HAL open science

Parc naturel de la mer de Corail : des activités touristiques peu compatibles avec la préservation des espèces et des écosystèmes

Philippe Borsa

▶ To cite this version:

Philippe Borsa. Parc naturel de la mer de Corail : des activités touristiques peu compatibles avec la préservation des espèces et des écosystèmes. [Rapport de recherche] Institut de recherche pour le développement (IRD), Marseille. 2019. ird-02151342v4

HAL Id: ird-02151342
https://ird.hal.science/ird-02151342v4

Submitted on 26 Apr 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Citation : Borsa P. (2019) Parc naturel de la mer de Corail : des activités touristiques peu compatibles avec la préservation des espèces et des écosystèmes. Institut de recherche pour le développement, Nouméa, 40 p. [https://hal.ird.fr/ird-02151342]

Parc naturel de la mer de Corail : des activités touristiques peu compatibles avec la préservation des espèces et des écosystèmes

Philippe Borsa

Institut de recherche pour le développement, UMR 250 ENTROPI, *Nouméa, Nouvelle-Calédonie*

philippe.borsa@ird.fr ; philippeborsa@gmail.com

Résumé – Le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie souhaite développer le tourisme dans le parc naturel de la mer de Corail. Le but du présent travail est de présenter les activités envisagées par les opérateurs touristiques dans le parc, en se basant sur les comptes rendus d'ateliers du comité de gestion du parc dédiés à l'activité touristique, sur la retranscription d'une conférence-débat organisée par un croisiériste, ainsi que sur les documents produits par les opérateurs touristiques. Selon ces derniers, principalement deux types d'activités seraient recherchées par la clientèle : (1) la pêche au gros et (2) la visite d'îlots éloignés couverts d'oiseaux, ceci dans deux types de sites du parc : les abords des récifs les plus poissonneux et les îles Chesterfield. Il est ici montré que les activités touristiques proposées ne sont pas compatibles avec la préservation des espèces et des écosystèmes, qui est l'objectif affiché du Parc.

Mots-clés – Tourisme professionnel ; pêche au gros ; *croisière-expédition* ; compagnie Ponant ; oiseaux marins ; dérangement.

Abstract – *Coral Sea Natural Park: proposed tourism activities are poorly compatible with conservation.* – The government of New Caledonia wishes to develop tourism in the Coral Sea Natural Park. The purpose of the present work is to present the activities envisaged by tourist operators in the Natural Park, based on the minutes of workshops of its management committee dedicated to tourism activities, on the transcription of a conference organized by a cruise operator, as well as documents produced by tour operators. According to the tour operators, mainly two types of activities would be sought by the clientele: (1) game fishing and (2) the visit of remote islets covered with seabirds, this in two types of sites of the Natural Park: the surroundings of quasi-pristine reefs rich in fishes, and the Chesterfield Islands. It is here shown that the proposed tourism activities are not compatible with species and ecosystem conservation, which is the stated objective of the Natural Park.

Keywords – Professional tourism; game fishing; expedition cruise; Ponant company; seabirds; disturbance.

1. Introduction

Les principaux objectifs du parc de la mer de Corail (ci-après « parc ») sont énoncés dans un arrêté du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie portant approbation de son plan de gestion pour la période 2018-2022 (Germain & Poidyaliwane 2018a) : « protéger les écosystèmes et leur connectivité » et « protéger les espèces patrimoniales, rares, en danger et migratrices ». Il s'agit également de « garantir et accompagner des pêcheries locales respectueuses de la ressource et des habitats ». Le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie souhaite simultanément y développer le tourisme (« garantir et accompagner le développement d'un tourisme responsable » ; Germain & Poidyaliwane 2018a), développement qu'un arrêté gouvernemental pris le 14 août 2018 vise à encadrer (Germain & Poidyaliwane 2018c). Ce dernier arrêté répond, en particulier, à la demande faite par la compagnie Ponant, d'emmener jusqu'à 200 croisiéristes aux îles Chesterfield et de les y laisser débarquer par groupes de cinquante. Les îlots autorisés au débarquement de touristes avaient été préalablement désignés par la réglementation sur les réserves comme simples « réserves naturelles » (Germain & Poidyaliwane 2018b) bien que l'abondance et la richesse des communautés d'oiseaux marins de ces îlots eussent imposé de les considérer comme prioritaires pour un classement en réserve intégrale (Borsa 2019).

Les activités touristiques sont une cause de dérangement des oiseaux marins sur leurs colonies de reproduction. Les passages répétés de visiteurs le long de chemins balisés dans les colonies de fous et de sternes conduit au fil des saisons à l'abandon d'une partie des nids (Burger & Gochfeld 1993 ; Devney & Congdon 2009). Les bateaux en approche sont perçus comme une menace par les oiseaux marins et peuvent conduire à la désertion temporaire des nids et à la surmortalité des couvées, susceptible de compromettre la reproduction à terme (Le Corre 2009 ; Burger et al. 2010 ; Marcella et al. 2017 ; Monti et al. 2018). Une présence humaine, même peu nombreuse, à proximité des colonies d'oiseaux marins peut conduire à l'extinction locale des populations d'espèces les plus sensibles, comme les frégates et les sternes (Diamond 1975 ; Le Corre 1996 ; Baling et al. 2009). Par exemple, Diamond (1975) attribue l'abandon d'une colonie de la grande frégate *Fregata minor* sur l'atoll d'Aldabra aux visites des 118 passagers du navire de croisière *Lindblad Explorer*. Ce serait aussi la présence humaine, même limitée à quelques individus, qui serait la cause de l'extinction locale récente des frégates sur l'île de Tromelin (Le Corre 1996). Le dérangement des oiseaux marins est aussi perceptible dans les colonies du parc, notamment aux îles Chesterfield (Borsa & Boiteux 2007 ; Borsa 2008). L'atoll des Chesterfield-Bampton s'avère néanmoins être l'un des principaux sites ciblés par le croisiériste Ponant pour y développer son activité touristique (Anonyme 2017), faisant craindre un impact sévère consécutif au débarquement des croisiéristes (Borsa, Richer de Forges & Baudat-Franceschi 2018 ; Vidal, Thibault & Bourgeois 2018).

Le présent travail s'inscrit dans la continuité d'une série de rapports sur la gestion du parc et sur les enjeux de conservation de ses îles éloignées (Baudat-Franceschi 2011 ; Borsa 2018 ; Borsa & Lauvray 2018 ; Borsa, Richer de Forges & Baudat-Franceschi 2018 ; Borsa & Vidal 2018 ; Vidal, Bourgeois & Borsa 2018 ; Vidal, Thibault & Bourgeois 2018 ; Borsa 2019). Les objectifs sont ici : (i) identifier la nature des activités touristiques proposées par les opérateurs touristiques dans le parc ; (ii) connaître les justifications apportées par les opérateurs touristiques vis-à-vis des activités proposées ; (iii) relever les mesures envisagées par les opérateurs touristiques pour minimiser les impacts de leurs activités sur les espèces et les écosystèmes ; et (iv) évaluer l'adéquation des activités touristiques proposées avec les objectifs du plan de gestion, en particulier vis-à-vis de la conservation des populations d'oiseaux marins.

2. Matériels et méthodes

Pour ce travail, j'ai utilisé comme sources : (i) les comptes rendus de quatre ateliers du comité de gestion du parc dédiés en partie au tourisme, qui ont eu lieu à Nouméa les 14 mars, 28 mars, 12 avril et 26 avril 2018 (Annexe 1) ; (ii) la retranscription d'une conférence-débat animée par le *directeur des expéditions* de la compagnie Ponant à Nouméa le 14 décembre 2018 (Annexe 2) ; (iii) une lettre de la direction générale de la compagnie Ponant à la direction des affaires maritimes de la Nouvelle-Calédonie (Sauvée 2019 ; Annexe 3) ; (iv) une plaquette de la compagnie Ponant datant d'octobre 2017 et annonçant la croisière Auckland-Nouméa du navire *Lapérouse* en avril 2019 (Anonyme 2017). De ces documents j'ai extrait les passages qui m'ont paru les plus pertinents relativement aux objectifs (1) à (4) présentés en fin d'introduction. J'ai ensuite procédé à une analyse critique de ces extraits.

3. Résultats

3.1. Activités proposées par les opérateurs touristiques

Principalement deux types d'activités sont proposées par les opérateurs touristiques (Tableau 1). La première est la pêche récréative dite « sportive », où des navires des sociétés Nouméa Océans et Quo Vadis emmènent leur clientèle à proximité des atolls Entrecasteaux, Astrolabe et Pétrie, afin d'y pêcher à la traîne de gros poissons avec pour cible principale la carangue à grosse tête *Caranx ignobilis*. Ces récifs comptent parmi les plus isolés au monde (Maire et al. 2016), donc parmi les plus préservés, donc parmi les plus riches.

La seconde activité ciblée est le débarquement des passagers des paquebots de croisière sur les « longues plages immaculées » d'îlots où se « réfugient des milliers d'oiseaux marins ». L'opérateur touristique Ponant envisage de se rendre dans l'atoll des Chesterfield-Bampton (Anonyme 2017) et de débarquer sur les îlots du Mouillage (P. Bachy, communication au 9e comité de gestion du Parc, 27 fév. 2019). L'objectif serait, selon cette compagnie, de sensibiliser ses passagers aux enjeux environnementaux et d'en faire de futurs ambassadeurs de ces sites éloignés. La sensibilisation des passagers est également un objectif de l'opérateur touristique Nouméa Océans, avec l'intention « d'augmenter le nombre de yachts entre 50 m et 80 m visitant les Chesterfield-Bampton et Bellona » (Tableau 1). Récemment, la compagnie Ponant a ajouté le « nettoyage de la pollution par les matières plastiques » aux activités proposées (Sauvée 2019). La compagnie Ponant se propose ainsi de récolter les plastiques échoués sur les plages de l'atoll Chesterfield-Bampton (Tableau 1). Celle-ci cherche aussi à « accueillir des projets scientifiques à bord du *Lapérouse* » dans le cadre d'un « partenariat avec le ministère de la recherche ».

Enfin, selon le syndicat des activités nautiques et touristiques de Nouméa (SANT), il existerait un potentiel commercial (« un marché ») pour une activité de plongée de loisir.

3.2. Justification par les opérateurs du développement touristique des îlots et récifs éloignés ; position sur à la mise en « réserve »

Les opérateurs touristiques souhaitent pouvoir exploiter la partie sud de l'atoll des Chesterfield-Bampton (le « V » des Chesterfield) pour son « intérêt touristique fort » (SANT). Pour Nouméa Océans, il est nécessaire de « promouvoir le tourisme dans le parc ». La position de cet opérateur sur le « besoin d'ambassadeurs » est proche de celle de Ponant, qui précise « vouloir faire rayonner

ce site remarquable, tout en le préservant », « comme il le mérite » (Tableau 2). La compagnie Ponant affirme « être consciente que [son] projet de préservation des îles Chesterfield, y compris dans le cadre des pollutions plastiques […] devrait pouvoir aider [le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie] à lutter contre ce fléau » (Sauvée 2019). L'accueil de scientifiques à bord du navire de croisière *Lapérouse*, permettrait de pallier « l'incapacité » et le « manque de moyens de la communauté scientifique française » (Annexe 2).

L'agence Kenua, qui représente les intérêts de la compagnie Ponant, ainsi que le SANT, sont favorables au projet d'arrêté sur les réserves (Tableau 2). Le SANT s'oppose au classement du « V » des Chesterfield en réserve dite « intégrale » (Tableau 2). Les opérateurs touristiques entérinent le découpage en réserves « intégrales » vs. « réserves naturelles » qui leur est proposé (Tableau 2).

3.3. Minimisation de l'impact de l'activité touristique sur les espèces et les écosystèmes

Les mesures annoncées par les opérateurs touristiques pour minimiser l'impact de leur activité sur les espèces et les écosystèmes du parc (Annexes 1-3) sont compilées au Tableau 3. L'opérateur Ponant émet une déclaration d'intention : « on se doit d'avoir un impact minimal et transitoire ». Le SANT en émet deux autres : « il conviendra de gérer la pression générée par les ancres » et « déterminer la capacité de charge, des zonages » (Tableau 3). L'opérateur touristique Ponant assure que « si les oiseaux sont en nidification, il n'est pas question de les approcher » bien qu'il annonce aussi vouloir s'en approcher suffisamment pour « pouvoir les observer, sinon il n'y a pas d'intérêt » (Annexe 2). Cet opérateur touristique envisage de débarquer sur les îlots « quand les populations sont minimales » (Tableau 3), en assurant que les passagers seront cantonnés à l'estran ; il assure aussi que toutes les mesures seront prises « pour que les dégâts ne soient pas irréversibles », reconnaissant implicitement que son activité provoquera des « dégâts » sans pour autant fournir de garanties sur leur « réversibilité ». Alors que l'opérateur touristique Ponant s'engage à « respecter la réglementation », l'opérateur touristique Nouméa Océans souhaite un « comportement respectueux » afin de « donner une bonne image du tourisme [dans le Parc] ».

L'opérateur touristique Quo Vadis, qui pratique la pêche à la traîne, reconnaît l'impact délétère de son activité sur l'avifaune marine (« oiseaux de mer attrapés accidentellement »). Les oiseaux marins concernés sont vraisemblablement des fous à pieds rouges *Sula sula*, et peut-être aussi des puffins pacifiques *Ardenna pacifica* (voir la section suivante). Cet opérateur touristique certifie que ceux-ci « sont immédiatement relâchés » et souhaite continuer à pêcher à proximité des colonies de ces oiseaux, comme aux atolls d'Entrecasteaux (Annexe 1). Les opérateurs touristiques locaux s'opposent à la pêche commerciale dans les « réserves naturelles » du parc (Tableau 4). Pour deux d'entre eux il s'agit néanmoins de préserver l'activité de pêche récréative dans ces mêmes réserves, dont les récifs Astrolabe et Pétrie qui sont les plus riches en poissons.

4. Discussion

4.1. Contradictions relevées dans les propos des opérateurs touristiques

L'opérateur touristique Ponant prévoit de débarquer aux îles Chesterfield pour s'approcher des « milliers d'oiseaux marins » tout en certifiant qu'il n'y aura pas de débarquement si les oiseaux sont en reproduction (Annexe 2). Ceci est difficilement possible. En effet, la plupart des oiseaux marins ne fréquentent les colonies qu'en période de reproduction ; hors de la période de reproduction, selon l'espèce ces oiseaux se dispersent en mer ou entreprennent de grandes migrations. Les individus présents sur les îlots au moment de la visite sont soit des adultes engagés dans un cycle de

reproduction, soit des juvéniles ou des immatures qui n'ont pas encore quitté la colonie, soit plus rarement des oiseaux hors période de reproduction qui utilisent éventuellement certains îlots comme reposoirs. Le fait à retenir, c'est que les îlots coralliens des atolls Chesterfield-Bampton et Bellona sont des sites multi-espèces reproductivement actifs tout au long de l'année (Borsa et al. 2010). Quelle que soit la date, il est quasi-impossible d'y débarquer sans déranger des oiseaux marins à un stade ou un autre de leur cycle de reproduction. Les cayes sableuses et les rochers à proximité des îlots, si elles servent occasionnellement de reposoirs pour les fous bruns, les sternes et les noddis, ne sont généralement pas utilisées pour la reproduction : le dérangement consécutif à l'approche de visiteurs y aurait a priori moins d'impact que sur les îlots. Cependant, ces cayes restent des sites essentiels pour la reproduction des sternes néréis et diamant (Borsa 2019).

Le même opérateur touristique affirme que les passagers seront cantonnés à l'estran, afin de minimiser le dérangement des oiseaux. Mais il évoque simultanément des « petits groupes », qui « font le tour de l'îlot » et « tout le monde ramasse les détritus » (Annexe 2). Ce projet de ramassage des détritus contredit l'idée de minimiser le dérangement des oiseaux en reproduction. En effet, l'essentiel des déchets plastiques s'accumulent non pas sur l'estran, mais dans la laisse de mer. La zone occupée par la laisse de mer est délimitée, au plus bas, par la dernière marée haute. Elle se trouve en haut de plage, près de la zone des nids de tortues marines et des premiers nids d'oiseaux. Il n'est donc pas possible de récolter les déchets plastiques échoués sans déranger les colonies d'oiseaux. C'est ce que montre, peut-être involontairement, une plaquette du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie où lors d'une telle récolte de déchets plastiques sur l'îlot Renard en janvier 2015, on peut voir trois personnes sur le haut de la plage à la lisière de la végétation et des centaines d'oiseaux marins volant au-dessus d'elles, visiblement dérangés (Fonfreyde et al. 2015 : p. 16). Le risque de piétinement des nids de tortues marines est également à considérer. Toutefois, même si les visiteurs se cantonnaient à l'estran, le dérangement infligé aux oiseaux marins serait considérable.

Une autre contradiction apparaît entre les objectifs initiaux du croisiériste Ponant pour son escale aux Chesterfield, telle qu'annoncée au début de la mise en vente des billets pour sa croisière « Trésors cachés de Nouvelle-Calédonie » (Anonyme 2017) et les nouveaux objectifs de cette compagnie, tels que précisés par son directeur un an et demi plus tard. En effet, si le produit touristique vendu par Ponant dès octobre 2017 était essentiellement « de longues plages immaculées » au cœur de la mer de Corail, en février 2019 la compagnie reconnaît que ces mêmes plages sont jonchées de débris de plastique.

Ces contradictions multiples pourraient résulter du souci pour l'opérateur touristique de proposer un produit commercial suscitant l'intérêt de la clientèle et en même temps de rassurer les associations et les autorités quant à l'impact potentiel sur les espèces et les écosystèmes. En somme, il s'agirait de concilier deux choses manifestement inconciliables.

4.2. Nuisances potentiellement générées par les activités touristiques dans le contexte du parc

La pêche récréative dite « sportive » a un impact direct sur les oiseaux marins puisque ceux-ci, vraisemblablement des fous à pieds rouges et éventuellement des puffins sont capturés par les lignes de traîne (Tableau 3). Il est impropre, dans le cas présent, de parler de captures « accidentelles ». En effet, le comportement de pêche des fous a un point commun avec celui des grands poissons prédateurs visés par la pêche à la ligne de traîne. Ces deux types de prédateurs se jettent sur leur proie en l'identifiant instantanément à vue en se basant sur sa taille, sa forme, son allure et sa position sous la surface. Les leurres utilisés sont destinés à tromper ce type de prédateurs en imitant leurs proies naturelles. Le fait de capturer à la ligne ce type de prédateurs résulte donc bien d'un acte délibéré. Le fait que des fous (ou d'autres oiseaux marins chassant de même) s'y prennent, résulte de ce que ce type de leurre n'a pas de sélectivité suffisante. Dans ce cas, une mesure à

prendre pour minimiser le risque de capture des fous à pieds rouges serait de s'abstenir de pêcher à la traîne dans la zone prospectée par ces oiseaux, c'est-à-dire dans un rayon d'au moins 125 km autour des colonies (Mendez et al. 2017).

Lors de la campagne PUFFALIS à bord du navire océanographique *Alis* dans le bassin de Nouvelle-Calédonie en avril 2017 (Allain et al. 2017 ; Menkès & Allain 2017), j'ai pu constater que des pêcheurs au lancer jetaient leurs lignes au milieu de chasses de petits thons, dont des thons jaunes *Thunnus albacares*, risquant de blesser les nombreux puffins pacifiques *Ardenna pacifica* alors en action de pêche. Cette observation, qui n'est pas un fait isolé (J. Lauvray, comm. pers.), me paraît révélatrice de l'irresponsabilité de certains plaisanciers pratiquant la pêche au gros en Nouvelle-Calédonie. De plus, l'impact de la pêche récréative sur les populations des espèces ciblées (carangue grosse tête, thon jaune, tazards *Scomberomorus commerson* et *Acanthocybium solandri* et mékoua *Aprion virescens*) n'est pas évalué. La proportion exacte des poissons mis à mort n'est pas mentionnée et sans étude dédiée, il est difficile de savoir quelle fraction de la population d'adultes cela représente. Cet impact n'est pas nécessairement anodin, puisque ce type de pêche vise les individus les plus gros (Figure 1), qui sont aussi les plus féconds et les plus expérimentés et qui de ce fait participent le plus et le mieux à la reproduction de la population (Lewin, Arlinghaus & Mehner 2006). Même si une partie de ces poissons sont encore vivants lorsqu'ils sont relâchés, leur survie n'est pas garantie.

La représentante de Nouméa Océans souhaite augmenter le nombre de yachts aux îles Chesterfield, sans autre explication. La volonté, apparente, de développer le tourisme pour le tourisme est inquiétante, dans la mesure où, comme nous venons de le voir, les activités touristiques risquent de nuire aux espèces et aux écosystèmes fragiles des îles éloignées. Parmi les nuisances potentielles, il y a la pêche récréative au gros à distance plus ou moins proche des colonies (voir ci-dessus) et le débarquement de visiteurs sur les îlots couverts d'oiseaux marins (voir Borsa 2018). Les autres nuisances prévisibles sont le bruit et la pollution générés par les bateaux à moteur, le risque de collision des bateaux avec les animaux en surface (cétacés, tortues, serpents, oiseaux posés sur l'eau ou chassant sous l'eau), le dérangement dû au mouillage des bateaux à proximité des colonies d'oiseaux marins, le risque de collision des oiseaux avec les superstructures des navires, les dégâts causés par les ancres, la pollution par les eaux grises et noires rejetées dans les zones de nourrissage des animaux, la pollution lumineuse, etc.

4.3. Des justifications peu convaincantes

Les opérateurs touristiques ignorent les enjeux de conservation liés aux sites exceptionnellement préservés du parc. Ainsi, lorsque le représentant du SANT s'enthousiasme de « l'intérêt touristique fort » du « V » des Chesterfield (Annexe 1), il ne prend pas en compte le fait que le site est déjà occupé par (i) des colonies d'oiseaux marins parmi les plus riches de tout le Pacifique ouest tropical, (ii) une population reproductrice a priori nombreuse de la tortue verte *Chelonia mydas*, (iii) deux espèces de cétacés sensibles à l'activité humaine, le grand dauphin de l'Indo-Pacifique *Tursiops* cf. *aduncus* et la baleine à bosse *Megaptera novaeangliae* et (iv) un serpent marin endémique.

De façon générale, on voit que lors des discussions (Annexes 1-3), les opérateurs touristiques ne prennent pas en compte les impacts potentiels de leur activité sur les espèces et les écosystèmes alors que de nombreuses publications existent sur le sujet. Même si pour une raison ou une autre, la littérature scientifique reste ignorée par eux, l'observation et le bon sens auraient dû les aider à adopter des comportements et des intentions responsables. Réaliser que le débarquement de visiteurs sur la plage d'un îlot couvert d'oiseaux marins cause un dérangement sérieux des colonies n'est en effet qu'une question de bon sens. De même, il est évident que l'hameçon d'une ligne de traîne risque de blesser grièvement et de noyer l'oiseau marin qui s'y prend, fût-ce « accidentellement ». A moins que des considérations de profit ne l'emportent sur les questions de préservation

des espèces et des écosystèmes ? Dans ce cas, il conviendrait de parler non pas de « tourisme responsable » mais d'exploitation sans retenue, à des fins lucratives, des derniers espaces marins tropicaux préservés de la planète.

La pollution des mers et des océans par les plastiques, ce « fléau » contre lequel la compagnie Ponant veut « aider à lutter » (Sauvée 2019), est principalement causée par la prolifération des emballages plastiques et des objets jetables en plastique. Ceux-ci sont charriés par les rivières et les fleuves jusqu'à l'océan, où ils se décomposent très lentement en fragments plus petits. Les macro-déchets, de l'ordre du centimètre ou davantage, ne constituent qu'une fraction de la masse des plastiques présents à la surface des océans. Une autre fraction est constituée de méso-fragments, de tailles de l'ordre du millimètre au centimètre. Le reste concerne des micro-fragments, de l'ordre du micromètre au millimètre. On estime que plus de 250 millions de tonnes de déchets plastiques seront rejetés dans les océans dans les dix à 15 années qui viennent, soit autant que la masse de tous les déchets plastiques rejetés lors des sept décennies précédentes. La lutte contre la pollution par les matières plastiques ne peut se faire qu'en amont, par la réduction de la production, la lutte contre le sur-emballage, l'augmentation de la durée de vie des objets contenant des plastiques, une diminution de la complexité de ces derniers et un design amélioré intégrant la possibilité de recyclage, ainsi qu'une meilleure gestion des déchets (J.-F. Ghiglione & A. Ter Halle, comm. pers.). La pollution par les plastiques n'est pas seulement visuelle et physique, elle est également chimique puisque toutes les matières plastiques contiennent des additifs et que ces derniers sont généralement toxiques (Verma et al. 2016 ; Gallo et al. 2018). Récolter des macro-déchets pendant une journée sur les plages des îlots éloignés de la mer de Corail paraît donc dérisoire au regard de l'objectif déclaré par l'opérateur touristique (« lutter contre ce fléau »). On peut néanmoins faire valoir que le nettoyage des déchets a la vertu de rassurer la conscience du consommateur. Dans ce cas, il n'est pas nécessaire que celui-ci traverse les océans pour accomplir sa bonne action. Essentiellement symbolique comme nous venons de le voir, l'activité de nettoyage des macro-déchets des plages des Chesterfield représente surtout un risque de dérangement pour les oiseaux marins nichant sur la périphérie des îlots, ainsi que de piétinement des nids de tortues (voir plus haut).

Plusieurs des opérateurs touristiques concernés s'en remettent aveuglément à la réglementation. Or le découpage en réserves dites « intégrales » vs. « réserves naturelles » tel que décrété par le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie comporte une part d'arbitraire (Borsa 2019). Des îlots classés par le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie en simple « réserve naturelle » s'avèrent être des sites prioritaires pour la conservation du fait de leur abondance en oiseaux et de leur richesse en espèces, davantage que d'autres îlots classés en réserve dite « intégrale » (Borsa 2019). Parmi ces îlots classés en simple « réserve naturelle » figurent les riches et fragiles îlots du Mouillage n°2 et n°3 sur lesquels la compagnie Ponant envisage de laisser débarquer ses 200 passagers et qu'un éclaireur de cette compagnie est allé repérer en décembre 2018, accompagné d'un membre de la société calédonienne d'ornithologie. La réglementation le permet (Germain & Poidyaliwane 2018b, c). C'est cette réglementation-là que l'opérateur Ponant met en avant, fût-elle permissive. Ainsi, un opérateur touristique prétendument soucieux de développer un « tourisme responsable, respectueux de l'environnement » (Anonyme 2017 ; Anonyme 2018) envisage-t-il de laisser débarquer les passagers de ses paquebots de croisière sur ce genre de sites couverts d'oiseaux marins vulnérables au dérangement, en pleine période de reproduction.

Si les opérateurs touristiques s'opposent à la pêche commerciale dans les « réserves naturelles » du parc, deux d'entre eux souhaitent néanmoins y préserver l'activité de pêche récréative. Peut-être estiment-ils que du fait qu'une partie des poissons sont relâchés plus ou moins vivants, l'impact serait moindre que celui de la pêche commerciale ? Qu'il s'agisse de pêche récréative ou de pêche commerciale, aucune évaluation des impacts n'a été menée et on peut constater que les opérateurs touristiques ne la demandent pas.

4.4. Minimisation des impacts : peut-on se contenter de simples déclarations d'intention ?

Le débarquement de passagers sur des îlots couverts d'oiseaux marins en pleine saison de reproduction pose un risque d'envol massif des sternes fuligineuses *Onychoprion fuscatus* et des frégates *Fregata* spp., ainsi que l'abandon précipité de leur nid par les fous bruns *Sula leucogaster* : c'est ce type de réponse qui est constaté aux îles Chesterfield lorsqu'un zodiac s'approche de la plage et que des visiteurs mettent le pied sur l'estran (Borsa & Boiteux 2007 ; Borsa 2008). C'est aussi la présence humaine, même limitée à quelques individus, qui est la cause vraisemblable d'extinctions locales récentes de colonies de frégates (Diamond 1975 ; Le Corre 1996). L'impact délétère des visiteurs sur les colonies d'oiseaux marins est abondamment documenté dans la littérature scientifique (Ashmole 1963 ; Robert & Ralph 1975 ; Frost, Siegfried & Cooper 1976 ; Anderson & Keith 1980 ; Erwin 1989 ; Burger & Gochfeld 1993 ; Rodgers & Smith 1995 ; Carney & Sydeman 1999 ; Ellenberg et al. 2006 ; Le Corre 2009 ; Burger et al. 2010 ; Steven, Pickering & Castley 2011 ; Velando & Munilla 2011 ; Watson, Bolton & Monaghan 2014 ; Marcella et al. 2017 ; Dias et al. 2019 ; Thibault et al. 2019). La compagnie Ponant reconnaît la possibilité de « dégâts » et promet un « impact minimal » mais les mesures envisagées par cet opérateur touristique pour minimiser les impacts sont insuffisamment explicitées, quand elles ne sont pas contradictoires.

Le terme « impact transitoire » pose également problème : par journée ensoleillée, en milieu de journée, la survie de l'œuf ou du jeune poussin est compromise dès lors que le parent qui le couve s'absente du nid (Figure 2). Si les oiseaux d'une colonie sont dérangés au point de délaisser leur couvée pendant une durée plus ou moins longue, il y a risque d'échec de la reproduction à l'échelle de toute la colonie. Certes, les oiseaux peuvent éventuellement tenter de se reproduire à nouveau à la saison de reproduction suivante. Dans ce cas, la reproduction aura été retardée d'une saison, soit a priori une année pour la plupart des espèces concernées, et l'impact pourra toujours être formellement qualifié de « transitoire ». Mais est-ce un *impact transitoire* acceptable ? Où placer la limite de durée implicite au terme *transitoire* ? Deux autres mesures de minimisation des impacts annoncées par la compagnie Ponant (« on ne va pas débarquer partout aux Chesterfield » ; « une seule visite par an, une journée par an ») ne sont pas satisfaisantes, puisque les îlots de l'atoll des Chesterfield-Bampton sont tous occupés par des colonies d'oiseaux marins, et cela, quel que soit le moment de l'année (Borsa et al. 2010). Ceci concerne, entre autres, les îlots du Mouillage dont l'avifaune marine est particulièrement diversifiée et abondante (Borsa 2019).

L'effet destructeur des ancres sur les habitats récifo-lagonaires est bien documenté (Tratalos & Austin 2001 ; Sheppard & Spalding 2003 ; Dinsdale & Harriott 2004 ; Maynard 2008 ; Léopold & Dumas 2009). Dès lors, la question est : comment, concrètement, répondre au souhait du SANT, de minimiser l'impact des ancres des navires dont en particulier les navires de croisière, susceptibles de se rendre dans les îlots et récifs éloignés du parc ? Aucune proposition n'est faite par les opérateurs touristiques.

4.5. Les activités touristiques envisagées sont-elles compatibles avec les objectifs du plan de gestion ?

Parmi les objectifs du plan de gestion figurent, en bonne place, la protection des écosystèmes et de leur connectivité et celle des espèces patrimoniales, rares, en danger et migratrices (Germain & Poidyaliwane 2018a). Les écosystèmes du parc incluent les récifs coralliens, les îlots récifaux, les lagons de récif et la haute mer. Tous ces écosystèmes, ainsi que les espèces remarquables qu'ils hébergent, sont menacés, de près ou de loin, par le développement des activités touristiques.

La pêche récréative telle qu'elle pratiquée dans le parc représente un danger létal pour les prédateurs supérieurs des écosystèmes océaniques, que sont les grands poissons carnivores ciblés par cette

activité, ainsi que les oiseaux marins capturés « accidentellement ». Le débarquement de passagers sur des îlots couverts d'oiseaux marins est également source de dérangement, de mortalité des œufs et des poussins et même de mortalité des adultes, comme cela est désormais amplement documenté, y compris sur les îlots récifaux de la mer de Corail.

Le mouillage de navires à l'abri des îlots et des récifs éloignés ne garantit pas la protection des écosystèmes puisqu'il a été montré que les ancres détruisent les fonds coralliens (Léopold & Dumas 2009). La connectivité des écosystèmes n'est pas assurée puisque la simple présence de navires en station est susceptible de déranger et d'éloigner les cétacés et de dissuader les oiseaux de pêcher (Velando & Munilla 2011). Un grand navire pénétrant dans le fragile « *V* » des Chesterfield pourrait ainsi gêner le nourrissage et donc la reproduction des espèces concernées, à savoir la sterne néréis *Sternula nereis*, le noddi noir *Anous minutus* et le fou brun.

L'activité de pêche au gros telle qu'elle est proposée a également un impact sur les habitats, puisqu'elle est pratiquée avec de bruyants navires motorisés qui s'approchent parfois très près de récifs normalement préservés par leur isolement des activités humaines et de toute forme de pollution, comme l'indique la capture de gros napoléons (Figure 1). Ces navires ne sont pas équipés de cuves de rétention des eaux grises et des eaux noires. Ils peuvent également mouiller à l'occasion. Le positionnement dynamique dont est équipé le navire *Lapérouse*, s'il permet d'éviter le mouillage, reste bruyant et coûteux en fuel. Les remous causés par les propulseurs sont aussi un facteur de dérangement et de mortalité de la faune marine s'approchant de la surface comme, par exemple, les serpents marins.

5. Conclusion

Lorsqu'il s'agit d'évaluer les conséquences de leurs activités sur les espèces et les écosystèmes préservés du parc, les réponses des opérateurs touristiques manquent de clarté. Les mesures de minimisation des impacts ne sont pas précisées, ou bien elles sont insuffisantes. Au final, les activités proposées à ce jour par les opérateurs touristiques s'avèrent être peu compatibles avec la préservation des espèces et des écosystèmes, qui est pourtant l'objectif affiché du parc.

Remerciements – Ce rapport a bénéficié des commentaires et suggestions de T.B. Hoareau et J. Lauvray. Merci aussi à J. Baudat-Franceschi, C. Chevillon, C. Cochin, M. Cornaille, G. David, E. Dutailly, G. Fohringer, F. Forgeron, D. Grémillet, M. Le Corre, L. Lhermitte, B. Richer de Forges, C. Sabinot, M. Thibault et E. Vidal pour des échanges sur le thème du tourisme dans le parc naturel de la mer de Corail. Merci à J.-F. Ghiglione et A. Ter Halle pour avoir partagé leur connaissance des problèmes liés à la pollution des océans par les plastiques. Enfin, je dois à J. Borsa (1931–2013), de m'avoir transmis une partie de son sens critique.

Références

Allain V, Borsa P, Lebourges-Dhaussy A, Menkès CE, Rodier M, Varillon D, Vilayleck M (2017) Journal de bord de la campagne PUFFAlis, 18 mars – 02 avril 2017. Institut de recherche pour le développement (IRD), Nouméa, 32 p. (https://hal.archives-ouvertes.fr/ird-01629419)

Anderson D.W., Keith J.O. (1980) The human influence on seabird nesting success : conservation implications. Biological Conservation 18, 65-80.

Anonyme (2017) L'expédition selon Ponant, croisières juin 2018-mai 2019 : Arctique, Antarctique, Asie, Océan Indien, Océanie, Amérique latine. Ponant yachting de croisière, Marseille, 108 p.

Anonyme (2018) Expéditions polaires et tropicales : croisières mai 2019 – avril 2020. Ponant yachting de croisière, Marseille, 116 p.

Anonyme (2019) Le Ponant renonce aux Chesterfield mais pas à Kouaré. Carnets du Pacifique (https:// carnetsdupacifique.com/2019/02/06/) [12 février 2019].

Ashmole NP (1963) The biology of the wideawake or sooty tern *Sterna fuscata* on Ascension Island. Ibis 103b, 297-264.

Baling M, Jeffries D, Barré N, Brunton DH (2009) A survey of Fairy Tern (*Sterna nereis*) breeding colonies in the Southern Lagoon, New Caledonia. Emu 109, 57–61.

Baudat-Franceschi J (2011) Les oiseaux. In Clua E, Gardes L, McKenna SA, Vieux C (eds) Contribution à l'inventaire biologique et à l'évaluation des ressources sur les récifs des Chesterfield. Secrétariat général de la Communauté du Pacifique, Nouméa, pp. 157-180.

Borsa P (2008) Mission ornithologique à l'îlot Loop (îles Chesterfield) et transects en mer de Corail et dans le bassin des Loyauté, 20-28 octobre 2008. Institut de recherche pour le développement, Nouméa, 13 p. (https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00552296)

Borsa P (2018) Parc naturel de la mer de Corail : une réglementation contraire aux objectifs de préservation. Institut de recherche pour le développement, Nouméa, 30 p. (https://hal.archives-ouvertes.fr/ird-01949190)

Borsa P (2019) Sites prioritaires pour la conservation des oiseaux marins et des tortues marines des atolls Chesterfield-Bampton et Bellona. Institut de recherche pour le développement, Nouméa, 31 p. (https://hal.archives-ouvertes.fr/ird-02049265)

Borsa P, Boîteux N (2007) Mission ornithologique à l'Ile Longue, 18-22 juin 2007. IRD, Nouméa, 14 p. (https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00552295)

Borsa P, Lauvray J (2018) Toponymie des îlots du Mouillage (atoll des Chesterfield, parc naturel de la mer de Corail). Institut de recherche pour le développement, Nouméa, 7 p. (https://hal.archives-ouvertes.fr/ird-01967438)

Borsa P, Pandolfi M, Andréfouët S, Bretagnolle V (2010) Breeding avifauna of the Chesterfield Islands, Coral Sea : current population sizes, trends, and threats. Pacific Science 64, 297-314. https://doi.org/10.2984/64.2.297

Borsa P, Richer de Forges B, Baudat-Franceschi J (2018) Keep cruises off remote coral reefs. Nature 558, 372. https://doi.org/10.1038/d41586-018-05453-x

Borsa P, Vidal É (2018) Fragiles et menacés : les oiseaux marins de la mer de Corail. In Payri C.E. (ed.) Nouvelle-Calédonie, archipel de corail. IRD, Marseille, 135-140.

Burger J, Gochfeld M (1993) Tourism and short-term behavioural responses of nesting masked, redfooted, and blue-footed, boobies in the Galapagos. Environmental Conservation 20, 255-259.

Burger J, Gochfeld M, Jenkins CD, Lesser F (2010) Effect of approaching boats on nesting black skimmers: using response distances to establish protective buffer zones. Journal of Wildlife Conservation 74, 102-108.

Carney KM, Sydeman WJ (1999) A review of human disturbance effects on nesting colonial waterbirds. Colonial Waterbirds 22, 68-79.

Devney CA, Congdon BC (2009) Testing the efficacy of a boundary fence at an important tropical seabird breeding colony and key tourist destination. Wildlife Research 36, 353-360.

Diamond AW (1975) Biology and behaviour of frigatebirds *Fregata* spp. on Aldabra Atoll. Ibis 117, 302-323.

Dias MP, Martin R, Pearmain EJ, Burfield IJ, Small C, Phillips RA, Yates O, Lascelles B, Garcia Borboroglu P, Croxall JP (2019) Threats to seabirds: a global assessment. Biological Conservation 237, 525-537.

Dinsdale EA, Harriott VJ (2004) Assessing anchor damage on coral reefs: A case study in selection of environmental indicators. Environmental Management 33, 126–139.

Ellenberg U, Mattern T, Seddon PJ, Luna Jorquera G (2006) Physiological and reproductive consequences of human disturbance in Humboldt penguins: the need for species-specific visitor management. Biological Conservation 133, 95-106.

Erwin RM (1989) Responses to human intruders by birds nesting in colonies: experimental results and management guidelines, Colonial Waterbirds 12, 104–108.

Fonfreyde C, Fourdrain A, Simoni P, Colombani N, Vuki N, Desgrippes C, Hnaije G, Jacob T, Bachy P, Huruguen C (2015) Chesterfield, mission de suivi terrestre, janvier 2015. Direction des affaires maritimes de la Nouvelle-Calédonie, Nouméa, 17 p.

Frost PGH, Siegfried WR, Cooper J (1976) Conservation of the jackass penguin (*Spheniscus demersus* (L.)). Biological Conservation 9, 79-99.

Gallo F, Fossi C, Weber R, Santillo D, Sousa J, Ingram I, Nadal A, Romano D (2018) Marine litter plastics and microplastics and their toxic chemicals components: the need for urgent preventive measures. Environmental Sciences Europe 30, 13.

Germain P, Poidyaliwane D (2018a) Arrêté n°2018-639/GNC du 19 mars 2018 portant approbation du plan de gestion du parc naturel de la mer de corail. Journal officiel de la Nouvelle-Calédonie 9530, 3920-3929.

Germain P, Poidyaliwane D (2018b) Arrêté n°2018-1987/GNC du 14 août 2018 instaurant des réserves à Chesterfield, Bellona, Entrecasteaux, Pétrie et Astrolabe. Journal officiel de la Nouvelle-Calédonie 9592, 11351-11353.

Germain P, Poidyaliwane D (2018c) Arrêté n°2018-1989/GNC du 14 août 2018 encadrant les activités touristiques professionnelles dans le parc naturel de la mer de Corail. Journal officiel de la Nouvelle-Calédonie 9592, 11354-11357.

Le Corre M (1996) The breeding seabirds of Tromelin Island (western Indian Ocean): population sizes, trends and breeding phenology. Ostrich 67, 155–159.

Le Corre N (2009) Le dérangement de l'avifaune sur les sites naturels protégés de Bretagne : état des lieux, enjeux et réflexions autour d'un outil d'étude des interactions hommes/oiseaux. Thèse de doctorat, Université de Bretagne Occidentale, Brest, 537 p.

Léopold M, Dumas P (2009) Propositions pour limiter l'impact de l'ancrage des navires de tourisme sur les récifs coralliens en Nouvelle-Calédonie - Etude des sites d'Ouvéa et de Lifou (îles Loyauté). Institut de recherche pour le développement, Nouméa, 25 p.

Lewin W-C, Arlinghaus R, Mehner T (2006) Documented and potential biological impacts of recreational fishing: insights for management and conservation. Reviews in Fisheries Science 14, 305–367.

Maire E, Cinner J, Velez L, Huchery C, Mora C, D'Agata S, Vigliola L, Wantiez L, Kulbicki M, Mouillot D (2016) How accessible are coral reefs to people? A global assessment based on travel time. Ecology Letters 19, 351–360.

Marcella TK, Gende SM, Roby DD, Allignol A (2017) Disturbance of a rare seabird by ship-based tourism in a marine protected area. PLoS One 12, e0176176.

Maynard JA (2008) Severe anchor damage to *Lobophyllia variegata* colonies on the *Fujikawa Maru*, Truk lagoon, Micronesia. Coral Reefs 27, 273-273.

Mendez L, Borsa P, Cruz S, de Grissac S, Hennicke J, Lallemand J, Weimerskirch H (2017) Geographical variation in the foraging behaviour of the pantropical red-footed booby. Marine Ecology Progress Series 568, 217-230.

Menkès C, Allain V (2017) PUFFALIS1 : Puffins et micronecton en Nouvelle-Calédonie. Proposition de campagne à la mer, Flotte océanographique française : dossier scientifique. IRD, Nouméa, 16 p.

Monti F, Duriez O, Dominici J-M, Sforzi A, Robert A, Fusani L, Grémillet D (2018) The price of success: integrative long-term study reveals ecotourism impacts on a flagship species at a UNESCO site. Animal Conservation 21, 448-458.

Robert HC, Ralph CJ (1975) Effects of human disturbance on the breeding success of gulls. Condor 77, 495-499.

Rodgers JA, Smith HT (1995) Setback distances to protect nesting bird colonies from human disturbance in Florida. Conservation Biology 9, 89–99.

Sauvée J-E (2019) Lettre à la direction des Affaires maritimes de la Nouvelle-Calédonie, 07 février 2019. Ponant, Marseille, 2 p.

Sheppard C, Spalding M (2003) Chagos conservation management plan. British Indian Ocean Territory Administration, Foreign & Commonwealth Office, London, 52 p.

Spaggiari J, Chartendrault V, Barré N (2007) Zones importantes pour la conservation des oiseaux en Nouvelle-Calédonie. BirdLife International, Cambridge, 213 p.

Steven R, Pickering C, Castley JG (2011) A review of the impacts of nature based recreation on birds. Journal of Environmental Management 92, 2287-2294.

Thibault M, Weston MA, Ravache A, Vidal E (2019) Flight-initiation response reflects short- and long-term human visits to remote islets. Ibis, doi: 10.1111/ibi.12810.

Tratalos JA, Austin TJ (2001) Impacts of recreational SCUBA diving on coral communities of theCaribbean island of Grand Cayman. Biological Conservation 102, 67–75.

Velando A, Munilla I (2011) Disturbance to a foraging seabird by sea-based tourism: implications for reserve management in marine protected areas. Biological Conservation 144, 1167–1174.

Verma R, Vinoda KS, Papireddy M, Gowda ANS (2016) Toxic pollutants from plastic waste – a review. Procedia Environmental Sciences 35, 701-708.

Vidal É, Bourgeois K, Borsa P (2018) Les oiseaux marins, sentinelles des eaux calédoniennes. In Payri C.E. (ed.) Nouvelle-Calédonie, archipel de corail. IRD, Marseille, pp. 237-238.

Vidal É, Thibault M, Bourgeois K (2018) Underpin tourism regulation with data. Nature 560, 167.

Watson H, Bolton M, Monaghan P (2014) Out of sight but not out of harm's way: human disturbance reduces reproductive success of a cavity-nesting seabird. Biological Conservation 174, 127–133.

Tableau 1. Activités proposées par les opérateurs touristiques sur les îlots et récifs éloignés du parc naturel de la mer de Corail (voir Annexes 1-3). *SANT* Syndicat des activités nautiques et touristiques, Nouméa

Organisme ou opérateur	Activité proposée	Source	Date
Nouméa Océans			
	« Sensibiliser la population pour faire connaître la beauté du parc et augmenter le nombre de yachts entre 50 m et 80 m visitant les Chesterfield-Bampton et Bellona »	Atelier de travail tourisme	12 avr. 2018
	« Clientèle similaire à celle du *Quo Vadis* » « Sur les trois bateaux par an qui se rendent dans le parc, un le fait uniquement pour la pêche sportive »	Réunion de validation tourisme	26 avril 2018
Ponant			
	« Admirer la beauté mystérieuse de l'archipel des Chesterfield, perdu dans la mer de Corail, qui offre à ses rares visiteurs de longues plages immaculées, refuges de milliers d'oiseaux marins » « Deux jours d'escale aux îles Chesterfield » « Sorties et débarquements en zodiac avec les naturalistes »	Anonyme (2017)	-- juin 2017
	« Se déplacer en bateau, aller dans des endroits » « Faire profiter » « Débarquer aux Chesterfield » « Amener les gens à se confronter à cette nature qui est forte pour eux » « Travailler dans une communication engageante » « Il y a une démarche pédagogique : transformer nos passagers » « Amener les passagers dans des endroits et en faire des ambassadeurs de ces endroits » « Entrer dans le lagon à 06:00 du matin et faire des activités jusqu'à 11:00, sachant que les activités débuteraient peut-être vers 08:00 » « Montrer aux gens et les impliquer » « Tout le monde ramasse les détritus, on collecte et on ramène » « Monter un partenariat avec le ministère de la Recherche »	Conférence-débat Ponant / représentants de la société civile du comité de gestion du parc	14 déc. 2018
	« Réaliser une escale d'une journée dans les îles Chesterfield » « Participer au nettoyage de la pollution par les matières plastiques dans l'intégralité de l'archipel des Chesterfield »	Sauvée (2019)	07 fév. 2019
Quo Vadis			
	« Le navire *Quo Vadis* se rend dans les atolls d'Entrecasteaux environ deux fois par an pour une durée de dix jours sur place. Il ne se rend qu'exceptionnellement à Astrolabe, mais il a déjà une demande pour aller à Pétrie. Il pêche également dans le grand lagon Nord » « La pêche se fait au lancer avec des leurres en résine ou en bois et des hameçons sans ardillon, sans appâtage » « La clientèle, exclusivement étrangère, recherche des sites de pêche exceptionnels sur des récifs particulièrement riches et sauvages » « L'espèce visée est la carangue à grosse tête, mais des thons jaunes, tazards et mékouas sont également pêchés » « Vingt-cinq poissons sont pêchés en moyenne lors de chaque campagne »	Réunion de validation tourisme	26 avril 2018
SANT			
	« Plongée bouteille de loisir »	Atelier de travail Chesterfield-Bellona	14 mars 2018

Tableau 2. Positions et justifications apportées par les opérateurs touristiques vis-à-vis du développement touristique des îlots et récifs éloignés du parc naturel de la mer de Corail (voir Annexes 1-3). Pour le texte de l'arrêté sur les réserves (« arrêté »), voir Germain & Poidyaliwane (2018b)

Organisme ou opérateur	Position exprimée	Source	Date
Agence Kenua			
	« Accord pour le projet d'arrêté sur les réserves »	2e réunion du groupe de travail Chesterfield-Bellona	28 mars 2018
	« Mise en place d'un cadre réglementaire pour pouvoir répondre aux compagnies (Ponant : 180 touristes, excursions scientifiques, greenship, cleanship, objectif de travail : zéro impact) »	Atelier de travail tourisme	12 avr. 2018
	« Pas de tourisme de masse »		
Nouméa Océans			
	« Besoin de promotion du tourisme dans le parc naturel »	Atelier de travail tourisme	12 avr. 2018
	« Besoin d'ambassadeurs, le thème du développement de l'éco-tourisme donne une bonne image »		
Ponant			
	« Il y a une démarche pédagogique »	Conférence-débat Ponant / représentants de la société civile du comité de gestion du parc	14 déc. 2018
	« Faire des gens des ambassadeurs de votre pays »		
	« Quelqu'un qui vit une expérience comme ça, ça a un impact fort sur les gens »		
	« Faire rayonner, comme il le mérite, ce site remarquable, tout en le préservant »	Sauvée (2019)	07 fév. 2019
SANT			
	« Le *V* des Chesterfield présente un intérêt touristique fort »	Atelier de travail Chesterfield-Bellona	14 mars 2018
	« Il existe un marché pour la plongée bouteille de loisir »		
	« Classement du *V* des Chesterfield en réserve naturelle serait souhaitable mais pas le classement en réserve intégrale »		
	« Accord pour le projet d'arrêté »	2e réunion du groupe de travail Chesterfield-Bellona	28 mars 2018
	« Le tourisme peut participer à la protection de l'environnement »	Atelier de travail tourisme	12 avr. 2018

Tableau 3. Mesures annoncées par les opérateurs touristiques en vue de minimiser l'impact de leurs activités sur les espèces et les écosystèmes du parc naturel de la mer de Corail (voir Annexes 1-3). *SANT* Syndicat des activités nautiques et touristiques, Nouméa

Organisme ou opérateur	Mesure annoncée	Source	Date
Nouméa Océans			
	« Comportement respectueux, rapports et suivi des bateaux »	Atelier de travail tourisme	12 avr. 2018
Ponant			
	« On va demander aux passagers d'aspirer leurs vêtements » « Il y a un nettoyage de carène qui est fait » « Les débarquements sur les îles Chesterfield sont encadrés » « Développer des bonnes pratiques touristiques » « Les eaux de ballast qui sont pompées à un endroit sont désinfectées et si elles sont relâchées ailleurs, elles sont re-désinfectées » « À partir du moment où on est dans 40 mètres d'eau, il n'y a pas d'impact du positionnement dynamique » « On se doit d'avoir un impact minimal et transitoire » « On a la connaissance de comment faire pour ne pas avoir un impact » « On ne va pas débarquer partout aux Chesterfield » « On ne reste pas la nuit dans le lagon » « Respecter la réglementation » « Passer à côté des colonies d'oiseaux en ne les faisant pas s'envoler du nid » « Si les oiseaux sont en nidification, il n'est pas question de les approcher » « Une seule visite par an, une journée par an, de 08:00 à 11:00 et de 14:00 à 16:00 et c'est tout » « On ne marchera que sur l'estran » « On y va quand les populations sont minimales » « On a tout mis en ordre pour que les dégâts ne soient pas irréversibles »	Conférence-débat Ponant / représentants de la société civile du comité de gestion du parc	14 déc. 2018
	« Participer au nettoyage de la pollution par les matières plastiques dans l'intégralité de l'archipel des Chesterfield »	Sauvée (2019)	07 fév. 2019
Quo Vadis			
	« Seuls quelques poissons sont gardés pour être mangés par les pêcheurs, la grande majorité est relâchée » « Les oiseaux de mer attrapés accidentellement sont immédiatement relâchés »	Réunion de validation tourisme	26 avr. 2018
SANT			
	« Il conviendra de gérer la pression générée par les ancres »	Atelier de travail Chesterfield-Bellona	14 mars 2018
	« Plan d'action : outils à développer comme déterminer la capacité de charge, des zonages »	Atelier de travail tourisme	12 avr. 2018

Tableau 4. Position des professionnels du tourisme sur la question de l'activité de pêche sur les récifs éloignés du parc naturel de la mer de Corail (voir Annexes 1-3). *SANT* Syndicat des activités nautiques et touristiques, Nouméa

Organisme ou opérateur	Position exprimée	Source	Date
Agence Kenua			
	« Il sera très compliqué d'expliquer la présence du navire *Sonja II* au grand public alors que l'on se trouve dans des réserves » « Tous les types de pêche sont interdits dans les réserves provinciales et pour des raisons de cohérence et de communication, il serait intéressant d'avoir les mêmes règles dans toutes les réserves »	Deuxième réunion du groupe de travail Chesterfield-Bellona	28 mars 2018
Nouméa Océans			
	« La pêche sur les récifs du parc est un moyen d'attirer des clients » « Souhaite poursuivre cette lucrative activité de pêche dans les réserves »	Réunion de validation Tourisme	26 avr. 2018
Quo Vadis			
	« Cette pêche dans le parc naturel représente au minimum 20 % du chiffre d'affaire de la société » « Souhaite poursuivre cette lucrative activité de pêche dans les réserves »	Réunion de validation tourisme	26 avr. 2018
SANT			
	« La présence du *Sonja* ne dérange pas mais il se pose la question de la communication à l'international sur ce sujet. Cela pourrait peut-être limiter l'accès à certains financements »	2e réunion du groupe de travail Chesterfield-Bellona	28 mars 2018

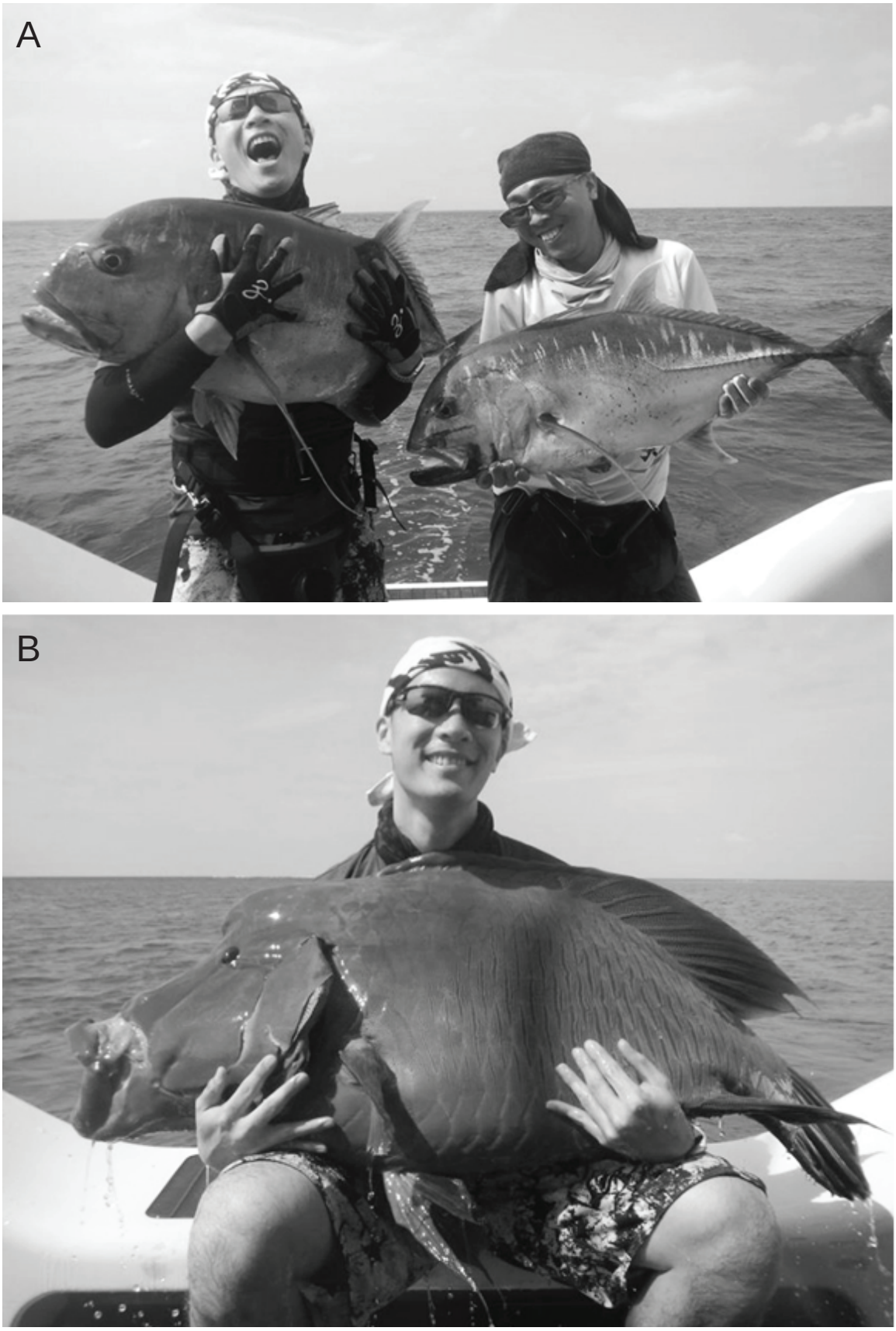


Figure 1. Touristes hilares exhibant leurs trophées de pêche lors d'une virée à bord du *Quo Vadis* (source : http://www.tomscatch.com/fr/peche/landing/quo-vadis-357#prettyPhoto ; site consulté le 07 mai 2019). **A.** Carangues grosse tête *Caranx ignobilis*. **B.** Napoléon *Cheilinus undulatus*.

Figure 2. Les frégates (ici un poussin de *Fregata minor* dont le parent, dérangé par le débarquement d'un petit groupe de visiteurs, a abandonné le nid) sont particulièrement vulnérables au dérangement humain (Diamond 1975 ; Le Corre 1996 ; Spaggiari et al. 2007 ; Vidal et al. 2018). Les deux espèces de frégates présentes dans la mer de Corail, *F. ariel* et *F. minor*, se reproduisent notamment aux îlots du Mouillage (Borsa et al. 2010). Malgré la menace que représente la fréquentation humaine pour la reproduction des frégates, les îlots du Mouillage, où la compagnie Ponant compte laisser débarquer ses croisiéristes, ont été classés en simple « *réserve naturelle* » par Germain & Poidyaliwane (2018b) (crédit : P. Borsa/IRD).

Annexe 1. Comptes rendus des ateliers de travail du comité de gestion du parc naturel de la mer de Corail, dédiés en partie au tourisme. Source : direction des Affaires maritimes du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie. Les interventions des opérateurs touristiques professionnels sont surlignées en caractères gras. On peut noter que la liste des îlots du « *V* » des Chesterfield proposés comme réserves intégrales apparaît dès le 14 mars 2018 et qu'il n'est donné aucune justification du choix effectué (voir Borsa 2019).

1.1. RELEVE DE CONCLUSIONS DE L'ATELIER DE TRAVAIL CHESTERFIELD-BELLONA -- V2

Date de l'atelier : 14 mars 2018
Lieu de réunion : Aquarium
Ordre du jour : Classement des plateaux des Chesterfield et Bellona

LISTE DES PARTICIPANTS :
Présents – Alexia MANDAOUE (Gouvernement de la NC), institution ; Florent PITHON (Fédération des pêcheurs hauturiers), socio-professionnel ; **Elodie JAUNAY (Agence Kenua), socio-professionnel ; Pierre-Olivier BERTHEAU (SANT), socio-professionnel** ; Chloé Fillinger (CPPNC), socio-professionnel ; Pierre BACHY (SCO), société civile, expert ; Martine CORNAILLE (EPLP), société civile ; Christophe CHEVILLON (Pew), société civile ; Vaiana et Mickael ROYER (IaOra export), partie prenante ; Laurent VIGLIOLA (IRD), expert ; Julien COLLOT (DIMENC), expert ; Fabien RAVARY, expert ; Napoléon COLOMBANI (DAM NC, *Amborella*), expert
Absent excusé – Ulric DE LA BORIE DE LA BATUT (Etat), institution ;
Animateurs – Aurélie FOURDRAIN (DAM, SPE) ; Christophe FONFREYDE (DAM, SPE)
Rapporteuse – Morgane REIX-TRONQUET (DAM, SPE).

DEROULEMENT DE LA REUNION
Le 5ième comité de gestion du parc naturel de la mer de Corail a validé un plan d'actions prioritaires en 2018 dont la mise en réserve des récifs *pristine* du parc naturel de la mer de Corail. Cette mise en réserve contribuera notamment à l'atteinte des objectifs du plan de gestion n° I « protéger les écosystèmes et leur connectivité » et n° II « protéger les espèces patrimoniales, rares, en danger et migratrices ».
L'objectif de cet atelier était d'aider la direction des affaires maritimes de la Nouvelle-Calédonie à préparer de manière participative un arrêté de classement des plateaux de Bellona et Chesterfield. La méthode utilisée a permis notamment de décliner les sous objectifs du plan de gestion n° 25 « favoriser l'implication des membres du comité de gestion » et n° 28 « favoriser la gestion participative ».

I. Les points de vue exprimés par les participants en début de réunion ont été les suivants :
- Pierre BACHY souhaite que toutes les terres émergées et quelques cayes soient classées en réserves intégrales (île Longue et sa caye Sud, îlot du Passage, îlot du Nord Est, îlot du Mouillage n°1) ou naturelles mais que les décisions soient pragmatiques et réalistes. Il ne souhaite pas de tourisme de masse ou de grosses pêches industrielles (chaluts, …).
- Alexia MANDAOUE attend de cet atelier que les décisions soient réalistes et adaptées. Notant que si les activités non encadrées sont à proscrire, les explorations scientifiques ne doivent pas l'être.
- Florent PITHON demande à ce que le zonage soit fait en prenant en compte la pêche hauturière qui s'effectue à partir de l'isobathe des -1000 m. Il souhaite éviter la création de réserves intégrales qui empêcheraient les navires de pêche de transiter par les lagons.
- Martine CORNAILLE demande le classement de l'intégralité de la zone en réserve intégrale puis quitte la salle.
- Christophe CHEVILLON souhaite que l'intégralité des récifs et des écosystèmes *pristine* soient classés en réserve naturelle et que ces classements soient étendus sur les monts sous-marins du sud (Banc Capel). Il souhaite que la limite externe des réserves soit le plus éloignée possible des récifs. Il propose de choisir comme limite externe pour les réserves l'isobathe -2000 m ou la limite externe des eaux territoriales.
- Pierre-Olivier BERTHEAU mentionne que le « V » des Chesterfield présente un intérêt touristique « fort ». En la matière il conviendra de gérer la pression générée par les ancres. D'après lui, il existe un marché pour la plongée bouteille de loisir. Le classement du « V » des Chesterfield en réserve naturelle serait souhaitable mais pas le classement en réserve intégrale. Il souhaite que le tourisme professionnel soit labélisé.
- Chloé FILLINGER recommande d'encadrer mais de ne pas interdire la pêche. Elle souhaite une pêche durable, réglementée et la possibilité pour les navires hauturiers de passer. Elle ne veut pas une mise sous cloche totale de la zone. Elle pense que la présence du *Sonja* (seul navire de pêche récifo-lagonaire de la zone) permet une surveillance contre le pillage.
- Napoléon COLOMBANI explique que la zone est très mal hydrographiée et que les mouillages se trouvent au « V » des Chesterfield et un peu au Sud de Bellona. De ce fait, le « V » des Chesterfield ne devrait pas être en réserve intégrale alors que le nord peut l'être (difficile à la navigation et fragile). En revanche, il ne souhaite pas voir plus de pêche sur la zone.
- Julien COLLOT souhaite que l'accès à la connaissance soit possible pour que les décisions soient prises en connaissance de cause.
- Vaiana et Mickael ROYER veulent continuer à pêcher sur la zone et participer ainsi à la surveillance contre le pillage. Ils préconisent le classement de l'intégralité de la zone en aire de gestion durable des ressources. Leur activité pourrait perdurer en prenant en compte leur droit historique à pêcher dans cette zone.
- Laurent VIGLIOLA souhaite des décisions concrètes et réalistes. Il souhaite la création d'une grande réserve intégrale avec un espace océanique. Mais il ne souhaite pas de zonage basé sur les isobathes qui impliquerait des limites trop proches du récif sur les zones à forte pente.
- Elodie JAUNAY voudrait que la zone soit classée en réserve naturelle, que le tourisme soit réglementé, que des permis soient mis en place.
- Christophe FONFREYDE rappelle la nécessité de protéger la ponte des tortues, le rôle d'abri du V des Chesterfield et la présence de baleines sur la zone, notamment sur le plateau de Bellona.

II. Les réserves créées
Après discussions entre les personnes présentes autour de la carte de la zone, les propositions suivantes sont validées :

2.1. Réserves intégrales terrestres
Vu le sous-objectif n°6 du plan de gestion « protéger les habitats clés indispensables au cycle de vie des espèces », vu l'importance particulière de certains îlots pour les populations d'oiseaux marins, il est proposé de classer en réserves intégrales : l'Île Longue, la caye sud de l'Ile Longue, l'ilot du Passage, l'ilot du nord Est, l'ilot du Mouillage n°1, l'ile d'Avon Nord.
Ces classements permettent également de protéger la ponte des tortues sur les îlots concernés et d'éviter la propagation des fourmis électriques présentes à l'Île Longue, conformément au sous objectif n° 4 du plan de gestion : « prévenir et lutter contre les espèces envahissantes ».
Vu l'objectif n° 5 du plan de gestion « garantir et accompagner le développement d'un tourisme responsable », vu l'éloignement de la zone et l'impossibilité d'empêcher totalement les descentes à terre des marins ayant passé plusieurs jours en haute mer, il est proposé de classer les autres îlots en réserve naturelle (sauf cas particuliers paragraphes 2.2 et 2.3).

2.2. Réserve intégrale marine Nord Chesterfield
Vu le sous-objectif n°1 du plan de gestion « sanctuariser les récifs isolés », vu le sous-objectif n° 6 du plan de gestion « protéger les habitats clés indispensables au cycle de vie des espèces », vu les

populations de requins présentes à Chesterfield, vu l'état des connaissances en matière de déplacement des requins, nonobstant le transit des palangriers dans les lagons, il est proposé de classer en réserve intégrale le nord des Chesterfield.
Compte tenu du fait que toute fréquentation humaine est interdite dans une réserve intégrale, il est proposé que toutes les terres émergées enclavées dans la réserve intégrale marine Nord Chesterfield soient classées en réserve intégrale.
Ces classements permettent également de protéger la ponte des tortues sur les îlots concernés

2.3. Autres réserves intégrales :
Vu le sous-objectif n°1 du plan de gestion « sanctuariser les récifs isolés », vu les lignes de base droite du plateau de Bellona, vu les suivis subaquatiques réalisés à Bellona, il est proposé de classer en réserve intégrale les eaux intérieures et les terres enclavées dans les eaux intérieures de : Est Bellona, Observatoire, Ouest Bellona, Pointe Sud Bellona.

2.4. Réserve naturelle Sud Chesterfield Bellona :
Vu l'objectif n°5 du plan de gestion « garantir et accompagner le développement d'un tourisme responsable », vu l'éloignement de la zone et l'impossibilité d'empêcher totalement les descentes à terre des marins ayant passé plusieurs jours en haute mer, vu le rôle d'abri du V des Chesterfield , vu qu'une partie importante du lagon de Bellona est situé en ZEE, il est proposé de classer en réserve naturelle l'ensemble des terres et des écosystèmes marins qui ne sont pas classés en réserve intégrale dans les chapitres 2.1, 2.2 et 2.3.

2.5. Limite extérieure de la réserve naturelle et de la réserve intégrale Nord Chesterfield
Vu le suivi par satellites des palangriers calédoniens, vu la bathymétrie de la zone, vu la limite externe de la réserve naturelle d'Entrecasteaux, vu l'imprécision du positionnement par GPS sur la zone, nonobstant la zone de nourrissage étendue des requins de récifs et des oiseaux marins, il est proposé que l'isobathe -1000 m fixe la limite extérieure de la réserve naturelle Sud Chesterfield-Bellona et de la réserve intégrale Nord Chesterfield.

III. La pêche aux holothuries

La délibération 51/CP du 20 avril 2011 relative à la définition des aires protégées interdit la pêche professionnelle dans les réserves intégrales et naturelles.
Le navire *Sonja* bénéficie de deux licences de pêche annuelles dans le parc naturel de la mer de Corail, une aux holothuries et une aux langoustes, qui arrivent à échéance le 31/12/18. L'arrêté d'attribution des licences précise que « l'attention du détenteur de la présente licence est appelée sur le caractère précaire de cette autorisation. Celle-ci pourra être réduite ou ne pas être renouvelée selon l'évolution de la réglementation en lien avec la protection des espaces marins de la Nouvelle-Calédonie, dans le cadre du parc naturel de la mer de Corail ».
Le *Sonja* souhaite néanmoins poursuivre son activité sur le long terme à Chesterfield et Bellona.
Le groupe de travail propose que le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie étudie les possibilités techniques et juridiques pour permettre au *Sonja* de continuer ses activités de pêche après le classement de la zone.

Annexe : cartes élaborées pendant l'atelier de travail
Les rayures rouges correspondent aux « réserves intégrales ». Les rayures jaunes correspondent aux « réserves naturelles ». Les flèches bleues correspondent aux routes de passage des plaisanciers. La limite extérieure des réserves correspond à l'isobathe des -1000 m.

1.2. Releve de conclusions de la 2e reunion du groupe de travail Chesterfield-Bellona – v3

Date de l'atelier : 28 mars 2018
Lieu de réunion : DAM NC
Ordre du jour : Classement des plateaux des Chesterfield et Bellona

LISTE DES PARTICIPANTS :
Présents – Alexia MANDAOUE (Gouvernement de la NC), Institution ; Florent PITHON (Fédération des pêcheurs hauturiers), Socio-professionnel ; **Elodie JAUNAY (Agence Kenua), Socio-professionnel ; Pierre-Olivier BERTHEAU (SANT), Socio-professionnel** ; Pierre BACHY (SCO), Société civile, expert ; Laurent LHERMITTE (Action Biosphère), Société civile ; Joël LAUVRAY (Action Biosphère), Société civile ; Christophe CHEVILLON (Pew), Société civile ; Vaiana et Mickael ROYER (Iaora export), Partie prenante ; Olivier BODAIM (Iaro export) – Partie prenante ; Laurent VIGLIOLA (IRD) – Expert ; Bernard ROBINEAU (DIMENC) – Expert ; Napoléon COLOMBANI (DAMNC, Amborella) – Expert.
Absents excusé – Fabien RAVARY, Expert.
Animateur – Christophe FONFREYDE (DAM, SPE)
Rapporteuses – Aurélie FOURDAIN (DAM, SPE) ; Morgane REIX-TRONQUET (DAM, SPE).

DEROULEMENT DE LA REUNION
L'atelier de travail du 14 mars 2018 a permis de préparer un projet de classement des Chesterfield et Bellona. A partir des idées émises lors de cette réunion, la DAM présente aujourd'hui un projet d'arrêté pour discussion. Christophe FONFREYDE rappelle la démarche mise en place :
1. Discussions en atelier de travail sur le classement des Chesterfield-Bellona. 2. Envoi des conclusions des réunions du groupe de travail, des documents préparatoires et du projet d'arrêté à tous les membres du comité de gestion pour compléments éventuels. 3. Présentation par la NC du projet d'arrêté définitif en comité de gestion pour avis. 4. Vote de l'arrêté par le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie.

I. Les points de vue sur le projet d'arrêté présenté sont les suivants :

- Tour de table des membres de l'atelier de travail du 14 mars : **Pierre-Olivier BERTHEAU exprime son accord pour l'arrêté présenté**. Laurent VIGLIOLA exprime son accord. Il fait remarquer qu'une partie du récif au sud de l'ilôt Skeleton n'est pas inclus dans la réserve intégrale, mais pourrait donc devenir un site de plongée remarquable. Pierre BACHY dit que cet arrêté répond aux objectifs qu'il défend depuis 2012 avec la mise en réserve intégrale de certains îlots. **Elodie JAUNAY exprime son accord**. Christophe CHEVILLON valide les limites des réserves proposées, mais souhaite rediscuter des droits de pêche du *Sonja* et propose que la réserve naturelle soit étendue jusqu'au banc Capel. Alexia MANDAOUE souhaite également rediscuter du *Sonja*. Les limites des réserves correspondent bien aux conclusions de l'atelier de travail. Mickael ROYER valide l'arrêté proposé à condition que le *Sonja* puisse continuer à pêcher dans cette zone et souhaite remplacer le mot « navires » par le mot « armateurs » dans l'article 3. Bernard ROBINEAU exprime son accord étant donné que les statuts proposés permettent les activités scientifiques. Napoléon COLOMBANI exprime son accord. Florent PITHON exprime son accord
- Avis des nouveaux participants : Laurent LHERMITTE (Action Biosphère) souhaite discuter des droits historiques du *Sonja*. Il voudrait que toutes les zones présentées comme « zones d'intérêt » par Conservation International lors de l'atelier carte du 9 novembre 2016 soient classées en réserves intégrales. Il affirme manquer de données sur l'état de la ressource en holothuries. Il souhaite également discuter de la gouvernance des ateliers de travail.
- Avis des absents : EPLP a indiqué lors de la première réunion du groupe de travail qu'elle souhaitait que toute la zone soit classée en réserve intégrale. Le WWF a indiqué par mail envoyé au secrétariat du comité de gestion être favorable à cet arrêté. Mais il regrette que la limite externe de la zone mise en réserve ne soit pas décidée sur des critères biologiques mais sur des critères bathymétriques et il souhaite que tout soit fait pour qu'il n'y ait aucune pêche professionnelle sur toute la zone (*Sonja*).

II. Discussions sur le maintien de droits de pêche pour le Sonja

- Pour le maintien des droits de pêches du *Sonja* : Vaiana et Mickael ROYER et Olivier BODAIM de IaOra export souhaitent pouvoir continuer à pêcher. Ils font remarquer que le *Sonja* effectue aussi la surveillance dans la zone. Ils fournissent à la DAM toutes leurs données sur les quantités et espèces péchées. Ils mettent en place un système de « zones tournantes », facilement contrôlable puisque le bateau est suivi par VMS. Ils suivent les limites de taille imposées par la province Sud. Les quantités péchées par plongeur sont stables depuis 10 ans. Florent PITHON fait remarquer que cette pêche a un impact faible et acceptable et qu'il s'agit d'une activité responsable, il soutient le *Sonja*. L'équipage pourrait même être formé pour effectuer plus de prélèvements pour les scientifiques quand ils sont sur la zone.
- Contre le maintien des droits de pêche : **Elodie JAUNAY estime qu'il sera très compliqué d'expliquer la présence de ce bateau au grand public alors que l'on se trouve dans des réserves.** Christophe CHEVILLON s'oppose à la pêche dans les réserves car qu'il ne peut y avoir de dérogation à la réglementation. Comment expliquer à l'international qu'il existe toujours de la pêche dans les réserves du parc ? Le maintien éventuel de cette activité ne peut être que très limité dans le temps, pour une reconversion par exemple. Il attire l'attention sur le fait qu'il faudra également surveiller la zone pour contrôler la pêche illégale. Laurent LHERMITTE est contre le maintien de la pêche dans les réserves. Il propose de faire évoluer l'activité de la société vers de l'élevage d'holothuries. Etant les meilleurs connaisseurs de ces espaces ils peuvent également en devenir les gardiens.
- Positions intermédiaires : **Olivier BERTHEAU indique que la présence du *Sonja* ne le dérange pas mais pose la question de la communication à l'international sur ce sujet. Cela pourrait peut-être limiter l'accès à certains financements.** Pierre BACHY souhaite que le parc garde une dimension humaine mais cela doit rester tolérable. Laurent VIGLIOLA explique que le bateau opère depuis 12 ans et pourtant Chesterfield-Bellona possède toujours une biodiversité exceptionnelle. La pêche aux holothuries est a priori soutenable. Il est tout de même nécessaire de faire des études sur les fonds meubles et les autres compartiments de l'écosystème corallien pour vérifier que cette pêche ne les impacte pas. Il fait également remarquer que l'équipage du *Sonja* n'aura plus le droit de pêcher ni de descendre à terre dans les réserves intégrales. Alexia MANDAOUE fait remarquer qu'avec la délibération N°51/CP de 2011 et la création du parc naturel en 2014, la Nouvelle-Calédonie s'est engagée dans la protection de ce bien commun pour une question d'intérêt général. Le *Sonja* représente quant à lui un intérêt particulier. Le gouvernement souhaite obtenir plus d'informations sur la situation financière de l'entreprise et l'état des ressources pour prendre une décision éclairée.

III. Discussions sur l'extension de la réserve naturelle jusqu'au banc de Capel

Pour Florent PITHON, une telle extension avec les mêmes conditions n'impacterait pas la pêche hauturière qui ne pêche pas au-delà de l'isobathe -1000 mètres. Néanmoins, cette zone présente des courants beaucoup plus importants qu'aux Chesterfield et les lignes dérivent plus facilement. - Laurent VIGLIOLA explique que cette ride de bancs et mont sous-marins est utilisée par de nombreuses espèces migratrices comme les requins et les baleines. Il s'agit d'une zone d'agrégation des populations de poissons où l'on retrouve les 3 types d'écosystèmes : corallien, pélagique et profond. A ce titre il serait particulièrement intéressant de la préserver. Laurent LHERMITTE soutient cette proposition d'extension. Christophe FONFREYDE explique que le dernier comité de gestion à clairement limité l'arrêté de classement à Chesterfield, Bellona, Pétri et Astrolabe, mais que la demande est notée. Elle demandera à être instruite tant au niveau des usages qu'au niveau des connaissances scientifiques. Ces éléments devront ensuite être utilisés dans un atelier de travail dans le cadre du programme de travail global du parc naturel.

IV. Discussions sur la gouvernance

Laurent LHERMITTE souhaite être invité aux ateliers de travail et souhaite obtenir tous les documents de travail en amont. Pour plus de neutralité, il propose de confier l'animation d'un atelier à un représentant des coutumiers. Christophe FONFREYDE répond que l'efficacité des ateliers de travail dépend du petit nombre de participants. La DAM a demandé au collège de la société civile de nommer un représentant pour chaque atelier. La DAM a aussi dû limiter le nombre de scientifiques. Si le nombre de participants (experts, personnes directement impactées par les nouvelles réglementations, un représentant par collège) le permet il est possible d'accueillir plus de participants dans la limite de 15 personnes et d'une personne maximum par entité. Les projets d'arrêtés proposés suite aux ateliers de travail seront envoyés pour avis et propositions d'amélioration à tous les membres du comité de gestion, puis seront présentés devant le comité de gestion pour avis avant d'être soumis au vote du gouvernement.
Avis sur le déroulé de l'atelier du 14 mars : Florent PITHON, Christophe CHEVILLON, **Elodie JAUNAY, Pierre-Olivier BERTHEAU, Alexia MANDAOUE et Laurent VIGLIOLA valident la méthodologie employée et saluent l'efficacité de l'atelier.** Christophe CHEVILLON regrette que tous les membres du comité ne soient pas invités. Elodie JAUNAY appelle les participants à rester constructifs. Alexia MANDAOUE confirme qu'il est effectivement impossible de travailler avec un groupe plus important. Sur le déroulement de la méthode de travail choisie, le déroulement des étapes exposé précédemment par M. FONDREYDE lui semble logique et satisfaisant. Pour rappel, 1. Dans le cadre de la phase l'élaboration du projet, le groupe de travail fait des propositions, qui seront soumises à l'ensemble des membres du comité de gestion pour avis avant d'être transmises au gouvernement. 2. Dans le cadre de la phase d'adoption du projet, le gouvernement transmet au comité de gestion un projet éventuellement amendé pour avis avant de l'adopter définitivement. Bernard ROBINEAU propose de donner une part plus importante aux scientifiques lors de ces ateliers, vu qu'il n'existe toujours pas de comité scientifique dans le parc. Laurent VIGLIOLA confirme qu'il est urgent de régler la question du comité scientifique.

V. Questions diverses

Laurent VIGLIOLA fait part de son inquiétude concernant la pêche non professionnelle. Les études scientifiques montrent que son impact est aussi fort, si ce n'est plus, que la pêche professionnelle. Il sera peut-être nécessaire de faire évoluer la délibération sur les aires protégées pour interdire ce type de pêche dans les réserves naturelles. La SCO soutient cette proposition et donne l'exemple de Walpole, île proche de Nouméa où a lieu de la pêche sportive. La diminution des prédateurs supérieurs affectent les remontées de petits poissons et donc les colonies d'oiseaux qui s'en nourrissent. **Elodie JAUNAY rappelle que tous les types de pêches sont interdits dans les réserves provinciales. Pour des raisons de cohérence et de communication, il serait intéressant d'avoir les mêmes règles dans toutes les réserves.**

1.3 Releve de conclusions de l'atelier de travail Tourisme – v4

Date de l'atelier : 12 avril 2018
Lieu de réunion : Parc forestier
Ordre du jour : Gestion du tourisme professionnel dans le parc naturel de la mer de Corail pour en limiter les impacts

LISTE DES PARTICIPANTS
Présents – Marie-Amélie MOLIA (cabinet du président GNC), institution ; Jean-Luc BERNARD COLOMBAT (DAFE), institution ; Alexandre KAMOUDA (aire Paici Camouki), coutumier ; **Elodie JAUNAY (agence Kenua), socio-professionnel ; Pierre-Olivier BERTHEAU (SANT), socio-professionnel** ; Martine CORNAILLE (EPLP), société civile ; Christophe CHEVILLON (Pew), société civile ; Marc OREMUS (WWF), société civile ; Laurent LHERMITTE (Action Biosphère), société civile ; Christine PICARD (SCO), société civile, expert ; Laurent VIGLIOLA (IRD), expert ; **Chloé MORIN (Nouméa Océan), partie prenante.**

Animateurs – Aurélie FOURDRAIN (DAM, SPE) Christophe FONFREYDE (DAM, SPE).
Rapporteuses – Julie-Anne KERANDEL (DAM, SPE) Morgane REIX-TRONQUET (DAM, SPE).

DEROULEMENT DE L'ATELIER DE TRAVAIL
Les co-présidents du 5ième comité de gestion du parc naturel de la mer de Corail ont validé un plan d'actions prioritaires en 2018 dont l'encadrement des activités touristiques professionnelles dans le parc. Ce qui contribuera notamment à l'atteinte des sous-objectifs du plan de gestion n°14 « Labelliser la fréquentation des professionnels [du tourisme] » et n°6 « Protéger les habitats clés indispensables au cycle de vie de ces espèces [patrimoniales, rares, en danger et migratrices] »
L'objectif de cet atelier était d'aider la direction des affaires maritimes de la Nouvelle-Calédonie à préparer de manière participative un arrêté comprenant des mesures d'encadrement pour limiter les impacts des activités touristiques professionnelles. La méthode utilisée a permis notamment de décliner les sous-objectifs du plan de gestion n° 25 « favoriser l'implication des membres du comité de gestion » et n° 28 « favoriser la gestion participative ».
Les étapes de travail seront les suivantes : 1. atelier sur la gestion du tourisme ; 2. proposition d'arrêté ; 3. atelier 2 pour validation de l'arrêté ; 4. présentation au comité de gestion ; 5. présentation au gouvernement

I. Points de vue exprimés par les participants en début de réunion

Martine CORNAILLE : lecture de l'arrêté sur la mise en conformité du délai du plan de gestion. Atelier dirigé par des fonctionnaires qui ne doivent pas exposer leur vision personnelle. Pourquoi pas de mise sous cloche de tous les îlots du PNMC sachant qu'il y a déjà du tourisme sur ceux des provinces ? Pas d'informations sur les aspects économiques du tourisme dans le PNMC, quel est le besoin dans la ZEE ? Citation d'un politique mentionnant que le touriste est mieux chez lui. N'a pas d'attente de cet atelier et quitte la salle. **Pierre-Olivier BERTHEAU : le tourisme peut participer à la protection de l'environnement.** Christine PICARD : avoir conscience de l'impact du tourisme sur les oiseaux (exemple du Phare Amédée).

II. Attentes et craintes de cet atelier

Christine PICARD : oxymore de parler de cadrer et limiter les impacts car le touriste à forcément un impact. Souhaite ne pas voir de tourisme professionnel dans le parc. Christophe CHEVILLON : on ne peut pas mettre tout sous cloche, adepte d'ouvrir au tourisme pour qu'ils découvrent des milieux préservés et l'efficacité de la conservation ; participe à la pédagogie et à l'éducation. Mais encadrement et limitation max de l'impact. Encadrer aussi le tourisme de grande plaisance (gros yachts, …) et bien définir ce qu'est le tourisme professionnel. **Elodie JAUNAY : mise en place de cadre réglementaire pour pouvoir répondre aux compagnies (Ponant : 180 touristes, excursions scientifiques, greenship, cleanship, objectif de travail : impact zéro). Attention, jamais prévu de faire du tourisme de masse.** Laurent VIGLIOLA : pour la protection des zones du PNMC et mise sous cloche mais à concilier avec le tourisme (cantonnement de petites zones aménagées, visite de petits groupes encadrés). Pour que les réserves soient acceptées, il faut passer par l'éducation pour sensibiliser les populations et former les enfants. Le tourisme peut participer financièrement à la conservation des milieux et des animaux mais doit être très cadré. Pourrait même être une source d'emploi (rangers, guides) et de ressources pour le parc. La STIM organise occasionnellement (1 fois tous les 3 ans) une sortie de 10-15 plongeurs dans le parc. Jean-Luc BERNARD COLOMBAT : ne pas opposer environnement et tourisme/économie. Si on met sous cloche il faut surveiller et il faut donc générer des recettes pour le faire. Marie-Amélie MOLIA : le tourisme est là aujourd'hui et il peut être un outil de développement économique qu'il faut encadrer afin d'avoir le moins d'impact possible. La préservation à un coût élevé et le développement économique permettrait de financer cela. Laurent LHERMITTE : exprime l'avis d'Action Biosphère, contre le tourisme afin de préserver ces zones *pristine* pour les futures générations. Le tourisme engendre forcément un impact. Il faut penser au développement économique mais pas en vendant des visites du parc. Le développement économique doit se faire au service de l'écologie. Lorsque l'économie se sert de la nature comme levier, c'est toujours au détriment de celle-ci. Plus personnellement, en s'excusant de la comparaison un peu mystique, le milieu marin, les fonds en particulier sont pour lui comme le ventre d'une mère, qui donna naissance à toute vie sur terre… Ces endroits presque vierges doivent faire l'objet d'un état des lieux précis, et en l'absence de celui-ci la première chose à faire est d'en interdire tout accès impactant. **Chloé MORIN : veut des solutions pour mettre en place un cadre. Sensibiliser et intégrer la population pour faire connaître la beauté du parc. Aujourd'hui en NC, arrivée de 25 yachts (entre 50 et 80m) par an, dont seulement 3 veulent aller dans ces zones.** Laurent LHERMITTE fait donc remarquer qu'il s'agit d'une minorité de personnes souhaitant y aller... Alexandre KAMOUDA : pour le tourisme mais encadrement strict pour éviter pollution. Si on peut éviter le tourisme ça arrange car les pollutions dans le parc atteindraient les côtes. **Pierre-Olivier BERTHEAU : souligne l'importance de la réflexion et de prendre son temps pour statuer car ce n'est pas possible en un atelier d'une journée. Ne pas réinventer ce qui marche ailleurs. Importance de l'harmonisation entre les acteurs de NC car la Calédonie est connue globalement à l'international. Plan d'action : outils à développer comme déterminer la capacité de charge, des zonages… La plongée bouteille s'effectue surtout dans les eaux provinciales.** Marc OREMUS : réflexion doit se faire avec les meilleurs standards internationaux en termes d'encadrement du tourisme, se baser sur ce qu'on connait. Il faut avoir une ambition forte dès le début. Ne pas être plus laxiste ici qu'ailleurs. Réflexion exhaustive sur ce qu'il y a à mettre en place, inquiétude car énormément à faire et donc beaucoup de décisions à prendre, être réaliste et se demander si on a bien tout pris en compte dans le cadre de la journée. Rappel de Christophe FONFREYDE sur le rôle de la DAM : gestion de la ressource. Attention à l'échelle actuelle pour dimensionner le cadre règlementaire : chaque année seuls 5 bateaux connus à ce jour sont concernés par le tourisme professionnel dans le PNMC. Aurélie FOURDRAIN : un objectif du plan de gestion est de labelliser le tourisme professionnel. Cadre règlementaire possible en NC : Délibération n°51/CP avec ses 4 types de réserve. Présentation de ce qui existe déjà à Entrecasteaux, et de la proposition de mise en réserve pour Chesterfield et Bellona. Rappel de la demande du président du gouvernement : tous les récifs *pristine* seront mis en réserve (intégrale ou naturelle), on parle donc d'organiser le tourisme dans une réserve naturelle. Jean-Luc BERNARD COLOMBAT : dans une réserve naturelle peut-on déterminer des zones avec plus de restrictions ? Réponse de la DAM : Les aires protégées de la délibération n°51/CP sont la base, le minimum. Les arrêtés peuvent donc être plus restrictifs.

III. Mise en place de licences touristiques

- *Présentation du système de licence ou d'agrément ou autorisation* : déjà mis en place à Entrecasteaux et dans beaucoup de zones dans le monde (TAAF, Galapagos). Système de licence permet de s'adapter à la demande. Tout ce qui n'est pas mis dans la licence n'est pas autorisé. Proposition de mettre en place un arrêté avec les dispositions générales assortie d'une licence pour chaque opérateur.
- *Pour la mise en place de licences touristiques* : Marc OREMUS : licence indispensable et nécessité de réflexion à plus long terme pour perfectionner le système au cours des années. Permet de faire du cas par cas et l'amélioration au fil du temps. Jean-Luc BERNARD COLOMBAT : une licence annuelle, renouvelable, permettant de mettre un cadre sur les activités et permettrait de ne rien oublier par droit positif. Il faut faire une priorisation car peut-être, un jour, on aura besoin de limiter le nombre de licences. Marie-Amélie MOLIA : contrôle nécessaire, pas de liste à la Prévert, licence permet de répondre favorablement ou non, au cas par cas, en fonction de l'évolution des réglementations (politiques), permet des retours statistiques (limiter si besoin), surveillance (observateur local). Licence annuelle car permet de ne pas la renouveler si besoin. **Elodie JAUNAY : oui pour les navires locaux mais pour-**

rait être une autorisation par escale pour les navires internationaux/étrangers. Besoin de deux ans en avance pour pouvoir mettre en brochure. Alexandre KAMOUDA : licence annuelle. Christine PICARD : pour une licence avec limitation du nombre de passagers, traitement individualisé, restrictions maximales des activités. Laurent VIGLIOLA : licence obligatoire, avec observateur, évaluation annuelle, renouvellement. **Chloé MORIN : pour la licence mais par escale et pas annuelle. Besoin de promotion du tourisme dans le PNMC avec comportement respectueux, rapports et suivi des bateaux.**

- *Contre la mise en place de licence* : Laurent LHERMITTE : contre une licence car est contre la financiarisation de la nature.
- *Positions intermédiaires* : Christophe CHEVILLON : autres propositions ? Par exemple une charte ? Demande de changer le mot licence en autorisation, à défaut de solution alternatives. **Pierre-Olivier BERTHEAU : une licence ne peut pas répondre au développement d'une activité, il faudrait plutôt/aussi une marque ou un label. Risque de voir un système de licence prévu pour limiter les impacts devenir un système pour limiter la concurrence.**
- *Conclusion* : A ce stade et fautes de meilleures solutions, un système de licences (ou d'autorisations) annuelles pour les navires locaux et ponctuelles pour les navires extérieurs sera privilégié.

IV. Autorisation des mouillages et accès

- *Quatre types de bateaux différents dans le parc :* (i) charter (12 passagers max, 18 mètre max), anecdotique, 1 seul navire régulier à Entrecasteaux ; (ii) grande plaisance (grands yachts), 3 navires par an en moyenne dans le parc, sur 25 en NC ; (iii) croisière exploration (+ 100m de long, environ 200 personnes à bord), une 1ère demande en cours ; (iv) croisières de masse (+ 200 m, jusqu'à 7000 personnes à bord), en transit uniquement.
- *Remarques faite pendant l'exercice :* **Pierre-Olivier BERTHEAU : que faire des locations de plaisance où il n'y pas de professionnels à bord ? Elodie JAUNAY : suggestion d'interdire la location de plaisance ou obligation d'être accompagné d'un skipper ou au moins d'un accompagnateur. Les bateaux de + de 60 m ont un pilote obligatoire à bord dans les zones récifales.** Christophe CHEVILLON : au niveau global, tout est fait à l'envers ; tout devrait être en réserve et certaines activités devraient être cadrées. La réserve naturelle doit aussi être une philosophie et un lieu d'éducation où le visiteur doit pouvoir se mélanger à la nature sans laisser de trace de son passage. Laurent VIGLIOLA : souhaite que la pêche soit interdite dans les réserves naturelles, même de subsistance et que les zones de mouillage soient cantonnées. Les navires touristiques doivent être cleanship et autonomes pour viser zéro impact. Attention au bruit pour le positionnement dynamique. **Elodie JAUNAY : le positionnement dynamique n'est mis en place que sur les fonds durs pour limiter les impacts des courants. Sur fonds meubles, l'ancre est utilisée.**
- *Conclusions :* 1. L'arrêté devra définir précisément la notion de tourisme professionnel (numéro RIDET en Nouvelle-Calédonie, quel critère objectif et mesurable pour les navires extérieurs ?). 2. La limitation des accès devrait se faire sur des critères techniques (cleanship, mouillage avec impacts limités, motivation…) plutôt que sur des critères de taille. Une limite pour éviter les très gros navires pourrait néanmoins être inscrite dans l'arrêté (capacité de 200 passagers ?). 3. Des zones dédiées aux mouillages doivent être mises en place.

V. Définitions des 4 types de bateaux

La DAM confirme qu'il existe aussi la possibilité de ne pas définir de limite, tout le monde est traité de la même façon sur des critères techniques d'impact sur les écosystèmes.

- *Remarques faite pendant l'exercice* : **Chloé MORIN : les bateaux sont de plus en plus gros (ex : pour yacht de 50 m, 15 membres d'équipage pour 8-10 passagers). Développement du shadow boat (bateau qui suit le yacht avec tous les équipements de loisirs, 65% des commandes actuelles). Le parc représente moins de 10 % des demandes de yachts de luxe. A l'heure actuelle, dès qu'il y a une complication, les clients luxe abandonnent et vont ailleurs. Se pose la question du *Masteka 2* (12 passagers, brokers) qui a eu une autorisation spéciale pour 3 ans. PAS CLAIR. Pierre-Olivier BERTHEAU : nécessité de prendre en compte la motivation des passagers (rejoint par Christophe CHEVILLON, Chloé MORIN). Attention à la réglementation, par exemple les charters aujourd'hui n'ont pas d'obligation de cuve pour les eaux noires et ils peuvent avoir un impact plus important qu'un gros yacht cleanship.** Laurent VIGLIOLA : les limites entre types de bateaux sont surtout liées au nombre de personnes. Christophe CHEVILLON : le charter doit avoir 1 guide formé, la croisière à thème correspond au navire avec 200 personnes (doit avoir guides naturalistes à bord), la croisière de masse à + de 1000 passagers. Laurent LHERMITTE : la taille des îlots accessibles aux touristes est d'environ 1 hectare. Il y a 6 îlots du genre de M'bekoin. Est-il sérieusement envisageable en deux jours par groupe de 10 ou 16 au plus, que 180 personnes passent sur un îlot ? En deux jours l'îlot sera détruit …
- *Conclusion :* 1. Le type de navire compte moins que ses équipements, que ses caractéristiques techniques en matière d'impact sur l'environnement et que la motivation des personnes présentes à bord. 2. Il est indispensable d'avoir des personnes formées par le parc à bord, soit le skipper pour les petites unités soit un ou des guides pour les plus gros navires.

VI. Activités autorisées dans les réserves naturelles

- *Remarques faite pendant l'exercice* : Christophe CHEVILLON : les jets ne sont pas admissibles comme jeu mais peuvent l'être pour une utilisation en tant qu'annexe. Différence d'impact entre la planche à voile et le kite. Laurent LHERMITTE : faire remarquer la grande proportion de voix exprimées contre pratiquement toutes les activités, (une pastille = un vote) ce qui va dans le sens d'une prise de conscience du groupe des impacts qu'aurait individuellement chaque activité. Et donc cela va dans le sens d'un classement en réserve intégrale de l'ensemble de la zone.
- *Conclusions* : 1. Un consensus s'établit sur l'interdiction des animaux domestiques, des sports nautiques motorisés, de la pêche, de la chasse, des foils et des kite surfs. 2. Les autres activités devront être encadrées précisément et cantonnées à des zones dédiées.

VII. Suivis et surveillance

- *Remarques faites pendant l'exercice* : Marc OREMUS : il existe trois niveaux de suivi/surveillance : 1. Etre en mesure de voir si les gens qui y sont ont droit d'y être. 2. Est-ce que les gens qui ont le droit d'y être respectent les règles. 3. Evaluer l'impact des gens autorisés sur le milieu. Laurent VIGLIOLA : mise en place de sondages et formulaires d'auto déclaration pour les touristes. Mise en place d'activités de sciences participatives. Agréer des personnes déjà dans le milieu en NC et sensibilisées. Etant donnée l'éloignement, rechercher des outils technologiques dédiés. **Chloé MORIN : besoin d'ambassadeurs, le thème du développement de l'écotourisme, donne une bonne image. Pierre-Olivier BERTHEAU : idée d'imposer des gardes natures agréés est bonne mais pose problème pour les petites unités à cause du nombre de places à bord. Essayer d'harmoniser avec ce qui se fait dans les provinces.** Christophe FONFREYDE : difficulté de créer une filière de gardes nature pour 5 bateaux par an actuellement. Laurent LHERMITTE demande à ce que tous moyens allant dans le sens de la protection soient mis en oeuvre (illustration d'une économie au service de l'écologie !). Selon lui les 5 milliards du FED annoncé pour le parc, ne devraient pas être affectés à l'agriculture en général ... Christophe FONFREYDE précise que l'enveloppe de 5 milliards du FED est à répartir entre tous les pays du Pacifique, puis entre toutes les collectivités de Nouvelle-Calédonie, puis entre tous les projets éligibles. Seule une infime partie reviendra effectivement au parc, et principalement sur des projets liés à la surveillance.
- *Conclusions* : 1. Besoin de réaliser des suivis réguliers de l'état des zones fréquentées. 2. Besoin de former les accompagnants et les skippers. 3. Un guide des bonnes pratiques en milieu terrestre et marin devra être élaboré. 4. Besoin de contrôles et d'auto-contrôles

VIII. Mise en place de convention pour les croisières d'exploration

Ce type de convention est mis en place, entre autres, par les TAAF. Rappel du contexte réglementaire : 1. Statut de réserve naturelle cadre déjà certaines activités. 2. Arrêté pour organiser l'attribution des autorisations touristiques, comprenant des dispositions générales. 3. Arrêté d'autorisation pour chaque navire qui précise les activités autorisées. 4. Convention pour les croisières d'exploration car beaucoup de passagers.

- *Discussions sur le nombre de personnes autorisées en même temps par îlot* : Se baser sur l'existant ailleurs, différent pour la plongée et sur terre. Autoriser un nombre de groupes selon taille de l'îlot. Pas de références scientifiques connues. Christophe CHEVILLON : moins de 20 personnes maximum en même temps. Laurent VIGLIOLA : 10 personnes max en même temps par activité. Règles doivent être différentes selon écologie de l'espèce (ex : 3-4 personnes + 1 guide pour tortue qui pond). Encadrer le nombre de personnes en même temps. Problème du feu de mouillage obligatoire pour lumière. Proposition de vente de cartes d'entrées dans la PNMC avec un dépliant sur les bonnes conduites. Jean-Luc BERNARD COLOMBAT : exemple de la formation, 1 animateur pour 18 élèves, c'est ce que peut gérer l'animateur. Zones de mouillage suffisamment loin des îlots. Marie-Amélie MOLIA : dans les TAAF à Europa, descendent sur les îlots à marée haute mais à discuter par rapport à l'érosion. Christophe CHEVILLON : pour éviter la dissémination d'espèces envahissantes, le Ponant effectue nettoyage complet des affaires qui ont touché terre. Marc OREMUS : mouiller loin pourrait être solution au problème de la pollution lumineuse. Zonage fin nécessaire sur les îlots et en mer. Ne pas autoriser les traversées d'îlots. Question des taxes de mouillage ? Marie-Amélie MOLIA : texte fiscalité tourisme en cours (loi du pays), début de la réflexion : on ferait différence entre croisière de masse et croisière de luxe … Les bonne idées sont les bienvenues. Laurent LHERMITTE : demande à ce que, dans un esprit de bonne gouvernance et de transparence, les conventions soient rendues publiques et qu'elles respectent la hiérarchie des normes (c'est-à-dire qu'aucune autorisation allant contre une réglementation de protection hiérarchiquement supérieure ne puisse être délivrée). Il revient sur le côté économique en indiquant (une comparaison avec la ressource nickel) que même en adoptant une logique mercantile, un haut niveau de protection redonnera sur le long terme encore plus de valeur à ces zones indemnes. Il est donc mal venu de les détruire pour un pseudo bénéfice à court terme.
- *Conclusions* : 1. La délibération définit les règles minimales à respecter dans les réserves naturelles. 2. L'arrêté licence ou autorisation d'activité touristique définit quelles entreprises (RIDET) sont autorisées à travailler dans le parc, selon quels critères les licences ou les autorisations d'activité touristiques sont attribuées. Des règles complémentaires à celles de la délibération peuvent être mises en place. 3. La licence ou l'autorisation d'activité touristique précise les périodes, les zones d'accès et les activités autorisées. Des règles complémentaires à celles de la délibération et à celles de l'arrêté peuvent être mises en place. Tous ce qui n'est pas autorisé explicitement est interdit. 4. Pour les navires avec une capacité de plus de 12 (?) passagers ou de plus de 18 (?) mètres (voir chapitre IV), une convention détaillée devra être signée entre la Nouvelle-Calédonie et l'opérateur touristique (gestion du nombre de personnes). Des règles complémentaires à celles de la délibération, de l'arrêté et de la licence/autorisation peuvent être mises en place. 5. La problématique des droits et taxes éventuels à payer sera traitée dans la réglementation générale du tourisme en cours d'élaboration par le gouvernement.

IX. Clôture de l'atelier, retour des participants

Jean-Luc BERNARD COLOMBAT : plus productif et participatif qu'une réunion normale car permet de susciter et de canaliser l'énergie. Très bien. Marc OREMUS: pour la prochaine étape (proposition d'arrêté), il faudrait que la DAM explique pourquoi les arbitrages qui ont été faits ont été faits. Besoin d'avoir une trace de toutes les propositions qui ont été faites.

1.4. Releve de conclusions de la reunion de validation Tourisme – v2

Date de l'atelier : 26 avril 2018
Lieu de réunion : DAM
Ordre du jour : Préparation d'un arrêté de gestion du tourisme professionnel dans le parc naturel de la mer de Corail pour en limiter les impacts.

LISTE DES PARTICIPANTS
Présents : **Elodie JAUNAY (Agence Kenua), socio-professionnel ; Pierre-Olivier BERTHEAU (SANT), socio-professionnel** ; Christophe CHEVILLON (Pew), société civile ; Marc OREMUS (WWF), société civile ; Pierre BACHY (SCO), société civile, expert ; Laurent VIGLIOLA (IRD), expert ; **Chloé MORIN (Nouméa Océan), partie prenante ; Olivier QUACH (Quo Vadis), partie prenante.**
Absents excusés : Marie-Amélie MOLIA (cabinet du président GNC) ; Jean-Luc BERNARD COLOMBAT (DAFE) ; Laurent LHERMITTE (Action Biosphère).
Animateurs : Aurélie FOURDRAIN (DAM/SPE) ; Christophe FONFREYDE (DAM/SPE).
Rapporteuses : Morgane REIX TRONQUET (DAM/SPE) ; Julie-Anne KERANDEL (DAM/SPE).

DEROULEMENT DE LA REUNION
Christophe FONFREYDE rappelle les étapes du processus de rédaction de l'arrêté d'encadrement des activités professionnelles touristiques : 1. atelier 1 sur la gestion du tourisme ; 2. proposition d'arrêté ; 3. atelier 2 pour validation de l'arrêté ; 4. envoi à tous les membres du comité de gestion pour avis informel ; 5. présentation au comité de gestion ; 6. Présentation au gouvernement.

I. Discussion sur l'arrêté encadrant le tourisme professionnel dans le parc naturel

Aurélie FOURDRAIN présente l'architecture globale de l'arrêté.

Conclusions : 1. Il sera nécessaire de rédiger un arrêté encadrant la plaisance dans le parc naturel. Cet arrêté devra être aussi strict que l'arrêté pour les professionnels. 2. Les distances d'approche des animaux seront définies dans les arrêtés d'autorisation ou les conventions en fonction des espèces, des périodes de l'année, des sites. 3. L'arrêté présenté au gouvernement comprendra les deux options : avec ou sans pêches (pêche sportive et de subsistance), les avis des participants et des membres du comité de gestion seront présentés en même temps. Voir projet d'arrêté complété en annexe.

II. Présentation de l'activité du Quo Vadis *:*

Olivier QUACH présente son activité de pêche sportive no kill. Le navire *Quo Vadis* se rend dans les atolls d'Entrecasteaux environ deux fois par an pour une durée de 10 jours sur place. Il ne se rend qu'exceptionnellement à Astrolabe, mais il a déjà une demande pour aller à Pétrie. Il pêche également dans le grand lagon Nord. La clientèle, exclusivement étrangère, recherche des sites de pêche exceptionnels sur des récifs particulièrement riches et donc encore sauvages. L'espèce visée est la carangue à grosse tête, mais des thons jaunes, tazars et mékouas sont également pêchés. La pêche se fait au lancer avec des leurres en résine ou en bois et des hameçons sans ardillons, sans appâtage. Vingt-cinq poissons sont pêchés en moyenne lors de chaque campagne. Seuls quelques poissons sont gardés pour être mangés par les pêcheurs, la grande majorité est relâchée. Les oiseaux de mer attrapés accidentellement sont immédiatement relâchés. Cette activité représente une part importante de l'activité de la société.

III. Avis des participants sur le maintien de la pêche sportive dans les réserves naturelles du parc naturel de la mer de Corail

- *Contre le maintien de la pêche sportive dans le parc :* Laurent VIGLIOLA rappelle que les récifs du parc sont tous considérés

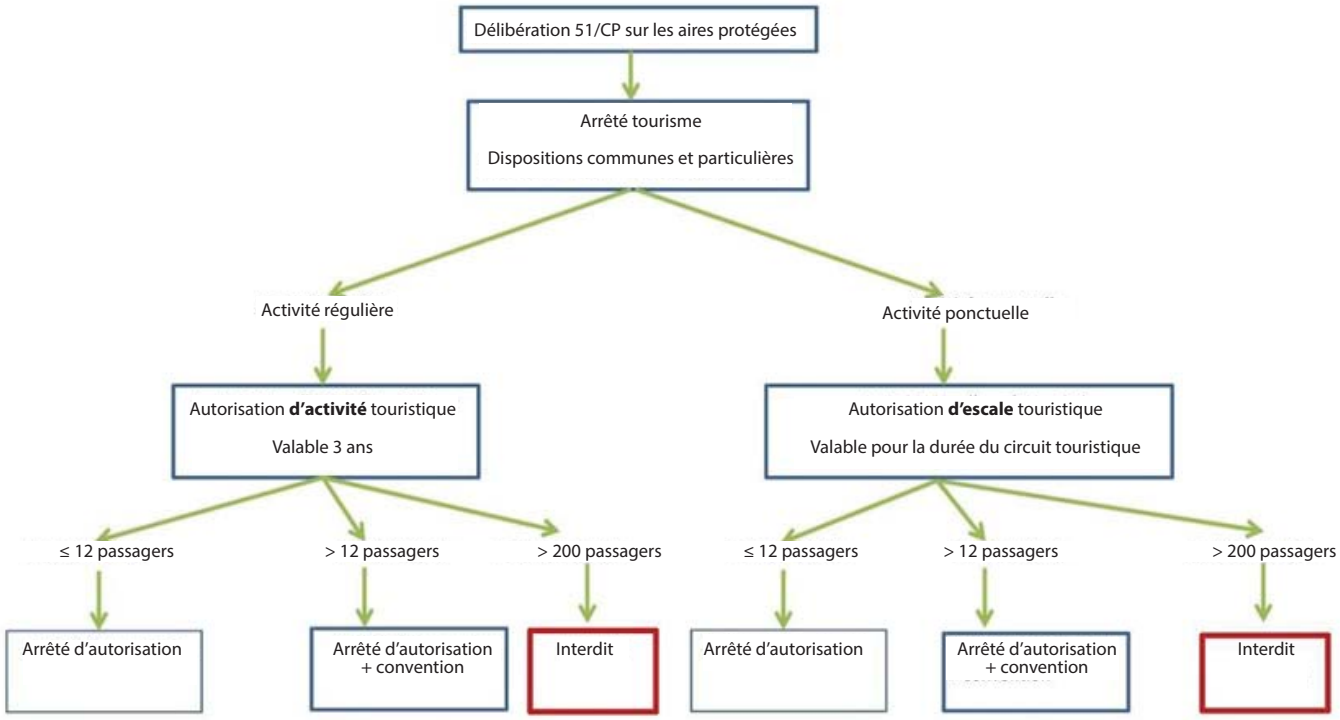
comme *pristine*, or ce type de récif ne représente plus que 1% des récifs de la planète. Une activité de pêche impactera forcément ces milieux qui finiront par perdre leur aspect sauvage. Il doit être possible d'effectuer un basculement d'activité vers de l'observation de la faune sauvage. Il cite l'exemple de la chasse à l'éléphant en Afrique qui a pu se transformer en safaris photos. Il sera nécessaire d'accompagner les professionnels dans cette transition. Le fait de pêcher dans une réserve va à l'opposé de l'objectif de préservation. Marc OREMUS rejoint l'avis de Laurent VIGLIOLA. Le développement d'activités n'est pas compatible avec les objectifs de protection d'une réserve. Il existe un potentiel de transformation de cette activité de pêche vers d'autres activités moins impactantes. Christophe CHEVILLON rajoute que les mentalités évoluent vite. Un client passionné de pêche aujourd'hui peut devenir rapidement un « observateur » de milieux vierges. Les investissements déjà réalisés comme le bateau, peuvent être facilement réutilisés sur une nouvelle activité. Les zones que l'on souhaite protéger sont exceptionnelles au niveau mondial. Il explique qu'un animal vivant rapportera durant toute sa vie si on se limite à l'observer, alors qu'il ne rapportera qu'une seule fois s'il est pêché.

Pour le maintien de la pêche sportive : **Olivier QUACH rappelle que cette pêche dans le parc représente au minimum 20 % de son chiffre d'affaire. Chloé MORIN a une clientèle similaire à celle du Quo Vadis. Sur les trois bateaux par an qui se rendent dans le parc, un le fait uniquement pour la pêche sportive. L'interdiction de la pêche sportive atteindra aussi son activité. Aujourd'hui, la pêche sur les récifs du parc est un moyen d'attirer des clients. Elle ne souhaite pas spécialement développer cette activité, mais pouvoir continuer à la pratiquer dans les mêmes limites.** Pierre BACHY pense qu'une activité de pêche modérée peut être compatible avec la mise en réserve.

Conclusion : La DAM présentera les deux options au gouvernement, avec l'avis des participants en annexe.

IV. Clôture de l'atelier, retour des participants

Elodie JAUNAY annonce qu'un expert « croisière d'expédition » vient au mois d'août pour effectuer une reconnaissance des sites visités par la croisière du Ponant en 2019. Elle propose une rencontre avec les membres du comité de gestion du parc naturel.



Annexe 2. Retranscription de la conférence-débat animée par N. Dubreuil, directeur des expéditions Ponant, tenue à Nouméa le 14 décembre 2018. Cette réunion était initialement destinée à faire se rencontrer le représentant de la compagnie Ponant et les membres du comité de gestion du parc naturel de la mer de Corail (voir Annexe 1), mais elle a été élargie à la presse et au public. Les membres du comité de gestion présents à cette conférence-débat sont C. Chevillon, M. Cornaille, J. Lauvray, L. Lhermitte et M. Orémus

PERSONNAGES

(Par ordre alphabétique.)

BLAISOT, participant.
CHEVILLON, représentant local de l'ONG Pew.
CORALIE, journaliste de TVNC première.
DUBREUIL, directeur des expéditions Ponant.
KARINE, journaliste de TVNC première.
LAUVRAY, membre de l'association Action Biosphère.
LHERMITTE, *idem*.
MARTINE, présidente de l'association EPLP.
OREMUS, employé local de l'ONG WWF.
SECRETAIRE DE SEANCE.
XX, participante anonyme.
XY, participant anonyme.

La scène est à Nouméa.

DUBREUIL

DUBREUIL. *Il s'adresse à la salle.* – […] Il faut que je vous explique comment se construisent les croisières. Moi, si je suis venu là, c'est pour travailler aussi. On ne travaille pas uniquement avec des recommandations du gouvernement, dans tous les pays ou on va. On va en Antarctique, par exemple, pas uniquement avec les recommandations des pays signataires du traité de l'Antarctique, mais on va travailler avec les associations. On va travailler avec des groupes de recherche pour que, justement, on construise ce qu'il y a de mieux et que la croisière soit la moins impactante possible. Donc voilà. Donc, pour vous expliquer un petit peu ce que c'est qu'une croisière-expédition : une croisière-expédition, si on avait une phrase à donner, ça serait *donner un sens au voyage*. Donner un sens au voyage en *reconnectant nos passagers avec la nature*. Et cà, je comprends – moi, c'est ma première expérience en Nouvelle-Calédonie – je comprends parfaitement que vous n'ayez, par exemple, pas du tout la même approche qu'un métropolitain. Parce que la nature, ici, elle est omni-présente et – bin j'ai pas fait 15 jours ici, hein, donc c'est pas énorme – la culture est très très forte. Elle est intimement liée, justement, à cette nature. Mais dites-vous bien que pour la majorité des gens – bon, c'est vraiment très grossier ce que je vais dire, je n'offense personne – mais la nature, pour un Parisien, c'est la forêt de Fontainebleau. La forêt de Fontainebleau, elle est superbe, cette forêt, mais c'est une forêt qui est dominée, qui est dominée par la nature. Et donc, les passagers qu'on a à bord, ce sont des gens, des gens qui sont… qui ont une vision, une certaine vision de la nature, une certaine vision de l'environnement où l'homme en est complètement *extrait*. C'est-à-dire qu'ils ont perdu cette intimité naturelle, cette cohésion avec la biodiversité, cette idée que l'homme, la survie de l'homme dépend de la survie d'un insecte, dépend de la survie d'autres espèces etc., et qu'on est complètement lié, on est intimement mêlé à cette biodiversité. Le but pour nous, c'est d'apporter un support, de se servir de la croisière comme d'un support pédagogique pour passer ces messages-là, ces messages qui sont extrêmement forts. *(Se penchant sur son ordinateur.)* Alors, juste je peux passer quelques diapos que vous ne voyez pas. Mais vous les verrez, je vous les montrerai après. Voilà, je vous ai dit ça.

C'est une chose qui est… très… Je pense que parmi vous il y en a beaucoup qui font de la rando, qui vont se balader, qui vont… des ornithologues amateurs ou professionnels, je sais pas, etc. Vous vous confrontez à la nature tout le temps. Mais pas la majorité des gens. Très peu de gens font comme ça. Et justement, se confronter à la nature, c'est certainement la meilleure façon d'apprendre à la respecter. En tout cas, pour nous, et dans la vision, justement, des croisières d'expédition. La première chose, donc on va… On a… Excusez-moi, je suis désolé pour les photos. On devrait avoir un petit adaptateur dans pas longtemps… La première chose, c'est qu'on se déplace en bateau. On va se déplacer en bateau, on va dans des endroits. Il est évident que on doit – on se doit, c'est même pas une question – on se doit d'avoir un impact minimal et transitoire. Et on doit mettre toutes les techniques en œuvre, qui sont en œuvre, actuelles, et il y en a des techniques, il y a des solutions, pour réduire au minimal cet impact. Ça, c'est la partie navigation.

La partie ensuite, après, de cette croisière-expédition, et ça c'est un point qui est aussi très très important. Et par exemple, moi je comprends parfaitement et justement, dans le dialogue, vous découvrez tout d'un coup : Ponant va aux Chesterfield, non mais c'est quoi cette histoire, d'où ça sort ? Ils y vont comme ça ? Qu'est-ce que c'est que ce… ? d'où ça sort, cette histoire ? Il faut savoir qu'une croisière-expédition, on la construit, la première chose qu'on fait est qu'on demande évidemment aux autorités de tutelle, on dit : « voilà, on voudrait aller là, est-ce que c'est possible ? ». On nous dit « bin oui, ou non, il faut tel permis, telle obligation » …Alors des fois on a des choses qui sont plus ou moins compliquées. Il y a des pays où c'est très simple, par exemple le Groenland : il y a malheureusement trop peu de contraintes. L'Antarctique, c'est extrêmement contraint. Et c'est parfait, ça marche très très bien pour une réserve naturelle qui est vraiment contrôlée, ça marche très très bien, même. Et donc, on va faire…

Il s'interrompt pour installer l'adaptateur et il met le projecteur en marche.

(En aparté). Pas mal, pour un docteur en informatique.

(Il reprend). Donc il y a toute cette partie de navigation et où on a… on a donc cette idée, voilà, on va aux Chesterfield. Il faut savoir qu'une croisière-expédition – et ça c'est clairement marqué dans les conditions générales de vente, et c'est décrit à chaque fois que vous prenez un voyage : les escales sont données à titre indicatif. C'est-à-dire que, à partir du moment où vous êtes sur une croisière-expédition, tout peut basculer d'un moment à l'autre. Et pourquoi on fait ça ? Bin tout simplement parce que vous allez… vous avez prévu, vous êtes coordonnés, vous avez prévu avec un village, etc. de les rencontrer, alors je parle de… par exemple, de, typiquement, le nord Canada. On a prévu, ok, de telle date on sera là, ils sont super-contents de nous voir, on élabore un tourisme durable avec eux, et là… la veille où on arrive, il y a des bélougas qui passent et ils sont tous partis chasser. Et ils nous disent : « ah non on ne peut pas vous recevoir, on est tous à la chasse ». Bin nous : ok, ce n'est pas un souci, vous êtes partis à la chasse, vous ne pouvez pas nous recevoir, on fait autre chose. C'est pour ça qu'on prévoit à chaque fois plusieurs choses pour s'adapter, parce que l'idée aussi, c'est ça : c'est de faire profiter.

Rappelez-vous du message, hein, que moi j'essaye d'inculquer aux gens : c'est justement cette connexion forte avec la nature. On voit passer des baleines : elles, elles sont observables. On a des protocoles vraiment extrêmement stricts là-dessus, savoir comment approcher une baleine. Est-ce que cette baleine on peut l'approcher ? À quelle période ? Quand ? Comment ? Où ? Dans quelles conditions ? Et on va passer du temps à l'observer, voilà, en général une heure – c'est un peu les règles que vous avez ici, je crois aussi, pas plus d'une heure – et puis voilà on la laisse. Mais on va privilégier cet événement pour, justement, mettre en valeur auprès du passager : « bin voilà, regarde cette baleine, on en profite ». Tant pis, après bin ça sera changé. C'est pour ça que par exemple, je prends juste ce cas-là : les Chesterfield il y a des changements, c'est annulé, on peut plus y aller ? C'est aucun problème pour nous, on n'y va pas. Notre première chose, c'est de respecter la réglementation, quoi, voilà. Ce n'est pas un souci pour nous. Simplement, je veux attirer votre attention sur l'intérêt, voilà. L'intérêt fort et peut-être que vous avez pas encore vu sur celui-là.

À bord d'un bateau, ce qui est très très intéressant, c'est d'avoir… on n'est… vous n'êtes pas seuls. C'est-à-dire que sur un bateau, vous avez une équipe d'expédition. Qu'est-ce que c'est que cette… cette *équipe d'expédition* ? C'est, en général, 10-12 naturalistes, des fois plus, des fois on a 16 naturalistes suivant les cas, qui sont à bord. Alors c'est un public qui est très vaste. Ça peut être, bin, des gens qui font partie d'associations, comme la LPO. Des fois on a des jeunes du WWF qui ont des connaissances, on va dire, qui sont plutôt de terrain, on a des ornithologues de terrain qui ont des connaissances sur tel lieu, etc. Et puis on va avoir aussi des scientifiques. On va avoir des scientifiques qui sont de tout, un petit peu de tous les labos de recherche qui viennent travailler à bord. Voilà. Nous on est évidemment aussi – je vous le rappelle et je vais vous le dire tout de suite – on a une forte… on a un besoin fort de pédagogie. Donc on prend des gens qui sont de bons communicants aussi, qui sont capables d'expliquer, de passer du temps. *(Il se tourne vers l'écran.)* Un exemple tout bête : sur cette photo – c'est pour ça que je la mets – voir des baleines c'est un moment qui est hyper-émouvant, on est tous d'accord là-dessus. C'est superbe de voir une baleine passer, comme ça : on la voit au large, elle passe, tout doucement. Elle reste, elle est là, elle dort. Ok, on est en train de l'observer aux jumelles. Ici c'est ce qu'ils sont en train de faire. Magnifique. Le passager il a, au moment où il est en train de vivre cette émotion, il a à côté de lui, un naturaliste qui est capable de lui dire : « Bin tiens, regarde, cette baleine, elle se repose parce que actuellement elle est là avec son petit, elle est en train de vivre ça, ou bien elle se nourrit, … » etc. Bin, tout d'un coup ça prend une autre dimension. Tout d'un coup, ah bin oui ça devient intéressant. Ça devient plus juste une baleine que je prends en photo parce que c'est très beau. Voilà. Ça devient un être vivant, complet, quoi. Donc on est là, nous, 12 naturalistes, on est là pour expliquer tout ça.

En fait les naturalistes ils ont trois missions à bord. La première mission, c'est d'assurer la sécurité des passagers. Première mission, par exemple quand on est allé en repérage ici, là, aux Chesterfield. Première mission : s'assurer qu'il ne peut rien se passer. Et mettre tout en œuvre. C'est-à-dire : ya un quelconque danger, des endroits qui ne sont pas cartographiés ? On n'y va pas. On veut aller à l'intérieur d'un lagon – je prends un exemple comme ça – ça nous paraît, même si c'est cartographié, mais pour nous ça nous paraît pas sûr, pour x raisons, on n'y va pas, on reste à l'extérieur, voilà. On peut pas se permettre de prendre, évidemment, le moindre risque. Pour l'instant, premièrement, d'un point de vue sécurité, évidemment, avec nos passagers. Et c'est pour ça, d'ailleurs, qu'on travaille aussi énormément avec les équipes *search and rescue* du monde entier, avec toutes les MRCC du globe pour que justement, eh bien on soit apte à réagir en cas du moindre problème. Donc ça c'est pour la partie sécurité… Je laisse la photo.

La deuxième partie, la deuxième mission, ça va être la biosécurité. C'est-à-dire que quand on va débarquer dans un lieu, la première chose que va faire l'équipe d'expédition, c'est de sécuriser les lieux. Quand je dis sécuriser le lieu, c'est pas que le sécuriser… – voilà, j'ai mis cette photo comme exemple – c'est pas que le sécuriser avec, par exemple, pour la protection contre les ours… ça, c'est du domaine du passager, je veux dire. Si on voit un ours sur une plage, on ne débarque pas. C'est clair, évidemment. Je veux dire : c'est exposer le passager a un risque incroyable. C'est exposer l'ours à un risque incroyable : on ne débarque pas. D'accord ? Donc, il y a cette partie-là, et puis il y a la partie biosécurité où on va regarder la sécurité du lieu. C'est-à-dire on va aller voir…

Alors je prends un exemple : en Antarctique, on a prévu de débarquer à un endroit. C'est… ya pas de souci, le traité de l'Antarctique est formel, on peut débarquer sans problème à cet endroit-là, il y a une colonie de manchots qui est établie à un endroit, tout est repéré, on a des guidelines, des pratiques pour débarquer à cet endroit, tout est super. Le bateau arrive, nous l'équipe d'expédition on débarque en premier et on va regarder. C'est-à-dire qu'on arrive et là je prends un exemple, on arrive sur une plage et la plage est couverte de manchots : on ne peut pas débarquer. Parce que… il y a une règle qui est toute bête: *on ne doit pas débarquer à moins de cinq mètres d'un manchot*, d'accord ? C'est logique… Donc, c'est trop petit. On peut pas débarquer. Et puis en plus, si on débarquait, tous les manchots partiraient. Donc on s'arrête.

BLAISOT, CHEVILLON, CORALIE, DUBREUIL, KARINE, MARTINE, XY

MARTINE. – Excusez-moi… Je trouve le temps un peu long.

DUBREUIL. – Ah bin c'est pas très gentil.

MARTINE. – Je suis venue ici pour vous entendre parler d'impact environnemental de l'escale en Nouvelle-Calédonie des navires de la compagnie Ponant. Donc venons-en aux faits, s'il vous plaît.

DUBREUIL. – Oui, j'y arrive.

MARTINE. – La compagnie du Ponant, ça va, quoi, hein. J'en ai déjà eu ma dose. Donc qui veut la connaître va sur internet et obtiendra tous les résultats, hein.

DUBREUIL. *(Sur un ton amusé.)* – Eh non, justement, parce qu'apparemment vous êtes pas très bien renseignés. C'est pour ça que je vous dis absolument tout.

MARTINE. – Ouais ouais, on va voir. Écoutez, ça fait déjà 20 minutes qu'on est là.

DUBREUIL. – 15.

MARTINE. – Non, il est 14:24.

DUBREUIL. – Oui, il est 24 mais vous êtes arrivés un peu en retard…

MARTINE. – Ah ouais ? Bin pas nous.

CHEVILLON. – Tu exagères Martine, moi ça m'intéresse beaucoup de savoir comment travaille cette compagnie.

MARTINE. – Venant de toi, il n'y a rien d'étonnant, hein, Christophe.

CHEVILLON. – Je ne vois pas pourquoi ce serait toi qui nous imposerais le rythme de la réunion.

MARTINE. – Je ne vois pas pourquoi ce serait lui qui nous imposerait tout ça qui est hors-sujet.

CHEVILLON. – On est invité par ce monsieur. La politesse c'est de l'écouter.

MARTINE. – Tout ça c'est hors-sujet.

CHEVILLON. – Mais…

MARTINE. – Non, c'est hors-sujet.

CHEVILLON. – Tu ne le respectes pas du tout.

MARTINE. – Eh bien qu'il nous respecte aussi, on n'est pas venu pour ça. L'invitation ne concerne pas ces aspects-là. On n'est pas en Antarctique.

DUBREUIL. – Non, on n'est pas en Antarctique, c'est vrai, on en est loin. Mais justement, mais moi, ce sont des exemples qui me permettent de vous expliquer comment on fait.

MARTINE. – Vous n'avez qu'à prendre des exemples locaux, puisque vous êtes si grand pédagogue.

DUBREUIL. – Bien, je vous remercie, je vais prendre des exemples locaux maintenant. Typiquement, on va débarquer aux Chesterfield. On veut débarquer aux Chesterfield, mais pas qu'aux Chesterfield, on veut débarquer à Bélep, on veut débarquer n'importe où, qu'est-ce qui va se passer vis-à-vis de nos passagers ?

MARTINE. – À Bélep vous allez être bien reçus.

DUBREUIL. – Première chose, qu'est-ce qu'on fait ? On va demander à nos passagers d'aspirer leurs vêtements. Tout un protocole de bio-sécurité pour éviter l'importation de graines, d'accord ? Donc ils vont, et tout le monde s'y prête, il n'y a pas de souci et de toute façon nous on est là pour vérifier. Chaque débarquement par exemple, si on doit mettre ce protocole en place, on désinfecte tout ce qui va toucher le sol et on va re-désinfecter en revenant à bord, ça dans le but, évidemment, de pas introduire des germes d'un endroit à l'autre. Ça, ce sont les règles qui ont été édictées pour l'Arctique, pour la Nouvelle-Zélande, pour l'Antarctique, voilà. Ce sont des règles normales, c'est tout-à-fait …, là ya pas de souci, pour tout ce qui est la bio-sécurité. Ensuite, voilà, c'est la partie que moi je parle.

XY. – Excusez-moi, est-ce qu'il y a quelque chose de prévu pour le nettoyage de carène ? Quand vous arrivez chez nous, est-ce que votre carène est propre ?

DUBREUIL. – Oui, tout-à-fait.

XY. – Qui contrôle ?

DUBREUIL. – La Nouvelle-Zélande, puisqu'on quitte la Nouvelle-Zélande, y a un nettoyage de carène qui est fait.

XY. – C'est à chaque voyage ou bien une fois par an ?

DUBREUIL. – Ah, non, à chaque voyage, à chaque voyage. Je profite de votre remarque, par exemple pour ce qui est sur les eaux

de ballast, c'est la même chose. Les eaux de ballast qui sont pompées à un endroit sont désinfectées et si elles sont relâchées ailleurs, elles sont re-désinfectées. Donc, c'est que, voilà, on ne transporte pas un germe d'un endroit à l'autre, quoi.

MARTINE. – Donc deux questions complémentaires puisqu'on en est déjà à ce niveau de détail. S'agissant des peintures de protection de la coque, vous nous vantez qu'elles sont sans étain, mais qu'est-ce qu'elles contiennent d'autre s'il n'y a pas d'étain ? Qu'est-ce qu'il y a d'autre ? Quels sont les résidus relâchés ?

DUBREUIL. – Alors ça, je pense que c'est des détails qui sont très importants. Et que je peux vous fournir, évidemment, tous ces éléments, il n'y a pas de souci, hein. Mais là, moi je les ai pas actuellement, parce que c'est des détails très techniques.

MARTINE. – Ah, c'est dommage, parce que moi, j'étais venue pour parler de ça, hein, notamment.

XY. – Vous n'avez donc pas la patience d'attendre ? Vous vous autorisez à nous interrompre…

MARTINE. – Déjà deux questions et il n'y a pas de réponse. Ça aurait été bien d'avoir un débat quand même, hein ? Ça aurait été bien d'avoir un débat.

DUBREUIL. – Et moi, écoutez, je suis venu pour vous présenter exactement comment on travaillait, ce que c'était qu'une croisière d'expédition, comment on évoluait, les protections qu'on prenait, après, voilà, si vous voulez des renseignements extrêmement techniques, évidemment, il n'y a pas de souci pour vous fournir les renseignements extrêmement techniques, mais moi je les ai pas là actuellement. C'est une partie maritime, euh… voilà. Il n'y a aucun problème, vraiment aucun problème, hein, effectivement vous dire que… *(sur un ton ironique)* qui va nettoyer le… le *prénom* de la personne qui va nettoyer la coque…

MARTINE. – Non, non non, je vous en prie, merci…

DUBREUIL. – Voilà, alors bon je continue quand même pour ceux que ça intéresse, merci. L'effort, justement, qui est fait, et ça, c'est la pédagogie et ça c'est très important, et par exemple, si je reprends un exemple local : les débarquements sur les îles Chesterfield sont encadrés. Tout débarquement, où que ce soit, est complètement encadré. C'est ça, c'est ça aussi, l'intérêt. C'est de pas laisser les gens divaguer tout seuls. Encadrés par nous, par notre équipe, évidemment, à bord, mais encadrés aussi, parfois – je reprends l'exemple des Iles Éparses – encadrés par deux rangers en permanence, qui veillent à ce que tout soit absolument respecté, les règles de distance, etc., les protocoles et tout. Et l'intérêt, c'est de pouvoir, pour nous, amener les gens, eh bien, à se confronter à cette nature, à cette nature qui est forte pour eux.

L'intérêt des Chesterfield, pour nous… Il est pas simple cet intérêt – et là moi je vous rejoins – je veux dire, la question, c'est de se dire : « Est-ce que c'est intéressant d'aller aux Chesterfield ? ». C'est une vraie question.

KARINE. – Dans ce cas, qu'on les laisse tranquilles. On ne peut pas laisser ce genre d'îlots tranquilles, de temps en temps ?

DUBREUIL. – Si, bien sûr, tout-à-fait. Non mais on est tout-à-fait d'accord. Mais après, faire des sanctuaires, ça a aussi un prix. Ça a aussi une, disons… une implication. Parfois, il est préférable de développer des bonnes pratiques touristiques…

MARTINE. (*Elle change de sujet.*) – Mais qu'est-ce que vous allez laisser concrètement en matière de retombée économique chez nous ? Pour qu'on puisse évaluer le rapport…

DUBREUIL. – Bin on laissera ce qu'on nous demande de laisser.

CORALIE. – Est-ce que la redevance a été fixée en fait ?

DUBREUIL. – Alors, la redevance n'a pas encore été fixée. Nous on attend. C'est… c'est comme partout. À chaque fois, à chaque endroit où on va, en fait on paye, voilà, c'est la loi.

MARTINE. – Le jeu n'en vaut pas la chandelle et en l'occurrence, si de faire des sanctuaires, ça a un prix, ne pas en faire ça a un prix encore plus exorbitant, monsieur.

DUBREUIL. – Parce que vous êtes persuadée par exemple, qu'un sanctuaire, personne n'y va ? Combien de bateaux vont aux Chesterfield actuellement ?

MARTINE. – Ah non non non, on n'a pas dit ça. On parle d'activité *commerciale*.

XY. – Un ou deux par jour, et ce sont des voiliers hauturiers.

DUBREUIL. – Oui, et il y a un contrôle ?

XY. – De temps en temps, seulement.

BLAISOT. (*Il s'adresse à Dubreuil.*) – Vous allez faire débarquer combien de personnes sur ces îles ?

MARTINE. *(Coupant la réponse de Dubreuil).* – Deux-cents, par paquets de dix.

DUBREUIL. – Ah bin là, là, là si vous voulez, moi je suis allé voir, établir des règles : qu'est-ce qui est faisable ? Moi je vais faire une proposition. Là, ce qu'on nous a dit, c'est débarquer dix personnes par dix personnes. Voilà, si la règle c'est ça, la règle ça sera ça.

BLAISOT. – Non mais vous ne répondez pas à ma question.

DUBREUIL. – Combien au total ? Alors on a… On a alors… Attention parce que là je vous parle, et ça c'est très important : rien n'a été fixé. Je vous parle… Je vous dis, il y a 180 passagers à bord. Si on a l'autorisation de faire débarquer 180 passagers à bord et que il n'y a pas d'impact, on le fera. Si on a l'autorisation de faire débarquer dix personne à terre, bin on fera … Je pense que là on ne peut pas prendre que dix personnes, donc on n'ira pas. C'est tout, c'est pas un souci, quoi.

MARTINE. – Est-ce que vous avez lu le rapport commis par le docteur Philippe Borsa il y a quelques jours ?

DUBREUIL. – Oui, oui oui oui, oui.

MARTINE. – Vous l'avez donc bien lu, que la seule approche d'un zodiac de chercheur provoque un envol généralisé des colonies d'oiseaux. Et vous avez la prétention de faire débarquer des groupes de dix, 20, 30 personnes ? Et vous pensez qu'il n'y aura pas d'impact ? Non mais, c'est hallucinant.

DUBREUIL. – Oui, parce qu'on a la connaissance, justement. On a la connaissance de comment faire, comment faire pour ne pas avoir un impact.

MARTINE. – Mais quelle *connaissance*, si c'est l'approche en zodiac, justement, qui les fait fuir ?

DUBREUIL. – Après, ça dépend où et dans quel endroit. Attention, on ne va pas débarquer partout, aux Chesterfield. Il y a *une* île, c'est tout.

XY. – Vous allez à l'Île Longue ?

DUBREUIL. – Non. Non non non non non, pas du tout. Non non non, pas du tout. Nous on nous dit… On attend. Mais non. En plus, si vous voulez, vous trompez pas de combat, vous trompez pas de colère. Parce que je veux dire, votre combat, il est noble, on le soutient, nous, on est tout-à-fait d'accord avec ça. On attend juste de travailler ensemble. Mais simplement, ne vous trompez pas de colère. Le débarquement, nous on nous dit, on peut débarquer aux Chesterfield, à tel endroit : on regardera si selon nos critères, effectivement, il n'y a pas de risque. S'il n'y a pas de risque, on le fera. S'il y a le moindre risque, même si on a l'autorisation, on ne le fera pas.

MARTINE. – Pourquoi selon *vos* critères ? Pourquoi pas selon les critères de la science ?

DUBREUIL. – Attention, non non non. Comment j'ai dit ? La science c'est vous…

MARTINE. – Non, ce n'est pas nous, la science.

DUBREUIL. – C'est le comité scientifique du parc marin qui décide. Eux, si ils nous disent : « Bin oui, il n'y a pas de souci, vous pouvez débarquer là », c'est là où moi je rajoute une couche. C'est que, ok, vous me dites que je peux débarquer là, vous dites qu'il n'y a pas de risque. Moi, je vais voir. Je vais voir si vraiment, avec mes passagers, je n'ai pas de risque. Parce que là, la réalité c'est que les scientifiques ils ont une certaine connaissance, mais ils ne savent pas exactement ce que c'est que 200 passagers.

MARTINE. – Vous pensez qu'ils n'ont pas fait assez d'études ?

DUBREUIL. – Donc… Non non, mais, voilà. C'est pour ça que moi je dois prendre encore plus de précautions. Et ça c'est très important, c'est d'apporter plus de… encore plus de protection, parce que on ne peut pas se permettre la moindre erreur, nous. On ne peut pas se permettre. Et donc l'idée… Et bin voilà, si on nous autorise ça, si… Ok, c'est pas grave.

BLAISOT, CHEVILLON, CORALIE, DUBREUIL, KARINE, MARTINE, LAUVRAY & LHERMITTE, OREMUS, XY

CHEVILLON. – Excusez-moi, est-ce que je peux apporter des précisions ? Notamment, j'ai entendu parler de sanctuaire. Est-ce que vous savez tous que jusqu'au milieu de cette année, les Chesterfield n'étaient absolument pas protégées, c'est-à-dire que tout le

monde pouvait y aller n'importe comment, n'importe quand et faire n'importe quoi ? Depuis la moitié de l'année, les neuf dixièmes des Chesterfield ont été mis en réserve intégrale. La moitié des îlots et cayes de sable ont été mis en réserve intégrale. Tout le reste est en réserve naturelle. C'est-à-dire sans activités extractives. De façon claire, il y a les neuf dixièmes des Chesterfield qui aujourd'hui sont très hautement protégés. On ne peut pas faire plus.

MARTINE. – Je réagis sur ce propos-là. C'est le propos tenu par le gouvernement pour *vendre*, entre guillemets, ses arrêtés, donc, de classement des Chesterfield et ses arrêtés d'ouverture à la croisière. Évidemment, on n'a jamais prétendu qu'il fallait laisser ces sites sans aucune protection. Nous disons seulement que le niveau de protection qui leur a été conféré sur décision du comité de gestion où le conflit d'intérêt est savamment organisé et où siègent des organisations dites ONG qui n'ont aucune représentativité de la société civile de Nouvelle-Calédonie, eh bien grâce à ce comité de gestion à la composition biaisée, les autorisations ont donc été accordées et *tout va bien* ! … Sauf que nous on dit, le problème c'est que le niveau de protection ne correspond pas aux enjeux. Pourquoi ? Six mois avant qu'on entende parler du Ponant, on nous vantait via les chercheurs de l'IRD, les récifs *pristine* de Nouvelle-Calédonie et la responsabilité particulière de notre territoire dans leur conservation puisqu'il en détient 30% des 3% restants au niveau mondial.

Donc, il y a un moment où il faut appeler à la cohérence, M. Chevillon. Alors, que vous ayez des intérêts inavouables à la chose, c'est possible, c'est possible. En attendant, on vous confirme que l'ouverture de ces sites à une activité de tourisme n'est pas admissible.

CHEVILLON. – Mais quelle ouverture ? Ces sites n'ont pas été ouverts, ils ont été fermés, depuis le milieu de l'année, alors arrête de raconter n'importe quoi !

MARTINE. – Non, ils sont ouverts au tourisme.

CHEVILLON. – Non, ils ont été fermés pour les neuf dixièmes.

MARTINE. – Ce ne sont pas les neuf dixièmes.

CHEVILLON. – Je voudrais ajouter autre chose. *(Se tournant vers un des intervenants précédents.)*. Est-ce que vous savez, monsieur qui êtes très préoccupé par la fréquentation, qu'il y a un navire qui s'est échoué aux Chesterfield avec 800 personnes à bord ? Et que 600 sont mortes ?

BLAISOT. – Et c'était quand ?

CHEVILLON. *(Sur le ton de l'aveu.)* – C'était il y a longtemps.

MARTINE. *(Caricaturant Chevillon.)* – Est-ce que vous savez que le *Boréal* lui aussi a pris feu ? Le *Boréal*, c'est récent…

BLAISOT. *(S'adressant à Chevillon.)* – Mais aujourd'hui, on a conscience qu'il faut protéger cette zone, non ? Bon, alors protégeons-la ensemble. Pourquoi vous vous y opposez ?

XY. *(Catastrophé.)* – Sur l'Île Longue, pour l'instant il n'y a que des fourmis rouges. Si on y fout des êtres humains, c'est catastrophique.

XY. *(À son voisin de gauche.)* – Je suis sûr qu'il raconte des conneries, Chevillon. Ce n'est pas à d'Entrecasteaux que son bateau s'est échoué ?

CHEVILLON. – Ce sont les neuf dixièmes qu'on a protégés. Mme Cornaille, si on l'avait suivie, on n'aurait aujourd'hui aucune protection. Ce sont les dix dixièmes qui aujourd'hui ne seraient pas protégés.

MARTINE. – Ça, c'est ton interprétation, *monsieur* Chevillon. D'abord, ce ne sont pas les neuf dixièmes, on en est loin. Et ensuite, je me suis opposée à un statut de réserve naturelle qui ouvre la possibilité à des activités économiques telles que les croisières, voilà. Et j'en suis fière, puisque nous n'étions que *deux*, sur je ne sais combien de membres du comité de gestion, à être opposés à ce classement en réserve naturelle avec ouverture à la croisière.

OREMUS. – Donc Martine, vous êtes fière de vous être opposée à la protection de toute cette zone …

MARTINE. – Vous reprenez le discours de Chevillon… Ce n'est pas la question, ce n'est pas la question. Nous, on voulait une protection ambitieuse de l'ensemble des îles éloignées, récifs et lagons associés. On nous les a encore vantés six mois avant, en octobre 2017, au moment où Mme Christine Picard lance l'alerte sur l'arrivée du Ponant. Donc, maintenant, qu'est-ce qu'on fait ? Au motif de… – j'ai relevé des choses savoureuses – de *destination d'exception*, de *vendre* des *destinations d'exception*, d'*accéder aux endroits les plus secrets*, de *réveiller votre sens du merveilleux*, on accepte de pourrir les derniers endroits vierges de la planète ? *(S'adressant à Chevillon et Orémus.)* Mais comment pouvez-vous être favorables à cette exploitation outrancière ? Et en plus, pas d'étude d'impact préalable, impacts environnementaux, impacts sociaux, sociétaux, impacts économiques… On ne fait rien. On y va au flan ! Et on nous dit : « Ah oui, si on commet une erreur, on reviendra en arrière ». Ouais. Sauf que si des dégâts irréversibles se sont produits, eh bien il n'y aura pas de retour en arrière possible.

LAUVRAY. – Oui, alors, la surface qui est classée en réserve intégrale aux Chesterfield, actuellement, elle est d'un quart simplement, les trois quarts restants n'étant qu'en réserve naturelle. C'est-à-dire que si on a une dérogation du gouvernement, on peut obtenir pas mal de trucs et – on l'a vu – des croisières. *(Sur un ton ironique.)* Et vous n'y êtes pour rien, enfin… peut-être, hein ? En fait, vous avez fait une demande il y a très longtemps, et là, on voit que le gouvernement cherche à vous accorder cette dérogation. Alors que d'éminents ornithologues ont dit que débarquer sur ces îlots est une catastrophe pour les 14 espèces d'oiseaux marins qui nichent sur ces îlots. Et que, par ailleurs, moi je dis et je répète qu'une présence nocturne d'un paquebot comme le vôtre qui ne fait *que* 120 mètres, hein, est une catastrophe pour la vie de ces oiseaux, parce que les oiseaux sont attirés par les lumières. Les oiseaux ils sont complètement déboussolés par les lumières. Ils n'ont pas l'habitude d'avoir une ville flottante juste à côté de chez eux et donc, d'un seul coup, d'abord ils sont perturbés, et ils viennent taper dans les cabines et autres. Et ce sera *très bien*, hein ?

DUBREUIL. – Attention, attention, excusez-moi, mais on ne reste pas la nuit dans le lagon.

LAUVRAY. – Bin c'était prévu comme ça, non ?

DUBREUIL. – Il est hors de question qu'on reste la nuit. Et effectivement, si vous voulez, sur les problèmes d'échouages d'oiseaux, ça c'est des problèmes qu'on connaît très bien. Et notamment en Géorgie du Sud avec les pétrels-tempête et où on a navigation avec uniquement les feux de navigation, tout fermé, etc. pour qu'il n'y ait aucune lumière. Ça c'est vraiment des problèmes… Parce que … voilà, des problèmes qu'on connaît vraiment bien, quoi. Mais néanmoins, il est hors de question qu'on reste la nuit dans le lagon, ça c'est évident pour nous. Il y a vraiment pas photo.

LAUVRAY. – Donc, pour revenir à ce que disait Mme Cornaille, il est vrai que puisque ces récifs lointains sont paraît-il vierges, *pristine* pour faire américain, on aurait pensé, nous, localement – et vous n'y êtes pour rien, je le répète – qu'on aurait pu les classer carrément en réserve intégrale. Malheureusement, on voit qu'il n'y en a qu'un quart… 6 000 km² sur 24 000. Voilà.

DUBREUIL. – Après, voilà, là je veux dire, c'est quelque chose d'interne, moi je…

LAUVRAY. *(Ironique.)* – Mais, *vous n'y êtes pour rien*…

DUBREUIL. – C'est quelque chose d'interne, hein, je n'ai aucun souci avec ça et vous me dites, il y a des choses.

MARTINE. – Mais il y a eu des pressions. Il y a eu un conflit d'intérêts organisé au sein du comité de gestion.

CHEVILLON. – Il n'y a pas beaucoup de réserves intégrales aux Bellona. *(Sur un ton moins assuré.)* Mais aux Chesterfield, c'est bien neuf dixièmes.

LAUVRAY. – Non mais nous, attendez, Chesterfield et Bellona, nous on les met dans le même panier, hein ? Ça fait très loin et c'est *pristine*, dites-vous, parce que nous on n'a jamais employé ce mot américain, hein.

CHEVILLON. – Joël, tu es membre du comité de gestion au même titre que nous…

MARTINE. – Malheureusement, malheureusement, malheureusement…

CHEVILLON. – Et vous êtes plus nombreux en assos qu'en ONG, donc nous, si on en est arrivé là, ce n'est pas de notre faute. Vous êtes membres du comité de gestion à part entière, comme nous, et vous êtes plus nombreux…

MARTINE. – Parmi les associations, il y a la SCO qui est vendue.

KARINE. – Vous pouvez me dire, à quel niveau la population de Nouvelle-Calédonie est-elle impliquée ? Et quel type de public vous essayez d'avoir à ce niveau-là ? Des billets de 6 000 euros, des départs d'Auckland : c'est quoi l'objectif ? C'est de faire intervenir

le monde entier sur les réserves de la Nouvelle-Calédonie ? En tout cas, ces gens qui sont très très fortunés ?

DUBREUIL. – Mais il y a des gens, ils font des emprunts pour voyager, vous savez.

MARTINE. – Alors ils sont malades, alors.

DUBREUIL. – Bin oui, mais… ça c'est parce que vous parlez de choses que vous ne connaissez pas.

KARINE. – Si, si on connaît très bien, monsieur, on a un paquebot qui vient d'Australie, vous voyez…

DUBREUIL. – Ouais, ouais, mais c'est pas la même chose, j'essaie de vous expliquer.

KARINE. – Et je vous assure que l'impact du paquebot australien il n'est pas très bon, moi il me semble.

MARTINE. – Mais lui au moins il ne va pas aux Chesterfield.

CORALIE. – Vous parlez de 180 passagers à bord, le bateau il n'a pas une capacité supérieure ?

DUBREUIL. – Non, parce que si vous voulez, c'est pas la série des *Austral*, *Boréal*… C'est la série des *Lapérouse*. Voilà, c'est 180 passagers, 184, je crois.

CORALIE. – Et combien de membres d'équipage ?

DUBREUIL. – Cent dix, 110 membres d'équipage.

CORALIE. – Donc 110 plus 180.

DUBREUIL. – Oui, c'est ça, mais sachant qu'il n'y a que les passagers qui débarquent. Plus, excusez-moi, plus 12 guides.

MARTINE. – Déjà, je vous consens quelque chose. Vous avez sans arrêt parlé de réduire les impacts. Jamais vous n'avez dit qu'il n'y en avait pas. Donc, déjà, je vous en remercie. Vous avez écrit, dans différentes publications, ceci. Vous nous dites dans votre communication destinée, donc, à vos clients, qu'il y a un débarquement zéro impact. Je répète, *débarquement zéro impact*. Bin moi, je considère que cet engagement est mensonger, ne serait-ce que du point de vue du dérangement des oiseaux marins. Mais sans exclusive, hein, puisqu'il y a bien d'autres choses que vous allez déranger et impacter.

DUBREUIL. – Alors, ce zéro impact c'est repris de la terminologie définie par le traité de l'Antarctique qui est pour nous – et je pense pour l'ensemble des gens qui travaillons sur ces zones-là – la chose la plus restrictive. Ce qu'ils appellent *zéro impact*, c'est un impact puisque comme vous le disiez justement…

MARTINE. – « *Zéro impact* » c'est un impact ?

DUBREUIL. – Non, zéro impact, excusez-moi, je termine… – il faut que je fasse gaffe à ce que je dis – *zéro impact* c'est un impact minimal et transitoire.

MARTINE. – Ah non, pour moi, *zéro impact* c'est : pas d'impact.

DUBREUIL. – Oui mais, un impact, mais attention, c'est dans le temps. C'est-à-dire que vous pouvez, vous faites un pas sur la plage, ok, il y a un impact.

MARTINE. – C'est-à-dire que les passagers vont déjà commencer par piétiner les nids de tortues.

DUBREUIL. – Non, mais il y a un impact. Non, mais là, vous écrasez… du sable. Il y a un impact, voilà.

MARTINE. – En effet.

DUBREUIL. – La vague passe, la trace de pas disparaît. L'impact est minimal et transitoire. Et c'est ça, qu'on appelle *zéro impact*.

MARTINE. – Et ce n'est pas zéro impact.

CORALIE. – Là, pardon, là où ce n'est pas transitoire, c'est que en faisant s'envoler les oiseaux, le risque c'est qu'ils ne reviennent pas auprès du nid et là, l'impact il n'est pas du tout transitoire, en fait.

DUBREUIL. – L'idée, justement, justement, l'idée, c'est : est-ce qu'on est capable … – pareil pour où que ce soit pour n'importe quel type d'animal – est-ce qu'on est capable de passer à côté, d'être à une distance de sécurité suffisante, suffisante pour l'observer – sinon si on ne l'observe pas, il n'y a pas d'intérêt – et en ayant… en ne faisant pas s'envoler les oiseaux du nid ? Voilà.

CORALIE. – Alors, pour certains oiseaux, la distance suffisante pour un bateau c'est un kilomètre, hein, c'est précisé dans le rapport. Donc là, c'est difficile de ne pas les faire s'envoler du nid…

DUBREUIL. – Non mais bien évidemment ! Non, mais si ils sont en nidification, il n'est pas question de les approcher.

CHEVILLON. – Je voudrais faire une remarque… Les scientifiques qui ont écrit ce rapport, d'accord, ils ont étudié les oiseaux aux Chesterfield, mais moi j'ai des images de leur impact. C'est-à-dire que ces gens-là qui se permettent aujourd'hui d'écrire ça, j'ai des images où ils sont en train d'attraper des oiseaux au *lasso*, tu vois, pour les immobiliser, pour leur poser des balises, ou alors pour…

MARTINE. – Tu aurais fait quoi à leur place ?

CORALIE. – Comment on fait pour les baleines, alors ?

CHEVILLON. – Non mais, vous parlez d'impact…

MARTINE. – Non mais c'est franchement honteux ce que tu fais là, Christophe. Mais tu n'as pas de figure, mon pauvre monsieur, tu me dégoûtes !

CHEVILLON. – Non…

MARTINE. – Aller critiquer tes anciens collègues, parce qu'ils ne vont pas dans ton sens, allons !

CHEVILLON. – Non mais, quand vous parlez d'impact, les chercheurs eux-mêmes sont les premiers qui ont un impact quand ils étudient les oiseaux.

MARTINE. – On n'a jamais dit le contraire, on n'a jamais dit le contraire.

CHEVILLON. – D'accord ? Moi, j'ai vu Borsa repeindre un fou en rouge à la bombe, à la bombe de peinture ! Ça doit te paraître insupportable, ça… Il y a deux ans, il l'a repeint en *rouge*, l'oiseau…

MARTINE. – Tu compares des travaux de recherche à des activités lucratives : ça n'a rien à voir. Non mais quelle honte…

BLAISOT. – C'est ça, vous comparez des espèces d'aventuriers de salon extrêmement riches à des scientifiques qui font des études…

LHERMITTE. *(S'adressant à Lauvray.) – Il a repeint un oiseau en rouge*…

LAUVRAY. *(Dubitatif.)* – Hmm, oui, bon…

CHEVILLON. – On est en train de parler d'impact…

MARTINE. – On n'a jamais prétendu le contraire, sauf que ça n'a rien à voir avec le débarquement récurrent de flots de touristes.

CHEVILLON. – … Si, c'est de ça, c'est exactement de ça qu'on est en train de parler et ça ne me paraît pas si évident que ça.

BLAISOT, CHEVILLON, DUBREUIL, LAUVRAY, MARTINE, SECRETAIRE DE SEANCE

SECRETAIRE DE SEANCE. *(S'adressant à Dubreuil en aparté.)* –Vous avez prévu combien de temps d'exposé ? Trois quarts d'heure ? une heure ?

DUBREUIL. – Euh, moi tant qu'il y a des questions, je réponds, je peux répondre.

CHEVILLON. – Autre chose : il y a des activités de pêche à l'holothurie dans le lagon des Chesterfield, d'accord ? Est-ce que les passagers du Ponant vont avoir plus d'impact aux Chesterfield que l'activité de pêche à l'holothurie ? On est en train de parler d'impact ? Alors parlons-en…

MARTINE. – Mais qui a demandé le départ du *Sonja* ? Qui a demandé le départ du *Sonja* ?

CHEVILLON. – Bin, c'est la mise en réserve intégrale qui l'a fait partir…

MARTINE. – Non, c'est EPLP qui l'a demandé au cours des différentes séances de travail. *(S'adressant à nouveau à Dubreuil.)* Bon, je voudrais vous dire qu'on n'est pas du tout sur le même plan, hein, puisque vous parlez de satisfaire des *envies*, alors que nous, nous parlons de nécessité de protection.

DUBREUIL. *(S'adressant à nouveau à tous.)* – Non, effectivement… Effectivement, on n'est pas sur le même registre. Et le point qui est important pour moi, voilà, c'est que … il faut… il y a une démarche pédagogique. C'est-à-dire qu'en allant sur des lieux comme ça, en montrant à des gens, en les remettant dans un… justement, dans un rapport réel avec cette nature, c'est là où on a un impact et c'est là où j'aurais aimé pouvoir vous parler de ce qu'on essaie de faire après. Ou on le fait pas bien ? Vous me dites, je me corrige, je m'améliore, je suis là pour ça, je suis là pour travailler. Je suis pas là en vacances, je suis là pour travailler, pour apprendre et comprendre. M'améliorer.

Là où on fait, où on a l'idée, c'est de travailler dans une communication engageante. La communication, on le connaît tous, ça marche. Ça marche pour faire changer les esprits. Ça marche, tout le monde est persuadé. Tout le monde sait que il doit trier ses déchets. Tout le monde le sait.

LAUVRAY. – Ici ils le font pas, hein…

DUBREUIL. – Oui mais, qui le fait ? C'est là où il y a des sociologues avec qui on travaille, de l'université d'Aix-Marseille, qui ont dit : « on a atteint les limites de la communication traditionnelle ». On est tous convaincu qu'il faut trier les déchets. Sauf que… la majorité des gens le font pas. Comment passer au-delà ? Et comment passer au-delà, c'est ce qu'on appelle la *communication engageante*. Cette communication engageante, pour marquer quelqu'un il faut la provoquer. Il faut lui demander un effort. C'est ce qu'on va demander à nos passagers. On va leur demander d'aller, de faire de la rando, de fournir un effort qui soit pas financier, qui soit un effort physique, c'est-à-dire que…Bin oui, les gens ils vont marcher. Des fois, on… on fait des randonnées, on a neuf heures de marche. Neuf heures de marche pour arriver sur un sommet. Voilà. Ils vont fournir cet effort. C'est un effort physique. Cet effort il doit être fourni, entouré par le groupe, parce qu'il y a une valorisation à l'intérieur du groupe. Et une fois qu'on a fourni cet effort, c'est là où on a une marge de manœuvre qui est pas énorme, mais une vraie marge de manœuvre où on peut impacter le passager. C'est-à-dire que c'est là où on va pouvoir transmettre un message. La personne a fourni un effort, elle est autour des autres. On arrive en haut de la montagne. Voilà, c'est superbe, elle est touchée, elle est émue, forcément, comme on est ému, comme… Je suis allé à Hienghène, voilà, on est sur la plage, ces rochers, c'est incroyablement émouvant. Eh bien paf ! Ce moment-là, c'est le moment idéal pour dire : « Bin regarde, regarde ces rochers, regarde comment ils ont été formés. Regarde, comprends, justement, tout le biotope dans lequel tu vis. Comprends, bin tout ce qui t'entoure, comment les choses sont liées ». Et c'est ce moment-là qui est extrêmement impactant. Et cette communication engageante, c'est ce qu'on essaie de faire…

Alors, je reprends juste pour parler de ça, justement, c'est que une étude d'impact, l'étude d'impact, elle est faite par des scientifiques. Elle peut être faite à n'importe quel moment, il n'y a pas de souci. Avant, juste après qu'il y a eu une étude d'impact de faite, nous on se rend sur place et c'est ce que j'ai expliqué tout à l'heure, c'est-à-dire que ça ne suffit pas. Moi, ça me suffit pas, moi, d'avoir des scientifiques, quelle que soit leur renommée, qui me disent : « Ok c'est bon tu peux approcher à 20 mètres ». J'ai besoin, vraiment, d'être sûr de ça. Détrompez-vous sur les passagers qui sont à bord. Détrompez-vous. Sortez de ce carcan qui justement, peut-être, est le carcan des gros bateaux. Les passagers qui sont à bord, ils sont là, on est là, pour, justement, les emmener, les emporter avec nous, et leur montrer les choses et ces gens-là sont attentifs.

BLAISOT. – Et vous allez les transformer ? Comme vous avez dit au début ?

DUBREUIL. – Voilà.

BLAISOT. – Mais quel est l'intérêt de transformer des gens qui n'ont pas besoin d'être transformés ? puisqu'ils sont attentifs…

DUBREUIL. – Ils ont besoin. Ils ont besoin d'être transformés, justement. C'est pour ça. Notre mission, c'est de les transformer.

BLAISOT. – Non, c'est une farce. C'est une farce !

DUBREUIL. – Mais pourquoi ? Si, justement, ils ont besoin de cette transformation.

CORALIE, DUBREUIL, LAUVRAY & LHERMITTE, MARTINE, OREMUS, XX

XX. – Lors de ces croisières-expéditions, je voudrais savoir : comment ça se passe à bord ? C'est-à-dire qu'en fait, on peut trier les déchets ? On utilise l'eau ? Il n'y a aucun déchet alimentaire ? Les cosmétiques ?

DUBREUIL. – Alors, justement, alors il y a quelque chose en plus. Il y a une réglementation. Je ne sais pas si vous connaissez la réglementation *MARPOL*, par exemple, sur la pollution maritime, etc. qui va vous autoriser à rejeter les eaux grises – les eaux grises, c'est-à-dire c'est la douche, voilà, l'évier quand vous vous lavez les dents etc. – en mer, au-delà des 12 milles. Pourquoi ? C'est simple, bin c'est simplement parce qu'au-delà des 12 milles nautiques vous êtes dans les eaux internationales. On ne peut pas se satisfaire de ça. Nous, en tout cas, on ne peut pas se satisfaire de ça. Ce qui fait que d'un point de vue des déchets, nos navires sont zéro déchet. C'est-à-dire que tout est conservé à bord. Il y a une usine de retraitement d'eau. Ça c'est super important. Je pense que, effectivement, excusez-moi, il y a beaucoup de gens qui sont… qui sont pas… On n'a pas du tout cette… cette. On n'imagine pas ça. C'est-à-dire que, un navire, c'est une petite ville. L'eau qui est utilisée, vous prenez votre douche, cette eau, elle circule, elle est traitée. Les déchets qui sont enlevés de l'eau sont mis dans des bacs qui sont enlevés quand on arrivera au port, un port, voilà, qui peut traiter ces déchets, et tout est recyclé. C'est-à-dire que l'eau, cette eau-là, va être renvoyée dans le circuit.

MARTINE. – Moi, j'ai vu que les eaux grises étaient recyclées pour le lavage des ponts.

DUBREUIL. – Non.

MARTINE. – Ah, c'est ce que j'ai lu sur votre site.

DUBREUIL. – Ouais, mais…

MARTINE. – La question que je souhaiterais vous poser, c'est après le lavage des ponts, que deviennent ces eaux, est-ce qu'elles sont à nouveau récupérées ou est-ce qu'elles partent à la mer ?

DUBREUIL. – Alors, les eaux, attention, parce que oui, c'est assez compliqué. Les eaux qui sont traitées, il y a une partie des eaux qui sont injectées, une partie des eaux qui sont récupérées et qui sont… c'est de l'eau potable qu'on pourrait boire. Ah oui vraiment. Et ces eaux-là peuvent être utilisées pour le nettoyage des ponts. Ya pas d'impact là-dessus, quoi.

MARTINE. – Moi j'aimerais savoir, dans le calcul de la production de déchets par passager, est-ce que vous incluez la production de déchets liée à l'équipage ?

DUBREUIL. – Bin tout, oui.

MARTINE. – Donc un passager, au final, produit beaucoup moins de déchets qu'une personne à terre, même si on inclut l'équipage ?

DUBREUIL. – Oui, de déchets *non recyclables*, c'est-à-dire juste ça. Paris… Je prends juste les chiffres de Paris parce que c'est ce qu'il y a de plus parlant, même si c'est pas représentatif évidemment ici, hein, je suis conscient. Une personne, il est chez lui, il va recycler, bin, en moyenne ce qu'il recycle et tout ça… Ce qu'il va rester par jour, de déchets qui sont pas recyclables, parce qu'ils sont mélangés, tout simplement, c'est 2.3 kg. C'est hallucinant…

MARTINE. – Et vous avez divisé par le total des hommes et des femmes à bord, ou uniquement par le nombre de passagers ?

DUBREUIL. – C'est le total de tout le monde. Tout le monde est considéré comme passager, que ce soit les membres d'équipage ou les passagers. Et donc, ces 2.3 kg… et nous évidemment mais parce que il y a les membres d'équipage qui font ça, parce que tout est trié, c'est-à-dire que les passagers, voilà, qui vont… on leur demande de trier ce qu'ils peuvent, mais même ce qui n'a pas été trié, va être re-trié et à la fin on arrive à seulement 700 g de déchets qui sont pas recyclables, voilà. C'est ça exactement. C'est peut-être pas très bon, en fait.

MARTINE. – Si vous faites un bilan carbone, il donne quoi ?

DUBREUIL. – En chiffres ? Lequel, de bilan carbone ?

MARTINE. – Bin soit d'une croisière, soit par passager ?

DUBREUIL. – Ah oui, mais c'est trop compliqué. Je ne peux pas donner les chiffres comme ça. Ça dépend. Bin non… bin oui…

MARTINE. – Alors je n'ai pas de chance, moi aujourd'hui.

DUBREUIL. – Bin non. C'est surtout que la question est trop floue. Cette question elle est complètement floue.

OREMUS. *(Il marmonne.)* – Ouais et puis surtout on ne voit pas le lien…

MARTINE. – Mais si, ça a un lien ! Les Chesterfield, elles sont bien exposées elles aussi, au changement climatique, non ?

OREMUS. – Chaque navire de transport maritime rejette…

MARTINE. – Mais vous êtes qui, vous ? Expliquez-moi, vous êtes qui ?

OREMUS. – Je suis le représentant du WWF.

MARTINE. – Ah, vous m'en direz tant !

OREMUS. – Chaque navire de transport maritime rejette…

MARTINE. – Et alors ? Je ne peux pas vouloir l'évaluer, moi, la contribution de cette activité économique au changement climatique et à l'acidification des océans à travers les rejets de CO_2 ?

OREMUS. – Excusez-moi, mais…

MARTINE. – Excusez-moi aussi, mais laissez-moi finir, je vous prie. *(Reprenant la lecture de ses notes puis s'adressant à nouveau au directeur*

des expéditions Ponant.) S'agissant de votre technologie de positionnement du navire, quel type d'ancre est utilisée ? Comment vous faites ? Comment ça se passe ?

DUBREUIL. – C'est un point GPS.

MARTINE. – D'accord, ok. Est-ce que vous avez fait évaluer, justement, les impacts, les effets des déplacements quasi-permanents du navire dans ces conditions ? Les impacts ? Les effets ? Les déplacements des masses d'eau ? La remise en suspension éventuelle des sédiments du fond ?

DUBREUIL. – Non, mais quand on est en positionnement dynamique, on n'est pas sur cinq mètres de fond, hein ? En fait, excusez-moi, je ne comprends pas votre question. Je ne comprends vraiment pas la question.

MARTINE. – Ah, je suis débile, alors…

DUBREUIL. – Je ne le pense pas, mais… je ne comprends pas la question. Je suis vraiment désolé. Excusez-moi, je ne comprends pas quel est le problème ?

MARTINE. – Quel est l'impact du positionnement dynamique ?

DUBREUIL. – Ah bin, l'impact du positionnement dynamique, oui, ça, à partir du moment où on est dans 40 mètres d'eau, il n'y a pas d'impact.

Plusieurs personnes parlent en même temps en commentant ces derniers échanges.

CORALIE. *(S'adressant en aparté à ses deux voisins.)* – Est-ce qu'à votre avis, la réglementation a été faite sur mesure pour le Ponant ?

LAUVRAY & LHERMITTE. – Oui, c'est évident. Elle a été faite sur mesure, bien sûr. C'était prévu avant… deux ans à l'avance.

CHEVILLON, DUBREUIL, KARINE, MARTINE

MARTINE. *(S'adressant au directeur des expéditions Ponant.)* – Contre votre croisière aux Chesterfield, nous faisons actuellement circuler une pétition qui a déjà recueilli 4 500 signatures, de Calédoniens opposés à votre activité aux Chesterfield. Est-ce que vous en tenez compte ? Vous en faites quoi ? Vous évacuez en vous abritant derrière la décision du gouvernement ?

DUBREUIL. – Mais… en Calédonie vous êtes 300 000… Et ce n'est que 4 500 signatures.

MARTINE. – Nous sommes 260 000. C'est énorme, 4 500 signatures, pour une pétition ici.

DUBREUIL. – On en tient compte, évidemment, mais on peut pas…

MARTINE. – Comment en tenez-vous compte, concrètement ?

DUBREUIL. – *Comment* ? Bin justement, en étant là. En venant ici pour vous rencontrer. Moi, je ne cherche pas à vous convaincre, je cherche à vous montrer comment on travaille. Mais… bon, bref, je vais continuer un petit peu, justement sur cette activité de reconnaissance. Et pourquoi, justement suite à ça, par exemple… *(Parlant à lui-même.)* Eh bé c'est pas suite à ça, il faut pas que je dise des choses comme ça. *(Se reprenant.)* C'est qu'on le fait tout le temps, à chaque fois qu'il y a des nouvelles escales, je vais sur place, ou une équipe va sur place. D'abord, on a tout un travail théorique où on travaille, justement, avec des chercheurs, on est en partenariat avec l'IPEV, l'Ifremer, euh… l'IRD, là… et on essaye, justement, d'avoir toutes les informations théoriques. En effet, si on nous dit : « bin oui, voilà, … effectivement tu pourrais peut-être aller là », à ce moment-là, on demande évidemment toutes les informations administratives, qu'est-ce qu'il faut comme permis, qu'est-ce qu'il faut, quelle est la réglementation en place, etc. Et ensuite, l'espace des… ce que je voulais vous dire tout à l'heure, on va se rendre sur place. C'est-à-dire qu'on va sur place pour faire une étude d'impact environnemental, regarder quelles sont les procédures à mettre en place. Moi, je reviens, il faut que j'analyse, vraiment, pointilleusement, ce que j'ai fait et pour savoir si même nous on s'engage à y aller. C'est pas évident du tout. Et c'est pour ça que moi je provoque une réunion comme ça. C'est pour avoir des points de vue d'un peu tout le monde et merci de me donner votre point de vue, je l'ai super-bien entendu. Mais j'ai besoin, aussi, d'avoir les points de vue de tout le monde, pour me dire voilà, bin quel est votre… voilà, quel est votre point de vue.

KARINE. – Excusez-moi, je voudrais savoir, est-ce qu'il y a des périodes où l'entreprise ne devra pas aller sur ces îlots, notamment pendant la ponte des puffins, ou d'autres espèces ?

DUBREUIL. – Complètement. Ah, oui, oui, tout ça est extrêmement… Il y a deux choses. Il y a un arrêté qui va fixer ça, nous dire « voilà, à quel endroit vous pouvez aller, euh…quand vous pouvez y aller, etc. ». Et en plus, par-dessus ça, il y a une convention, c'est-à-dire on va nous dire voilà, ok on peut aller là, dans quel cadre, comment, etc. Une plus grosse réglementation. Donc c'est pour ça que, oui, il y a des périodes blanches et puis de toute façon on ira… on va y aller *une* fois.

CHEVILLON. *(Sur le ton d'une question préparée à l'avance avec son interlocuteur.)* – Comment vous est venue l'idée de la destination Chesterfield ? Vous travaillez en Arctique, vous travaillez en Antarctique, vous travaillez…

DUBREUIL. – On travaille partout, mais on cherche… et c'est ça, tu vois … *vous* voyez, pardon, là…

Rires dans la salle.

Ce qu'on essaie de faire, c'est de trouver des endroits aussi, qui soient éloignés. Parce que les Chesterfield, il ne faut pas non plus juste voir l'îlot. L'idée des Chesterfield, c'est que c'est des îles qui sont loin. Pour un passager, voilà, faire comme on a fait, deux jours et demi de mer pour arriver sur un îlot qui est perdu dans l'océan, c'est aussi quelque chose de pédagogiquement très fort. Comprendre qu'il y a 200 ans, ces îlots ont été *complètement* éradiqués par l'homme, qu'on ne sait même pas quelle hauteur ils faisaient avant, parce que tout a été exploité par l'activité humaine, par cette envie de consommation absolue, ça c'est, c'est, c'est ça qui est important. Et après, montrer que la nature a regagné quelque chose dessus, a regagné le terrain, est en train de se reformer, voilà, on est des observateurs. On se déplace, on regarde, on s'en va, on a un impact minimal et transitoire. Et je m'aperçois que je n'ai pas répondu à cette question…

CHEVILLON. – Est-ce que...

DUBREUIL. *(Retrouvant le fil de l'échange.)* – Voilà, justement, on cherche des endroits comme ça et les Chesterfield, en fait c'est historiquement – moi j'étais pas au bureau quand ça a été fait, quand cette histoire a été proposée, donc je ne sais pas, historiquement, l'idée qui a été proposée sur les Chesterfield – mais à la base c'est toujours une idée de dire : « Bin tiens, est-ce que il y a des endroits comme ça où on peut amener et faire de nos passagers des *ambassadeurs* de cet endroit », et y revenir en disant : « Eh bin voilà, oui effectivement, c'est comme ça, moi ça m'a… cet endroit m'a touché, m'a ému… ». Et voilà, quoi.

MARTINE. – Vous voulez faire des émules ! Ah la la, c'est catastrophique, hein.

BLAISOT, CHEVILLON, CORALIE, DUBREUIL, KARINE, LAUVRAY, MARTINE, OREMUS, SECRETAIRE DE SEANCE, XY

MARTINE. – Vous avez parlé de sécurité… Il y a peu, il y a eu un incendie à bord d'un de vos navires.

DUBREUIL. – Oui…

MARTINE. – Vous avez parlé de sécurité, donc j'aimerais connaître la quantité de fuel que vous avez à bord, même si c'est du fuel marine, et qu'est-ce qui est prévu, puisque vous serez très loin, vous ne pourrez a priori compter que sur vos propres forces. Donc, quelles sont vos forces ?

DUBREUIL. – Alors, attention, les Chesterfield, par rapport aux régions ou on va, c'est très facile, hein…

MARTINE. – Ah ouais ?

DUBREUIL. – Bin oui, c'est une journée de mer, c'est rien, quoi. On n'est pas… Techniquement, on n'est pas très éloigné, euh… les bateaux se déplacent bien, ya pas de souci. Par contre, euh… voilà… Il y a toute une convention maritime, rédigée par l'organisme maritime international qui gère, justement, les cas de pollution, etc. Pour vous dire, sur l'incendie du *Boréal*, il y a eu zéro rejet. Il y a eu aucune goutte d'essence qui a été en dehors du navire, aucune, zéro.

MARTINE. – En matière de fumée, par contre on a été servi, hein ?

DUBREUIL. – Bin, pas tant que ça…

MARTINE. –Avec l'incendie, avec tout ce qui a brûlé, matières plastiques et autres…

DUBREUIL. – Et vous avez vu ce qui a brûlé ?

MARTINE. – Oui oui, j'ai vu, j'ai vu des vidéos.

DUBREUIL. – Ah bon, parce que moi j'étais dessus, sur le bateau, donc je suis bien placé…

MARTINE. – Concernant les navires du Ponant, on a aussi parlé d'échouement, de collision, d'incendie.

DUBREUIL. – Oui eh bien justement, je suis allé là-bas pour voir. Plus, on travaille avec le SHOM pour être sûr qu'on a la bonne cartographie, la bonne hydrographie, on ne peut pas… On n'est pas des *fous*. On ne va pas exposer nos passagers à un accident ou quoi. On reste en arrière.

MARTINE. – Si vous voulez, ici on a un précédent, là – même si c'est pas un navire de croisière – avec un porte-containers.

DUBREUIL. – Oui, bien sûr, mais je comprends tout-à-fait.

CHEVILLON. *(S'adressant à la présidente d'EPLP.)* – Il y a énormement de navires qui passent autour des Chesterfield sur les grandes routes maritimes.

MARTINE. – Oui, mais là ça va être quelque chose de récurrent, de régulier.

DUBREUIL. – Une fois par an.

CHEVILLON. – Oui mais… oui mais là ça vaut pour toutes les compagnies maritimes, Martine. Ça vaut pour toutes les compagnies maritimes, le sujet que tu mets sur la table.

OREMUS. – Ah oui…

MARTINE. – Mais a fortiori dans le cas des Chesterfield ! Parce que sites extrêmement précieux, fragiles, etc.

CHEVILLON. – Il y a beaucoup de bateaux qui passent autour des Chesterfield.

DUBREUIL. – Oui. Je pense que vous prenez plus de risque avec les tankers qui montent et qui redescendent pas loin des Chesterfield, qu'avec nous, hein…

OREMUS. – Je m'interrogeais : chaque expédition qui va avoir lieu sur la zone, nécessitera un arrêté d'autorisation ?

DUBREUIL. – Oui, oui.

OREMUS. – Certes, mais ça m'intéresserait quand même de savoir quelle est potentiellement la fréquence des visites qu'il pourrait y avoir sur cette zone, pour votre compagnie, mais j'imagine que vous avez aussi une idée plus globalement, puisque finalement les navires de 200 passagers et équipage il ne doit pas y en avoir beaucoup…

DUBREUIL. – Non, il n'y en a pas beaucoup. Il y a… non.

OREMUS. – Imaginons que cette croisière soit un succès pour vous et vos passagers : à quelle fréquence envisagez-vous de revenir ?

DUBREUIL. – Alors globalement on va partir sur un chiffre qui est assez important, c'est *un* par an. Voilà. Donc, euh… on va rester à un voyage par an et pour revenir à votre question, sur effectivement la flotte de type de bateaux expédition, il faut savoir que cette idée d'aller dans des… des endroits comme ça, elle est pas si répandue chez les Anglo-Saxons par exemple, qui constituent la majorité de la flotte. Parce que c'est trop compliqué. C'est trop compliqué pour eux. Nous aussi c'est compliqué. Ça coûte de l'argent de se déplacer là-bas, évidemment, en fuel. Voilà, c'est…, ça demande un engagement, ça demande une infrastructure, ça demande des discussions, ça demande d'être là, ça demande… voilà. Et les Anglo-Saxons, ils vont pas se poser de problèmes. Et nous si. Enfin, je veux dire j'ai eu la chance, moi, vraiment, l'immense chance de visiter votre pays, euh… moi il y a une région que je trouve absolument incroyable en termes de biodiversité, en termes d'intérêt, c'est Ouégoua. C'est génial. Cet endroit est incroyable, incroyable. Il y a un potentiel fabuleux ici. Et voilà, et moi je me dis : … oui.

Bin les Chesterfield, les Chesterfield on… Voilà, vous voulez les classer en réserve complète, etc. Pas de souci, mais vous nous le dites, vous nous le dites. Voilà. Et après, par contre, je pense qu'il y a beaucoup de choses à exploiter.

BLAISOT. – Donc vos visites : vous viendriez une fois par an. Et vous allez rester combien de temps sur site ?

DUBREUIL. – Sur site, en fait on serait à partir… donc on pourrait rentrer – c'est théorique, hein, ce que je dis, hein, quoi, vraiment – on pourrait rentrer dans le lagon à mon avis à 06:00 du matin, d'accord ? Ensuite, on peut faire des activités jusqu'à 11:00, mais sachant que les activités débuteraient peut-être vers 08:00 du matin.

MARTINE. – On veut savoir combien de temps vous restez sur site : 24 heures ? 48 heures ?

DUBREUIL. – Ah non, attendez, je réponds précisément. De 08:00 à 11:00 et l'après-midi, de 14:00 à 16:00. Et c'est tout, hein.

BLAISOT. – Et après ? Vous n'y serez pas la nuit ?

DUBREUIL. – Ah non ! Pas… pas la nuit. Non mais on va pas rester la nuit. Non, non.

BLAISOT. – Vous n'allez pas voir la ponte des tortues ?

MARTINE. – Dans votre dépliant, là, c'est indiqué 48 heures, hein.

LAUVRAY. – Il y a 48 heures, oui. Deux jours.

DUBREUIL. – Oui tout-à-fait, mais… Une fois de plus, ce que je vous dis, c'est que ça a été mis… On ne savait pas, on a mis… On allait aux Bélep. Là on règle les choses. C'est une croisière-expédition. Une fois de plus, c'est comme ça tout le temps, on va dire : « On va rester 48 heures à Neko Harbour en Antarctique ». En fait, bin non, on va rester quelques heures ; 48 heures, c'est vraiment pour dire aux passagers : « Voilà, on va essayer d'y aller, quoi ».

CORALIE. – Vous n'avez pas encore dit concrètement où vous alliez exactement.

DUBREUIL. – Alors concrètement, concrètement on a repéré plusieurs mouillages. Tout va dépendre, en fait, justement, on va les proposer au gouvernement pour qu'il nous dise : « Bin voilà, on valide ce mouillage ou non ».

CORALIE. – C'est-à-dire que cela n'est pas encore fixé.

DUBREUIL. – Non non non, pas du tout. Non non non, oh là là, vraiment. *(Il se tourne vers une personne qui levait la main.)* Oui, pardon, excusez-moi.

XY. – A propos de votre escale à Kouaré. Je voudrais savoir, c'est un point important, est-ce que vous avez des contacts avec les locaux ? Si vous avez prévu de faire descendre 200 passagers sur un petit îlot ? Parce que la croisière *tous sur un îlot* bin, moi ça me pose question en termes d'impact. Comment ça se passe, en fait, à ce niveau-là ?

DUBREUIL. – Tout-à-fait, je suis d'accord, parce que, que ce soit sur les Chesterfield, que ça soit à Ouégoua si on fait quelque chose, que ça soit à Kouaré, que ça soit n'importe où, on prend les *mêmes* précautions. C'est-à-dire que, alors là, on regarde, à Kouaré, justement, avec les locaux, aussi, euh… voilà, qu'est-ce qu'ils nous disent. Est-ce qu'ils nous disent : « Bin vous pouvez débarquer à 100, vous pouvez débarquer à 200, vous pouvez débarquer à 2000 », j'en sais rien, voilà, en fonction de ce qu'ils nous disent, on va, on va… on va…

XY. – Là vous allez aux Chesterfield, le choix du site est soumis à un accord du gouvernement et vous ne pourrez pas forcément débarquer. Par contre, il semble que pour Kouaré vous n'ayez pas eu de consignes particulières.

DUBREUIL. – On n'a pas eu de consignes particulières. Mais par contre, excusez-moi, c'est juste, juste… voilà, c'est… oui.

MARTINE. – Kouaré, c'est la Province sud, donc la compétence n'est pas la même. Et en matière provinciale, la réglementation touristique de la Province sud elle n'est pas merveilleuse… Pas d'étude d'impact, il n'y a rien.

XY. – La province n'a rien prévu à ce niveau.

DUBREUIL. – Eh bien justement, eh bien regardez, nous on le fait !

XY. – Non mais vous, vous y allez.

DUBREUIL. – Nous, oui on y va, nous…

MARTINE. – Non, non, on ne vous veut pas. On ne vous veut pas, on ne veut pas que vous fassiez quoi que ce soit.

DUBREUIL. – Ça, j'ai bien compris.

[…]

DUBREUIL. – Non mais, alors là, n'imaginez même pas un instant qu'on puisse faire autrement que de contacter le gouvernement, les coutumiers, les coutumes locales… Je veux dire, vous êtes… et là je vous rejoins pas mal, faites attention : ici, ce n'est pas très réglementé, quand on va…

KARINE. – Nous, ce qu'on voit, par exemple à l'Île des Pins, c'est que le bateau arrive sur une île initialement vierge et tout-à-coup nous avons 2 000 personnes sur une plage, où les toilettes ne sont pas adaptées, les commerces ne sont pas adaptés, la population humaine n'est pas adaptée, etc. Donc l'impact est évident, hein.

DUBREUIL. – Ah mais complètement, oui.

KARINE. – Que ce soit 2 000 ou 200, c'est aussi un impact fort.

DUBREUIL. – C'est un impact, mais dix fois moins… hein.

KARINE. – Oui, donc vous reconnaissez qu'il y a un impact.

DUBREUIL. – Mais tout-à-fait, mais sinon personne ne va nulle part.

MARTINE. – Mais non, mais attendez… Vous pouvez venir à Nouméa, il n'y a pas de problème…

DUBREUIL. – Après voilà, euh… après voilà, sur par exemple ce que je… Ce que je voulais dire par là, par exemple, au Canada, pour débarquer à un endroit, c'est six autorisations : le gouvernement, le territoire, les parcs, les communautés locales, les chasseurs, etc. Donc on a… voilà. Ici, c'est très facile.

KARINE. – Je parlais aussi d'impact humain… Kouaré, quel est l'intérêt pour des passagers qui payent une croisière à 15 000 euros, d'aller sur Kouaré où il ne se passe rien du tout ? Il faut bien que quand vous vendez la destination Chesterfield, euh… qu'est-ce qu'ils vont y trouver ? Qu'est-ce que les passagers vont y trouver si ce n'est pas la période de ponte, si ce n'est pas la bonne période de… ? Qu'est-ce que vous vendez comme concept ?

DUBREUIL. – Alors, ce qu'ils vont y trouver, justement, nous on est là pour leur montrer ce qu'ils vont y trouver. C'est pour ça. Là, je réponds vraiment à cette question : je pense que ça n'a… les Chesterfield, ça n'intéressera personne. Pour intéresser quelqu'un aux Chesterfield, il faut vraiment apporter toute cette culture, c'est-à-dire expliquer, pour les Chesterfield, expliquer la topologie, la géographie des lieux, toute l'histoire du lieu, arriver sur place, … il faut le mettre en valeur, énormément.

KARINE. – D'accord, mais moi demain, je suis touriste. Je paye 15 000 euros pour une croisière-expédition. Moi je veux en avoir pour mon argent. Je ne veux pas aller sur un îlot où il ne se passe rien.

DUBREUIL. – Ah bin il ne se passe rien, il ne se passe rien… mais là, vous serez emmenée par des naturalistes, emmenée par des ornithologues, qui vont vous montrer, vous montrer, qui vont vous dire : « voilà, regardez, … ».

KARINE. – Mais il n'y aura pas d'oiseaux ! Il n'y aura pas d'oiseaux ! Il n'y aura pas d'oiseaux ! Sinon, vous n'aurez pas l'autorisation…

DUBREUIL. – Ah ? Sur Kouaré ? Pardon, non, moi j'étais parti sur les Chesterfield…

KARINE. – Que ce soit les Chesterfield ou Kouaré, c'est pareil.

DUBREUIL. – Mais non, ce n'est pas la même chose. Sur Kouaré on va avoir des botanistes, on va avoir des…, des…

KARINE. – Je veux faire une expédition ! Si c'est pour ne rien voir, je veux dire, je ne vois pas l'intérêt.

DUBREUIL. – Il y a 12 personnes, il y a 12 personnes qui sont là pour vous montrer l'intérêt.

BLAISOT. – Mais il y a une contradiction, monsieur, de dire d'un côté qu'on n'ira pas s'il y a des oiseaux et de l'autre côté de dire qu'on ira voir les oiseaux.

SECRETAIRE DE SEANCE. *(À lui-même.)* – C'est exactement cela : aux passagers, on promet des plages et des îlots couverts d'oiseaux. Aux défenseurs de la nature, on promet qu'on ne débarquera pas s'il y a des oiseaux.

LAUVRAY. – Il y a un consensus entre eux ! Il y a un consensus entre les gens qui ne sont pas intéressés, et les oiseaux ! Les oiseaux ne sont pas intéressés non plus par les touristes. Donc tout le monde est d'accord. Et nous, on fait ça au consensus !

BLAISOT, CHEVILLON, CORALIE, DUBREUIL, KARINE, LAUVRAY, MARTINE, XX

DUBREUIL. – Non mais il y a de l'intérêt partout ! Je discutais avec quelqu'un en disant justement sur Ouégoua, il me dit : « Mais qu'est-ce que tu vas faire là-bas, il n'y a pas d'intérêt… ». Mais c'est hyper-intéressant !

KARINE. – C'est très bien, Ouégoua.

DUBREUIL. – Oui bin voilà… eh bien, et sur Kouaré, c'est pareil. Il y a un intérêt botanique, il y a un intérêt sur les fonds marins, il y a un intérêt sur l'histoire, sur, sur… c'est extrêmement intéressant.

MARTINE. – Et il y a un intérêt aussi sur les récifs, hein, « oh comme c'est beau ! On ramasse… ». Et on ramasse un petit coup le corail, et une porcelaine, etc.

DUBREUIL. – Bin justement, c'est interdit.

CHEVILLON. *(Apparemment très énervé.)* – C'est *in-ter-dit* !

MARTINE. – Entre la règle et le respect de la règle, il y a un gap !

CHEVILLON. *(Il parle fort.)* – Arrête de dire n'importe quoi, Martine, c'est interdit de ramasser quoi que ce soit dans une réserve naturelle et c'est interdit d'aller dans une réserve intégrale ! *(Il rouspète.)* Alors arrête de raconter n'importe quoi aux gens ! Parce que tu *mens*, Martine !

Rires de Martine.

DUBREUIL. – Non, attendez, c'est une super-bonne remarque. Parce que, justement, interdire, on a… Vous avez des règles, …

CHEVILLON. – Rigole, rigole, c'est interdit.

MARTINE. – Et alors ? Tu respectes ce qui est interdit, toi ? Toi le premier ? Il n'y a qu'à voir la perquisition d'hier… La perquisition du parti auquel tu appartiens.

Rires dans la salle.

CHEVILLON. *(Las.)* – Quel rapport, mais quel rapport, Martine, s'il te plaît… ?

MARTINE. – Tous les rapports : le rapport entre la règle et le respect de la règle.

DUBREUIL. – Alors en fait il y a, juste, un point qui est extrêmement important pour nous aussi ! C'est que moi, si je suis venu en repérage, si je viens en repérage dans ces lieux-là, c'est pour aussi édicter un code de bonne conduite. C'est-à-dire que spécifiquement pour chaque lieu, pour chaque endroit, on va développer des guidelines, pour nos guides, pour les passagers et on va développer… Nos passagers quand ils achètent un voyage, ce qu'on voudrait – alors je sais que ça va hurler, là, hein – mais ce qu'on voudrait, pour moi, ce que je veux, c'est que quand les passagers prennent un voyage Ponant ça soit un acte militant.

La salle s'esclaffe.

Et voilà… j'en étais sûr… Mais seulement parce que justement, justement, quand le passager signe pour acheter un voyage il s'engage, il s'engage…

MARTINE. – Vous vous ridiculisez.

DUBREUIL. – Non mais il s'engage à respecter une charte. Alors excusez-moi mais je termine quand même.

MARTINE. *(Ironique.)* – Il s'engage à respecter votre charte *zéro impact*.

DUBREUIL. – Non mais, nous, on a développé un code de bonne conduite. Ces passagers, au moment où ils achètent leur voyage, s'engagent à respecter ce code de bonne conduite, nous sommes là pour vérifier qu'ils respectent ce code de bonne conduite, qu'ils ne prennent pas les coraux, qu'ils fassent pas de… etc., etc., qu'ils se comportent bien vis-à-vis des populations locales. Le premier jour de la croisière, ils ont une conférence obligatoire : c'est obligatoire, leur présence est obligatoire, exigée, signée. S'ils sont absents, ils n'ont pas le droit de débarquer. Convocation chez le commandant, avec interdiction de débarquer. Ce code de bonne conduite, c'est une présentation pendant une heure.

MARTINE. – C'est plus sévère que par ici, hein.

DUBREUIL. – Bin oui, mais on est extrêmement sévère. Venez à bord, vous ne serez pas acceptée.

Rires dans la salle.

LAUVRAY. – Oui, enfin, ça reste quand même léger…

XX. – Pourquoi ne pas utiliser des sites qui sont déjà exploités en Nouvelle-Calédonie ? Pourquoi absolument vouloir aller dans un tel endroit ?

DUBREUIL. – Parce que nous on essaye, justement, d'exploiter tout.

MARTINE. – *Tout*, *tout*, *tout*, *tout*… No limit !

DUBREUIL. – Voilà, Hienghène, il n'y a personne qui y va. J'y suis allé, on m'a dit : « Ah ouais, c'est dommage, euh… nous on n'a plus rien, on n'a plus personne » et on a discuté, je lui ai dit : « Effectivement, c'est extrêmement intéressant » et on essaie de sortir de ce carcan, vous rendez-vous compte, de l'extérieur, le carcan que vous avez la Nouvelle-Calédonie ? « C'est des plages de sable blanc ». Voilà, pourquoi pas, mais il y a tellement, tellement de choses à faire, tellement de gens à rencontrer, tellement de choses à voir, qui sont au-delà de ça. Et justement, en développant un tourisme qui est durable…

XX. – Alors autant appeler votre clientèle à devenir des donateurs, et puis…

DUBREUIL. – Oui, ça, ça peut marcher, ça peut marcher, sauf que vous ne les toucherez pas, les gens.

MARTINE. – C'est moins vendeur ?

DUBREUIL. – C'est-à-dire qu'ils vont être donateurs à un moment, mais vous les toucherez pas. Pour les toucher, il faut qu'ils passent du virtuel au réel. Et ça, qu'est-ce que c'est, qu'est-ce que le drame de la société dans laquelle on vit ? C'est que les gens sont persuadés qu'ils ont pas d'impact. C'est les gens qui sont persuadés justement que, ils ont aucun impact. Ils ne sont plus liés avec cette nature.

XX. – Nous on trouve qu'ils ont déjà trop d'impact.

XX. – Il semble que vous vous accomodez bien du vide juridique en Nouvelle-Calédonie…

MARTINE. – Voilà, tout-à-fait. C'est une remarque que je voulais faire et qui est une critique forte. Vous avez commencé à commercialiser vos croisières alors que la réglementation n'était pas encore prête et ça vous ne pouviez pas l'ignorer.

DUBREUIL. – Nous, il y a cinq ans, on a demandé, aux Chesterfield, il n'y avait aucune réglementation. Donc on nous a dit : « Oui, vous pouvez y aller ».

MARTINE. (*Incrédule.)* – Il y a *cinq ans* on vous a dit oui ?

DUBREUIL. – Bin oui, il y a cinq ans on a fait la demande.

MARTINE. – Il y a cinq ans ? Au comité de gestion on nous a réunis des dizaines de fois, on ne nous en a jamais parlé…

CORALIE. – Est-ce que c'était avant la création du Parc ?

DUBREUIL. – Bin oui.

LAUVRAY. – 2013.

CORALIE. – D'accord.

DUBREUIL. – Oui, et si vous voulez, nous après on nous a dit : « Ah ouais, mais attendez, ça ne va pas se passer comme ça ». Bin il n'y a aucun souci. « On va faire des règlements ». Oui, bin tant mieux…

CORALIE. – Est-ce que vous avez conscience que la réglementation elle a été faite…, qu'elle donne l'impression d'avoir été faite sur mesure pour le Ponant en fait ? Comment est-ce qu'on explique ça ? 200 passagers ? Dix personnes par zodiac ?

DUBREUIL. – Parce que… Alors oui, voilà, je pense avoir l'explication à ça, si c'est votre inquiétude, c'est que cette réglementation, 200 passagers, c'est une réglementation qui est utilisée partout et qui a été lancée par l'Antarctique. L'Antarctique, pourquoi ? Le traité de l'Antarctique, beaucoup de choses commencent avec ça, parce que c'est la première fois qu'il y a création d'une réserve gigantesque comme ça. Traité de l'Antarctique, protocole de Madrid, etc. mais… sur les ressources ! Mais pas de protocole de tourisme. Peut-être même, ça va peut-être venir dans pas longtemps, mais pas de protocole de tourisme, ce qui fait que… que les pays signataires du traité se retournent vers nous et nous disent : « Ouh là là, qu'est-ce qu'il faut qu'on fasse ? ». Ils s'adressent à l'association IAATO, l'*International association of Antarctic tour operators* qui fait du tourisme là en disant : « Attention, c'est vous, donnez-nous des règles de bonnes pratiques et si vous dérogez à ces règles, on ferme au tourisme ». Et c'est *très* dur. Alors voilà, juste ce truc-là, c'est que là les gens, à l'époque, à l'époque c'était en 75 je crois, il n'y avait pas de bateaux qui dépassaient 200. Donc ils se sont dit : « Bin voilà, on limite les bateaux à pas plus de 200 ».

CORALIE. – *Pas plus de 200* en Antarctique. Et pourtant, vous dites que vos autres bateaux ils font 264 passagers.

DUBREUIL. – Oui, les autres bateaux font plus, mais on les garde… On met que 200 passagers à l'intérieur. Ils ont une plus grosse capacité mais on met que 200 passagers. Et en fait, cette règle-là, elle a été réutilisée par exemple par les Américains, en Alaska, elle a été réutilisée un peu partout dans le monde. Donc cette règle-là – et je pense que c'est peut-être pour ça qu'il y a une petite confusion – c'est que pour vous j'imagine, tout-à-fait, que les gens du Parc se sont dit : « Bon, bin… » ils ont regardé, ils ont fait un état de l'art en se disant : « Bon, bin quelles sont les règles ? ». En général, c'est un guide pour 20 passagers, c'est, voilà, c'est un peu partout comme ça. On veut descendre, les endroits sensibles, c'est 50 passagers à la fois. Voilà. Et je pense que tout le monde a fait un état de l'art et a recopié. Parce que quand moi j'ai lu, justement, cet arrêté, j'ai pas été surpris. J'ai dit : « Bin oui, c'est les règles habituelles qu'il y a partout, quoi ».

CORALIE. – Et les petites navettes, aussi, de dix personnes, c'est exactement la capacité de celles du Ponant.

DUBREUIL. – Bin oui, mais parce que tout le monde fait ça, tout le monde a des zodiacs *Mark V Heavy Duty*, dix passagers à bord et c'est pour ça que, c'est qu'il y a une cohérence et en fait, je pense qu'historiquement – alors attention, moi c'est ce que je vous dis et je pense que c'est vraiment historique – c'est-à-dire que l'historique part, vraiment, du tourisme en Antarctique où c'est pour la première fois, où le tourisme a été vraiment contrôlé, puisque là les scientifiques ne voulaient pas, à la base, pas de tourisme, et après bin ils se sont rendu compte que c'était quand même intéressant aussi, ce que peut vous apporter le tourisme…

CHEVILLON. *Il opine du chef.* – Ouais.

DUBREUIL. – Peut… – vous en faites ce que vous voulez – parce que ce que peut vous apporter le tourisme, c'est justement cette connaissance, c'est-à-dire de marquer, de faire de… des gens qui viennent vous voir, des ambassadeurs de votre pays, voilà. C'est tout ce que ça peut vous apporter.

BLAISOT. – C'est intéressant que vous compariez avec l'Antarctique, parce que l'Antarctique c'est un continent. C'est un continent, c'est plus grand que l'Australie, on est d'accord ? Et les Chesterfield, qu'est-ce que c'est ? C'est quelques milliers de *mètres carrés*, hein. Et vous prétendez… Vous comparez l'Antarctique avec le petit confetti des Chesterfield ?

DUBREUIL. – Bin je ne compare pas l'Antarctique…

OREMUS. – Il y aura un bateau qui viendra un ou deux jours par an aux Chesterfield et c'est tout.

BLAISOT. – En Antarctique il y a beaucoup plus de monde que ça. Et d'ailleurs, en ce qui concerne l'Antarctique il y a eu des rapports, justement, qui dénoncent la pollution de ce tourisme de masse qui s'est passée en Antarctique. Alors moi, je souhaiterais quand même que vous vous en rendiez compte, mais je voudrais peut-être satisfaire un peu votre culture. Vous connaissez la grotte de Lascaux, hein ? La grotte de Lascaux c'est intéressant… Vous savez qu'on n'y rentre pas ?

DUBREUIL. – Je le sais très bien, oui.

BLAISOT. – A Lascaux, on va à côté dans une fausse grotte où on a tout reproduit. Il est hors de question de fréquenter la vraie grotte parce qu'elle est trop fragile. Les Chesterfield, c'est pareil, c'est fragile. Alors allez ailleurs… Par exemple, allez à Guam chez les Américains, ils vous y accueilleront avec joie.

DUBREUIL. – Le problème de reproduire l'Antarctique, ça risque d'être un peu compliqué, hein.

MARTINE. – Enfin, on peut vivre sans avoir à faire une croisière en Antarctique, tout de même.

CHEVILLON. – Ça aura plus d'impact de reproduire le lagon des Chesterfield que de le visiter un jour par an.

MARTINE. *(S'adressant à Dubreuil & Chevillon.)* – Encore une fois, non mais vous êtes toujours au registre des envies. Nous, on vous parle de protection, de la nécessité impérieuse de protéger les derniers espaces vierges des mers tropicales. Vous êtes sourds ou quoi ?

DUBREUIL. – Mais la nécessité impérieuse, justement… Je ne suis pas sourd du tout, je vous entends très bien madame, mais justement, la *nécessité impérieuse*, je pense, moi – et ça ce n'est que mon avis – qu'elle est, justement, d'impliquer les gens. Et de montrer aux gens.

MARTINE. – Mais certainement pas de la façon dont ça se passe, avec les impacts que cela provoque.

DUBREUIL. – Tout fermé, ça ne marchera pas. Il faut que les gens soient impliqués.

XX. – Ils ne seront pas impliqués. Ils vont aller voir, ils auront vu et ils seront repartis et c'est tout.

CORALIE. – Et si les autorités vous disent finalement non, pour Kouaré comme pour les Chesterfield ?

DUBREUIL. – Bin quand ils veulent. Même la veille, la veille qu'on débarquera, qu'on va aux Chesterfield s'ils me disent : « Non vous y allez pas. » Pas de souci, on n'ira pas.

BLAISOT. – On ne peut pas avoir la liberté de tout…

CORALIE. – Vous vendez les récifs *pristine*, ils veulent y aller… Je me mets un peu à la place des clients, vous leur avez vendu des récifs *pristine*, s'ils ne peuvent pas y aller c'est un problème.

DUBREUIL. – Attention, oui mais attention, une fois de plus, une fois de plus, c'est une *croisière-expédition*. On a eu par exemple… On a prévu d'aller – alors pour d'autres raisons, hein – on avait prévu d'aller sur une île, Wrangel, donc c'est un peu le même critère que sur les Chesterfield, très protégée, pas mal pour les oiseaux, pour les oiseaux c'est fabuleux, réserve de biosphère de l'Arctique… On a prévu d'aller là-bas, on a toutes les autorisations, tous les permis,

tout est en place, on a les rangers, on a les etc., on a tout ça. Un mois avant, le gouvernement russe décide d'installer une base, nous dit : « Non, vous n'y allez plus ». Eh bin c'est la vie, c'est comme ça. Et justement, ce qu'on essaie d'inculquer aux gens, c'est ce vécu avec la nature et de se dire, bin voilà, on avait prévu d'aller là, eh bin mais non, la nature vous dit non. Eh bien on peut pas. On n'est pas un paquebot justement, où c'est à 08:00 qu'on débarque à tel endroit, etc.

LAUVRAY. – Remboursez, remboursez !

DUBREUIL. – Mais non, les gens ne le demandent pas, parce qu'ils le savent et parce que le premier briefing qui est fait à bord, c'est de leur dire, là par exemple, un très très beau proverbe groenlandais qui est : « *Silarssuaq sikoullou kisimi naagalavoq* » qui veut dire : « Seuls le temps et la glace sont maîtres », c'est tout. Et c'est ça qui nous dictera, c'est la nature qui nous dictera où on peut aller et c'est tout. Et évidemment l'administration si l'administration nous dit non.

CHEVILLON, CORALIE, DUBREUIL, LAUVRAY & LHERMITTE, MARTINE, OREMUS, XY

OREMUS. – Je voudrais revenir sur un élément que vous avez évoqué tout à l'heure, c'est la convention qui devrait être signée. C'est un élément assez important cette convention. Dans l'arrêté, il est écrit certaines choses, certainement, mais on ne va pas dans ce détail, même s'il y a certains chiffres, bon il y a quand même beaucoup de détails qui n'y sont pas forcément. Donc la convention elle est importante, euh… elle va stipuler une certaine distance, euh… euh… préciser où les groupes vont aller aux Chesterfield… Est-ce que nous avons un petit peu des précisions sur le calendrier et la façon dont va être euh… écrite cette convention ? Alors voilà, avec l'appui des scientifiques, etc.

Euh… J'ai un avis technique par rapport au rapport de M. Borsa. Bon, je pense que je n'entrerai pas dans le détail mais je pense que c'est largement, euh… comment dire… schématisé, euh… Je pense que pour la distance d'approche, les oiseaux qui s'envolent, c'est une chose effectivement, mais bon…

MARTINE. – Quelle est votre formation en matière d'ornithologie ?

OREMUS. – J'ai un doctorat…

MARTINE. – Un doctorat en quoi ?

OREMUS. – En biologie.

MARTINE. – En biologie, pas en ornithologie.

CHEVILLON. – Borsa non plus, il est généticien des populations. *(Il s'énerve à nouveau.)* Il est généticien des populations, c'est un ornithologue *amateur* !

MARTINE. – Borsa, ça fait des années qu'il étudie les oiseaux marins de Nouvelle-Calédonie… Mais vous dénigrez vos collègues ! Comment pouvez-vous ? Ils ne sont même pas là pour se défendre !

CHEVILLON. – Non, mais un ornithologue amateur… Il y a un débat où les spécialistes des oiseaux ne sont pas d'accord entre eux, d'accord ?

MARTINE. – Ah oui ? Parce que le docteur Bachy c'est un spécialiste des oiseaux ? Allez arrête ton char !

CORALIE. – Bachy il est médecin.

OREMUS. – Il y a des choses importantes dans ce que je veux dire. Les distances, ça correspond à des espèces particulières.

MARTINE. – Chevillon et Orémus ils n'ont vraiment pas de figure. Je vous fais remarquer que le représentant du WWF nous parle en mode éducatif, qui est le mode de la certitude : « On va, on va, on va, je veux, … ». Eh oh, t'es qui, toi ?

OREMUS. – Je veux dire… Les questions d'envol sont importantes. Mais ce qui est vraiment important c'est les questions d'abandon du nid, en l'occurrence. C'est-à-dire, si on a un groupe de 12 touristes qui passent une fois, c'est une chose. Mais plusieurs fois c'est autre chose et c'est ce qui pour moi est important et qui va avoir un impact. J'aimerais, j'espère qu'on aura de la visibilité sur la façon dont sera rédigée cette convention et la façon dont les membres du comité de gestion et en particulier les représentants de la société civile vont pouvoir apprécier vos initiatives et avoir assez d'éléments pour voir…

DUBREUIL. – Ah mais bien sûr. Ah mais de toute façon, après, vous comprenez bien que nous, la situation… Je veux dire s'il y a un oiseau qui se tord une aile… Ah non, non mais, je veux dire… C'est clairement, clairement, … Tout-à-fait… Alors du coup… Ça serait… Alors justement… Non… Moi je sais juste ce qu'on m'a dit, c'est que il y a un nouveau conseil scientifique, apparemment, qui a été formé et que au courant de janvier, justement, il y aura l'écriture d'une première convention pour voir ce qui est faisable et comment… Parce qu'après, c'est… Attention, nous, vous nous avez fixé des règles. Bin nous, voilà, on va regarder. Si ces règles, on ne peut rien faire, bin on fera pas. C'est tout. Il n'y a pas de problème, hein.

CHEVILLON. – C'est une question, justement, est-ce que c'est envisageable que vous vous rendiez aux Chesterfield sans descendre vos passagers sur les îlots ?

DUBREUIL. – Bien sûr, bien sûr si ça a un intérêt pour nous. Mais après faut voir.

CHEVILLON. – Est-ce qu'il y a un intérêt à débarquer aux Chesterfield ?

DUBREUIL. – Est-ce qu'il y a un réel intérêt à débarquer ? Moi, je dirais oui quand même, aux Chesterfield, oui. Là, l'expérience qu'on a vécue, qui a, toutes proportions gardées, j'étais là aux Chesterfield… de débarquer, de voir, justement, avec les gens de l'*Amborella*…

MARTINE. – Haha, avec Pierre Bachy…

DUBREUIL. – C'est le point important que je veux… C'est le point, ce point-là… C'est compliqué parce qu'il faut sortir de cette image de la croisière, mais effectivement, je suis intimement convaincu, j'en suis sûr, que quelqu'un qui vit une expérience comme ça, ça a un impact fort sur les gens, ne minimisez pas ça.

MARTINE. – Ici, nous avons Chevillon, qui a été enthousiasmé par la croisière qu'il a faite avec vous en Antarctique.

DUBREUIL. – On peut pas, justement, se déplacer juste à un endroit, là, comme ça, sans qu'il y ait un état… C'est la première base de l'étude d'impact environnemental, c'est une étude exhaustive, un dénombrement des espèces, des populations, et heureusement et justement c'est pour ça qu'on travaille, justement, avec l'IRD et tout ça, c'est que cette statistique, c'est combien d'oiseaux, combien il y a eu de nichées, etc. Comment ça a évolué, euh ça c'est extrêmement important pour nous, et ça c'est un travail qui a été fait, mais pas partout, hein, ça c'est clair.

LHERMITTE. (*Il s'adresse en aparté à son voisin Lauvray*). – J'ai trois questions à poser à Dubreuil : (1) la mise en danger des touristes qui vont y aller, avec les virus portés par les oiseaux ; (2) une autre question sur le SHOM : est-ce qu'il a refait une cartographie ?

LAUVRAY. – Oui, il l'a fait, il va te le dire.

LHERMITTE. – Et (3) sur la convention Ponant / gouvernement : on veut qu'elle soit publique.

BLAISOT, CHEVILLON, CORALIE, DUBREUIL, KARINE, LHERMITTE, MARTINE, OREMUS, XY

KARINE. – […] On nous a menti. Mensonge sur mensonge. Alors évidemment au bout d'un moment, c'est bon quoi, hein. Le zéro impact, on le sait maintenant, il n'existe pas, le zéro impact. On veut vérifier ce qu'il se passe réellement sur place.

CHEVILLON. – Il n'y a rien qui empêchait d'aller aux Chesterfield jusqu'à présent.

DUBREUIL. – Pour aller aux Chesterfield, vous pouvez toujours affréter un navire…

CORALIE. – En termes de transparence, il y a un problème.

LHERMITTE. – Il y a un problème.

XY. – Karine, je pense que ce serait une très bonne idée, effectivement, que le gouvernement qui a un bateau pour aller là-bas, qui s'appelle l'*Amborella*, puisse vous embarquer pour aller là-bas.

MARTINE. – La SCO elle y va bien, sur une mission « tortues ».

KARINE. – La SCO ?

MARTINE. – La société calédonienne d'ornithologie.

Lhermitte lève la main.

DUBREUIL. – Alors, juste pour… Pardon, excusez-moi. Non, non, je vous en prie.

LHERMITTE. – Bin, donc : Action Biosphère, Laurent Lhermitte, représentant et siégeant aussi au comité de gestion. Je voulais vous

remercier d'abord de cette rencontre, qui a le mérite de dénouer pas mal de langues. Bien sûr évidemment, la position d'Action Biosphère a été contre le plan de gestion qui à notre avis n'était pas un plan de gestion et également contre ces arrêtés qui ne protègent pas suffisamment les zones.

Oui, effectivement, tout au début de l'arrêté du Parc nous avons été également *contre*, parce qu'on a senti évidemment, on va dire entre guillemets – puisqu'on parle assez familièrement entre nous – « l'arnaque », quoi, d'un écran de fumée pour permettre après aux entreprises de venir. Sachant que les entreprises n'investissent pas dans des lieux s'il n'y a pas un minimum de cadre juridique. Donc, non les petites questions que j'avais, c'était simplement d'avoir, si possible, votre engagement de rendre publique la convention dont vous parliez entre le gouvernement et le Ponant, comme ça au moins les Calédoniens seront au courant.

DUBREUIL. – Je me demande si ce n'est pas déjà public.

LHERMITTE. – Ah, pour l'instant on nous a opposé... En comité de gestion on l'a demandée, on nous a opposé le droit des affaires.

XY. – Le *secret* des affaires.

LHERMITTE. – Oui, le secret des affaires. On l'a pas du gouvernement. Si donc on pouvait l'avoir de votre part, l'engagement de rendre publique la future convention, eh bien nous en serions ravis.

BLAISOT. – Le secret des affaires c'est une habitude locale.

LHERMITTE. – Alors il y a une habitude locale mais il y a aussi une loi du secret des affaires qui a été votée en métropole où M. Dunoyer, d'ailleurs, a demandé à ce qu'elle s'applique localement. Enfin, bon, ça c'est des histoires politiques. Nous on rentre pas dans la politique, on défend les oiseaux. Donc le principal problème…

DUBREUIL. – Excusez-moi, juste, excusez-moi, juste pour répondre à ça déjà. Il est évident… Moi il faut que je me renseigne quand même parce que le secret des affaires je ne sais pas ce que c'est, ce n'est pas du tout de ma partie, mais évidemment si on a le droit de faire ça, enfin je veux dire on n'a aucun problème, on le fait régulièrement, les prix, normalement ou quoi, ou toutes les règles, sont affichés, hein. Partout ailleurs, c'est très clair. Donc si on a… Je m'engage même personnellement à vous la transmettre. Si le juriste me dit : « Ok », il n'y a pas de souci, quoi, hein.

LHERMITTE. – D'accord. Alors donc la problématique majeure qu'on voit c'est effectivement quand des visiteurs arrivent ou des bateaux s'approchent, les oiseaux quittent le nid et effectivement, l'œuf ou le poussin si il reste cinq minutes au soleil, il meurt. Et donc, même le passage une fois par an de navires met en péril la reproduction des espèces.

CHEVILLON. – Laurent, je rectifie ce que tu viens de dire, c'est vrai. C'est vrai en plein été pour les oiseaux qui se reproduisent en plein été, au pic de chaleur, c'est vrai mais ça sera pas forcément le cas avec le Ponant.

LHERMITTE. – Merci. Donc il y a un deuxième problème, c'est les œufs qui sont sur le sable et qui se protègent des prédateurs avec le mimétisme. Donc on ne peut pas les voir à l'œil parce que la coquille est exactement de la même couleur que le sable, et donc si les gens marchent sur le sable, évidemment, ils écrasent aussi les œufs de ces oiseaux. Sachant qu'il y a des espèces qui sont vulnérables et en voie d'extinction qui sont là-bas.

L'autre question que j'avais, c'est que vous parlez de la nature qui peut être un danger vis-à-vis de vos passagers ? Est-ce que vous signez une décharge de responsabilité en cas de problème pour un passager ? Par exemple le problème des virus qui peuvent être transmis par des oiseaux aux passagers ?

DUBREUIL. – Par les tiques ?

LHERMITTE. – Par les tiques, ou même par l'air qu'ils respirent. Donc dans ce cas-là, est-ce que vous garantissez… Ou bien, est-ce que vous prenez une responsabilité vis-à-vis de vos passagers ?

DUBREUIL. – Alors, si je prends par exemple… Si je fais une comparaison avec une morsure, ou une infection par une morsure, comme ça, oui, tout-à-fait.

LHERMITTE. – D'accord.

DUBREUIL. – Alors, excusez-moi, par exemple, juste pour les oiseaux, euh… Nous, si, *si* on va aux Chesterfield, *si*…

MARTINE. – C'est bien, je note…

DUBREUIL. – On ne marchera que sur l'estran. Voilà, c'est clair.

CHEVILLON. – Voilà, j'allais dire ça.

DUBREUIL. – Là, par contre… là.

CHEVILLON. – Si jamais vous débarquez, il est impératif de rester à la périphérie de l'îlot dans la zone de balancement des marées et de jamais monter plus haut.

DUBREUIL. – Voilà. Ça a pas été precisé, mais moi justement quand on est arrivé sur place, ça a été ma première remarque, c'est-à-dire que le débarquement – emmener un groupe de trois personnes sans dérangement – pour moi il est faisable uniquement si tu marches sur l'estran. Sinon c'est même pas la peine. Voilà. Et en plus, voilà, pour minimiser… Je dirais, comme c'est assez raide, on a quand même aussi, il y a quand même une question de hauteur, c'est-à-dire que… On a moins d'impact vis-à-vis de l'oiseau.

CHEVILLON. – Voilà. On est au bord. Au bord de l'eau.

MARTINE. – Pourquoi vous marchez sur cette zone-là ? Vous allez faire descendre le sable et à force, vous allez le rendre plus vulnérable à l'érosion. Vous l'avez évalué, tout ça ?

CHEVILLON, CORALIE, DUBREUIL, KARINE, LHERMITTE, MARTINE

KARINE. – Qu'est-ce que moi en tant que Calédonienne, qu'est-ce que je peux attendre comme compensation ?

DUBREUIL. – Comme sur les îles Eparses, par exemple, euh… voilà, on paye une éco-taxe comme tout le monde, quoi. On paye une taxe de mouillage et on paye des frais par passager.

Orémus parle à son tour, mais son intervention est quasiment inaudible.

DUBREUIL. – Alors si je peux, justement, revenir sur ça par exemple. Moi je pense que ça c'est une bonne solution aussi, par exemple, ce qui est fait aux Seychelles. Aux Seychelles, quand on débarque à Aldabra, on paye des droits en fait, mais également on s'implique au niveau de la *Seychelles Islands Foundation* et de l'*Aldabra Foundation*. Après, par contre, c'est un peu spécial et je pense que c'est lié à la législation là-bas, c'est-à-dire qu'ils nous disent : « Voilà, on vous demande de financer mais c'est pas obligatoire ». Évidemment, on finance mais, voilà, il y a peut-être une chose à mettre en place comme ça, chez vous, pour que, justement il y ait – et je vous rejoins énormément là-dessus parce que… Voilà et en plus, je veux dire, c'est super pour nous. La *Seychelles Islands Foundation*, on va financer… Nos passagers vont être impliqués. Par exemple là, c'est le nettoyage de certaines plages d'Aldabra, des plages qui sont, euh… Il n'y a rien à faire, juste à ramasser les tongs et les brosses à dents. Et ça, par exemple, ça, vous pouvez pas imaginer l'impact que ça a sur un passager.

KARINE. – Ah, ça m'étonnerait que vous trouviez beaucoup de gens qui paient pour ramasser des déchets…

DUBREUIL. – Eh bien eux si ! Eux si !

LHERMITTE. – C'est des Parisiens !

CORALIE. – Il y a un problème quelque part, c'est qu'actuellement on ne soit pas en mesure, on n'a pas les effectifs nécessaires actuellement.

DUBREUIL. – Ici ? Non mais bien sûr. Bien sûr. Non, tout-à-fait. Non mais par exemple, euh… l'île ou on était, l'îlot du Mouillage, on a fait juste le tour une fois, euh… On est revenu avec un sac plastique *comme ça* de détritus. Mais ça, ça, ce que je veux dire par là, c'est que ce geste-là, d'amener les gens dans un lieu qui est… Ils vont se rendre compte, ils ont fait une journée de navigation, ils arrivent, le lieu est totalement vierge, tu montes prudemment, petit groupe par petit groupe, ces oiseaux qui ont repris vie… On ne vit pas tous ici, quoi. Les gens, voir autant d'oiseaux, c'est un truc, quoi, qui est complètement fou… Et tu vois quand même sur la plage, sur l'estran, des tongs, des brosses à dents, euh… des… euh…

LHERMITTE. – Aérosols, bouteilles en plastique, …

DUBREUIL. – Ouais ouais, vous avez compris, quoi, des… etc. Tout le monde ramasse, on collecte et on ramène. Voilà. Et ça, c'est un geste qui est très important.

KARINE. – Vous ne deviez pas y aller quand il n'y a pas les oiseaux, sur ces îles ?

DUBREUIL. – Ah bin, on y va de toute façon quand les populations sont minimales.

KARINE. – Il y en a quand même, des oiseaux…

DUBREUIL. – Ah bin, il y en a quand même…

[…]

MARTINE. – Je voudrais indiquer que M. Germain, interpellé sur cette question de « qu'est-ce que ça va rapporter à la Nouvelle-Calédonie ? », a envisagé dans le cadre du Conseil économique, social et environnemental (CESE) une redevance de 30 000 francs par passager, ce qui représenterait donc au maximum six millions de CFP. Et il m'a dit : « Avec ça, on paiera des drones » ! Franchement, six millions de CFP une fois par an, sur un budget calédonien de 54 milliards, ça représente quoi ?

LHERMITTE. – Peanut.

MARTINE. – Non mais, autant qu'il reste chez lui, qu'on ne prenne pas de risques, c'est tout ce que je veux dire.

DUBREUIL. – Alors, juste un truc, excusez-moi. J'aimerais continuer à avancer, dans le fond. Parce que j'essaye d'expliquer. C'est que aussi, nous, à la fin de cette croisière, on laisse pas les choses comme ça. Fin de la croisière aux Éparses, on vient voir, on vient discuter avec eux, là notamment c'est les TAAF, les Terres australes et antarctiques françaises qui s'en occupent. Voilà. « Est-ce que vous avez noté un impact ? ». « Quel a été notre impact ? ». « Est-ce qu'on doit le modifier ? ». « Est-ce que… ? ». « Qu'est-ce qu'on peut faire pour s'améliorer ? ». « Est-ce qu'on doit arrêter ? ». Ce que je veux dire par là, c'est qu'on laisse pas les choses comme ça. On fait pas la croisière et (*il se tape les mains*) on part comme ça. On fait la croisière…

MARTINE. – Mais enfin, si les dégâts sont irréversibles, vous faites quoi ?

DUBREUIL. – On a *tout mis en ordre* pour que les dégâts ne soient pas irréversibles.

MARTINE. – Quand c'est plié, c'est plié, hein ?

DUBREUIL. – Et ensuite, c'est des petits réglages, hein, d'accord ? Voilà… Juste un point quand même, qui me paraît important aussi à dire, c'est qu'on a, euh… Une…

MARTINE. – Monsieur Germain a conclu notre échange en disant : « Ils paieront, mais ils viendront ». Donc tout ce qu'il nous dit là… La décision est prise.

Martine se lève.

DUBREUIL. – Non, aucune décision n'est prise.

MARTINE. – Donc, pour nous, le combat continue au niveau judiciaire et au niveau de la mobilisation de la société civile.

DUBREUIL. – Nous aussi, nous aussi ! Le combat continue pour nous aussi !

MARTINE. – Rendez-vous demain matin.

DUBREUIL. –Et donc justement, pour revenir à… euh… Où est-ce que vous voulez que j'aille demain matin ? Où est-ce que vous voulez que j'aille demain matin ?

MARTINE. – Rendez-vous demain matin à 08:30 sur la pelouse, là. Vous pourrez venir nous rencontrer, on sera nombreux.

Martine quitte la salle.

CORALIE. (*S'adressant à Dubreuil*) – Il y aura une manifestation.

DUBREUIL. – Je n'ai pas compris, excusez-moi.

CORALIE. – Il y a une manifestation demain matin.

DUBREUIL. – Ah, d'accord. Ok. Bin je viendrai… Si j'ai le temps. Alors donc, pour continuer… (*Il hausse la voix en direction de Martine qui est en train de quitter la salle.*) C'est la partie la plus intéressante, c'est là où vous allez tout comprendre ! Regardez… Et là, tout d'un coup vous allez être retournée ! Vous allez avoir…

CHEVILLON. (*Sarcastique.*) – Tu risquerais de la convaincre, là. C'est pour ça qu'elle s'en va…

DUBREUIL. – Justement, là ce que je signale… C'est aussi… Alors je suis désolé, hein, parce que c'est un petit peu compliqué…Mais ce qui est important pour nous, c'est cette dimension… Donc j'espère que j'ai réussi à vous… -- pas à vous convaincre, hein, pas forcément, c'est pas ce que je cherche – mais simplement à vous donner les clés et…

KARINE. – Ah, vous êtes sûr que vous ne cherchez pas à nous convaincre ?

DUBREUIL. – Bin non, disons que je vous donne des arguments et je vous explique comment ça marche, quoi, je vous explique comment ça marche.

KARINE. – Non mais d'accord, mais il faut appeler un chat un chat. Vous êtes bien là pour essayer de nous convaincre. Il faut quand même dire les choses clairement, quoi.

DUBREUIL. – Non, pour vous donner les, les, les…

KARINE. – Vous donnez vos arguments, mais enfin, vous essayez de convaincre les associations, là.

DUBREUIL. – Non, non non, les associations sont à leur place, justement.

Il montre la place laissée vide par Martine.

Par contre je pense que ce genre d'attitude dessert énormément la cause. Mais ça, ça reste mon avis. Ça c'est vraiment mon avis personnel. Là, moi là ce que j'essaie de vous expliquer, c'est comment ça marche, juste, c'est juste, voilà, comment ça marche. Si tout d'un coup vous me dites : « Mais attendez, ho, vous avez… T'as pensé à ça ? ». *Il se tourne vers Lhermitte.* Ce que vous avez dit : « T'as pensé, euh, aux pétrels qui se… ? ». Voilà.

LHERMITTE. Qui sont porteurs de virus qui peuvent être dangereux pour l'homme.

DUBREUIL. – Ça c'est, ça c'est… Moi. Mais non, moi c'est ça. C'est une réunion de travail pour moi. Moi je suis venu travailler. Je ne suis pas en vacances, hein, je suis venu travailler. Et donc juste pour vous dire quand même quelque chose qui me paraît aussi important. C'est que justement, on a des scientifiques à bord. Des scientifiques, des gens, des jeunes, souvent, des post-doctorants, euh… Même des doctorants, des professeurs d'université… qui viennent à bord.

Et on a décidé de porter plus loin, c'est-à-dire qu'on est en soutien. Régulièrement, on emmène des scientifiques. Les scientifiques nous demandent : « Voilà, on voudrait aller là, ça nous coûte cher. La communauté scientifique française n'est pas capable, elle n'a pas les moyens de nous emmener. Vous, vous y allez, est-ce que vous pouvez nous déposer ? ». Pas de souci. Et on essaye en ce moment…

KARINE. – Vous avez une place pour nous ?

DUBREUIL. – On essaye… Mais pourquoi pas ? Mais on essaye en ce moment, de, justement, mettre en place des choses, que… de monter un partenariat avec le ministère de la Recherche, officiel, que le ministère de la Recherche sélectionne, eux, des projets scientifiques, que nous puissions accueillir à bord. À bord du bateau, du *Lapérouse* qui viendra. C'est pas un grand bateau. Évidemment. On va pouvoir mettre par exemple, ce qu'on appelle des *ferry boxes*, c'est-à-dire c'est des instruments qui se branchent sur les prises d'arrivée d'eau, qui vont mesurer la salinité, la température, la colorimétrie, etc. pour faire des mesures en continu et en direct pour alimenter, bin voilà, les données scientifiques, Copernic, etc.

Euh… On essaie aussi de pouvoir, quand on peut, accueillir à bord des scientifiques. On a pris du matériel, on travaille avec Météo France, avec beaucoup d'autres organismes, qui vont par exemple, qui veulent larguer, qui ont besoin de larguer des bouées dans des zones où ils vont pas souvent, ils vont pas facilement, etc.

On en est venu à discuter, Chesterfield : si jamais il y a des missions où des scientifiques ont besoin d'être emmenés, que l'*Amborella* est pas sur place etc., on n'a aucun problème. On les prend à bord, on les dépose, voilà, il n'y a pas de souci. Ils ont besoin, le SHOM a besoin de venir hydrographier la région ? Eh bien on prendra à bord leur bateau équipé du sondeur multifaisceaux, on les emmène, ils vont faire… voilà. Donc on essaie d'établir, mais un partenariat, pas un partenariat juste comme ça petit truc par petit truc, mais un vrai partenariat qui soit construit et qui soit sous la surveillance du ministère de la recherche.

J'en parlerai plus quand on aura vraiment tout fini ces choses-là. Et voilà. Et je ne sais pas si vous avez quelques questions ?

BLAISOT, CHEVILLON, DUBREUIL, LAUVRAY & LHERMITTE

BLAISOT. – Vous connaissez les Japonais. Les Japonais, ils utilisent le prétexte d'activités scientifiques pour aller chasser la baleine…

DUBREUIL. – Tout-à-fait. Non non mais ça c'est très important, justement. C'est pour ça, un partenariat… Mais au niveau du ministère de la Recherche, pas au niveau des laboratoires. C'est le ministère de la Recherche qui va décider, qui va choisir… Il y a un comité scientifique, on n'a pas de regard là-dessus. Il va nous dire : « Voilà, pour nous, dans le développement de la recherche, ce qui est intéressant, c'est ce programme-là, soutenez-le ». Et ceux-là, on les prendra puisque nous, on n'a aucune connaissance, même moi, je suis docteur en informatique. C'est pas moi qui vais décider ce que…

[…]

DUBREUIL. – On va faire ces croisières là-bas, eh bien, on les prend à bord.

CHEVILLON. – Je voudrais ajouter quelque chose. Je voudrais faire la différence entre cette espèce de concept de mettre sous cloche des récifs *pristine* et le fait de montrer aux gens. Si on ne montre pas aux gens ce que c'est qu'un milieu vierge, non impacté, eh bien on n'aura pas le soutien de ces gens. Par exemple, moi, j'ai toujours rêvé de faire une journée portes ouvertes à la réserve Merlet. Parce que les gens ne font pas la différence entre un îlot en réserve intégrale depuis les années 70 et un îlot comme Larégnère ou Signal où tous les week-ends il y a 250 personnes, d'accord ? La prise de conscience de l'intérêt de préserver des milieux comme ça, elle est importante.

LHERMITTE. – On avait préparé un petit texte. [Il est accessible sur le blog d'Action Biosphère.]

LAUVRAY. – Oui, je voudrais dire que nous on voulait que les Chesterfield soient classées au patrimoine mondial de l'UNESCO. Et puis malheureusement, ça n'a pas été possible. Alors, on sait pourquoi…On nous avait répondu alors : « C'est trop loin et ça coûterait trop cher à surveiller ». Mais depuis la demande de Ponant en 2013, ce n'est plus le cas !

DUBREUIL. – Je voudrais vraiment sincèrement vous remercier. C'est pas évident, c'est pas évident, d'arriver un peu dans un endroit où il y a pas mal de conflits. J'espère vous avoir apporté les quelques informations pour vous rassurer sur les voyages Ponant, mais au moins vous faire comprendre quelle est notre démarche, quelles sont nos envies. Je vous laisse – là c'est mon avis personnel – auquel je répondrai évidemment. Je suis souvent en mission, mais si vous avez la moindre question, si vous avez la moindre envie, j'y répondrai. Suite à cette demande pour la publication de la convention, je ne l'ai pas oubliée, je l'ai bien notée. Si le juriste du Ponant, évidemment, me dit qu'il n'y a aucun problème, si on a le droit, eh bien c'est avec plaisir qu'on vous la passera.

CHEVILLON. – Il faut voir ce qu'en dit aussi l'autre partie, le gouvernement…

DUBREUIL. – Si les juristes disent « oui », il n'y a vraiment pas de problème. Merci de votre accueil, j'espère que ça n'a pas été trop long, je pense qu'il y avait beaucoup de choses à dire, bon, moi j'ai appris plein de choses. Voilà. Je vous souhaite une bonne journée et un joyeux Noël.

Annexe 3. Lettre du directeur de la compagnie Ponant à la direction des Affaires maritimes du gouvernement de la Nouvelle-Calédonie, datée du 07 février 2019

PONANT

Direction des Affaires Maritimes de la Nouvelle Calédonie
Monsieur Thierry CANTERI
Mail : Thierry.Canteri@gouv.nc

Marseille, le 07 Février 2019

Monsieur l'Administrateur,

Depuis de nombreuses années, PONANT envisage de réaliser une escale d'une journée dans les îles Chesterfield.

Comme nous le faisons dans divers endroits dans le monde, nous avons pris l'initiative de préparer cette escale en envoyant des équipes de professionnels en repérage afin de prendre toutes les précautions et de pouvoir mettre en place les usages et procédures les plus élevés qui permettent d'avoir un impact minimal et transitoire sur les sites que nous visitons.

Ce type d'expédition, organisée dans le cadre d'une politique de Développement Durable ambitieuse, est la spécialité de PONANT depuis plus de 25 ans.

A ce titre, cette escale s'inscrivait parfaitement dans cette démarche, tout en contribuant à la promotion du patrimoine naturel exceptionnel de la Nouvelle Calédonie.

Il nous avait semblé qu'un consensus pouvait être obtenu auprès des différents interlocuteurs locaux que notre responsable Expéditions avait rencontrés lors de son passage sur le territoire.

Force est de constater que des difficultés demeurent et que tous les intervenants n'adhèrent pas à ce projet.

En aucun cas PONANT ne souhaite créer de difficultés avec ses interlocuteurs calédoniens, dans le cadre de ses programmes de croisières.

Il semblerait que PONANT n'ait pas réussi à convaincre suffisamment du bien-fondé de cette initiative, comme nous l'avons fait très récemment dans l'île d'Aldabra classée au Patrimoine mondial de l'Unesco dans l'Océan indien. A ce titre, nous avons participé au nettoyage de la pollution par les plastiques dans l'intégralité de l'archipel.

C'est ce type d'action que nous voulions réaliser aux Chesterfield.

C'est pourquoi nous prenons acte que les explications nécessitent encore davantage de temps.

Nous sommes conscients que notre projet de préservation des iles Chesterfield, y compris dans le cadre des pollutions plastiques du littoral que nous avons constatées lors de notre repérage, devrait pouvoir vous aider à lutter contre ce fléau. Mais nous ne pouvons agir qu'avec l'adhésion de tous.

En conséquence, nos avons décidé de suspendre ce projet afin de prendre plus de temps pour continuer à débattre et convaincre nos interlocuteurs.

Nous espérons que, dans les années futures, nous pourrons faire rayonner, comme il le mérite, ce site remarquable, tout en le préservant.

Nous vous remercions par avance de bien vouloir transmettre aux autorités locales le report de notre demande.

Veuillez agréer, Cher Monsieur l'Administrateur, mes respectueuses salutations.

Jean Emmanuel SAUVEE
Président