économique local. Ou bien, le ratio « émissions de GES par nuitée » qui donne plutôt une idée de l'éco-efficacité dans l'accès aux



vacances. En effet, si un pays récepteur est surtout intéressé par l'impact sur l'économie locale, un pays émetteur de touristes sera aussi intéressé par la possibilité de maintenir l'accès aux vacances pour le plus grand nombre. En terme d'aide à la décision, il semble donc légitime d'analyser les deux, sans pouvoir trancher entre l'un ou l'autre.

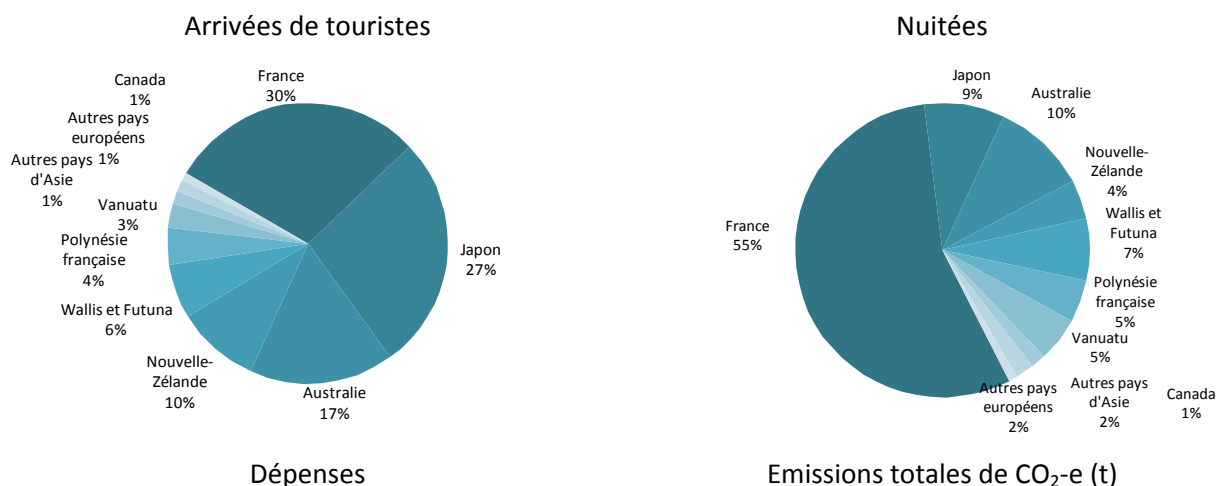
*Le transport aérien touristique, 7,5% du bilan carbone de la Nouvelle-Calédonie*

En 2007, l'aéroport international de La Tontouta accueillait 220 000 arrivées, dont la moitié de touristes<sup>12</sup>. Le transport aérien induit par le tourisme en Nouvelle-Calédonie est donc relativement important. En 2007, il a représenté un total de près de 520 000 tonnes de CO<sub>2</sub> équivalent<sup>13</sup>, soit 15 % du total des émissions de CO<sub>2</sub>-e de la Nouvelle-Calédonie si l'ensemble est attribué au territoire, 7,5% si les émissions sont attribuées à part égale entre le pays émetteur et le pays récepteur.

Rapporté au nombre d'habitants, il pèse pour deux tonnes par habitant (1 tonne pour une répartition à parité).

Sans grande surprise, les marchés les plus émetteurs de GES en valeur absolue sont les plus éloignés. Cependant, il convient de mettre en évidence d'autres paramètres, tels les dépenses engendrées ou le rapport au nombre de nuitées. Ainsi, différents ratios sont intéressants à étudier et à comparer.

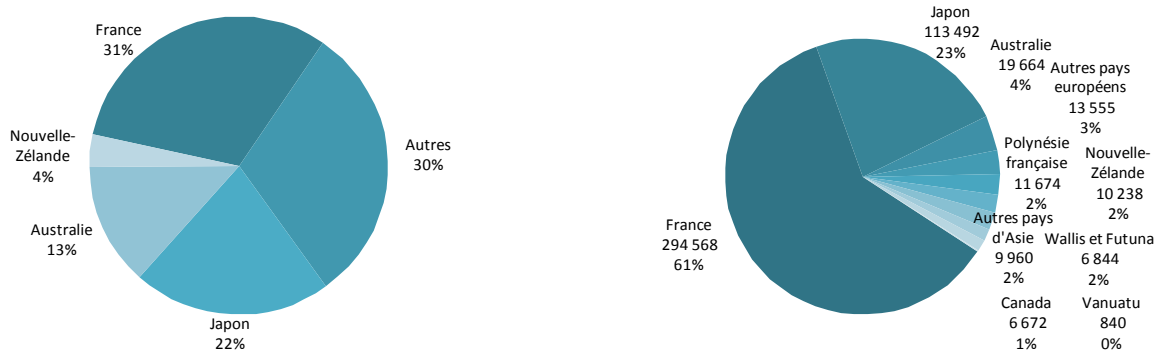
**Figure 8 : Résultats des dix premiers marchés de Nouvelle-Calédonie en 2007**



<sup>12</sup> Face à ce résultat, il convient de garder à l'esprit les 300 000 personnes transportées localement entre les différentes provinces. Celles-ci ne sont cependant pas comptées dans notre analyse, que nous avons limitée aux mouvements touristiques internationaux. On doit également noter que ces derniers incluent les liaisons avec la France, ce qui n'est pas le cas pour les Antilles et la Réunion, départements français.

<sup>13</sup> En application des travaux du GIEC et de l'Ademe, la notion d'équivalent CO<sub>2</sub> (CO<sub>2</sub>-e) inclut l'ensemble de la contribution du transport aérien au changement climatique : le CO<sub>2</sub>, les autres gaz, mais aussi des effets spécifiques : traînées de condensation, contribution à la formation de nuages cirrus, etc. En raison d'incertitudes, un facteur multiplicateur de 2 par rapport aux émissions de CO<sub>2</sub> est retenu. Ce facteur est assez conservateur, et d'autres auteurs recommandent une multiplication par un facteur plus élevé.

## DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE ET DEPENDANCE AU CARBONE



Source : Enquête passagers 2007, ISEE

### La distance, source de pollution

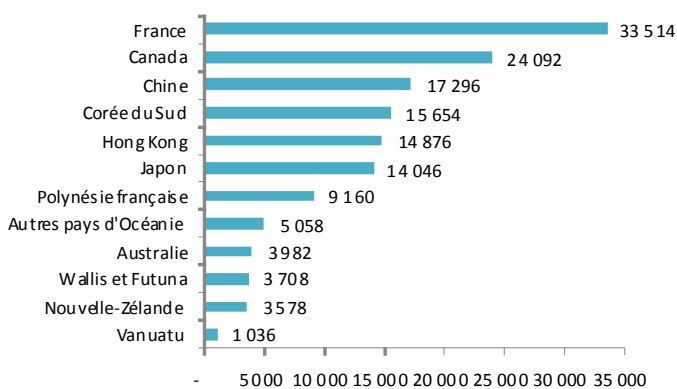
La Figure 9b montre que les marchés les plus proches de la Nouvelle-Calédonie sont les moins émetteurs de GES par séjour. Le classement des dix premiers marchés selon le ratio CO<sub>2</sub>-e/séjour correspond exactement au classement par distance, ce qui est trivial, puisque les émissions de CO<sub>2</sub>-e sont le produit de la distance et d'un facteur d'émission constant.

Cependant, si les cinq premiers marchés sont relativement proches, moins de 5 000 km aller-retour, les cinq suivants se situent entre 9 et 17 000 km. Ainsi, les émissions de GES sont multipliées par cinq entre le Vanuatu et les autres pays d'Océanie, et passent de 1 à 17 avec la Chine.

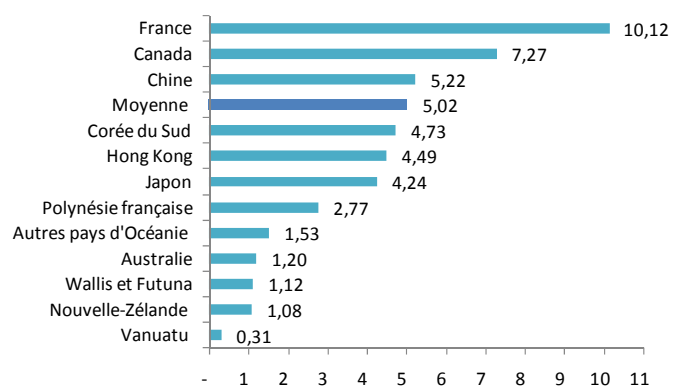
Le Vanuatu, marché le plus proche, est le seul situé à moins de 1000 km aller-retour. On ne peut donc pas vraiment parler de marchés de proximité. Une approche par région sera donc plus judicieuse.

Figure 9 : Eco-efficacité par séjour en 2007

a. Classement par distance aller-retour décroissante



b. Classement par ordre décroissant d'émissions de CO<sub>2</sub>-e par séjour



Source : TEC, d'après l'ISEE

La

Figure 10c met en évidence les dix marchés les plus efficaces en termes de CO<sub>2</sub>-e par nuitée. La durée moyenne de séjour a été ajoutée afin de montrer l'importance de la durée de séjour.

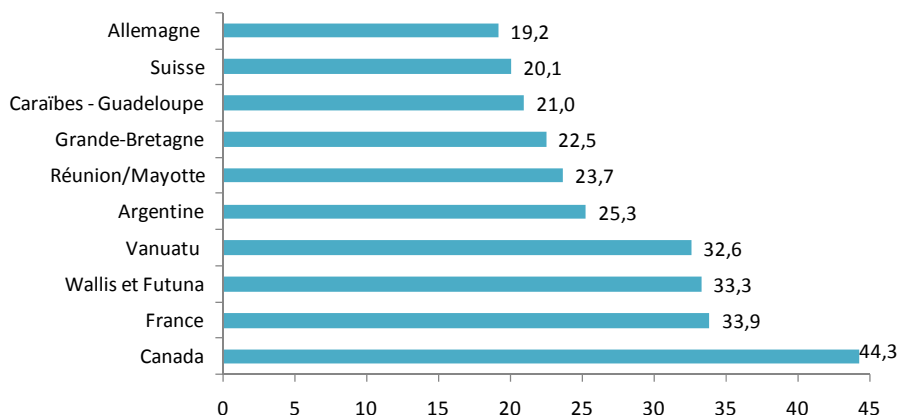
Si l'on reprend le graphique de la Figure 9a, on constate que les cinq marchés de « proximité », c'est-à-dire situés dans un rayon de 5 000 km, arrivent en tête des marchés les moins émetteurs en termes de

CO<sub>2</sub>-e/nuitée. L'ordre des cinq suivants est cependant sensiblement influencé par le nombre de nuitées passées sur place. On remarque que le Japon qui est pourtant le 7<sup>ème</sup> marché le plus proche n'apparaît pas dans les dix marchés les plus éco-efficaces par nuitée. A l'inverse, la France, qui, en termes de distance arrive en 20<sup>ème</sup> position, est néanmoins classée en 10<sup>ème</sup> position en termes d'éco-efficacité par nuitée. De même, la Nouvelle-Zélande, pourtant 2<sup>ème</sup> marché le plus proche, n'est classée que 5<sup>ème</sup> de par une durée de séjour réduite. Pour ces exemples, la variable du nombre de nuitées sur place prend donc toute son importance.

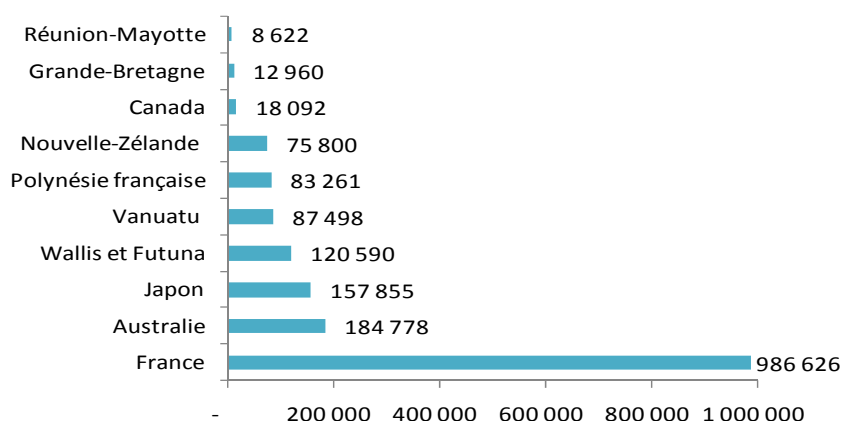
Cependant, lorsqu'on compare le classement par nombre de nuitées (graphique 10b) au ratio CO<sub>2</sub>-e/nuitée (graphique c), on constate des résultats très différents. Favoriser des marchés avec des séjours de longue durée ne sera justifié que si ceux-ci ne sont pas trop éloignés. Le marché français illustre bien ce cas. Classé au premier rang des nuitées, il n'arrive qu'en 10<sup>ème</sup> position en terme de CO<sub>2</sub>-e par nuitée, avec plus de 300 kg/nuitée, loin derrière l'Australie, la Nouvelle-Zélande ou même la Corée qui sont pourtant des marchés dont la durée de séjour est plus faible.

Figure 10 : Eco-efficacité par rapport à la durée de séjour

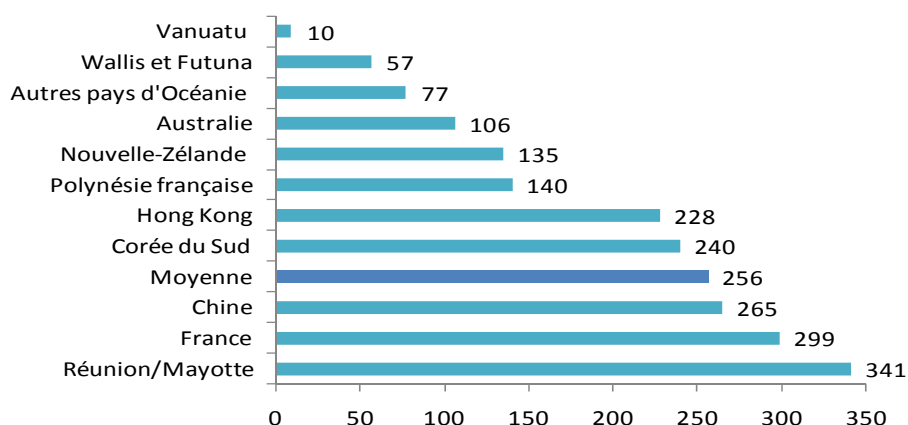
a. Les dix premiers marchés en termes de durée moyenne de séjour (en jours)



b. Les dix premiers marchés classés par ordre croissant de nuitées (nombre de nuitées)



c. Les dix premiers marchés classés par ordre croissant de CO<sub>2</sub>-e par nuitée



Source : TEC, d'après ISEE

### Le montant des dépenses, un paramètre essentiel

Par ailleurs, il est intéressant de comparer dépenses et émissions de GES. En effet, certains marchés éloignés, fortement émetteurs, peuvent également être très rémunérateurs. C'est le cas du tourisme d'affaires en général. Le volume de CO<sub>2</sub>-e émis doit alors être rapporté aux revenus générés directement<sup>14</sup> mais aussi comparé aux ratios des autres industries.

Un classement des marchés selon le ratio volume de CO<sub>2</sub>-e/dépense est donc utile. En terme de prospective, il nous permettra de déterminer quels sont les marchés les plus rentables en fonction de leur situation géographique ou à partir de quels seuils (durée de séjour, dépense par séjour...) ces marchés pourraient devenir rentables. Le constat d'une éco-efficacité acceptable ne dispense toutefois pas de réfléchir aux possibilités de substitution du déplacement par d'autres modes de communication : quelle est la part du tourisme d'affaires en Nouvelle Calédonie qui pourrait être substituée par de la télé-conférence, quelle est la part qui nécessite absolument une présence sur place ?

Pour les ratios d'éco-efficacité par euro dépensé, nous ne disposons des données sur les dépenses que pour quatre marchés : l'Australie, la Nouvelle-Zélande, le Japon et la France, ainsi que l'ensemble des pays émetteurs.

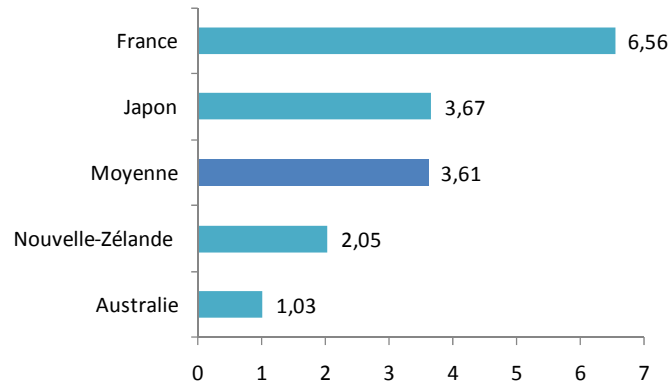
A partir de la Figure 11, on constate que le Japon arrive bien avant la France du fait de dépenses importantes et d'une distance moindre. Les Français, qui favorisent des séjours chez la famille ou chez des amis, dépensent beaucoup moins et obtiennent un résultat de 6,5 kilos de CO<sub>2</sub>-e par euro dépensé. Le meilleur score est attribué aux Australiens suivis des Néo-Zélandais. La France, qui constitue le premier marché en termes d'arrivées, se situe donc très défavorablement en termes d'éco-efficacité par euro dépensé. Encourager ce marché ne semble donc pas une option durable. Il est aussi intéressant de comparer la dépense moyenne par jour (tableau b), car dans ce cas l'allongement du séjour permet également une augmentation des dépenses.

**Figure 11 : Eco-efficacité par rapport aux dépenses**

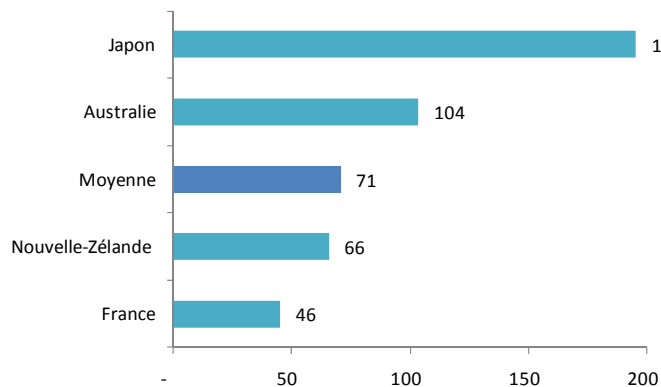
- a. Classement par ordre décroissant de kg CO<sub>2</sub>-e/euro dépensé

<sup>14</sup> Ainsi qu'aux emplois créés, aux services fournis, etc...

## DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE ET DEPENDANCE AU CARBONE



### b. Classement par ordre décroissant de dépenses quotidiennes en euros



Source : TEC, d'après ISEE

### Les motifs, un axe marketing à explorer

Toutes nationalités confondues, la comparaison par motif du voyage est intéressante car on constate un écart du simple au triple, avec des émissions de 3 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> pour un séjour lié aux études et de 9 tonnes pour un séjour affinitaire (Figure 12a).

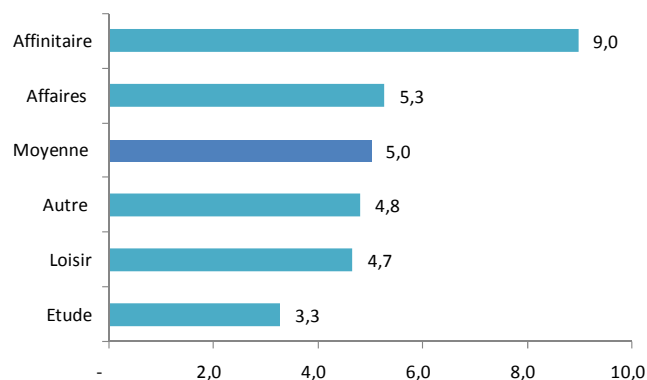
Ces chiffres doivent néanmoins être maniés avec précaution puisqu'ils ne concernent que les quatre principaux marchés : France, Japon, Australie et Nouvelle-Zélande, soit 80% des arrivées. De plus, on ne dispose pas de classement par nuitée ou par euro dépensé.

Par ailleurs, on constate que le motif principal des visiteurs est de loin le tourisme de loisirs. Avec une moyenne de 4,7 tonnes équivalent CO<sub>2</sub>, il arrive au second rang en termes d'éco-efficacité par séjour. Encourager ce segment n'est pas la pire des options au regard des émissions de CO<sub>2</sub>-e. On constate également que le marché lié aux études, le moins émetteur, est aussi le moins représenté. Enfin, les marchés affinitaires et d'affaires sont au même niveau en termes d'arrivées, mais l'écart en termes de GES est important puisque le tourisme affinitaire est à l'origine de 9 tonnes de CO<sub>2</sub>-e par séjour en moyenne alors que le tourisme d'affaires de 5,3 tonnes seulement. Ceci s'explique par une provenance quasi exclusive du tourisme affinitaire de France, alors que les flux d'affaires sont plus équilibrés entre l'Océanie et l'Europe.

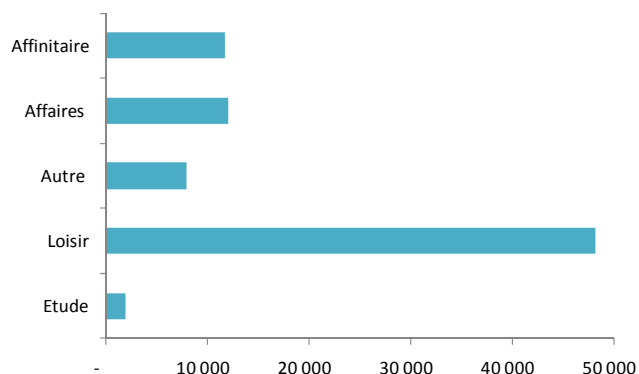
### Figure 12 : Eco-efficacité par rapport aux motivations

#### a. Classement par ordre croissant des sous-marchés en tonnes de CO<sub>2</sub>-e par séjour

## DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE ET DEPENDANCE AU CARBONE



### b. Classement des sous-marchés par volume d'arrivées



Source : TEC, d'après ISEE

### Certains marchés aussi efficaces qu'en métropole

Le chiffre de 3,61 kg de CO<sub>2</sub> par euro dépensé doit être comparé avec les 2,10 kg calculés pour le tourisme international à destination de la France métropolitaine dans une autre étude (Gossling et al. 2004). C'est nettement plus important, mais cette moyenne cache certains marchés assez efficaces tels l'Australie ou la Nouvelle-Zélande (cf. Figure 11a), pour lesquels l'éco-efficacité atteint respectivement les 1,03 et 2,05 kg de CO<sub>2</sub> par euro dépensé et reste donc en-dessous de la moyenne métropolitaine.

Figure 13 : Eco-efficacité du tourisme international comparée

Comparaison de l'éco-efficacité du tourisme	
	CO2-e/euro dépensé (kg)
Vers la France	2,10
Vers la Nouvelle-Calédonie	3,61
Vers la Polynésie	4,24
Vers la Réunion	6,52
Vers la Guadeloupe	6,87
Vers la Martinique	7,33

Source : TEC - Gossling et al., 2009

*Un tourisme globalement peu éco-efficace, dans une économie qui ne l'est pas non plus*

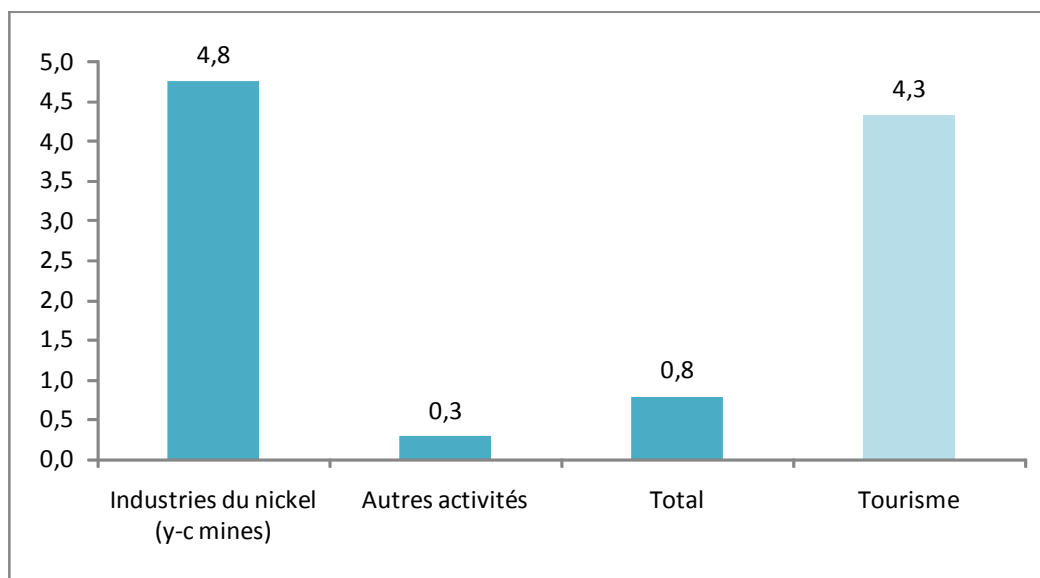
La comparaison de l'éco-efficacité du tourisme avec celle de l'industrie du nickel ne saurait s'arrêter aux valeurs brutes, et d'autres arguments entrent en jeu :

- les deux secteurs ont de mauvaises éco-efficacités ;
- le tourisme est plus facilement substituable vers d'autres destinations, alors que si l'humanité a besoin de nickel (ce qui ne paraît guère contestable) la Nouvelle-Calédonie est probablement un des endroits clé pour le produire, puisque sa production et sa transformation sur place sont moins énergivores que dans d'autres régions du monde. Des stratégies d'utilisation d'un éventuel budget carbone doivent donc se poser la question de la place du territoire, du pays ou de l'activité dans la division internationale du travail.

D'après la

Figure 14, on constate que l'industrie touristique obtient de meilleurs résultats en termes d'éco-efficacité par euro de valeur ajoutée que l'industrie du nickel. Travailler sur des marchés précis et identifiés pour leur efficacité en termes d'émissions de GES permettrait d'améliorer les résultats obtenus par le secteur touristique pour l'année 2007.

**Figure 14 : Eco-efficacité comparée des différentes activités (kg CO2-e/ euro de VA brute)**



	Emissions T CO2-e	VA brute Million €	Nombre de salariés	Nombre d'habitants <sup>15</sup>	Kg CO2-e/euro (VA)	Kg CO2-e/ habitant
Industries du nickel (y-c mines)	2 208 000 <sup>16</sup>	464 <sup>17</sup>		244 410	4,8	9 034
Autres activités	1 080 000	3761		244 410	0,3	4 419
Total	3 288 000	4225		244 410	0,8	13 453
Tourisme	260 000	60 <sup>18</sup>	4 151	244 410	4,3	1063

<sup>15</sup> Chiffre 2008, Wikipedia.

<sup>16</sup> Cf tableau ci-dessus.

<sup>17</sup> Voir annexe 1.

<sup>18</sup> Valeur ajoutée des activités caractéristiques du tourisme. Compte du tourisme 2006

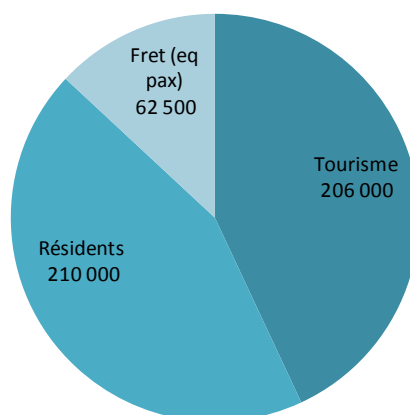
Source : TEC

Pour le tourisme, la moitié des émissions du transport origine destination (519 321 tonnes) est attribuable à la Nouvelle Calédonie selon les conventions usuelles, soit 860 000 tonnes. L'unité est ici le CO<sub>2</sub>-équivalent, multipliant les émissions de l'aviation par un facteur 2, pour rendre compte, au-delà du seul CO<sub>2</sub>, de la contribution au changement climatique de l'aviation (convention Ademe).

Dans ces conditions, l'examen du tableau montre que l'éco-efficacité du tourisme, bien que ne tenant compte que des émissions du trajet (excluant celles de l'hébergement, des activités et des transports à destination) est le quintuple de la moyenne. Elle resterait deux fois et demie celle de la moyenne si on prenait en compte le seul CO<sub>2</sub> (en niant la spécificité des émissions de l'aérien).

En ce qui concerne l'arbitrage entre les différentes utilisations du transport aérien (Figure 15), on peut noter qu'aujourd'hui la moitié des passagers débarqués ou embarqués en Nouvelle-Calédonie est le fait de résidents. Le fret représente 13% du trafic aérien. Si la question de la répartition des émissions de GES du transport aérien entre tonnes de fret et passagers reste aujourd'hui prématurée, elle mérite tout de même d'être soulevée. En effet, l'imposition de quotas de CO<sub>2</sub> amènera nécessairement à faire des choix, auxquels il vaut mieux être préparé pour les anticiper.

Figure 15 : Répartition du trafic aérien par marché<sup>19</sup>



Source : TEC, d'après Aéroport Tontouta

<sup>19</sup> Conversion fret/pax : 1 pax= 160 kg de fret



Figure 16 : Carte des émissions totales de GES en CO<sub>2</sub>-e et éco-efficacité des marchés émetteurs en 2007



### Méthodologie des scénarios : application de la méthode de *backcasting*

#### Choix des objectifs à atteindre et déroulement du scénario<sup>20</sup>

Le but de cette étude est de réduire la dépendance du tourisme de l'outre-mer français au carbone, dans un contexte plus général de réduction des émissions. Nous appliquons donc une méthode dite de *backcasting* : c'est-à-dire qu'on fixe un objectif et qu'on déroule ensuite les actions nécessaires pour l'atteindre. Pour chaque territoire, un scénario commun est construit. Les objectifs que nous proposons sont dérivés des objectifs internationaux du « Paquet » Energie Climat (PEC). A 2020, ceux-ci vont de -20% des émissions par rapport à 2005 dans un scénario bas, à -30% par rapport à 2005 dans le cas d'un engagement substantiel des partenaires externes. Par rapport à ces objectifs internationaux, nous fixons un horizon 2025 à nos scénarios, car une quinzaine d'années représente le temps nécessaire à mettre en place une stratégie touristique et son plan d'actions. Par rapport au -30% d'émissions à l'horizon 2020, nous proposons un objectif de réduction de 40% des émissions, les contraintes étant amenées à être de plus en plus fortes. Enfin, le maintien de la dépense constitue le second objectif de ce scénario, assurant la cohérence avec un développement durable.

Pour atteindre les objectifs des scénarios, différents facteurs de changement ont été retenus, qui varient différemment selon les territoires concernés :

- le mode de transport utilisé : facteur d'émissions de l'avion, coefficient de remplissage de l'avion, diminution des places en première classe (appréhendés par le biais des facteurs d'émission), optimisation du pré-acheminement ;
- le volume d'arrivées et les marchés ciblés ;
- le *marketing-mix* : affinitaire, affaires, agrément, marché de niche, etc. ;
- la dépense par jour et par séjour ;
- la durée des séjours (globale et par marchés) : développement d'une offre alternative de long séjour en gîtes ou résidences de tourisme grâce aux lois de défiscalisation ;
- le développement du marché domestique (quand c'est possible) ;
- les déplacements sur place (Polynésie française) et la diminution des distances des parcours en croisières ou l'utilisation de modes de transport moins polluants.

Pour chaque facteur, les hypothèses tiennent compte du contexte : volume de la population, des marchés émetteurs et récepteurs, du niveau de vie, du temps libre disponible, des tendances de la demande, des spécificités du territoire d'accueil...

Les scénarios ont ensuite été construits en sommant l'effet individuel de chaque facteur, puis en ajustant cette somme pour tenir compte d'effets cumulatifs perturbateurs : il n'est pas toujours possible d'étudier l'effet de chaque facteur de manière totalement isolée. Par exemple, les effets démographiques, la croissance économique et le changement culturel, sont trois facteurs concourant ensemble à l'accroissement des taux de départ. Le scénario de développement durable implique par ailleurs plusieurs précautions méthodologiques :

- c'est un scénario de « *backcasting* », c'est-à-dire construit pour atteindre un objectif final. Les hypothèses pour chaque facteur peuvent donc être « orientées », dans la limite du raisonnable, afin d'atteindre les objectifs attendus ;
- le scénario introduit un certain nombre de ruptures, particulièrement pour le marché métropolitain ou par rapport à la politique des arrivées et des marchés ciblés. Certaines hypothèses ont ici un caractère novateur ;

<sup>20</sup> Cf. chapitre 1 : Objectifs et méthodologie.

- les interactions entre chaque facteur nécessitent d'être considérées avec attention, et l'effet de chaque facteur ne doit pas nécessairement être analysé isolément. Un allongement de la durée de séjour n'est par exemple pas compatible avec une augmentation de la dépense quotidienne. Cette analyse des incompatibilités permet d'assurer la cohérence des canevas des scénarios.

### **Quelques limites**

Si nous obtenons un ensemble de résultats novateurs et significatifs, nous avons parfois été limités par les informations disponibles. Nous avons alors émis des hypothèses, dans la limite du raisonnable ou encore introduit des dimensions débordant le cadre de l'analyse initiale. Dans nos stratégies prospectives, nous avons ainsi introduit une part de tourisme domestique. Sans données précises, nous l'avons évaluée pour 2007 et 2025, à partir des possibilités du territoire, de la population et de son niveau de vie.

Par ailleurs, notre idée initiale en termes de prospective était de proposer un scénario alternatif, dit de développement durable, en contrepoint d'un schéma d'Aménagement et de Développement Touristique. Or, seule la Réunion avait élaboré un tel document. C'est donc l'unique territoire pour lequel nous avons mené une analyse de cette sorte. Pour la Nouvelle-Calédonie, nous avons également proposé un scénario alternatif par rapport à un futur focalisé sur l'activité du nickel. La confrontation de ces deux scénarios, conçus pour être réalistes, permet de montrer que le champ des possibles est très large si l'on fait entrer toutes les variables dans l'analyse. Les autres territoires, Antilles et Polynésie, n'ont qu'un seul scénario.

### **Orientation des différents scénarios**

#### La Réunion

Grâce à l'existence de son Schéma d'Aménagement et de Développement Touristique provisoire à 2020, nous pouvons proposer deux scénarios : le premier, un « tendanciel » se référant au schéma à 2020 et le second, de « développement durable » décrit ci-dessus. Le tendanciel reprendra les objectifs édictés dans le Schéma en y assortissant le montant de GES correspondant, tandis que le second procurera une vision alternative.

#### La Nouvelle-Calédonie

Vu l'existence et les perspectives de l'industrie du nickel, deux scénarios sont proposés, là encore dépendant des hypothèses d'allocation du budget carbone. Dans le premier cas, l'essentiel du budget carbone est alloué à l'industrie du nickel et le tourisme est réduit au minimum. Le second reprend les hypothèses communes du scénario de « développement durable ». Le budget carbone est alors partagé plus équitablement entre nickel et tourisme.

#### La Polynésie Française

Comme il n'existe pas d'autres alternatives économiques probantes, ni de schémas de développement touristique, nous ne proposons qu'un seul scénario de « développement durable », privilégiant les marchés les plus efficaces, combinant proximité, rentabilité et long séjour.

#### Guadeloupe et Martinique

Là encore, on ne dispose pas d'une vision émanant des acteurs sur l'avenir touristique pour le territoire. Nous proposons donc notre scénario de développement durable. Pour parvenir aux résultats attendus, nous envisageons outre un développement du tourisme domestique et de proximité, un positionnement plus haut de gamme et concurrentiel sur de l'éco-tourisme et de la location longue durée.

## 2. L'histoire des scénarios

### *Une orientation des scénarios qui dépend du développement de l'industrie du nickel*

La Nouvelle-Calédonie, contrairement aux autres territoires ultra-marins, dispose de ressources internes, qui assurent son développement économique indépendamment de l'activité touristique. Dans ce cas particulier, il s'agit donc, grâce à la notion d'éco-efficacité, d'arbitrer entre deux activités. Dans les deux cas, elles sont fortement émettrices de CO<sub>2</sub>, l'activité touristique restant beaucoup moins développée que celle du nickel, cf. Figure 14. Leurs ratios éco-efficacité/valeur ajoutée sont néanmoins assez proches : 4,8 kilos de CO<sub>2</sub>-e émis par euro de valeur ajoutée créé pour l'industrie du nickel contre 4,3 kilos de CO<sub>2</sub>-e émis par euro de valeur ajoutée créé pour l'industrie touristique. Au-delà de la notion d'éco-efficacité, on a également tenu compte du contexte particulier de la Nouvelle-Calédonie et de la production de nickel. Si cette industrie est polluante, malgré tout sa production en Nouvelle Calédonie est énergiquement efficace. Aussi, en dépit de fortes émissions, il y a un certain intérêt à ce que, dans le cadre d'une division internationale du travail intégrant la contrainte carbone, cette production soit effectuée en Nouvelle Calédonie, du moins à court et moyen terme.

Par ailleurs, même si le statut politique de la Nouvelle-Calédonie n'est pas encore fixé, le total de ses émissions de GES, rapporté au nombre d'habitant, la place en tête des pays les plus émetteurs, devançant même les Nord-Américains. Avec les négociations internationales à venir, la Nouvelle-Calédonie devrait donc se voir demander de contrôler très sérieusement l'évolution de ses émissions.

Dans ce contexte, on a décidé de proposer deux scénarios, en variant les hypothèses sur l'allocation du budget carbone :

- Dans le premier, on admet que l'essentiel du budget est alloué à la production de nickel. Dans ce cas, le développement du tourisme et les émissions qu'il génère sont donc réduits au strict minimum. Son éco-efficacité s'en trouve améliorée, car seuls les marchés les plus rémunérateurs sont maintenus.
- Dans le second scénario, on envisage que la production de nickel soit moins prioritaire. Le budget carbone est donc réparti entre les différentes activités. On propose pour le tourisme un scénario de développement, avec les mêmes contraintes que pour les autres territoires de l'outre-mer français : réduction des émissions de GES de 40% par rapport à 2005 et augmentation des retombées économiques. L'éco-efficacité du tourisme s'améliore, mais de manière moindre que dans le premier scénario. Cependant, le tourisme affinitaire est maintenu et les retombées augmentent plus fortement.

### *Scénario 1 : le « tout nickel »*

Avec une Nouvelle-Calédonie peuplée de 250 000 habitants et un niveau de vie moyen de 26 500 euros par tête, notre premier scénario s'inscrit dans un contexte d'enrichissement du territoire et de ses habitants, grâce au développement exclusif de l'industrie du nickel. Bien que fortement polluante, cette activité est indispensable au niveau mondial et permet au territoire de se développer. Le système de bourse du carbone permet à la Nouvelle-Calédonie d'acheter des crédits d'émissions qu'elle choisit de consacrer entièrement au nickel. L'industrie touristique se voit donc imposer une réduction drastique de ses émissions, seuls les déplacements les plus utiles sont maintenus :

- le tourisme d'affaires d'autant plus qu'il est lié à l'industrie du nickel ;
- le tourisme de proximité à fort pouvoir d'achat;
- et le tourisme affinitaire, dans la mesure du possible.

Le tourisme domestique, grâce à un territoire étendu, un niveau de vie satisfaisant, et parce que les possibilités de voyager à l'étranger seront limitées par des budgets carbone individuels<sup>21</sup>, se développe également.

<sup>21</sup> Distribution de quotas aux individus, assortie d'une possibilité d'acheter (sans doute très cher...) des permis d'émissions additionnels sur le marché du carbone.

### *Scénario 2 : « la diversification »*

Dans ce scénario, on étudiera plutôt l'éventualité d'une échappatoire au nickel à long terme et une préparation de la diversification économique. En termes d'émissions de CO<sub>2</sub>, le tourisme est « un moindre mal ». Dans cette optique, seront favorisés :

- le développement du tourisme domestique ;
- une forte hausse des parts des marchés néo-zélandais, australien, et dans une moindre mesure japonais et chinois (sur le modèle de la Polynésie Française) ;
- une hausse de la part du tourisme d'affaires liée à l'activité économique (nickel), doublement intéressante puisqu'il génère également le déplacement d'accompagnants pour des séjours de longue durée ;
- un allongement des escales de la croisière, avec une croisière qui se responsabilise (distance limitée, plaisance à voile, petits paquebots à voile...), et le développement d'une offre spécifique pour les Américains. On essayera aussi de maximiser les retombées locales (offre d'excursions, aménagement des ports...);
- pour la croisière toujours, un développement de l'ensemble des marchés Océanie (hors Australie et Nouvelle-Zélande), et Asie en particulier, actuellement inexistant. Pour l'ensemble des marchés, proposer de la croisière locale avec des bateaux basés en Nouvelle-Calédonie et un acheminement par avion (quand même moins polluant...);
- quelques produits de très longue durée pour le marché européen (de la même manière qu'en Polynésie Française), en profitant de l'offre d'hébergement créée par la défiscalisation (Loi Girardin entre autres).

Enfin, pour l'ensemble des marchés (et surtout les plus lointains : UE, USA, Canada...), on développera :

- un écotourisme haut de gamme et la plongée ;
- le tourisme nuptial.

### **3. L'analyse comparative**

Pour mettre en application les hypothèses de ces scénarios, les paramètres sur lesquels peut agir la Nouvelle-Calédonie et les actions correspondantes, sont :

- la qualification de l'offre ;
- la dépense totale et par nuitée : qualité de l'offre, diversification des produits, circuits de vente, promotion ;
- les parts des différents marchés selon leur origine : campagne de promotion/cibles ;
- la promotion de la destination (à destination des clients et des tour-opérateurs) ;
- les motivations des visiteurs : diversification et qualité des produits (éco-tourisme, plongée, nuptial), image de la destination ;
- la durée de séjour : produits proposés (investissement locatif), tarification de la desserte aérienne ;
- l'aménagement portuaire et l'attraction des opérateurs de croisières ;
- l'éco-efficacité du mode de transport : taux de remplissage des avions, part attribuée aux premières et secondes classes.

Les éléments décrits précédemment permettent donc de poser les bases d'une stratégie de développement touristique, dans une optique de réduction des émissions de carbone. Reste à les pondérer selon les résultats attendus.

Scénario 1 : *Priorité Nickel, tourisme d'affaires et régional en exclusivité*

Dans le premier scénario, l'industrie du nickel est développée de manière intensive. Tous les crédits carbonés du territoire lui sont dévolus. Le tourisme international est réduit au minimum, seuls les déplacements pour affaires sont maintenus car en lien avec l'industrie du nickel ainsi que le tourisme affinitaire, dans la mesure du possible. Un tourisme de loisirs haut de gamme pour le marché océanien est également conservé. L'objectif final étant de réduire d'au moins 50% les émissions de GES et d'allonger la durée de séjour.

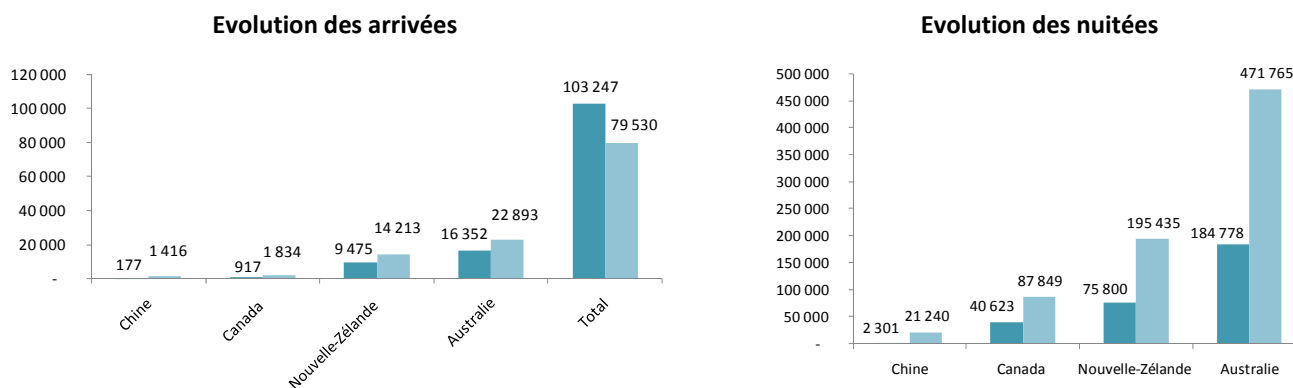
- ✓ L'activité touristique maintenue grâce au marché domestique

En contrepartie des restrictions au tourisme international, le développement du tourisme domestique permettra de conserver un secteur dynamique, avec un maintien de la rentabilité des infrastructures et des retombées sur l'ensemble du territoire. Celui-ci passe donc de 323 000 nuitées en 2007 à 1 million de nuitées.

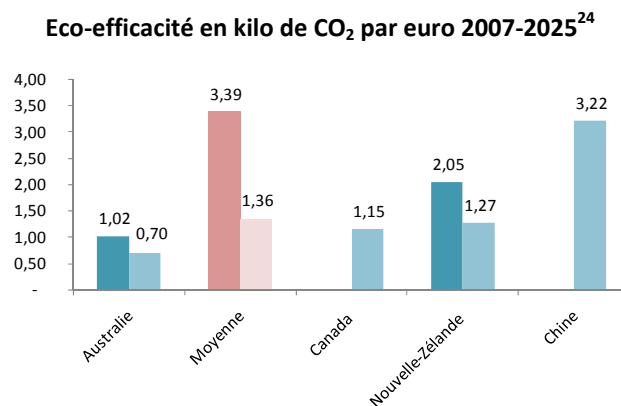
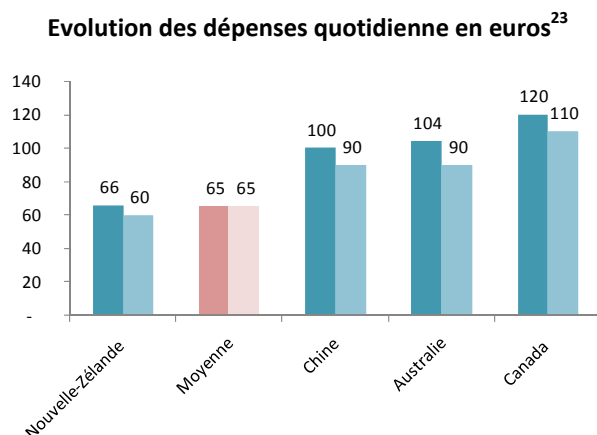
- ✓ Le Canada, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et la Chine : les quatre marchés stratégiques

Quatre marchés sont considérés comme stratégiques : l'Australie, le Canada, la Nouvelle-Zélande et la Chine, car ils sont à l'origine des flux de tourisme d'affaires liés au développement de l'industrie du nickel. Pour ces quatre marchés le nombre de visiteurs total augmente, la part du tourisme d'affaires étant majoritaire. En raison de l'accroissement des parts de séjours d'affaires<sup>22</sup> et affinitaire, la durée moyenne des séjours s'allonge. La dépense moyenne de ces marchés stagne car malgré la hausse des dépenses découlant d'un renforcement des flux d'affaires, celle-ci est compensée par la baisse de la dépense moyenne liée à l'allongement de la durée du séjour.

Figure 17 : Résultats des quatre marchés stratégiques 2007-2025



<sup>22</sup> Mission de type expatriation, avec des séjours répétés de plusieurs mois.



Source : TEC, Insee

- ✓ Une diminution du volume global d’arrivées, particulièrement répercutée sur le segment loisirs

Pour l’ensemble des marchés, la part du tourisme de loisirs va diminuer fortement, d’autant plus pour les marchés les plus éloignés : Europe, Afrique, Amérique.

Ainsi, le total arrivées en Europe diminue de 60%, avec un maintien du volume Affaires. Il en résulte un total de 13 000 arrivées en 2025 contre 32 000 en 2007. Et une répartition comme suit : 50% pour le tourisme d’affaires, 40% pour l’affinitaire et 10 % pour le tourisme de loisirs. La part du tourisme affinitaire depuis la France est fortement diminuée à cause des contraintes du scénario, tendance appuyée par l’éventualité d’un détachement de la Nouvelle-Calédonie.

En raison d’une proximité relative, les arrivées d’Asie ne diminuent que de 25%, excepté pour la Chine identifiée comme marché stratégique, dont les arrivées sont multipliées par 8. Le Japon, principalement source de tourisme de loisirs, voit ses arrivées diminuer de moitié. Au final, le marché asiatique diminue de 45%. Les arrivées se partagent entre 73% de tourisme de loisirs et 20% d’affaires.

Les arrivées d’Afrique diminuent de 50% et sont composées 55% de tourisme d’affaires, 30% de loisirs et 15% d’affinitaire.

Les différents marchés d’Amérique voient leurs arrivées totales diminuer de 50%. Mais la croissance du marché canadien et le maintien des volumes d’affaires compensent cette perte. Les arrivées augmentent donc de 30%.

Enfin, les marchés océaniques voient leur volume diminuer excepté l’Australie et la Nouvelle-Zélande, qui sont deux marchés stratégiques et voient leur volume augmenter de 50%, avec une part importante du tourisme d’affaires. Au final, le total des arrivées de l’Océanie augmente de 20%, réparti comme suit : 45% de loisirs, 40% affaires et 10% affinitaire.

Pour l’ensemble des marchés sources, le total des émissions diminuerait de 55%. Le secteur touristique resterait tout de même responsable de 235 000 tonnes d’émissions de CO<sub>2</sub>.

<sup>23</sup> En incluant les dépenses du marché domestique.

<sup>24</sup> Pour la Chine et le Canada, nous ne disposons pas des données concernant les dépenses en 2007.

Figure 18 : Répartition par sous-marché 2007-2025

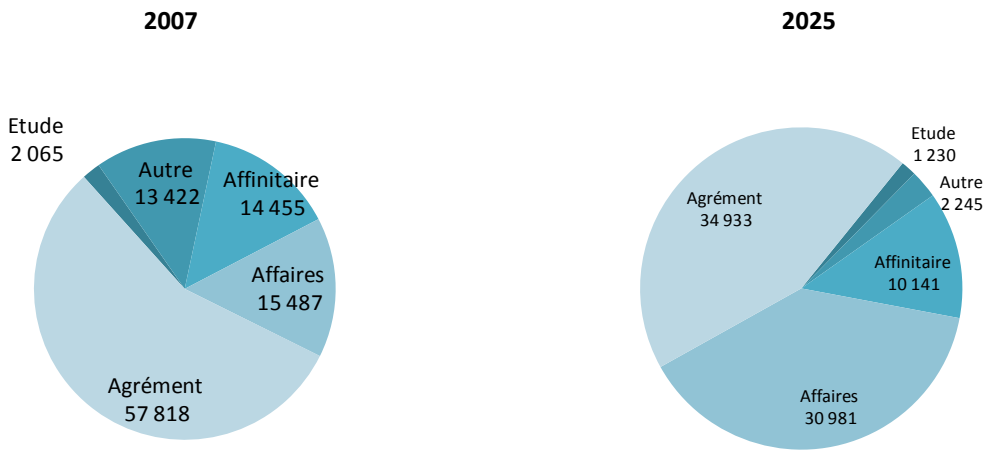
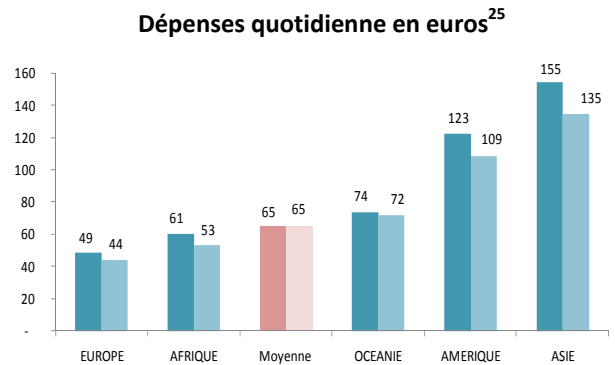
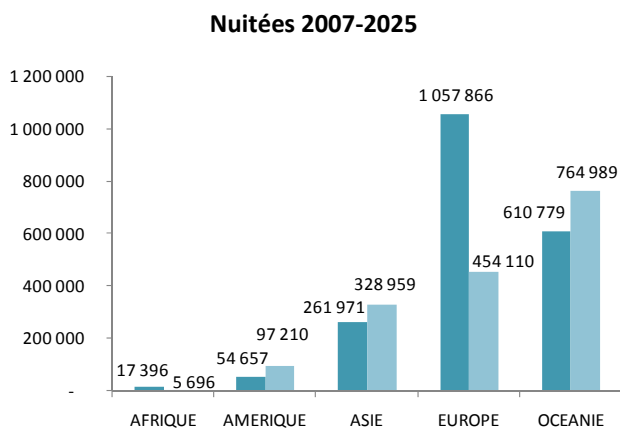
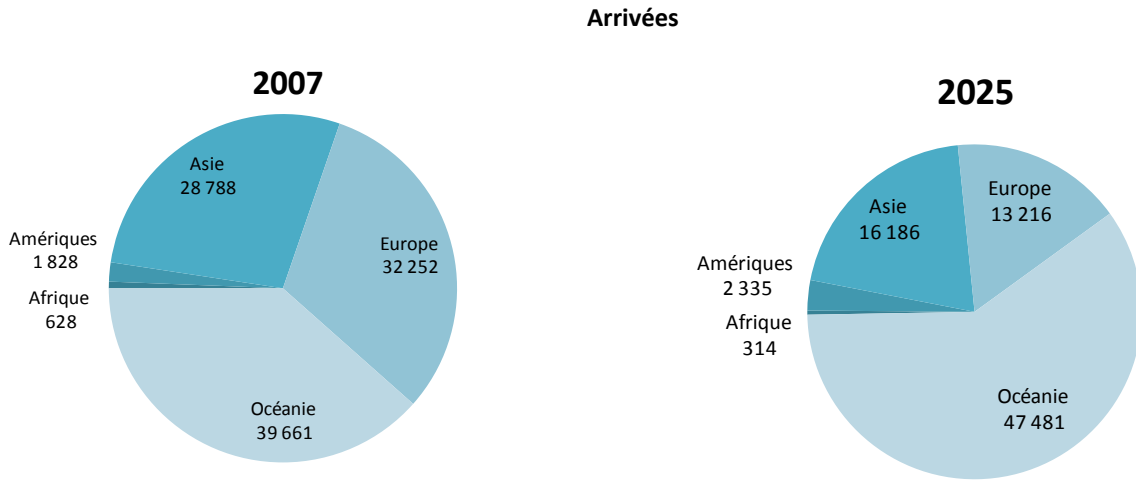


Figure 19 : Evolution par région entre 2007 et 2025



<sup>25</sup> En incluant les dépenses du marché domestique.



### ✓ Une stagnation de la durée moyenne des séjours

La durée de l'ensemble des séjours est allongée, en raison du renchérissement probable des coûts de transport ainsi que de l'évolution des mentalités et des contraintes réglementaires. Ainsi, pour le tourisme de loisirs, la durée des déplacements atteint environ 16 jours sur place, grâce à une offre de produits prévue pour deux semaines de congés dans la majorité des cas. De nouveaux produits combinant séjour et circuit sur l'ensemble du territoire, ainsi que différentes activités sont développés pour répondre aux besoins des touristes.

Les séjours affinitaires atteignent une durée moyenne de 35 jours. Les comportements changent, les néo-calédoniens expatriés reviennent moins souvent, une fois tous les deux ou trois ans, mais pour plus longtemps, là encore, à cause du coût élevé des billets, mais aussi des coûts qui pourront être liés aux taxes carbone.

La durée des déplacements professionnels est également allongée. Seuls les déplacements essentiels sont maintenus, la sélection est d'autant plus forte que l'activité liée au nickel s'accroît fortement. Ces déplacements concernent majoritairement des missions sur place, (en général de deux semaines à un mois). Ils atteignent une moyenne de 25 jours.

Cependant, la diminution des arrivées des marchés effectuant les plus longs séjours, essentiellement l'Europe et la France, au profit de marchés effectuant des séjours plus courts (Asie et Océanie) font que la durée moyenne totale diminue. Au final, la durée de l'ensemble des séjours s'élève à 19 jours pour l'ensemble des marchés contre 19,5 jours en 2007.

### ✓ Des dépenses totales qui augmentent légèrement

La montée en gamme de la destination ainsi que la hausse du tourisme d'affaires entraîne une hausse des dépenses moyennes de ces parts de touristes. Cependant, du fait de l'allongement global des séjours, la dépense quotidienne par visiteurs stagne.

Ainsi pour le marché européen, composé de 50% de tourisme d'affaires et 40% de tourisme affinitaire, l'ensemble des dépenses diminue de 11%.

Pour l'ensemble du marché asiatique, la baisse atteint 15%. Le Japon connaît une forte diminution, -18%, du fait de la chute du marché de loisirs. Pour les autres marchés émetteurs, la diminution s'élève à 10% essentiellement du fait de l'allongement des séjours.

Trop éloigné, le marché africain connaît une baisse importante de fréquentation, assortie d'un allongement des séjours, entraînant une diminution globale de 10% des dépenses.

Pour les marchés américain et océanien, composés de tourisme haut de gamme et de visiteurs d'affaires, la dépense quotidienne baisse de 10%, en raison de l'allongement de la durée des séjours.

Cependant, malgré une baisse globale des dépenses quotidiennes par région, la dépense moyenne totale stagne. En effet, la redistribution des marchés émetteurs est favorable aux marchés les plus rémunérateurs : Amérique et Océanie. Parallèlement, les parts des marchés les moins rentables diminuent : affinitaire français, marchés africains.

Enfin, l'allongement de la durée des séjours (augmentation des nuitées sur place) compense la chute des arrivées. Finalement, la dépense totale augmente de 13%, essentiellement grâce au tourisme domestique et les retombées passent de 153 à 173 millions d'euros entre 2007 et 2025.

### ✓ Résultats

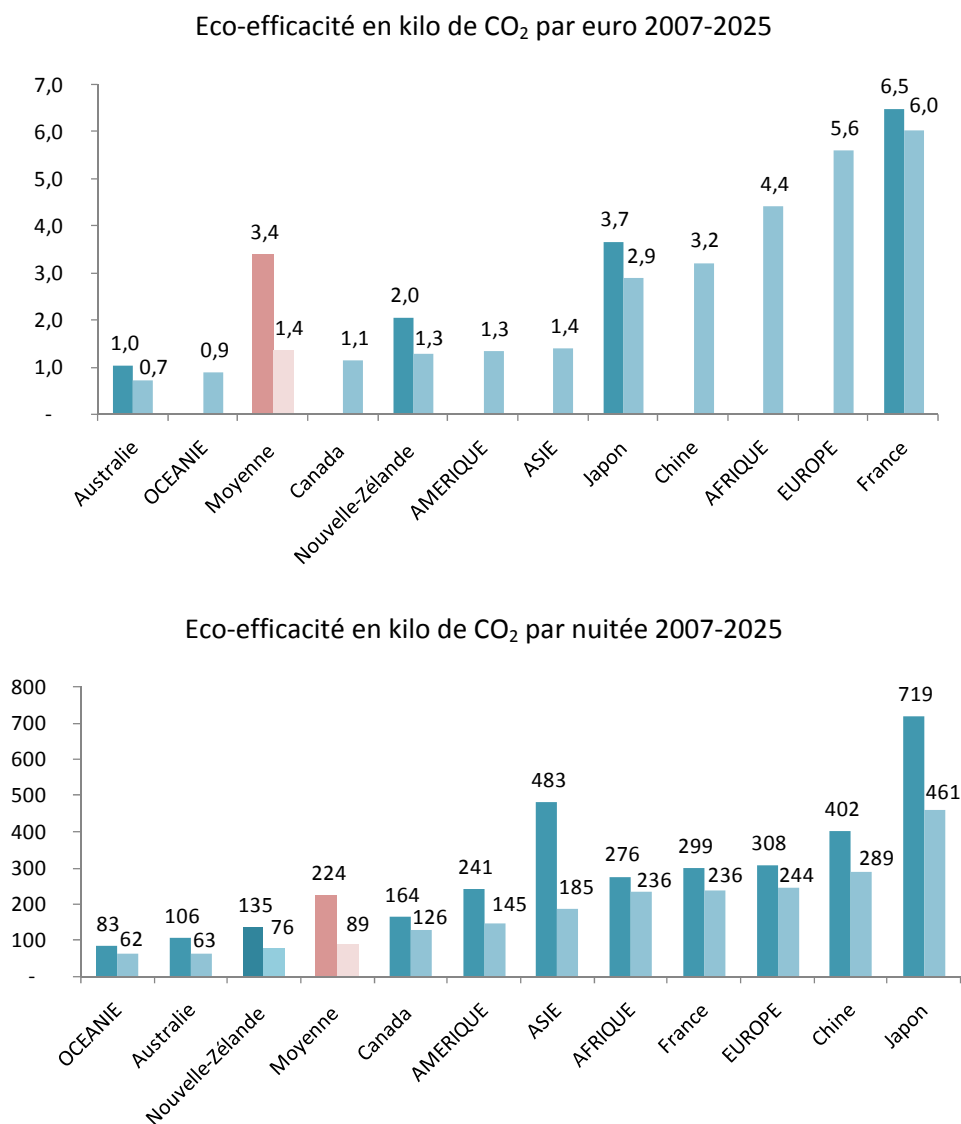
A l'issue de ce scénario, les résultats en termes d'éco-efficacité par euro dépensé ou par nuitée sont bons avec une division par plus de la moitié : 3,4 à 1,4 kilos de CO<sub>2</sub>/euro dépensé. L'Océanie obtient de

## DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE ET DEPENDANCE AU CARBONE

très bons résultats, moins d'un kilo émis par euro dépensé, suivie par l'Asie. L'Europe est loin derrière avec les moins bons résultats.

En termes de nuitées, là encore la moyenne est presque divisée par deux. Les marchés émetteurs les plus efficaces se détachent clairement : Australie, Nouvelle-Zélande et Canada. L'Europe, de par son éloignement, n'obtient pas de bons résultats, pour les nuitées non plus.

Figure 20 : Evolution de l'éco-efficacité 2007-2025



Source : TEC, Insee

Ce scénario est-il plausible, souhaitable ? On le comprend bien, dans cette optique, à l'horizon 2025, la Nouvelle-Calédonie aura pris son indépendance de la métropole, dont résultera une chute des arrivées de 60%. Les arrivées en provenance du reste de l'Europe et d'Afrique seront résiduelles. De même pour l'Amérique, exception faite du Canada. Les seuls marchés significatifs, au-dessus de 10 000 arrivées, seront l'Océanie, le Japon et la France. Les secteurs favorisés seront le tourisme d'affaires (40%), le tourisme de loisirs haut de gamme (44%) et dans une moindre mesure le tourisme affinitaire (13%). Les déplacements intérieurs seront néanmoins favorisés, ce qui permettra une répartition des retombées sur l'ensemble du territoire. La croisière est peu abordée dans cette analyse, car nous ne pouvons pas évaluer ses émissions de GES, mais elle est néanmoins prise en compte, et un allongement des escales

associé à une réduction des distances sont prévues, sans pouvoir être intégrés au scénario. D'un point de vue environnemental, cette stratégie touristique est durable. Cependant, elle fait de la Nouvelle-Calédonie une destination essentiellement régionale. D'un point de vue social, cela signifie que la destination Nouvelle-Calédonie est coupée des circuits de distribution, sauf quelques exceptions. Cela ne signifie pas non plus que la Nouvelle-Calédonie améliore son bilan carbone, puisque si le secteur touristique obtient ces résultats, c'est bien pour que l'industrie du nickel dispose de plus de crédits carbonés. Enfin, si la Nouvelle-Calédonie ne préserve pas de crédits carbonés pour accueillir des touristes sur son territoire, on peut se demander si elle sera en mesure de procurer des crédits carbonés à sa population désireuse de voyager ?

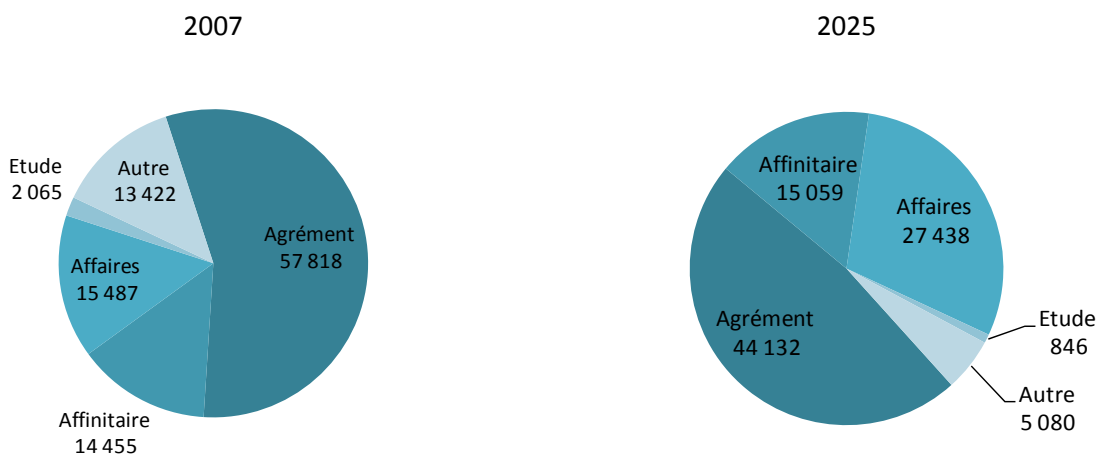
*Scénario 2 : Un certain ménagement du tourisme*

Dans une autre optique, ménageant un développement limité du tourisme parallèlement à l'industrie du nickel, qui respecte les objectifs de 40% de réduction des émissions de GES assortie d'une hausse des dépenses en 2025, nous pouvons également proposer le scénario suivant. Il s'articule comme suit :

- ✓ Un positionnement sur des segments d'agrément et d'affaires

Comme dans le précédent scénario, une opération de repositionnement est menée, orientée vers le tourisme d'affaires mais aussi de loisirs haut de gamme. Le souhait de maintenir le volume de touristes pour raison affinitaire est également exprimé. Ainsi, une montée en gamme est opérée, avec le développement de produits comme de l'éco-tourisme haut de gamme : trek « à la carte », plongée, balnéaire, croisière et plaisance, hébergement en éco-lodge ou hôtels de bon standing, mais également développement d'une offre de produit nuptial. De plus, cette offre est étudiée afin de mieux répartir les flux sur l'ensemble du territoire, grâce soit aux produits itinérants ou encore une spécialisation thématique par région. Au final en 2025, le tourisme d'agrément génère près de la moitié des arrivées, le tourisme d'affaires 30%, et enfin l'affinitaire maintient son volume de 2007 et occupe 16% des parts de marchés.

**Figure 21 : Part de marché des différents segments 2007-2025**



Source : TEC, Insee

- ✓ Une évolution des marchés ciblés

A l'issue du repositionnement de la Nouvelle-Calédonie, les parts des visiteurs et leur évolution entre 2005 et 2025, se répartissent comme suit. Certains marchés, trop éloignés et donc trop émetteurs de

CO<sub>2</sub> sont volontairement restreints comme l'Europe, l'Afrique et l'Amérique. Les marchés asiatiques, caractérisés par leurs forts pouvoirs d'achat, se tassent néanmoins et sont dirigés vers des produits plus haut de gamme.

La hausse de la part du tourisme d'affaires liée à l'industrie du nickel se traduit par :

- une hausse des arrivées d'Australiens de 16 000 à 21 000 visiteurs soit 30% de plus ;
- une hausse des arrivées de Néo-Zélandais de 9 000 à 12 000 visiteurs soit 30% de plus ;
- une hausse des arrivées de Canadiens de 900 à 2 700 visiteurs soit 3 fois plus ;
- une hausse des arrivées de Chinois qui passent de quasiment rien à 1 700 arrivées en raison de leur croissance prévisible ;
- de même pour la Corée du Sud, qui bénéficie d'une position géographique avantageuse, on estime que, grâce à une promotion adaptée, la Nouvelle-Calédonie capte 1 300 visiteurs de ce marché émergent.

L'Europe, trop éloignée, voit ses arrivées totales diminuer de 40%, avec une limitation des arrivées de métropole à 60% de leur niveau de 2007.

D'autres marchés voient également leur volume d'arrivées diminuer, à cause de leur poids trop important dans le bilan carbone de la Nouvelle-Calédonie. Ces marchés ne sont pas abandonnés mais redirigés vers des produits plus haut de gamme. Ainsi, la Nouvelle-Calédonie, grâce à une promotion ciblée, diminue les arrivées en provenance du Japon et les oriente vers un produit nuptial spécialement développé pour ce marché traditionnel. On estime la diminution du volume de 35%, soit de 27 000 à 17 000 visiteurs japonais. Les arrivées d'Asie diminuent d'un quart au final.

Le continent africain, trop éloigné et pas assez développé n'est pas démarché. Ses arrivées, déjà faibles, diminuent de 50%.

Les Amériques et l'Océanie, tirés par les marchés d'affaires, augmentent respectivement de 80 et 20% entre 2007 et 2025.

Au final, les arrivées totales diminuent de 10% et s'établissent légèrement en-dessous de 95 000 visiteurs.

- ✓ Une hausse des dépenses, en particulier des cibles agrément et affaires.

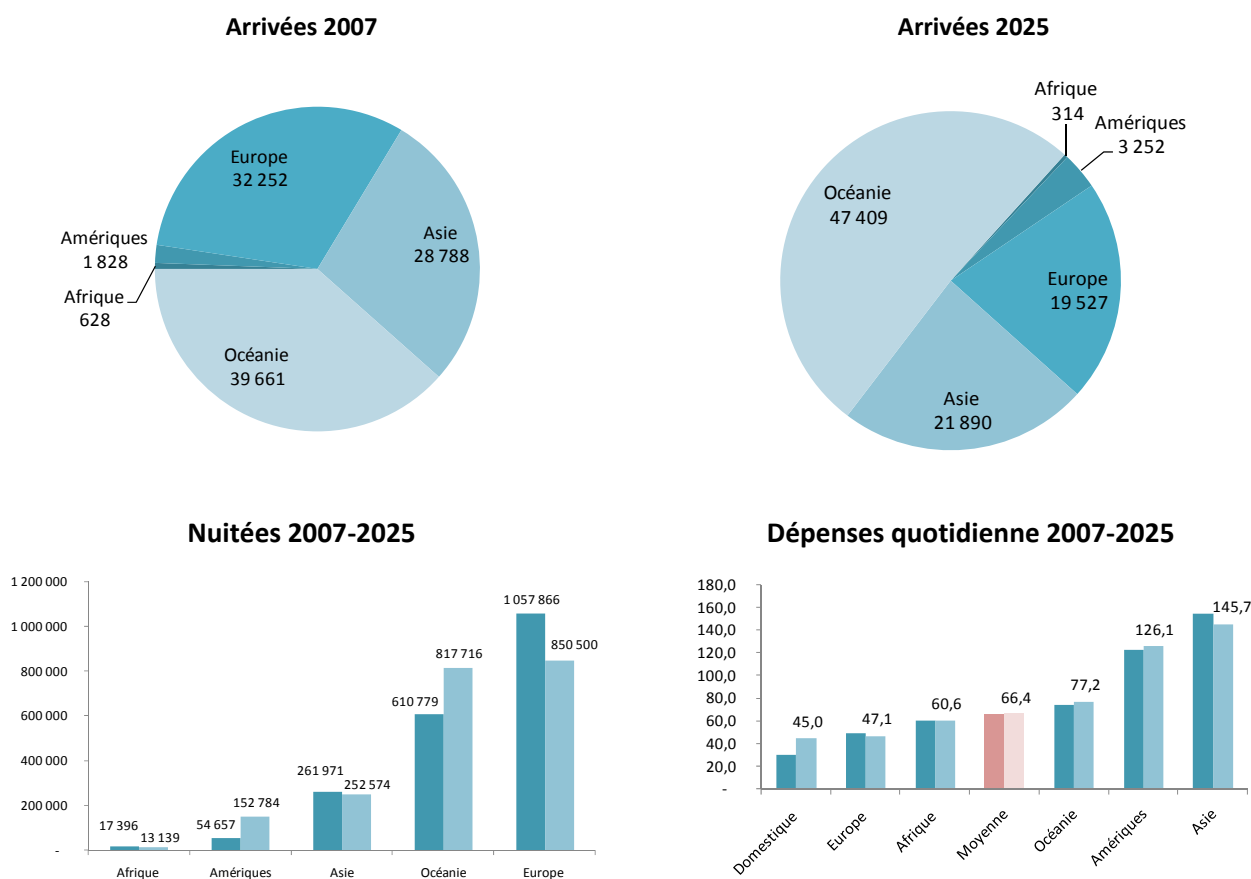
A la faveur d'un positionnement plus haut de gamme et réparti sur l'ensemble du territoire, la dépense moyenne du segment Agrément augmente d'environ 20 % et celui du segment d'affaires de 20%.

Le marché d'Amérique du Nord est plus particulièrement ciblé par le produit voyage de noce de luxe. La dépense moyenne du segment agrément augmente de 30%.

Pour les autres segments, les dépenses restent stables. Cependant, ces valeurs sont pondérées selon l'allongement de la durée du séjour. En effet, plus la durée du séjour a tendance à être longue, moins le montant de dépenses quotidiennes est élevé. Une baisse de 10% est donc appliquée.

La dépense quotidienne moyenne de l'ensemble des marchés augmente finalement très peu, de 2% seulement.

Figure 22 : Evolution par région entre 2007 et 2025



Source : TEC, Insee

✓ Un allongement de la durée de séjour

Pour les marchés européens, la durée moyenne de séjour s’allonge de 20%, en raison du renchérissement des coûts de transports et d’une offre de produits adaptés. La durée est déjà importante en raison de la part majoritaire du tourisme affinitaire. La durée de séjour passe donc, pour ces marchés, de 33 à 40 jours en moyenne. Cependant, la dépense moyenne par jour varie généralement en sens inverse de la durée de séjour, aussi, la dépense quotidienne de ces mêmes marchés a été diminuée de 10%.

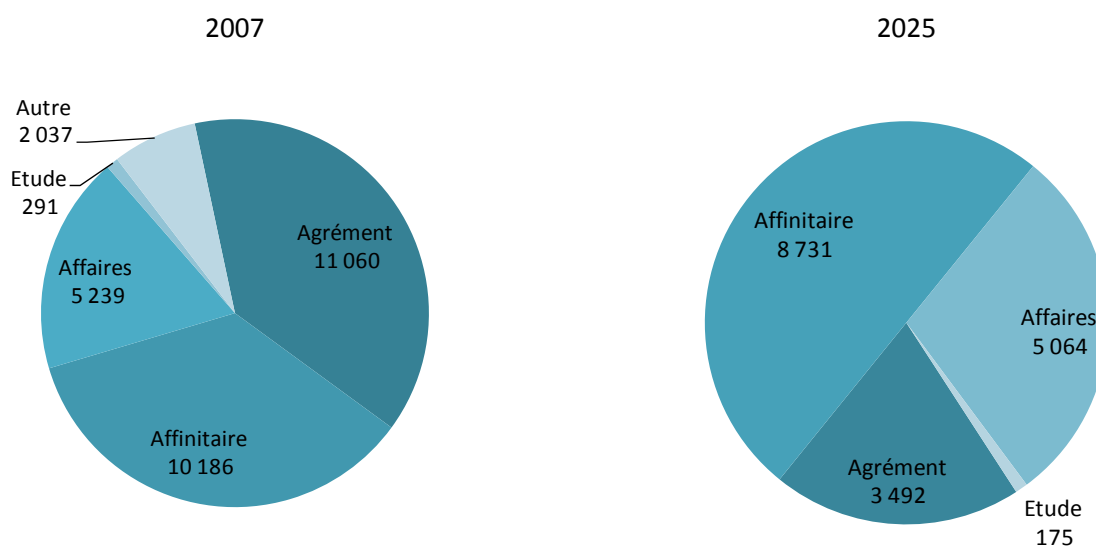
De plus, pour le segment du tourisme d’affaires, la production de nickel nécessitant des déplacements de type expatriation, la durée des séjours des marchés canadien, australien et néo-zélandais, dominés par le segment d’affaires, augmente de 15%.

Enfin, en raison du renchérissement des coûts de transport et d’une prise de conscience de l’impact des courts séjours, par les touristes et par les territoires émetteurs et récepteurs, la durée des autres segments augmente de 10%. Finalement, la durée de séjour de l’ensemble des marchés augmente de 15%, passant de 19,5 à 22,5 jours en moyenne.

✓ Une diminution du tourisme de métropole

A cause de son éloignement, la Nouvelle-Calédonie se voit contrainte de limiter l’arrivée de Français. Dans un contexte de rareté, les visiteurs restent plus longtemps et réduisent leurs dépenses quotidiennes. Les parts de tourisme affinitaire et d’affaires sont maintenues à respectivement 11 000 et 5 500 visiteurs. Le tourisme de loisir est donc le sous-marché qui pâtira le plus de cette baisse, soit une diminution de 50% : de 10 000 à 5 000 visiteurs seulement en 2025.

Figure 23 : Segment et volume de la métropole



Source : TEC, Insee

✓ Un développement du marché domestique

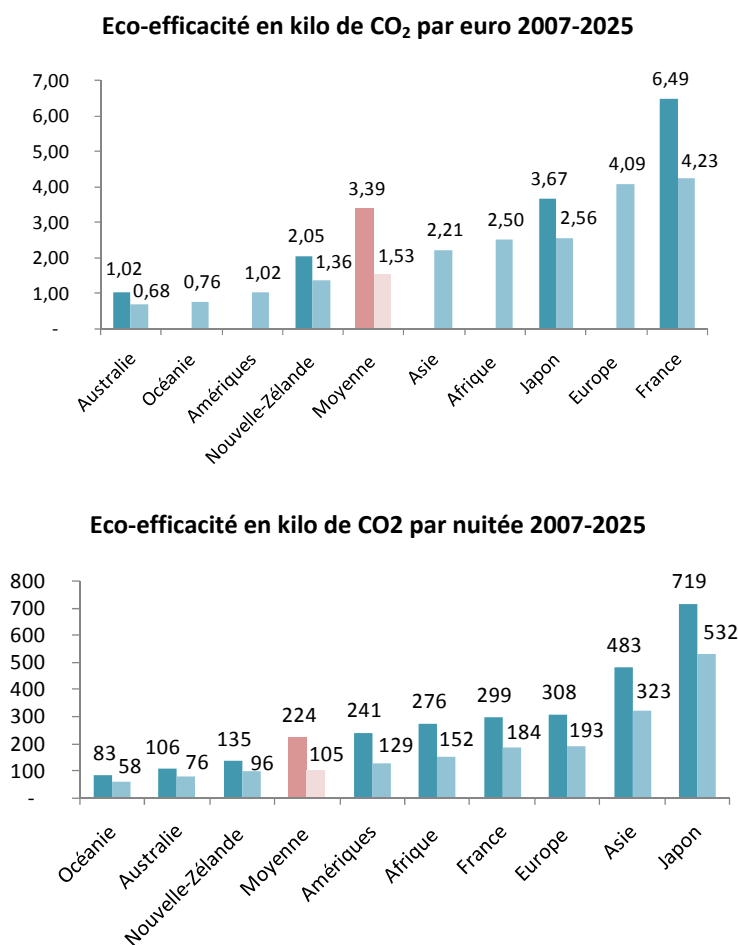
La population calédonienne est suffisamment importante et son territoire étendu, pour que les conditions propices au développement d'un tourisme domestique soient rassemblées. Par ailleurs, le revenu par tête, déjà élevé, devrait encore s'améliorer grâce au développement de l'industrie du nickel. Selon l'enquête sur la fréquentation hôtelière, seulement pour Nouméa, le tourisme domestique a généré 250 000 nuitées en 2007. Proportionnellement, cela signifie 323 000 nuitées sur l'ensemble du territoire<sup>26</sup>. A l'horizon 2025, on estime que les calédoniens passent environ 3 nuitées marchandes hors de leur domicile, soit un total de 1 million de nuitées, réparties sur l'ensemble du territoire. Leurs dépenses, à l'instar de la dépense réunionnaise, s'élève à 30 euros par jour en 2007 et 45 en 2025.

✓ Un développement du secteur de la croisière

Enfin, la part des excursionnistes augmente considérablement grâce au potentiel de la Nouvelle-Calédonie. Supporté par un aménagement des structures portuaires, le secteur de la croisière passe d'une à deux escales en Nouvelle-Calédonie, à Nouméa et dans les autres îles, ce qui permettrait de multiplier d'au moins 50% les retombées de ce secteur.

<sup>26</sup> 62% des nuitées en Nouvelle-Calédonie sont passées à Nouméa en 2007 et 37% d'entre-elles correspondent à du tourisme interne.

Figure 24 : Evolution de l'éco-efficacité 2007 - 2025



Grâce à cet ensemble de mesures, l'éco-efficacité du secteur touristique s'améliore sensiblement. En ramenant les émissions à un ratio de 1,53 par euro dépensé, la Nouvelle-Calédonie en 2025 se situerait en-deçà du niveau métropolitain de 2007. En 2025, les écarts sont réduits grâce à un meilleur équilibre entre les différents segments, et à la montée en gamme de la destination. La France et l'Europe restent néanmoins en dernière position, pour le classement par dépense. Les meilleurs marchés restent l'Océanie et l'Amérique, les résultats pour l'Asie et pour le Japon étant mitigés, en particulier en raison de séjours très courts.

Quel scénario favoriser ?

Ces deux scénarios permettent bien de diminuer la pression en termes d'émissions de GES, le premier davantage encore que le second, respectivement -55 et -40% de leur niveau actuel. Les résultats d'éco-efficacité sont également meilleurs pour le premier scénario. Cependant, celui-ci repose entièrement sur l'exploitation du nickel, et pour le développement de l'île, et pour le tourisme qui dépend essentiellement du segment d'affaires lié à cette même industrie. Tout miser sur le nickel, même si c'est rentable aujourd'hui, n'est peut-être pas si judicieux pour l'avenir.

En revanche, le second scénario, avec de bons résultats, permet une amélioration des retombées économiques de 30%, ce qui n'est pas négligeable, surtout si l'on prend en considération que le tourisme génère également un ensemble de retombées indirectes, sous forme d'emploi mais aussi de services développés ou conservés. Ce scénario présente également l'avantage d'un tourisme plus diffus,

## DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE ET DEPENDANCE AU CARBONE

qui permettra un meilleur aménagement du territoire, également plus équitable. Plusieurs segments seront en effet développés parallèlement : affinitaire, affaires et agrément.

Disposer de plusieurs secteurs d'activité et ne pas être dépendant d'un seul semble donc plus rationnel, d'autant plus que c'est aujourd'hui la force de la Nouvelle-Calédonie par rapport aux autres territoires d'outre-mer qui ne dispose que de peu d'activités de substitution.

Cependant, une inconnue reste encore le comportement des autres pays face aux politiques de développement des territoires d'outre-mer. Dans le cas de quotas individuels de CO<sub>2</sub> par exemple, comme on peut en entendre parler au Royaume-Uni, partir en vacances à l'étranger restera-t-il une priorité ?

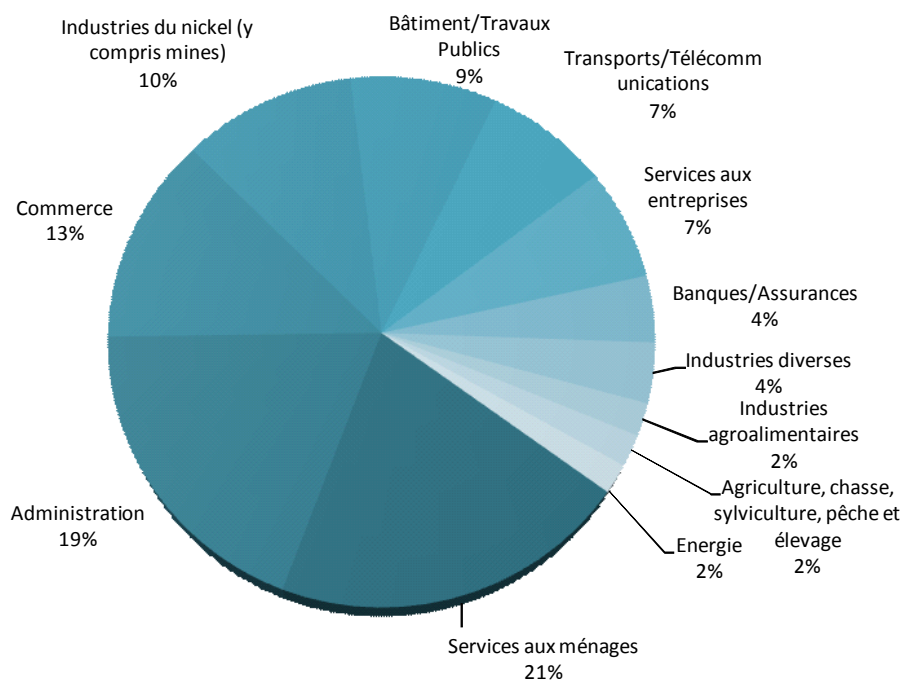


## Annexes

Annexe 1 : Valeur ajoutée par secteur en 2004 (millions F.CFP)

Valeur ajoutée par secteur	2004
Agriculture, chasse, sylviculture, pêche et élevage	10 105
Industries agroalimentaires	10 403
Industries du nickel (y compris mines)	55 336
Industries diverses	19 127
Energie	9 392
Bâtiment et Travaux Publics	46 496
Commerce	66 120
Transports et télécommunications	39 517
Banques et assurances	21 155
Services rendus principalement aux entreprises	35 511
Services rendus principalement aux ménages	107 644
Administration	99 253
SIFIM*	-15 876
Valeur ajoutée brute	504 183
Droits, taxes et subventions sur les produits	61 345
Produit Intérieur Brut (Millions de F.CFP)	565 528

## DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE ET DEPENDANCE AU CARBONE



Source : ISEE

## Sources et méthodologie

### *Sources des données :*

- ISEE, Statistiques touristiques rapides 2007, juin 2008
- ISEE, Enquête passagers 2007
- ISEE, Les comptes du tourisme 2005-2006, synthèse n°9, mai 2008, 4p
- ISEE, Bilan économique et social du Tourisme en Nouvelle-Calédonie, 2005
- Direction du Tourisme, Rapport Tourisme outre-mer 2008
- CCI Nouvelle-Calédonie, Aéroport International de Nouméa-La Tontouta, Rapport d'activité 2006, 20p
- Gouvernement de la Nouvelle Calédonie, Nouvelle Calédonie : 2025 Environnement et cadre de vie. 2008, 79p
- IEOM, La Nouvelle-Calédonie en 2007, Rapport d'activité, 2008, 237p

### *Méthodologie :*

Afin d'obtenir des informations sur le transport touristique, transposable en GES, nous nous sommes servis des données touristiques disponibles, et avons établi un tableau par marché d'origine et par sous-marché : loisirs, affinitaire, affaires et autre. Pour la première partie, les données sont principalement issues de l'Enquête Passagers 2007 et des comptes du Tourisme 2005-2006, fournis par l'ISEE. Pour la seconde, les données aériennes proviennent surtout du Rapport d'activité 2006 de l'aéroport La Tontouta, établi par la CCI Nouvelle-Calédonie.

Par ailleurs, certaines estimations ont été réalisées lorsque les données manquaient ou pour pondérer certaines données.

- Ainsi pour les marchés d'origine avec un territoire étendu, Canada et USA, plusieurs points de départ ont été attribués au total des visiteurs afin d'obtenir des données en kilomètres :
  - 50% de Vancouver et 50% de Montréal ;
  - 33% de Los Angeles, 34% de Denver et 33% de New-York.
- Pour les catégories Autre par continent, un point de départ central a été arbitrairement attribué aux visiteurs :
  - Bangui-Afrique Centrale pour l'Afrique (191 arrivées) ;
  - Austin-Etats-Unis pour l'Amérique (157 arrivées) ;
  - Islamabad-Pakistan pour Autre Asie (1412 arrivées) ;
  - Vienne-France pour les Autre Europe (1392 arrivées) ;
  - Port Moresby-Papouasie Nouvelle Guinée pour Autre Océanie (818 arrivées).
- La quasi-totalité des arrivées sont identifiées, la rubrique autres est donc négligeables puisqu'elle ne concerne que 116 arrivées soit 0,1% du total. Les ratios sont donc établis pour l'ensemble des touristes. Cependant, l'ensemble des données ne sont pas détaillées pour tous les marchés, ainsi excepté pour la colonne arrivée, la ligne « Autre » inclut tous les autres pays en dehors des quatre principaux marchés émetteurs : France, Japon, Australie, Nouvelle-Zélande.

## DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE ET DEPENDANCE AU CARBONE

- Les déplacements sur place n'ont pas été pris en compte.
- Leur séjour n'excédant pas une journée, les émissions des excursionnistes/croisiéristes ne sont pas prises en compte dans notre total des émissions de GES liées au transport international, bien que le transport maritime soit fortement émetteur et de plus en plus remis en cause par les stratégies de développement durable. Cependant de par leur importance et de par l'enjeu économique que représente la croisière, leur présence est mentionnée dans la fiche et la croisière est une composante de la stratégie de développement proposée.
- Le total par sous-marchés, Affaire, Affinitaire, Loisirs, Autre, a été obtenu grâce à la somme des données détaillées par origine : arrivée, durée moyenne, nuitée et type d'hébergement.
- Les dépenses, calculées en francs XPF, ont été converties en euros au taux fixe de  $1\text{XPF}=0,00838\text{€}$ .
- Les ratios sont ensuite calculés en fonction du total d'émissions divisé par le nombre de touristes par marché et sous-marché, le total des nuitées par marché, le montant des dépenses totales par marché.