

XI^{ème} Conférence d'Interco' Outre-mer

Mayotte - 14 novembre 2017

Le Tourisme en Outre-mer :

***un moteur pour un développement
économique soutenable ?***

François Hermet & Jean-François Hoarau

CEMOI - Université de La Réunion

Introduction

Grace à l'outre-mer, la France est présente territorialement sur tous les océans du globe.

L'ultra-marin français couvre près de 120 000 km² avec une population de plus de 2,6 M d'habitants.

Ces économies possèdent un patrimoine naturel exceptionnel (80% de la biodiversité française) ainsi que des atouts liés à l'identité et à la diversité culturelle.

=> Opportunités de développement notamment en matière touristique.

Tourisme : un vecteur de développement....

La théorie économique souligne d'ailleurs que la voie touristique offre des perspectives économiques intéressantes pour les petits territoires insulaires

- ❖ Les enseignements de la théorie du « tourism-led growth hypothesis » pour les petits pays à spécialisation touristique
 - Un lien empirique positif avéré entre recettes touristiques et croissance du PIB (Brau et al., 2007)
 - Un modèle particulièrement performant : la combinaison entre tourisme haut gamme et services financiers (Bertram et Poirine, 2007)

Le secteur touristique sait en effet tirer partie du contexte insulaire (Logossah et Maupertuis, 2007)

- Le tourisme n'est pas une activité de haute technologie, ne nécessitant pas un travail hautement qualifié
- Un avantage comparatif évident dans ce domaine
- Les fortes potentialités de la croissance mondiale

... mais aussi une activité particulièrement vulnérable

Le tourisme : une activité vulnérable et potentiellement prédatrice pour le développement soutenable des petites économies insulaires

L'existence de facteurs réduisant l'efficacité économique

- La présence d'un ensemble de fuites limitant les retombées pour le territoire (Nowak et Sahli, 2010)
- Concurrence inter-sectorielle (dutch disease) et déclin de secteurs jusque-là prospères (Nowak et Sahli, 2007)

Une activité à temps de vie limité (Butler, 1980,2011) : l'existence d'un optimum touristique

=> théorie cycle de vie

La contrainte nouvelle du changement climatique

Une activité par essence instable et sensible aux événements extrêmes majeurs, d'ordre économique et social, mais aussi d'ordre environnemental.

« Les îles d'outre-mer, qu'elles soient dans le Pacifique, dans l'Océan Indien ou dans l'Atlantique cumulent les risques liés au dérèglement climatique : je pense à la submersion, à l'érosion côtière ou aux cataclysmes climatiques que l'on vient de connaître »

Annick GIRARDIN, 25 sep. 2017.

Mais le tourisme contribue aussi au processus de changement climatique => évolution de la réglementation internationale en la matière

La question environnementale doit primer dans l'élaboration des politiques publiques à destination du tourisme.

1. Un état des lieux du développement touristique dans les outre-mer français

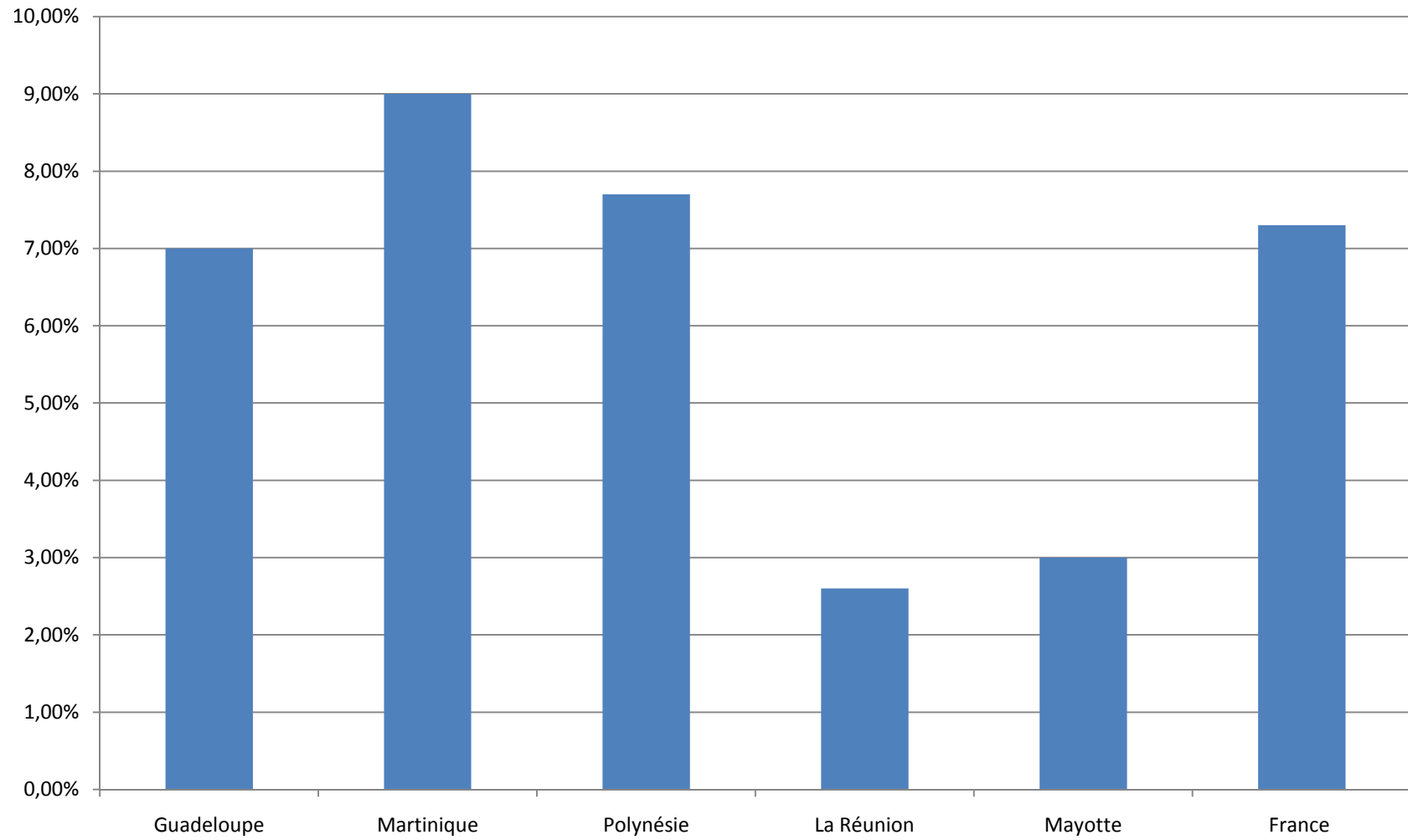
Les difficultés et les atouts de l'Outre-mer ont été maintes fois décrits.

Constat : l'activité touristique reste embryonnaire dans ces territoires au regard de leur potentiel.

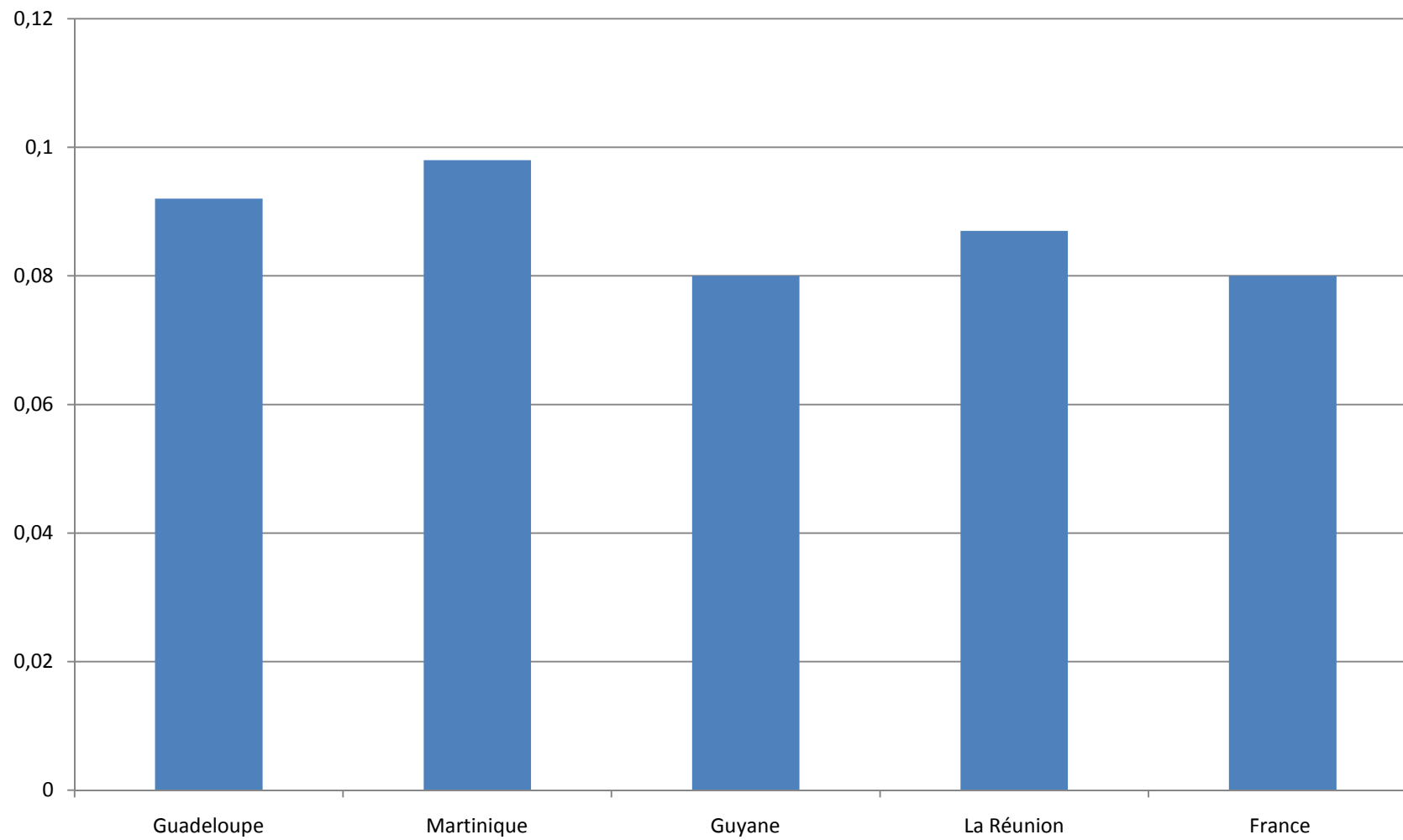
Globalement, l'ensemble des études/rapports sont unanimes pour déclarer qu'une mutation est nécessaire !

- ✓ Rapport Cour des Comptes, 2014
- ✓ Rapport IEDOM, 2015

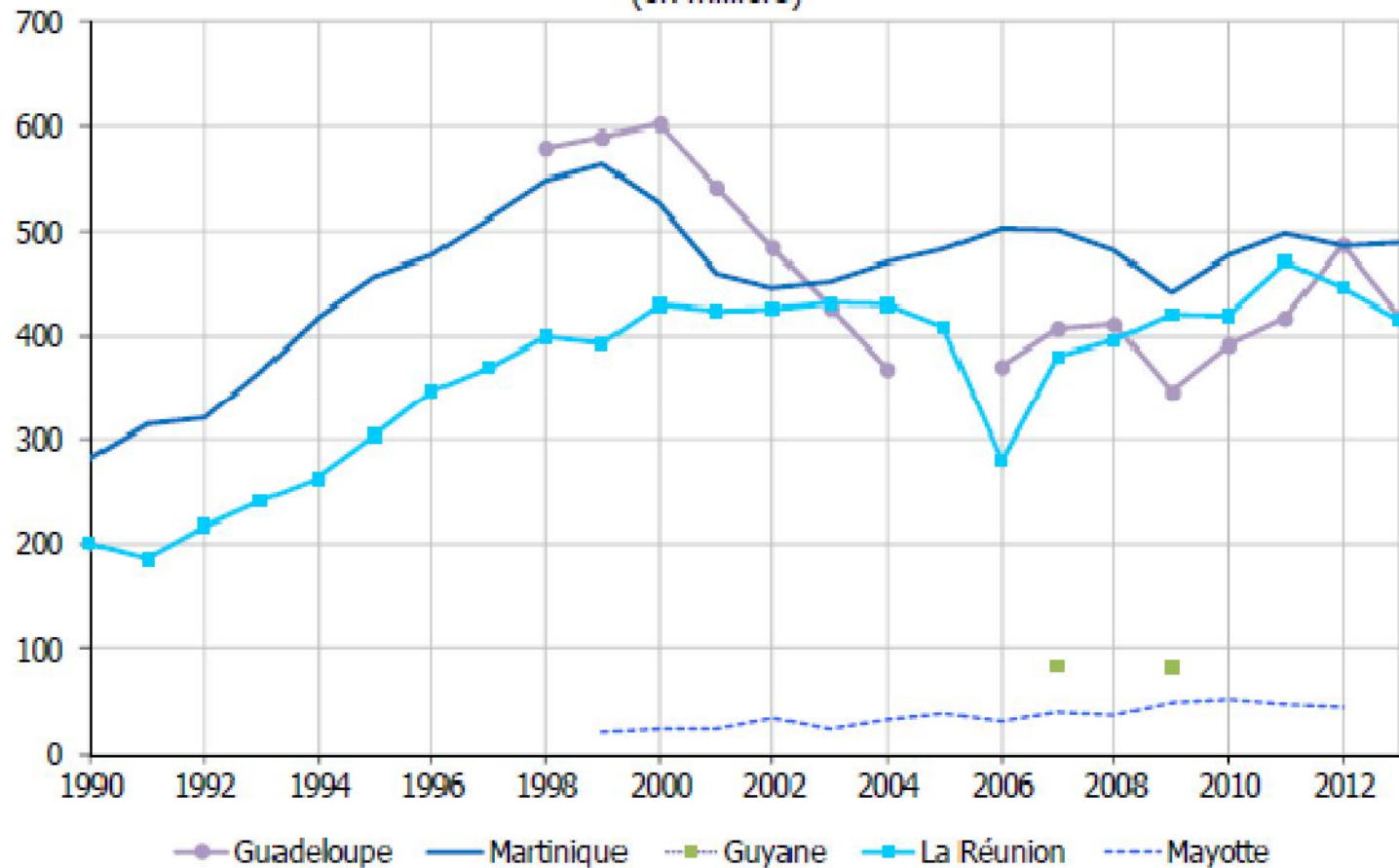
Poids du tourisme dans le PIB (2016)



Poids moyen des industries caractéristiques du tourisme dans l'emploi salarié marchand (période 2008-2012)

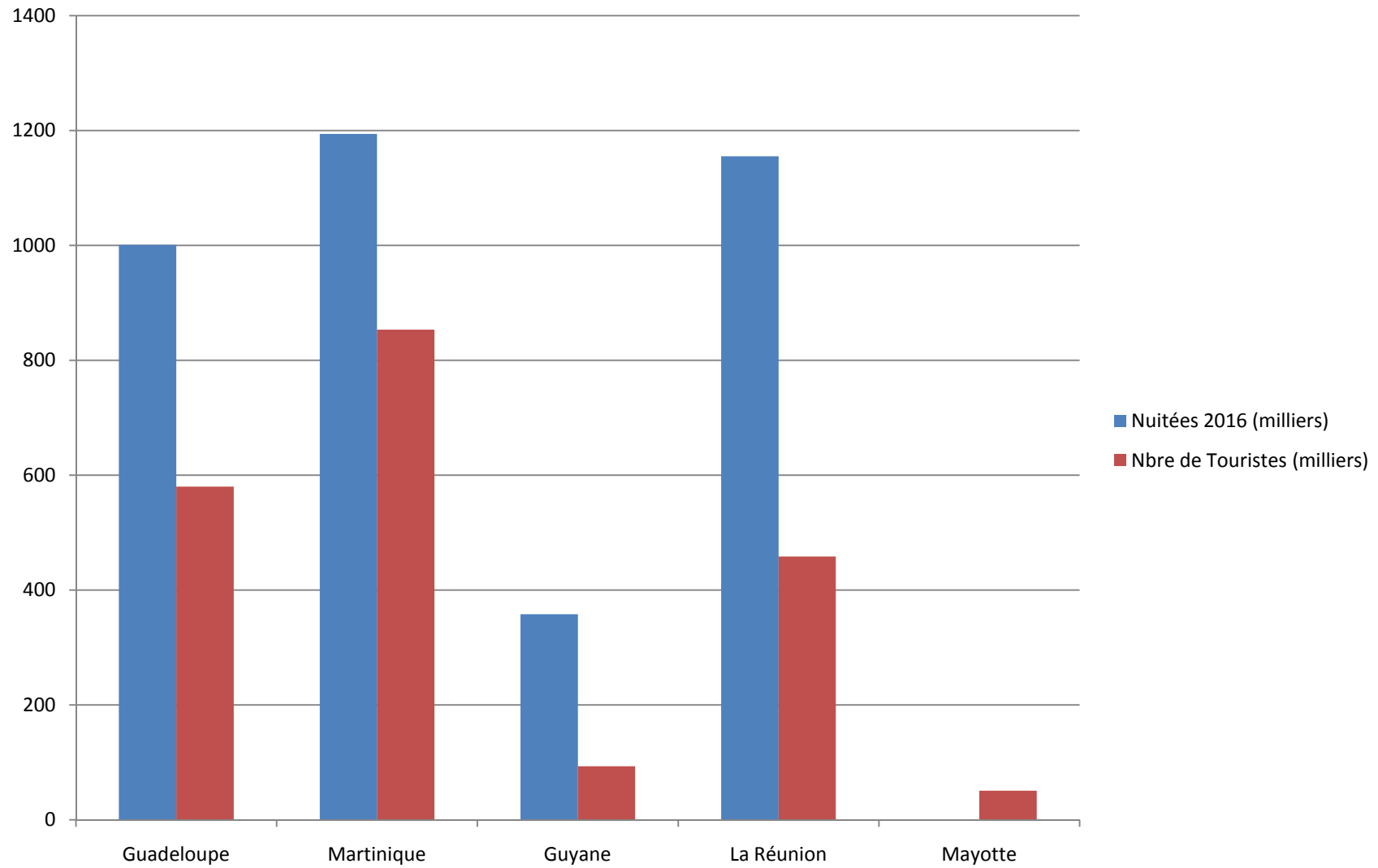


Nombre de touristes de séjour dans les DOM
(en milliers)

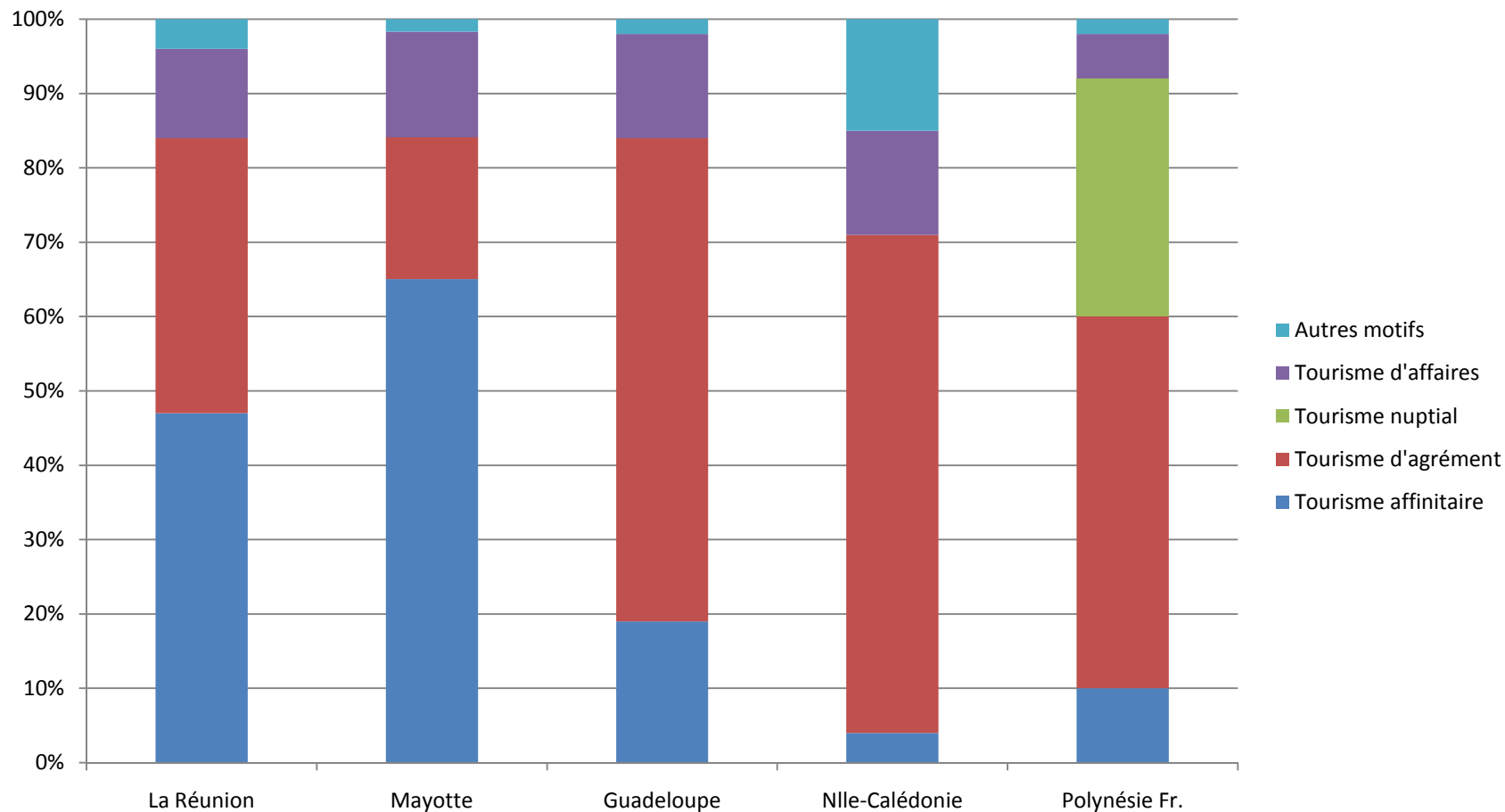


Sources: INSEE, GMT, IRT

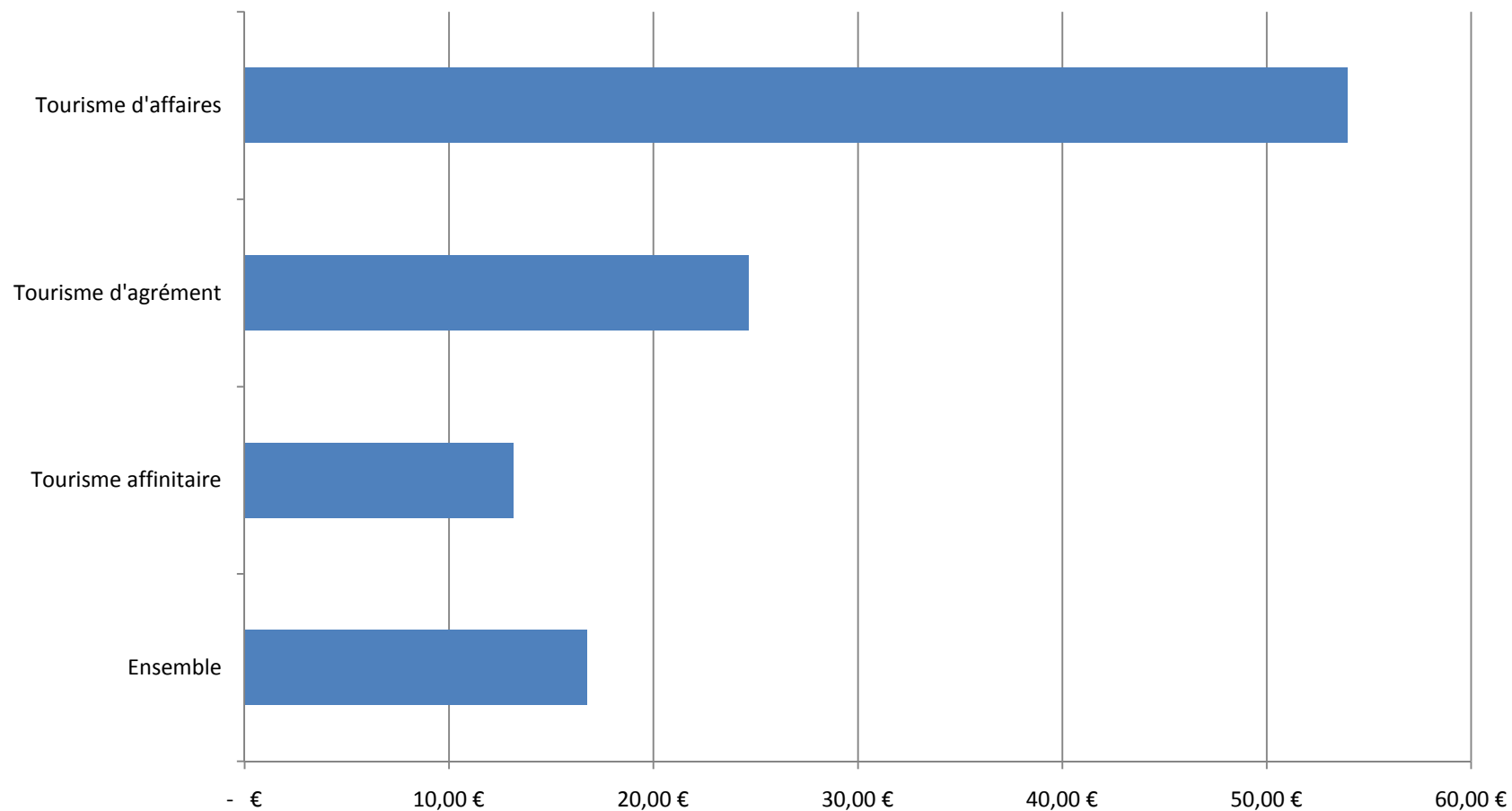
Flux touristique et nombre de nuitées (2016)



Une clientèle essentiellement métropolitaine et souvent affinitaire...



.... et donc moins dépensière ! (ex. de Mayotte en 2016)



Les principales causes des difficultés

- Concurrence de pays voisins à faible coût (ex. République dominicaine, Ile Maurice) ,
- Faible dynamisme des collectivités,
- ancienneté des plans de développement,
- Approche peu innovante,
- Faible valorisation, absence d'identité propre. La qualité exceptionnelle du patrimoine naturel est insuffisamment prise en compte,
- Faible articulation entre les acteurs publics et les acteurs privés,
- Peu de compagnies aériennes, faible diversification des destinations (passer par Paris est obligatoire pour les Européens)
- Echanges régionaux faibles (le trafic aérien entre les Antilles et le continent américain pèse moins de 5% du trafic passager)
- Clientèle peu diversifiée (Mono-clientèle métropolitaine) et affinitaire,
- Maîtrise de l'anglais, horaire des commerces, formation insuffisante du personnel
- ...

L'objectif de cette présentation n'est pas d'approfondir ces différents sujets longuement développés et débattus.

Globalement, les principales difficultés sont aujourd'hui identifiées par l'ensemble des acteurs et il y a consensus pour que la stratégie touristique apparaisse comme une priorité dans le développement économique des outre-mer français.

Exemples :

- Création récente du « Comité Stratégique du Tourisme dans les Outre-Mer » (CSTOM)
- Assises des outre-mer : le tourisme est au cœur des réflexions avec pour enjeux de "*cibler une clientèle qui soit à la fois plus contributive et moins ancrée dans le tourisme affinitaire*" (Annick Girardin, 2017). Les résultats des travaux des assises seront publiés dans un un livre bleu (printemps 2018).

Une dimension nous semble cependant insuffisamment présente dans les réflexions sur le devenir touristique des DOM :

Les risques liés à la forte dépendance de ces territoires au transport aérien, et donc au carbone, pour leur développement touristique.

Les voyageurs se soucient de plus en plus de l'éthique environnementale et sociale de leur habitude de consommation.

Quid de l'emprunte carbone de l'aviation ?

Les émissions gazeuses résultant de l'aviation continuent en effet de croître, alors que d'autres secteurs réduisent les leurs :

- ⇒ la contribution du transport aérien (+5% an) à l'ensemble des problèmes environnementaux s'accroît et la part relative du tourisme (surtout longue distance) aux émissions de GES augmente mécaniquement !
- ⇒ 1^{ère} réaction internationale : dispositif CORSIA (oct. 2016)

Le risque lié au durcissement de la réglementation internationale

Le protocole de Kyoto (1997) entérine la distinction entre trafic aérien domestique, dont les émissions de CO2 restent de la compétence nationale, et trafic aérien international, dont les enjeux de lutte contre le changement climatique ont été confiés à l'OACI. Cet organisme est chargé de piloter la mise en œuvre de diverses mesures et normes environnementales

Le **6 octobre 2016**, la 39ème Assemblée générale de l'OACI, réunissant à Montréal les 191 États membres de l'organisation, a adopté un accord historique : un mécanisme mondial de compensation des émissions de CO2 de l'aviation internationale, appelé

CORSIA

(Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation)

Objectif : une croissance neutre en carbone à partir de 2020, puis une réduction de moitié des émissions nettes du secteur d'ici 2050 (par rapport aux niveaux d'émissions de 2005).

=> conséquences sur les prix des billets ?

Le risque lié au changement de comportement des consommateurs

Plusieurs recherches démontrent également que les consommateurs sont de plus en plus sensibles à l'impact environnemental des voyages en avion.

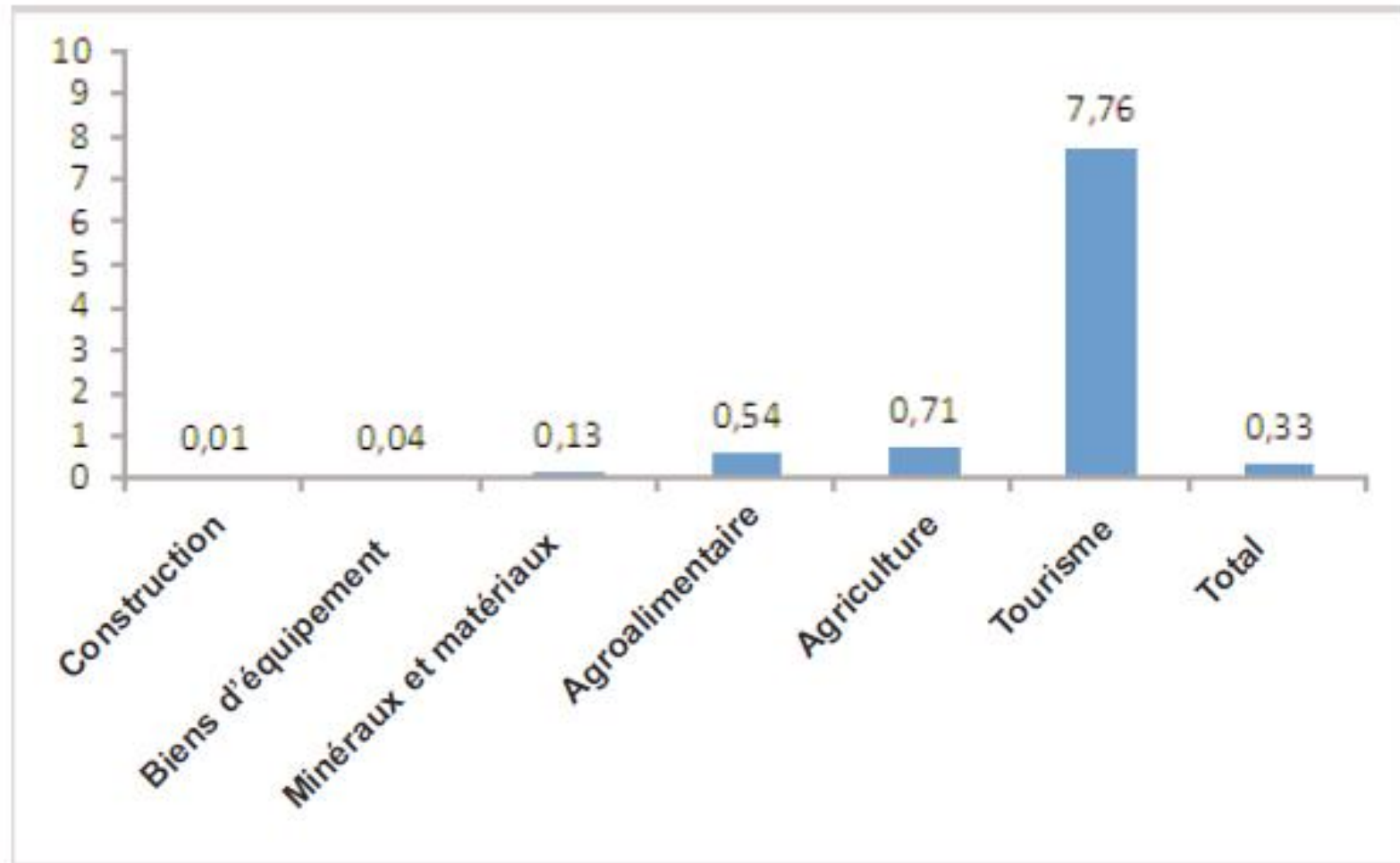
Ex. : Rapport de la commission canadienne du tourisme : 29% des voyageurs britanniques affirment avoir déjà réduit leurs déplacements en avion par souci environnemental.

Canadian Tourism Commission. «Travelers Keen on Going Green», Tourism Intelligence Bulletin, no 39, mai 2007.

Le tourisme des outre-mer dépendant exclusivement du transport par avion, les réflexions sur les schémas de développement de ce secteur devraient systématiquement intégrer les risques liés à cette dépendance au carbone.

Sans cela, c'est l'ensemble de l'industrie touristique qui pourrait en souffrir à terme !

Qté de CO2-e émis (kg) par secteur pour 1€ de VA à La Réunion



2. Le tourisme, une activité à durée de vie limitée ?

□ L'idée de départ : le tourisme, un produit comme un autre

❖ Caractérisé par un cycle de vie

- Une phase de croissance lorsque le marché le désire ...
- ... suivie d'une phase de déclin lorsque le marché le considère comme « démodé »

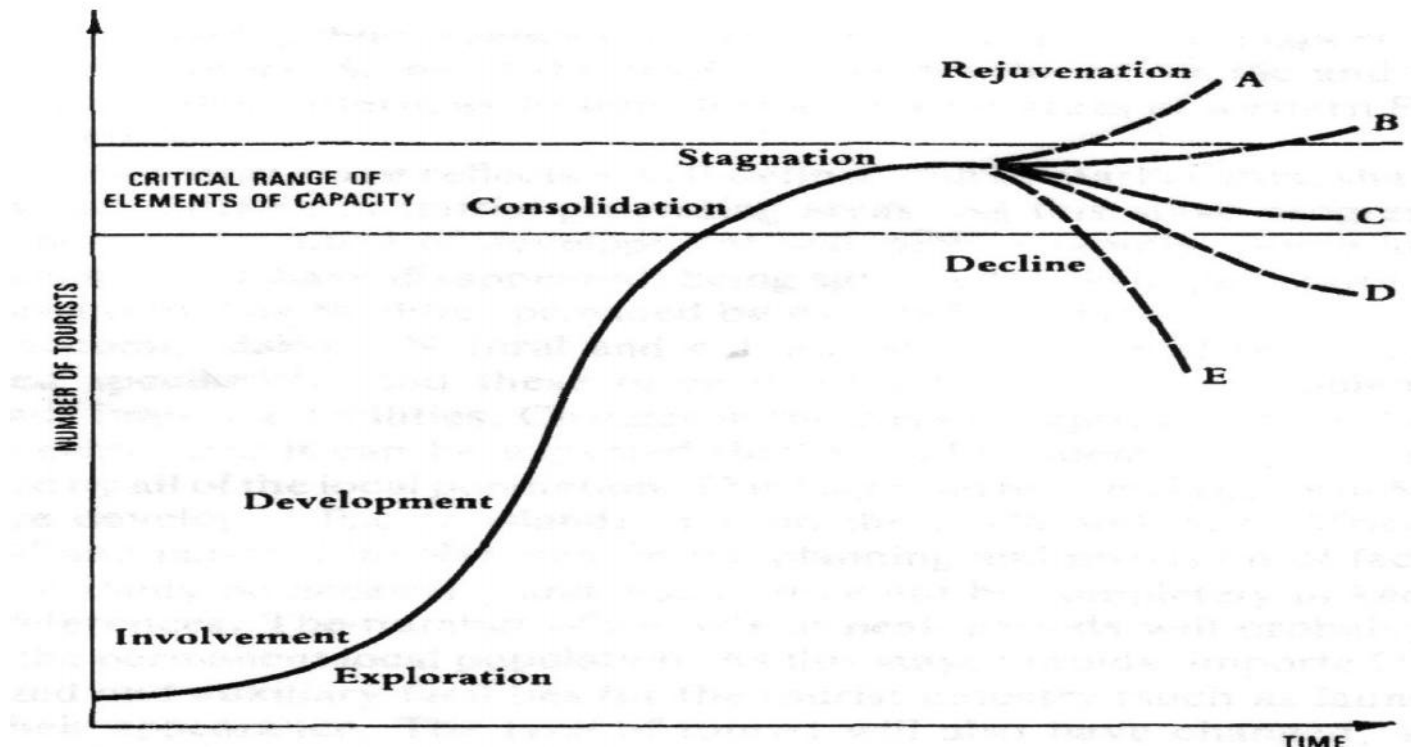
❖ Mais deux différences importantes par rapport à un produit standard

- La multiplicité des parties prenantes qui rend difficile son contrôle
- La complexité de la notion de saturation liée au concept de capacité de charge multidimensionnelle du territoire

□ L'approche théorique dominante à long terme : le modèle de cycle de vie de la destination touristique (Butler, 1980, 2011)

❖ Un processus commun de croissance de type courbe en S reposant sur la succession de 6 étapes

Le modèle de cycle de vie de Butler (1980, 2011)



➤ Etape 1 : l'exploration

- Une fréquentation irrégulière d'un petit nombre de visiteurs à la recherche d'un lieu unique sur les plans naturels et culturels
- Des investissements publics encore très limités
- Une satisfaction des touristes reposant largement sur les interactions avec la population locale
- Un impact marginal sur les structures économiques, sociales et environnementales

➤ Etape 2 : l'engagement

- Une augmentation (encore faible) du nombre et de la régularité de la fréquentation des visiteurs
- Les premiers signes d'une organisation formelle de la communauté locale en faveur du tourisme
- Certaines pressions sur les autorités publiques pour une meilleure structuration
- Un impact (malgré tout) faible sur le paysage économique, social et écologique

➤ Etape 3 : le développement

- Un vrai décollage avec l'affirmation d'un produit touristique bien défini et reconnu
- Des acteurs locaux progressivement « chassés » par des enseignes internationales
- Une implication majeure des autorités publiques en termes de publicité et de communication
- Une empreinte sur l'économie domestique qui se fait clairement ressentir

➤ Etape 4 : la consolidation

- Le tourisme est devenu le moteur de l'économie locale
- Les premiers signes d'essoufflement : une augmentation du nombre de touristes mais une baisse du taux de croissance des arrivées
- Les enseignes internationales commencent à perdre de leur attrait
- L'apparition des contestations sociales liées à la pression touristique

➤ Etape 5 : la stagnation

- L'optimum touristique : le nombre maximal de touristes à l'année enregistré par la destination sur sa durée de vie
- La capacité de charge du territoire est atteinte voire même dépassée
- Le remplacement des attractions naturelles et culturelles par des attractions artificielles provoquant une déconnexion de l'image de la destination par rapport à sa nature profonde

➤ Etape 6 : la phase de post-stagnation

- Plusieurs scénarios possibles selon la volonté et la capacité des autorités publiques à rétablir la compatibilité entre pressions fortes du tourisme et capacité de charge du territoire
- Le maintien de l'activité voire une croissance renouvelée si la soutenabilité de la capacité de charge est garantie
- Un déclin voire l'effondrement en cas de non soutenabilité de la capacité de charge

□ La nécessité d'introduire le « chaos » pour comprendre les évolutions à court terme (Russel, 2006 ; Cole, 2009)

❖ Le passage d'une étape à l'autre ne se fait pas de manière linéaire et déterministe

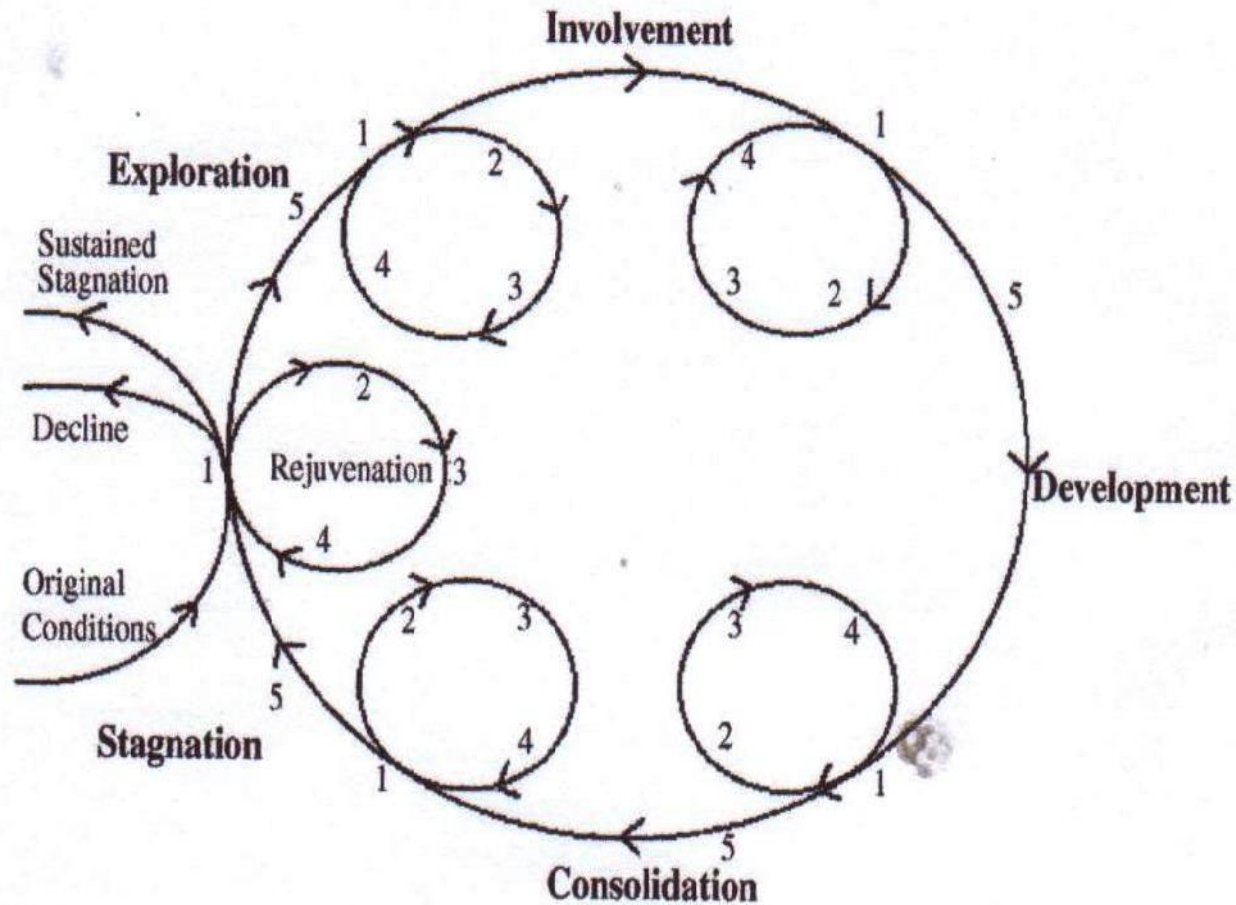
➤ Toute destination est sensible à un ensemble de « déclencheurs » non prévisibles ...

- Les évènements extrêmes exogènes (crise sanitaire, crise financière internationale, cyclones, conflits, ...)
- Le rôle des entrepreneurs et de leurs interactions avec la communauté locale et les pouvoirs publics

➤ ... dont les conséquences sont imprévisibles et disproportionnées par rapport au choc initial

- ❖ Chaque étape est caractérisée par une période d'instabilité montrant des manifestations chaotiques (effet « butterfly », effet « lock-in », bifurcation, « edge of chaos »)
 - Certaines combinaisons des « déclencheurs » peuvent encourager (passage à la étape supérieure) ou décourager (déclin/stagnation) la croissance
 - La trajectoire à court terme de la destination touristique plus conforme à un modèle cyclique

Cycle de vie de la destination touristique et chaos (Russel and Faulkner, 2004)



1. Triggering circumstances, disequilibrium;
2. Deregulated chaos;
3. Positive feedback, self healing-enablers;
4. Transition to a new phase that reflects the old;
5. Regulated chaos renewed tenuous conditional equilibrium

□ La situation des outremer français : leur position dans le cycle de vie de la destination insulaire

❖ La méthode

- Identifier des groupes homogènes d'économies insulaires en terme d'intensité touristique à travers une analyse de classification basée sur les dimensions de l'Indicateur de Pénétration Touristique (McElroy et Parry, 2010)
- Chaque groupe correspondant à une phase du cycle de vie de la destination touristique

❖ Les résultats sur données de 2013 (Blancard et Hoarau, 2016)

- Cinq phases de développement touristique distinctes dans le monde insulaire

Caractéristiques des différents groupes d'intensité touristique

Groupes / degré de pénétration	Dépenses par habitant	Densité touristique	Chambres au Km ²	Dépenses par habitant	Densité touristique	Chambres au Km ²	IPT
	(en niveau)	(en niveau)	(en niveau)	(en indice)	(en indice)	(en indice)	(en indice)
Très fortement	13190,4	238,8	39,3	0,733	0,789	0,379	0,633
Fortement	5967,3	94,2	18,4	0,331	0,311	0,178	0,273
Moyennement	2329,2	60,7	7,5	0,128	0,199	0,072	0,133
Faiblement	1159,7	29,3	4,5	0,063	0,096	0,043	0,067
Très faiblement	506,6	9,4	0,7	0,026	0,030	0,006	0,021

Source : calculs des auteurs.

- Les outre-mers se trouvent encore au début du processus
 - Faiblement pénétrées pour la Polynésie Française, la Martinique, la Guadeloupe, (Etape 2 du cycle de vie)
 - Très faiblement pénétrées pour la Nouvelle-Calédonie, La Réunion, Mayotte (Etape 1 du cycle de vie)

❖ Les implications en matière de politique économique

- L'objectif : construire les conditions au décollage forcément en lien avec l'établissement de la visibilité internationale de la destination
 - Identifier clairement les avantages comparatifs du territoire (atouts, actifs, attractions, ...)
 - Construire les infrastructures nécessaires pour accéder et valoriser ces actifs
 - Bâtir une identité pour la destination en adéquation avec sa nature profonde et avec le savoir-faire des acteurs locaux
- Un avantage précieux : une marge de manœuvre temporelle confortable pour réfléchir au bon modèle ... mais

3. Une nouvelle contrainte : Le rôle déstabilisateur du changement climatique

□ Le tourisme insulaire, une des principales victimes du changement climatique

❖ Un constat général : un secteur hautement instable

➤ Particulièrement exposé à des nombreux chocs exogènes

- Les fluctuations conjoncturelles dans les marchés émetteurs
- Les évènements extrêmes majeurs (crise sanitaire, désastres naturels, guerre, terrorisme, ...)

➤ Des chocs temporaires mais qui peuvent avoir un impact durable sur l'attractivité de la destination et sur celle des destinations concurrentes

❖ Des chocs dont l'occurrence et l'ampleur sont renforcées par les conséquences liées au changement climatique

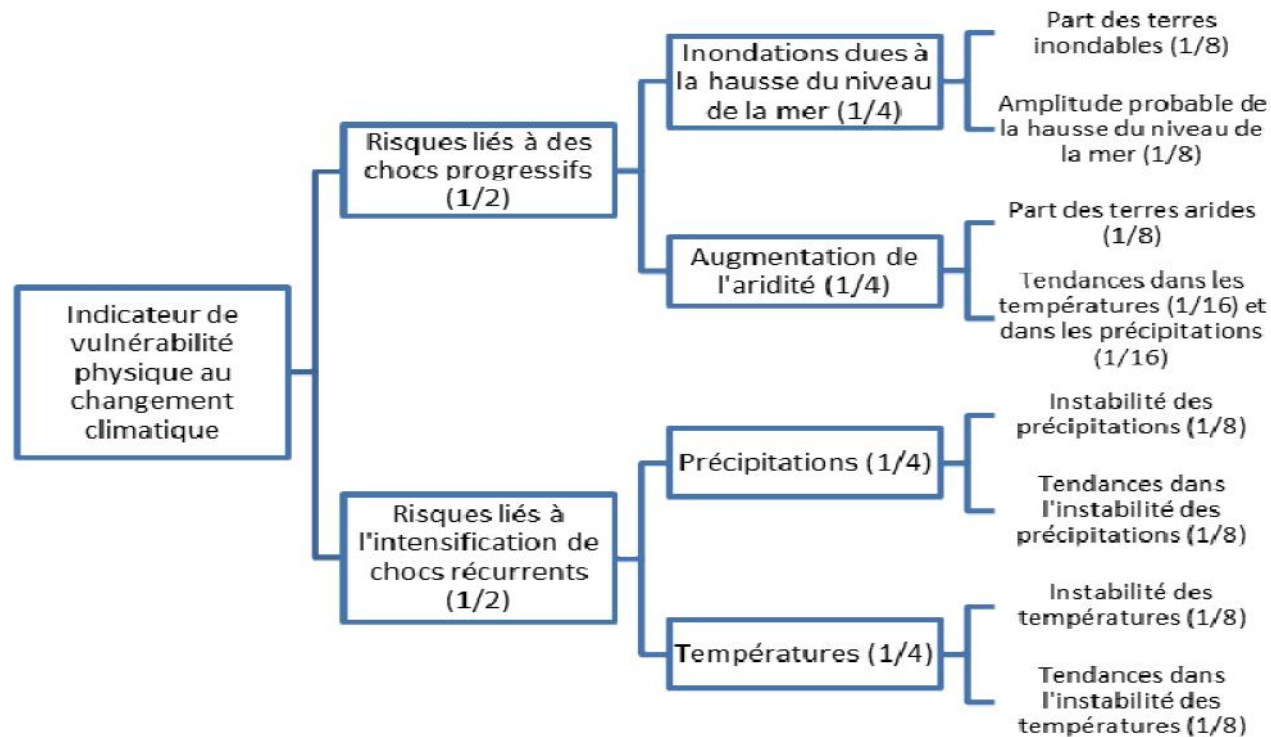
- Hausse du niveau des mers
- Acidification des océans et blanchiment des coraux
- Diminution des ressources en eaux
- Recul de la biodiversité
- Phénomènes météorologiques plus intenses et plus fréquents (cyclones, sécheresses, inondations, ...)

❖ Les petites économies insulaires (et les outremer) particulièrement concernées

- La méthode : la construction d'un Indicateur de Vulnérabilité Physique au Changement Climatique (Guillaumont et Simonet, 2011a,b)

- Un indicateur synthétique structurel dont les composantes reflètent les principales conséquences physiques du changement climatique pouvant affecter le bien-être et l'activité des populations
- Les composantes de l'indicateur

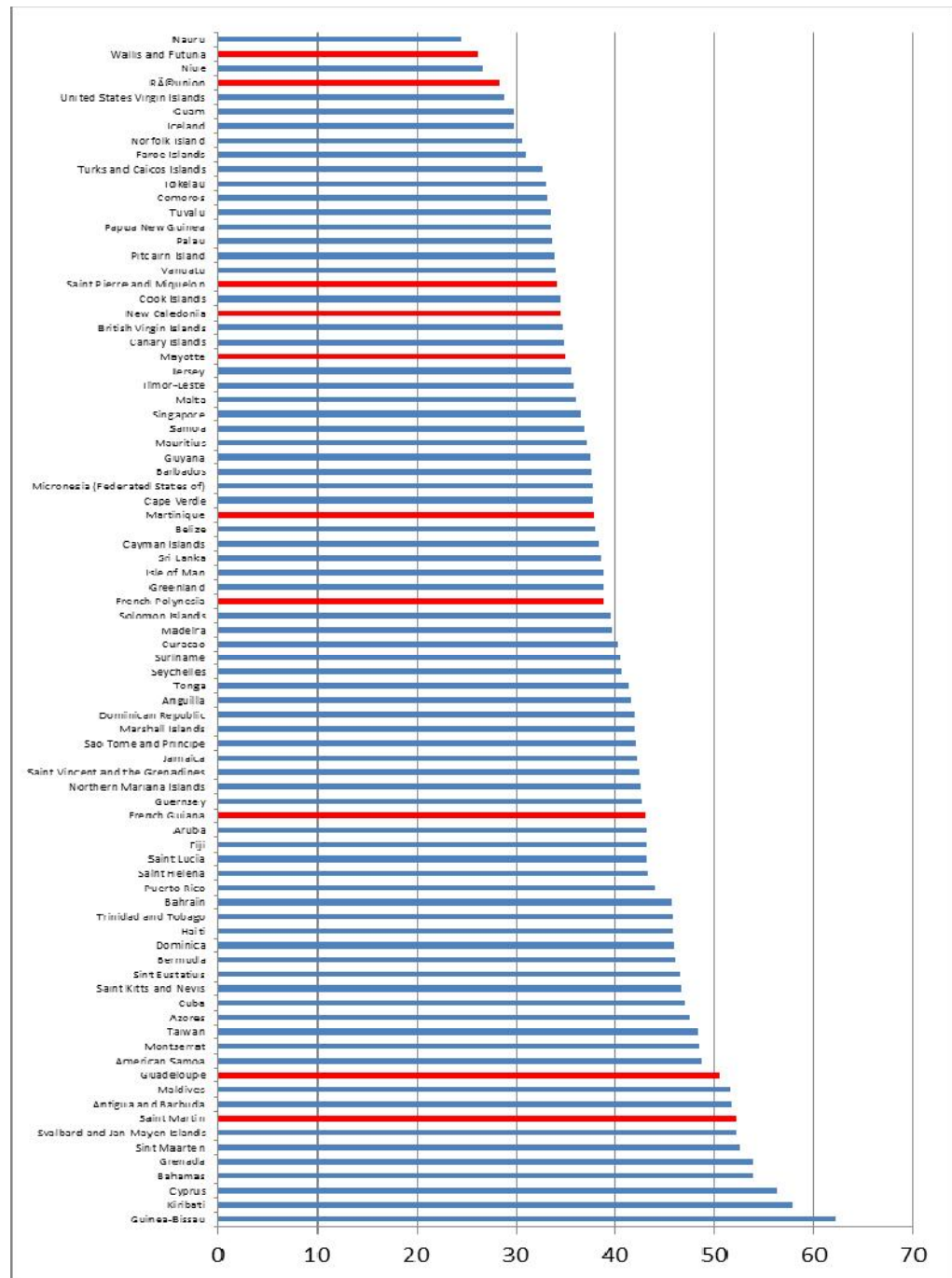
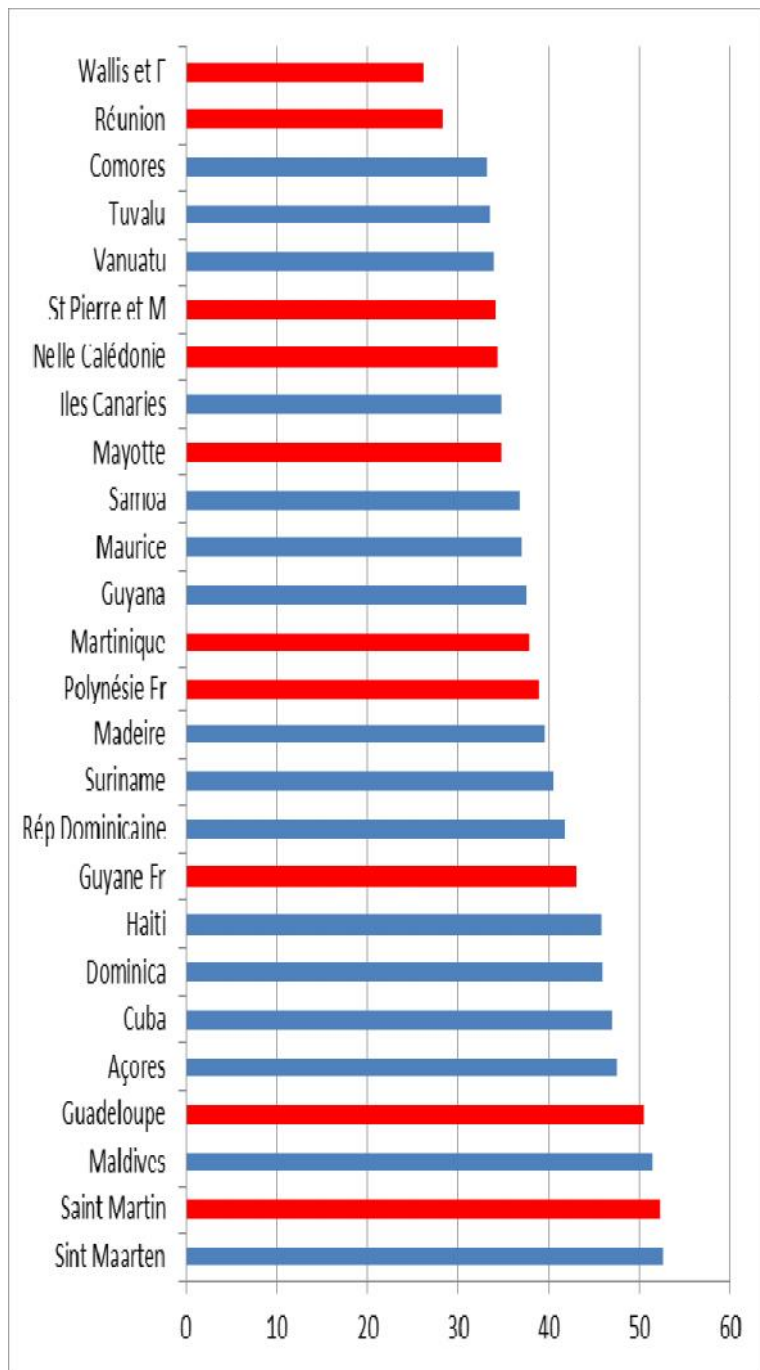
Les composantes de l'IVPCC



Source : Guillaumont et Simonet (2011a et 2011b).

➤ Les résultats sur données 2010-2012 (Goujon et Hoarau, 2016)

- Les Antilles (particulièrement Saint-Martin et la Guadeloupe), la région la plus vulnérable au changement climatique, suivie par la Guyane
- Une vulnérabilité significative pour la Polynésie Française et la Martinique
- Une vulnérabilité modérée pour la Nouvelle-Calédonie, Mayotte et Saint-Pierre et Miquelon
- Wallis et Futuna et la Réunion apparaissent comme les territoires les plus préservés



❖ Les recommandations en matière de politique économique : l'importance des politiques d'atténuation et d'adaptation

- Le choix d'un modèle touristique moins vulnérable en lien avec l'aménagement du territoire
- La question des ressources naturelles (ressources en eau, préservation de la biodiversité terrestre et marine, préservation des sols, protection des littoraux, ...)
- La gestion des risques (santé humaine, gestion des inondations des zones côtières, prévision et anticipation des phénomènes extrêmes, ...)

❑ Le tourisme, un des principaux responsables du changement climatique

❖ Le tourisme subit le changement climatique en même temps qu'il y contribue en raison de ses émissions fortes de gaz à effets de serre

- La contribution du tourisme aux émissions globales : entre 4,4% et 14,3% (avec la prise en compte des cirrus)
- Principalement due au secteur des transports
 - Le transport origine/destination, c'est 75% des émissions du tourisme
 - Le transport aérien, c'est 86% (90% pour les destinations les plus éloignées) des émissions du tourisme international
- Les destinations éloignées et dépendantes de l'avion particulièrement polluantes

❖ Sans surprise, le secteur touristique des outre-mers fortement émetteur de GES (Ceron et al., 2010)

➤ La méthode : la notion d'éco-efficacité

- Le principe : mettre en relation la richesse créée avec les dommages écologiques liés à la production de l'activité touristique
- L'outil : le rapport entre les émissions de GES (en équivalent CO₂) et un indicateur économique du tourisme (valeur ajoutée, nuitées, séjour)

➤ Des performances peu réjouissantes pour les outre-mers : un tourisme globalement peu éco-efficace

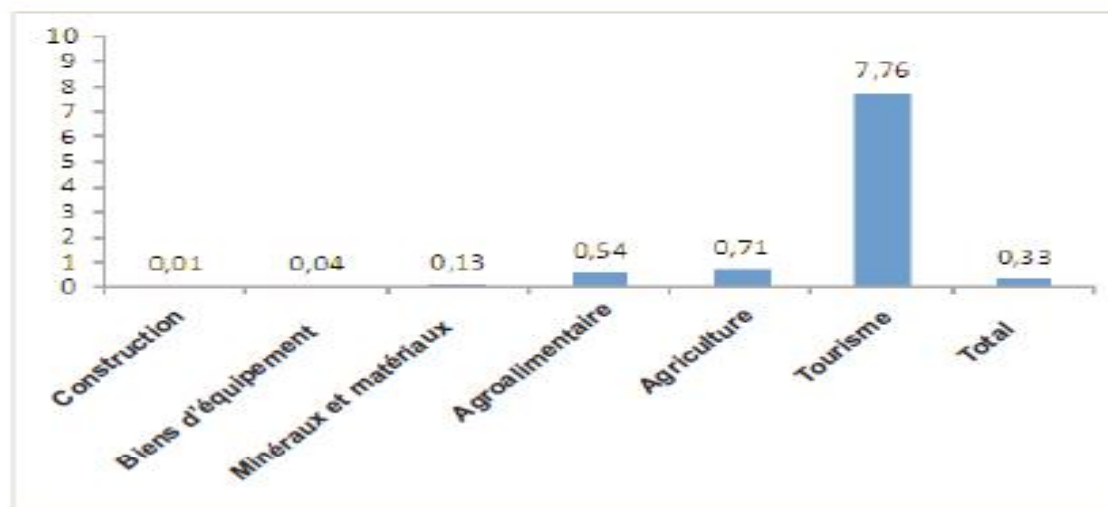
- Un tourisme outre-mer moins éco-efficace que la métropole
- Le tourisme moins éco-efficace que les autres secteurs d'activité

Comparaison des émissions de GES du tourisme, France et outremer

	CO2-e/euro dépensé (kg)	CO2-e/hab (en tonnes)
Vers la France	2,10	1,05
Vers la Nouvelle-Calédonie	3,61	3,43
Vers la Polynésie	4,24	6,02
Vers la Réunion	6,52	2,07
Vers la Guadeloupe	6,87	3,75
Vers la Martinique	7,33	4,49

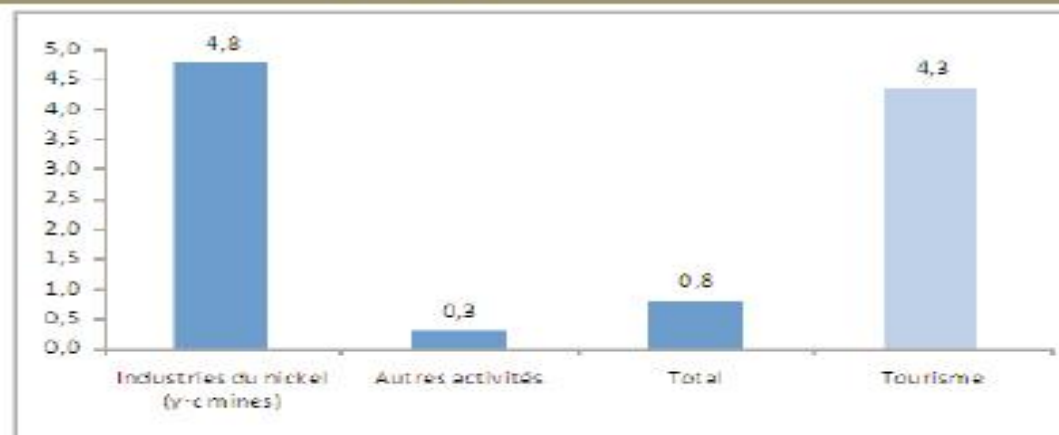
Comparaison des émissions de GES entre secteurs économiques

Graphique 10. EE comparée des différents secteurs d'activité à la Réunion



Source : TEC.

Graphique 11. Eco-efficacité comparée des différents secteurs d'activité en Nouvelle-Calédonie



❖ La réglementation internationale : une contrainte forte à intégrer dans la politique de développement touristique territorial

- Le transport aérien a longtemps échappé à la réglementation internationale sur le changement climatique
 - Pas inclus dans le protocole de Kyoto et dans l'accord de Paris
 - Pour des raisons diverses (la question de l'attribution des émissions, l'existence d'autres autorités spécifiques à l'aérien plus compétentes)
- Un accord « historique » en octobre 2016 au sein de l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) : l'adoption du dispositif CORSIA (Carbon Offset and Reduction Scheme for International Aviation)
 - Le principe : une croissance du trafic aérien neutre en carbone à l'horizon 2030 par l'utilisation de crédits de compensation
 - 191 pays signataires mais les PMA et les Petits Etats insulaires sont exemptés
 - Une aggravation de concurrence potentielle en défaveur des outremer français : un redéploiement du tourisme international pour les destinations proches et/ou exemptés de contrainte réglementaire

❖ Les moyens d'action pour un développement « relatif » du secteur touristique sous contrainte carbone

➤ L'amélioration de l'éco-efficacité du tourisme

- La réduction des émissions de GES pour une valeur ajoutée constante
 - ✓ Réduire la distance parcourue en visant des marchés plus proches ou en misant sur le tourisme domestique
 - ✓ Réduire le coefficient d'émissions de GES au kilomètre en optimisant le taux de remplissage moyen
- L'augmentation de la valeur ajoutée pour des émissions constantes
 - ✓ Augmenter la dépense moyenne grâce à une montée en gamme et un investissement dans la qualité de l'offre
 - ✓ Allonger la durée du séjour en développant une offre complémentaire de qualité moyenne

➤ L'importance donnée au tourisme dans la stratégie de développement territorial

- Une allocation du budget carbone de l'aérien en faveur du tourisme
 - ✓ Diminuer le fret et repenser le modèle d'approvisionnement par les importations
 - ✓ Diminuer le trafic de résidents et la question du principe de continuité territoriale
- Une allocation du budget carbone du territoire en faveur du tourisme
 - ✓ Développer les statistiques sur la part de chaque secteur dans les émissions globales
 - ✓ Identifier l'existence d'alternatives au tourisme moins émettrices de GES
- La négociation d'une dérogation au niveau national (à l'image des PEI) : les raisons ne manquent pas

Merci de votre attention