DIRECTION
GENERALE
DE L'ENERGIE
ET DU CLIMAT

Service du climat et
de l'efficacité
énergétique

SYNTHESE

Synthèse

Les stratégies nationales du tourisme et du climat

Résumé

Les relations entre le tourisme et le changement climatique sont doubles : parce que le tourisme sera impacté par les changements climatiques, il devra s'y adapter ; parce que le tourisme est également l'un des déterminants des émissions de gaz à effet de serre, il doit participer à la réduction de ces émissions.

La première question, celle de l'adaptation, fait aujourd'hui l'objet d'une concertation dans le cadre du Plan national d'adaptation lancé en décembre 2009. Les premières recommandations du groupe de travail « Tourisme », remises en juin 2010, portent notamment sur l'étude prospective de la transformation du tourisme face aux changements climatiques.

Cette synthèse est centrée sur la seconde question, celle de l'atténuation du changement climatique (réduction des émissions de gaz à effet de serre), et a pour objectif de faire le point sur la contribution des activités touristiques à la production d'émissions de gaz à effet de serre et sur l'impact réciproque des mesures du Grenelle de l'environnement sur l'activité touristique et des mesures prises en matière de développement touristique sur la politique climatique française.

La contribution du tourisme aux émissions de gaz à effet de serre n'est encore connue et évaluée que de manière parcellaire. A l'échelle mondiale, le tourisme contribue à hauteur de 5% aux émissions de CO2. En France, le transport touristique est responsable de 8% des émissions nationales de gaz à effet de serre.

L'Organisation mondiale du tourisme estime que les flux touristiques doubleront d'ici 2020 et que les émissions de gaz à effet de serre dues au tourisme tripleront entre 2005 et 2035. La mobilisation de l'ensemble des secteurs d'activités touristiques à la politique d'atténuation s'organise depuis 2007 à l'échelle internationale autour de la diffusion d'informations, de bonnes pratiques et de guides techniques ainsi que par le développement de projets relevant du Fonds pour l'environnement mondial.

En France, plusieurs scénarios ont été élaborés dans le cadre d'une étude PREDIT de 2006 sur la hausse des émissions dues aux transports touristiques, dont un scénario dit « développement durable » qui pourrait permettre de diminuer les émissions de 66% d'ici 2020 (par rapport à 2000) et de diviser pratiquement par 4 le ratio émissions de gaz à effet de serre par individu (0,2 contre 0,7 en 2000).

Les mesures du Grenelle de l'environnement, formalisées dans le plan climat national de 2009, auront un impact économique sur l'activité touristique, principalement dans le domaine du transport et des bâtiments. Cependant, les politiques d'atténuation et de développement du tourisme ont également des co-bénéfices à faire valoir, esquissés dans cette synthèse, qu'il s'agisse de la rénovation du parc touristique (baisse de sa consommation énergétique, soutien de la croissance verte…) ou plus globalement du développement de filières touristiques adaptées à l'impératif de lutte contre le changement climatique (orientations des acteurs sur l'impact de leurs comportements touristiques, renforcement du positionnement durable de l'activité touristique). Il est d'autant plus important de mettre en avant et de développer ces cobénéfices que, structurellement, le tourisme pourrait être à court terme relativement imperméable à la mise en place d'instruments économiques de régulation de la demande (par exemple, hausse des coûts de transport).

Plan

Résumé ____ **3**

Plan ____ **5**

Introduction ____ **7**

I. Le déterminant touristique des émissions mondiales ____ **7**

1) Le tourisme est le déterminant mondial de 5% des émissions mondiales de CO2 (1,3 milliard de tonnes) ____ 7

2) Le transport touristique en France : déterminant de 8% des émissions nationales (38,3 Mt) ____ 10

II. Quelles perspectives d'évolution du tourisme et de ses impacts en termes de gaz à effet de serre ? ____ **13**

1) Triplement possible des émissions mondiales dues au tourisme d'ici 2035 ____ 13

2) Prise de conscience mondiale du lien entre tourisme et climat ____ 13

3) Les exercices prospectifs sur le développement touristique en France ____ 14

III. Quelle prise en compte de la lutte contre le changement climatique dans la politique touristique de la France à l'horizon 2020 ? ____ **18**

1) Une stratégie nationale axée sur l'attractivité économique : ____ 18

2) Des mesures Grenelle qui peuvent avoir un impact économique sur l'activité touristique 19

3) Les co-bénéfices des politiques climatique et touristique ____ 20

IV- Vers des mesures spécifiques au tourisme en matière de politique climatique ? ____ **24**

Bibliographie : ____ **26**

Introduction

La France est la première destination touristique mondiale. En 2008, elle accueillait 8,6% des arrivées de touristes internationaux, soit 79,3 millions d'arrivées[1]. Elle se classe parallèlement en troisième position en matière de recettes touristiques et en neuvième position en matière de dépenses moyennes par touriste.

Les objectifs des politiques publiques en matière de tourisme sont à la fois de permettre à la France de conserver son attractivité touristique en restant l'une des premières destinations touristiques au monde et de renforcer les recettes touristiques[2]. Ces objectifs doivent aujourd'hui se concilier avec deux éléments importants de contexte :

- la hausse du coût de l'énergie fossile, la dépendance actuelle du tourisme et principalement du transport touristique (75% des émissions du tourisme) aux énergies fossiles étant forte ;
- les objectifs portés par la France en matière de lutte contre le changement climatique : une réduction des émissions de gaz à effet de serre de 14% d'ici 2020 pour les secteurs non soumis à quotas (objectif de la France) et de 21% pour les secteurs soumis à quotas (objectif de l'Union européenne) ; une réduction de 38% des émissions de gaz à effet de serre dans le bâtiment d'ici 2020 ; une stabilisation des émissions du secteur des transports au niveau de 1990, ce qui correspond à une baisse de 20% par rapport à 2005 ; une part des énergies renouvelables en 2020 de 23% par rapport à la consommation finale énergétique.

Après avoir rappelé la contribution du tourisme à la production d'émissions de gaz à effet de serre et les scénarios prospectifs existants à l'horizon 2050 sur cette contribution, seront examinées les stratégies respectives du tourisme et du climat pour ébaucher des propositions permettant de les combiner.

I. Le déterminant touristique des émissions mondiales

1) Le tourisme est le déterminant de 5% des émissions mondiales de CO2 (1,3 milliard de tonnes)

La contribution mondiale du tourisme au réchauffement climatique a trois sources : les transports ; l'hébergement ; les activités touristiques (sports nautiques, sports d'hiver, visite de sites touristiques, de musée, etc.). Pour estimer cette contribution, l'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT) a mis en place en 2008 une base de données spécifique prenant pour année de référence 2005. Elle estime les émissions de CO2 (et non de l'ensemble des gaz à effet de serre) dues au tourisme, qu'il soit international ou national.

[1] *Source :* Mémento du tourisme*, 2009. Chiffres 2008.*

[2] *Les perspectives françaises indiquent en effet que la position de la France sur le marché touristique, malgré la première place actuelle dans le monde, est en nette érosion : part de marché internationale en baisse de près de 3 points entre 1990 et 2008 ; perte de la seconde place en termes de recettes internationales au profit de l'Espagne depuis 2002. Cette érosion devra faire face dans les années qui viennent à l'émergence et à la concurrence des pays émergents sur le marché touristique, et notamment de la Chine, passée du 18ème rang mondial en 1980 au 4ème en 2008.*

Les différentes unités de compte des touristes

L'unité de base du système statistique international est le visiteur[3].

Le visiteur peut être un touriste ou un excursionniste. Un touriste au sens strict est une personne passant **au moins une nuit** hors de son environnement habituel[4]. Un excursionniste fait un déplacement hors de cet environnement en une seule journée. La définition du touriste inclut donc l'homme d'affaires qui se rend dans tel ou tel lieu de séjour pour un motif professionnel.

Les visiteurs sont comptabilisés à partir des arrivées ou des nuitées. Une arrivée correspond à un séjour dans un lieu unique. Une arrivée est une unité de compte qui correspond à **un** séjour dans **un** lieu. Une nuitée correspond à une nuit touristique, indifféremment de la durée du séjour. Concrètement donc, le nombre de visiteurs ne correspond donc pas à un nombre d'individus unique, un seul individu effectuant plusieurs séjours successivement sera à l'origine d'autant d'arrivées, et donc d'autant de visiteurs.

Un touriste international est une personne qui passe au moins une nuit dans un pays, autre que son pays de résidence habituelle, sans y exercer une activité rémunérée localement. Une arrivée de touriste international correspond à une visite d'un touriste dans un pays autre que son pays de résidence habituelle, indépendamment de sa nationalité.

Le tourisme récepteur est le tourisme des non-résidents (pour la France, le tourisme récepteur est le tourisme des étrangers en France). Le tourisme émetteur est le tourisme des résidents hors de leur pays (pour la France, le tourisme des Français à l'étranger).

Les chiffres clefs publiés par l'OMT[5] qui regroupent à la fois les émissions dues au tourisme au sens strict et celles dues à l'excursionnisme (cf encadré) sont les suivants :

- Les émissions dues au tourisme représentent 5% des émissions mondiales soit 1 302 Mt CO2 en 2005. Ces émissions sont produites par 9,8 milliards d'arrivées nationales ou internationales dont 5 milliards de déplacements à la journée (4 milliards de déplacements nationaux ; 1 milliard de déplacements internationaux) et 4,8 milliards de déplacements touristiques proprement dits (4 milliards de déplacements nationaux et 0,8 milliard de déplacements internationaux).
- Le transport touristique émet 980 Mt CO2 en 2005 soit 75% des émissions dues au tourisme. 52% des émissions dues au transport touristique sont produites par le transport aérien. 80,5% des émissions produites par le transport aérien dans le monde sont dues aux déplacements touristiques. Ces émissions sont très concentrées sur une partie de la population mondiale. Le transport touristique international qui concerne moins d'un voyage sur 5 dans le monde émet un volume de CO2 relativement comparable au volume émis par le transport touristique national (750 millions de voyages et 371 MtCO2 pour le premier ; 4 milliards de voyages et 479 Mt CO2 pour le second : cf tableau 1).
- La contribution de l'hébergement touristique est estimée à 274 Mt CO2 soit 21% des émissions dues au tourisme dans le monde. Là encore, les émissions sont très concentrées : l'hébergement de 750 millions de touristes internationaux produit 117 MtCO2 alors que l'hébergement touristique des 4 milliards de touristes restants produit 158 MtCO2.
- Les activités touristiques produisent 48 Mt CO2, soit 4% des émissions dues au tourisme dans le monde.

Le déterminant touristique des émissions mondiales de CO2 est donc aujourd'hui de l'ordre de 5%. Il s'élèverait à près de 8% si l'on tient compte du forçage radiatif[6]. Ce chiffre ne tient

[3] Voir Mémento du Tourisme, 2009. Voir également le document « définitions du tourisme », téléchargeable sur le site de la DGCIS (http://www.tourisme.gouv.fr/stat_etudes/definitions_tourisme.pdf). Voir enfin la décision de la Commission européenne du 9 décembre 1998 relative aux procédures d'application de la directive 95/57/Ce concernant la collecte d'informations statistiques dans le domaine du tourisme.

[4] L'environnement habituel prend en compte une série de critères dont le lieu de résidence, le lieu de travail, la fréquence du déplacement, la distance parcourue.

[5] Pour plus de détail, voir : « Climate Change and Tourism : Responding to Global Challenges », OMT, 2008.

[6] « Dans le bilan radiatif global de l'atmosphère terrestre, le rayonnement piégé par l'atmosphère et correspondant à l'effet de serre naturel est de +155 Watt par mètre carré. Toute perturbation de ce bilan d'énergie par un agent extérieur

compte que des émissions de CO2. Il ne prend en compte que les émissions directes de chaque secteur concerné.

On retient que la caractéristique principale de ces émissions, qu'elles proviennent du transport ou de l'hébergement, est leur forte concentration à l'échelle mondiale. Les comportements touristiques ne sont donc pas équivalents entre eux : une faible part des voyages touristiques représente l'essentiel des émissions. Les voyages aériens entre les continents qui représentent 2,2% de l'ensemble des voyages touristiques contribuent à 16% de l'ensemble des émissions dues au tourisme[7].

Estimation des émissions dues au tourisme
(y compris les déplacements à la journée) en 2005

	CO_2		Contribution to RF (W/m^2) (c)	
	Mt	Share in tourism (%)	Excluding cirrus	Including maximum cirrus impact
Air transport	515	40	0.0395	0.0979
Car	420	32	0.0176	0.01973
Other transport	45	3	0.0021	0.0021
Accommodation	274	21	0.0116	0.0116
Other activities	48	4	0.0020	0.0020
Total tourism	**1,302**	**100**	**0.0734**	**0.1318**
Total world (d)	**26,400**	–	**1.6**	**1.7** (e)
Share of tourism in total world (%)	4.9	–	4.6	7.8

(a) Estimates include international and domestic tourist trips, as well as same-day visitors (base year 2005).

(b) Colours represent the degree of certainty with respect to the data and underlying assumptions. Green represents a degree of uncertainty of +/–10%, blue +/–25% and red +100%/–50%.

(c) The share of tourism in total radiative forcing is lower than in CO_2 emissions alone because the global CO_2 emisions account just for the year 2005, while radiative forcing gives the impact of all CO_2 emissions accumulated in the atmosphere since the industrial revolution. The contribution for aviation and tourism started to become significant only after 1945, and thus accumulated over a much shorter timespan.

(d) Annual fossil carbon dioxide emissions (including those from cement production), according to IPCC (2007a), *The Physical Science Basis.* 652

(e) This value is higher to account for the impact of cirrus.

Source : OMT/PNUE/OMM

est appelée forçage radiatif (…). Comme la température moyenne à la surface de la Terre varie à peu près linéairement avec le forçage radiatif global moyen, la mesure des changements de l'équilibre radiatif de l'atmosphère produits par les différentes émissions donne une indication de l'impact réchauffant de l'aviation, soit, selon le rapport [du GIEC], 3,5% du forçage radiatif total dû aux activités humaines », Transport aérien de passagers et effet de serre, Ifen, Les données de l'environnement, novembre 2004.

[7] *Voir « Changement climatique et tourisme », OMT/PNUE/OMM, 2008, p. 17.*

Estimations du nombre de voyages, des distances et des émissions de CO2 dues au transport

	Total	Same-day visitors (domestic and international)	Tourist trips (overnight)			
			Domestic	International		
				Total	Intraregional	Interregional
All tourism						
Total number of trips (million)	**9,750**	5,000	4,000	750	615	135
Passenger kilometres (billion)	**9,147**	1,237	4,832	3,077	1,313	1,763
Average return distance (km)	**938**	247	1,208	4,102	2,135	13,063
Total CO_2 emissions (Mt)	**982**	133	479	371	153	218
CO_2 kg per km	**0.107**	0.107	0.099	0.121	0.116	0.124
CO_2 emissions (kg/trip)	**101**	27	120	494	248	1616
Air						
Total number of trips (million)	**870**	50	480	340	215	125
Passenger kilometres (billion)	**3,984**	60	1,340	2,585	833	1751
Average return distance (km)	**4,580**	1,200	2,791	7,602	3,875	14,012
Total CO_2 emissions (Mt)	**515**	11	185	321	104	217
CO_2 kg per km	0.129	0.177	0.138	0.124	0.125	0.124
CO_2 emissions (kg/trip)	**592**	212	385	945	484	1737
Surface						
Total number of trips (million)	**8,880**	4,950	3,520	410	400	10
Passenger kilometres (billion)	**5,162**	1,177	3,493	492	480	12
Average return distance (km)	**581**	238	992	1,200	1,200	1,200
Total CO_2 emissions (Mt)	**465**	122	294	49	49	1
CO_2 kg per km	**0.090**	0.104	0.084	0.101	0.101	0.079
CO_2 emissions (kg/trip)	**52**	25	83	121	121	95

Source : OMT/PNUE/OMM

2) Le transport touristique en France : déterminant de 8% des émissions nationales (38,3 Mt)

Pour estimer les émissions dues au tourisme en France, il faut sommer les émissions dues au tourisme des Français en France, celles dues au tourisme des Français à l'étranger et enfin celles dues au tourisme des étrangers en France.

On ne dispose pas d'estimations portant sur l'ensemble des activités touristiques en France (hébergement, activités, transports) : **les estimations d'émissions[8] de GES mentionnées ici ne concernent donc que les émissions dues aux déplacements touristiques.** Ces émissions représentent 8% des émissions nationales[9]. On peut noter les trois points suivants :

[8] *On ne parle ici que des émissions directes (donc hors analyse en cycle de vie).*
[9] *Source :* Déplacements touristiques des Français : hyperconcentration des comportements les plus émetteurs de gaz à effet de serre », D4E, 2007. Le résultat de 8% *rapporte ici transport touristique national des Français en France et à l'étranger aux émissions nationales, émissions du transport international inclus (soutes internationales).*

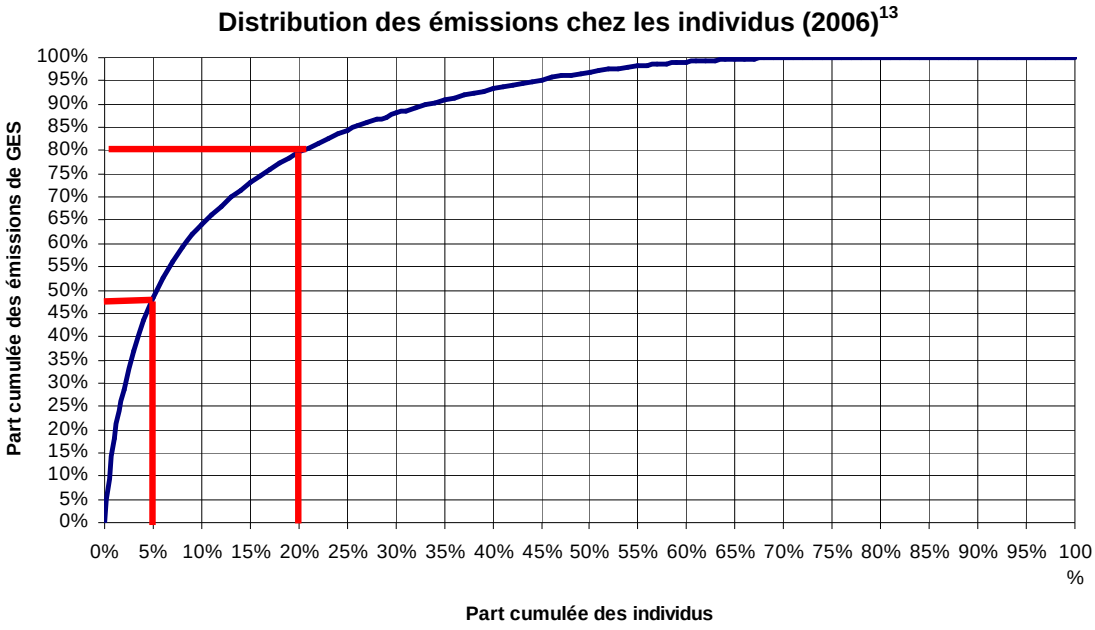
- Le tourisme des Français en France représente l'essentiel du tourisme en France. L'étude du Boston Consulting Group de 2008 réalisée à la demande du Secrétariat d'Etat en charge du tourisme confirme qu'en France, 81% des longs séjours (au moins 4 jours) sont effectués par les touristes français, une proportion analogue à celle de l'Espagne (84%) ou de l'Italie (78%) mais environ deux fois plus importante qu'au Royaume-Uni (42%) et en Allemagne (34%). Ce tourisme des Français en France représenteraient en termes d'émissions (uniquement pour la partie transport) 3% de l'ensemble des émissions nationales de GES.
- Le tourisme des Français à l'étranger représente une part prépondérante de la production d'émissions de GES dues au tourisme des Français. Les déplacements touristiques des Français à l'étranger, qu'il s'agisse de tourisme d'agrément ou d'affaires[10], produisent 5% des émissions nationales. Ces émissions en France sont hyperconcentrées et le fait de pratiques et de comportements propres à une typologie de touristes « hypermobiles » : à eux seuls, 5% de l'ensemble des touristes français contribuent à 48% des émissions ; **20% des touristes émettent 80% des émissions dues au tourisme.**
- Les émissions dues aux déplacements des touristes étrangers vers la France représenteraient le double des émissions des touristes français. La France rassemble 8,6% des arrivées internationales en 2008[11] : ces touristes utilisent majoritairement des modes de transports fortement émetteurs de gaz à effet de serre. Seuls 6,6% des touristes internationaux viennent en France par le train. Une étude de 2005[12] estime les émissions des touristes étrangers en France (pour le transport aérien uniquement) à 49 M teq.CO2.

Part des arrivées d'excursionnistes, de touristes, de visiteurs, des nuitées de touristes et durée moyenne de séjours par mode de transport en 2008

Mode de transport	Excursionnistes	Touristes	Visiteurs (touristes+ excursionnistes)	Nuitées des touristes	Durée moyenne de séjour
Avion	5,1%	27,9%	14,4%	33,1%	7,9
Bateau/Shuttle	2,8%	9,2%	5,4%	11,1%	8,0
Route	91,8%	56,3%	77,2%	50,1%	5,9
Train	0,3%	6,6%	2,9%	5,6%	5,7
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	6,7
Total (milliers)	113 111	78 449	191 560	523 206	

Source : EVE (TNS-Sofres, DGCIS, Insee, Banque de France)

[10] *On rappelle la définition du touriste (voir note n°7) : il s'agit d'une personne passant au moins une nuit hors de son environnement habituel, quel qu'en soit le motif (professionnel - on parle alors de tourisme d'affaires-, ou d'agrément).*
[11] *Memento du tourisme 2009, DGCIS.*
[12] *Cité dans l'étude « Demain, le voyage La mobilité du tourisme et de loisirs des Français face au développement durable.Scénarios 2050 », Rapport d'étude PREDIT, mai 2006.*



[13] « Le monde est à nous ? Analyse socio-économique des émissions de gaz à effet de serre dues aux déplacements de tourisme et de loisirs », Programme de recherche « gestion et impacts

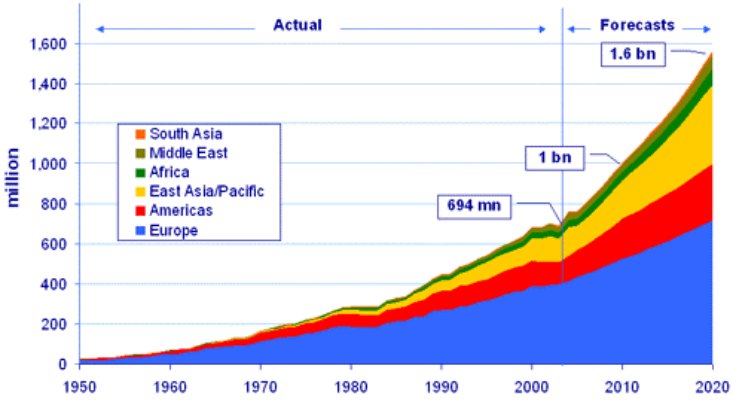
II. Quelles perspectives d'évolution du tourisme et de ses impacts en termes de gaz à effet de serre ?

1) Triplement possible des émissions mondiales dues au tourisme d'ici 2035

Le tourisme mondial dispose d'une importante marge de progression en termes de flux : l'OMT prévoit que le nombre d'arrivées de touristes internationaux atteindra 1,6 milliard en 2020, soit plus du double du nombre d'arrivées enregistrées en 2000.

Dans le cadre des travaux engagés sur le changement climatique, un groupe d'experts mandatés par l'OMT a traduit ces perspectives 2020 dans un scénario tendanciel d'émissions de gaz à effet de serre à horizon 2035. Ce scénario estime que **les émissions tripleront entre 2005 et 2035**, passant à 3 057 Mt (hors excursionnistes[14]). Le nombre de passagers kilomètres augmenterait de 223% d'ici 2035. La part de l'avion dans les déplacements touristiques passerait de 40 à 52%. Les émissions dues aux activités touristiques croîtraient de 305% et celles dues à l'hébergement de 170%.

Perspectives d'évolutions à l'horizon 2020
des flux d'arrivées internationales de touristes



Source : OMT/PNUE/OMM

Croissance annuelle (en %) des arrivées de touristes (hors excursionnistes) et des distances parcourues entre 2005 et 2035.

	Air transport (distance)	Car transport (distance)	Other transport (distance)	Accommodation (number of nights)	Tourism volume (number of trips)
International	5.3	2.3	2.0	4.0	4.5 [(a)]
Domestic	11.1	7.5	3.7	5.3	6.3

Source : OMT/PNUE/OMM

2) Prise de conscience mondiale du lien entre tourisme et climat

Le tourisme devient aujourd'hui un enjeu pour la politique climatique, et ce sous l'impulsion des organisations internationales en charge de la question touristique et principalement l'OMT.

[14] *Voir définition en note 7.*

La prise de conscience de l'impact du tourisme sur le changement climatique et du changement climatique sur l'avenir du tourisme date de 2003 et de la première conférence internationale sur le changement climatique et le tourisme organisé à Djerba par l'OMT et l'ONU. La déclaration signée à l'occasion de cette conférence avait abouti à la fois à l'affirmation de l'obligation pour les industries touristiques de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre et à la reconnaissance de l'interrelation (*two-way relationship)* entre le tourisme et le changement climatique.

En 2007, la déclaration de Davos (issue de la seconde conférence internationale sur le changement climatique et le tourisme) prolonge la déclaration de Djerba en constatant le besoin d'une stratégie de long terme de réduction des émissions, en demandant l'adoption d'un plan d'urgence encourageant le tourisme durable et en définissant un certain nombre d'initiatives à prendre par les professionnels, les gouvernements, les consommateurs et le monde de la recherche pour renforcer la capacité d'observation, de sensibilisation et de formation sur le lien entre tourisme et changement climatique.

A l'issue de la conférence de Davos, le sommet ministériel de Londres de novembre 2007 et l'Assemblée générale de l'OMT à Carthagène ont souligné à nouveau :

- la nécessité de définir des mesures concertées qui ne remettent pas en cause les autres priorités du tourisme : la réduction de la pauvreté ; la contribution aux objectifs du Millénaire pour le développement ; le développement économique des pays les moins avancés…,
- la nécessité urgente de la réduction des émissions de gaz à effet de serre (conformément au principe de responsabilités communes mais différenciées de la CCNUCC) et de l'adaptation du secteur touristique au changement climatique.

Dans le cadre des négociations de Copenhague, l'OMT a publié un « background paper » avançant les réponses que l'industrie touristique pourrait apporter au changement climatique. Par ailleurs, l'OMT, dans le cadre de ces réflexions, a notamment :

- mis en place en 2007 une plate-forme d'échange internationale (« Climate and tourism information exchange service ») qui diffuse des publications techniques sur l'atténuation et l'adaptation ;
- assisté les administrations nationales pour monter des projets relevant du Fonds pour l'environnement mondial dans le domaine de la lutte contre le changement climatique ;
- fourni des guides techniques (comme le « Climate Change Adaptation and Mitigation in the Tourism Sector », 2009).

3) Les exercices prospectifs sur le développement touristique en France

Les scénarios prospectifs pour la France concernent essentiellement les émissions dues au transport (qui représentent les trois quarts des émissions dues au tourisme). L'étude « Demain, le voyage » réalisée en 2006 pour le PREDIT[15] propose notamment 4 scénarios qui chiffrent les émissions touristiques à l'horizon 2050 :

- Un scénario maximaliste[16] qui accentue les tendances et les comportements touristiques observés, entraînerait pour les déplacements de plus de 100 km un accroissement de la part de l'avion de +14 points par rapport à 2000 (20% de déplacements touristiques en

[15] *« Demain, le voyage. La mobilité du tourisme et de loisirs des Français face au développement durable.Scénarios 2050 », Rapport d'étude PREDIT, mai 2006.*

[16] *Cette perspective maximaliste prend pour hypothèse une forte natalité, l'amélioration des conditions de vies des personnes âgées, la croissance économique, la disparition du chômage, le partage du temps de travail ; il prolonge certaines tendances actuelles et rend* ***l'hypermobilité accessible à tous****. Les 50 premières années du siècle sont ici considérées comme celle où le tourisme international se substitue au tourisme domestique. Les hypothèses centrales en termes de transport sont à la fois une énergie peu chère et une absence ou une faiblesse des tarifications internationales environnementales.*

avion en 2050), une baisse de 21 points de la part de la voiture (54% en 2050), une augmentation de 5 points de la part du train (près de 18% de part modale). Les émissions de GES d'ici 2050 dues aux déplacements touristiques et de loisirs augmenteraient de 767% pour atteindre près de 339 M tonnes équivalent CO2 (contre 38 Mt en 2007).

- Un scénario tendanciel[17] qui prolonge les tendances actuelles limiterait la croissance de la part de l'avion dans les déplacements de plus de 100 km à 3,5 points par rapport à 2000 (9% des déplacements en 2050), une baisse de 27 points de la part de la voiture (47,5 des déplacements en 2050), une hausse de près de 22 points de la part du train (34% des déplacements en 2050). L'augmentation des émissions de GES d'ici 2050 seraient de 106%.
- Un scénario minimaliste qui entraînerait une réduction des émissions dues aux déplacements touristiques de près de 80% par rapport à 2000 (8,3 millions de tonnes), et notamment pour les déplacements de plus de 100 km une baisse des déplacements par avion de deux points (3,5% des déplacements en 2050) et une évolution des parts de la voiture et du train similaire à celle du scénario tendanciel. **Ce scénario cumule les hypothèses défavorables** : baisse de la natalité, crise des retraites, stagnation économique, tensions internationales et sociales, faible mobilité.
- Un scénario « développement durable » qui ne prolonge pas des tendances mais construit à partir d'objectifs définis à l'avance les actions nécessaires pour y parvenir. Les objectifs poursuivis sont la division par 4 des émissions de gaz à effet de serre dues aux déplacements, la stabilisation ou la diminution du trafic routier sur les longues distances, l'augmentation du taux de départ en vacances. **Ce scénario considère que le voyage reste attractif mais est contraint à la fois économiquement (le coût du voyage augmente notamment en fonction de considérations environnementales) et culturellement (l'hypermobilité n'est plus considérée comme valorisante).**.

Ce scénario se cale notamment sur les hypothèses des scénarios TEV (Transport économiquement viable) à l'horizon 2030, réalisé par ENERDATA en 2004, à savoir pour les trafics longue distance de passager[18] :

- une baisse de la demande de transport domestique et international de 20 points par rapport à un scénario « business as usual »,
- une réduction de la part modale des voitures à 40%,
- une hausse de la part modale du train à 38,5% pour les touristes étrangers (contre 6,5 points dans le scénario « business as usual ») et à 53% pour les touristes français,
- une hausse des facteurs de charges pour la voiture (objectif de 2,5 personnes par véhicules) et pour le train (+10%).

Ce scénario considère que le coût du transport augmente à la fois par la création d'une taxe sur le carburant aérien (100 à 200 euros par siège) qui met fin au modèle low cost, et par le prix du pétrole (pour l'aérien et pour la route). Les voyages très longues distances[19] baissent d'un tiers et les voyages longues distances d'un cinquième. L'augmentation du coût du transport augmente de façon telle que l'investissement technologique, soutenu par l'Etat, devient attractif pour les industriels et les consommateurs (hydrogène pour l'aérien ; pile à combustible,

[17] *Ce scénario se cale sur une hypothèse démographique moyenne (64 millions de Français en 2050), une croissance limitée de la propension aux voyages de plus de 70 ans, une croissance économique comprise en 1,5 et 2%, une faible diminution du chômage, la poursuite de la diminution du temps de travail, la persistance de tensions internationales et des questions de sécurité des voyageurs, une amélioration de l'efficacité énergétique des transports aériens calée sur les perspectives du GIEC, une amélioration de l'efficacité énergétique des transports par route de 1% par an, une taxation du transport aérien et une forte incitation fiscale pour le renouvellement du parc automobile vers des véhicules peu émetteurs.*

[18] *« Un scénario de transports écologiquement viables en France en 2030 », ENERDATA, 2004.*

[19] *Les voyages très longues distances représentent une distance aller retour d'au moins 10 000 km et les voyages longues distances une distance aller retour comprise entre 4 000 et 10 000 km.*

biocarburant et électrique pour la route). Ce progrès technologique s'accompagne d'une politique renforçant l'efficacité énergétique des transports (par exemple : limitation de la vitesse, priorités aux véhicules urbains, restrictions d'accès en zone urbaine, contrôle des temps de conduite des poids lourds…).

Ce scénario entraîne une baisse d'un tiers des voyages très longue distance et d'un cinquième des voyages longue distance. L'offre touristique se diversifie : tourisme de proximité, voyage lent en train ou en bateau, séjours de plusieurs mois, produits spécifiques pour les plus âgés avec notamment le développement de service à la personne.

Le scénario « développement durable » permet de diminuer les émissions dues au transport touristique de 66% par rapport à 2000 avec, pour les voyages de plus de 100 km, une diminution de la part de l'aérien à 2,6% des déplacements, une diminution de la part de la voiture à 40% (baisse de 34 points par rapport à 2000), une part modale du train de 45% (hausse de 33 points par rapport à 2000). Les émissions par individu sont ramenées à 0,2 tonne, soit une baisse de 71%).

Tableau synthèses des résultats [20] :

	Scénario central	Scénario haut	Scénario bas	Scénario DD	*Rappel 2000 (valeurs modèle)*
Passagers-kms parcourus	7,42E+11	1,79E+12	1,65E+11	2,91E+11	2,18E+11
Kilométrage annuel par individu	11 600	25 618	2 900	4 553	4 066
Vehicules-km auto	1,40E+11	1,77E+11	5,44E+10	6,08E+10	8,00E+10
Nombre moyen de voyages à plus de 100km par individu					
VLD	0,55	1,49	0,05	0,10	0,09
LD	1,11	1,18	0,42	0,67	1,20
Outings	4,19	5,49	1,98	3,70	1,99
Bi-res	1,32	1,87	0,95	0,38	0,32
Distance moyenne des voyages					
VLD	11500	14500	6000	8000	10000
LD	1250	1450	800	900	1000
Outings	250	270	180	200	200
Bi-res	625	675	450	450	500
SD (hebdomadaire)	39	34	25	36	18
Répartition modale des voyages > 100 km (hors SD)					
Avion	9,1	19,9	3,5	2,6	5,6
Voiture	47,5	54,1	47,3	40,2	74,6
Train	34,3	17,6	35,9	45,4	12,6
Bus et autres	9,1	8,4	13,4	11,8	7,2
Répartition modale des passagers-km toute distance (SD inclus)					
Avion	54,9	79,0	13,5	18,5	28,7
Voiture	26,6	14,4	46,1	29,2	57,0
Train	13,3	4,4	25,6	36,2	8,8
Bus et autres	5,2	2,2	14,8	16,1	5,5
Emissions de gaz à effet de serre (TeCO2)	8,04E+07	3,39E+08	8,31E+06	1,34E+07	3,91E+07
Emissions de gaz à effet de serre (TeCO2) par individu	1,3	4,8	0,1	0,2	0,7
Population	6,40E+07	7,00E+07	5,70E+07	6,40E+07	5,36E+07
Evolution des passagers.km par mode et type de trafic					
Avion	4,08E+11	1,42E+12	2,24E+10	5,40E+10	6,25E+10
Voiture, *dont :*	1,97E+11	2,58E+11	7,61E+10	8,50E+10	1,24E+11
Circulation interurbaine (VLD, LD, Bires)	*6,72E+10*	*9,11E+10*	*2,15E+10*	*1,70E+10*	*5,95E+10*
Circulation automobile urbaine et proche (SD +	*1,30E+11*	*1,67E+11*	*5,47E+10*	*6,80E+10*	*6,49E+10*
Train, *dont :*	9,89E+10	7,82E+10	4,23E+10	1,05E+11	1,92E+10
LGV (VLD, LD, Bires)	*5,64E+10*	*4,68E+10*	*1,87E+10*	*4,84E+10*	*1,40E+10*
TER et autre trains de proximité (SD + outings)	*4,26E+10*	*3,14E+10*	*2,36E+10*	*5,70E+10*	*5,25E+09*
Bus et autres, *dont :*	3,84E+10	4,01E+10	2,45E+10	4,69E+10	1,19E+10
interurbain	*1,33E+10*	*2,03E+10*	*6,88E+09*	*5,53E+09*	*7,94E+09*
urbain	*2,51E+10*	*1,97E+10*	*1,76E+10*	*4,14E+10*	*3,97E+09*
Taux de départ en vacances	72,00%	88,00%	55,00%	71,00%	68,00%
Mobilité vers les résidences secondaires	5,E+10	8,E+10	3,E+10	1,E+10	1,E+10

[20] *Voir l'étude « Demain, le voyage », p. 124.*

III. Quelle prise en compte de la lutte contre le changement climatique dans la politique touristique de la France à l'horizon 2020 ?

1) Une stratégie nationale axée sur l'attractivité économique :

La politique touristique nationale est d'abord, et de manière constante sur les dernières années, axée sur le renforcement de l'attractivité touristique de la France qui suppose le développement de l'offre, le renforcement de la demande internationale à travers des mesures comme la fluidification de la chaîne d'accueil (de l'aéroport à l'hébergement) et le développement des équipements touristiques et la promotion de la France.

Les pistes d'actions actuelles sont : fluidifier l'octroi des visas pour la Russie, la Chine, l'Inde, le Brésil et le Mexique, considérés comme des pays à caractère stratégique ; développer de nouvelles lignes aériennes low cost[21] ; favoriser les courts séjours en améliorant l'accessibilité des sites touristiques (et donc en réduisant les temps de parcours) ; développer la formation ; structurer l'offre par la mise en place d'un partenariat public-privé ; rénover le parc d'hébergement et d'immobilier de loisir ; créer une « marque France » et un dispositif de pilotage des « événements France »…

Ses pistes d'actions ont commencé à être traduites par :

- la loi 2009-888 du 22 juillet 2009 de développement et de modernisation des services touristiques et par le décret du 23 décembre 2009. Deux de ces mesures abordent la question de la consommation énergétique : la réforme du classement des hôtels qui prendra désormais en compte le développement durable22 et la consommation énergétique ; un rapport sur l'état du parc immobilier de tourisme sera transmis par le Gouvernement en 2010 qui devrait permettre d'engager la réhabilitation du parc.
- la loi de finances 2010 qui consacrent 10,77 millions d'euros (AE) pour la promotion touristique de la France, 2,05 millions d'euros (AE) pour l'observation statistique et les études, 0,45 million d'euros (AE) pour le plan Qualité tourisme, 500 millions sur 10 ans pour la rénovation des établissements du tourisme social, 6,85 millions d'euros pour l'année 2010 au titre des CPER 2007-2013 pour le développement du tourisme de nature et la sensibilisation des professionnels au développement durable.

Le tourisme est également engagé comme l'ensemble des politiques nationales dans la définition de la stratégie nationale de développement durable. A ce titre, la France anime à l'échelle internationale un groupe de travail mis en place dans le cadre du processus de Marrakech[23] dont l'objectif est de promouvoir l'ensemble des bonnes pratiques

[21] *Sur ce sujet, le Conseil national du tourisme, organe consultatif placé auprès du ministère en charge du tourisme et rassemblant l'ensemble des acteurs du tourisme, avait déjà mis en avant dans un rapport de 2008 intitulé « Impact des coûts de transport sur le développement touristique des territoires » la nécessité de débrider le développement du transport aérien et notamment des low cost, contraints en France par une « fiscalité environnementale plus lourde que sur les autres grands aéroports européens ».*

[22] *Le contrôle organisé par les cabinets d'audit pour le classement fait désormais état de 15 indicateurs de développement durable sur 225 à 230 (en fonction de la catégorie de l'hôtel). Parmi ces 15 indicateurs, 8 concerne la gestion énergétique de l'hôtel : sensibilisation des collaborateurs à la gestion économe de l'énergie ; information des clients sur les actions de l'établissement en matière de développement durable ; information des clients sur les actions qu'ils peuvent réaliser lors de leur séjour en matière de développement durable ; formation à la gestion économe de l'énergie (et de l'eau et déchets) ; mise en œuvre d'au moins une mesure de réduction de consommation d'énergie ; équipement des chambres en ampoules basse consommation ; équipements de parties communes en ampoules basses consommation ; coupe-circuit dans les chambres.*

[23] *Le processus de Marrakech sur la consommation et la production durables est un processus onusien conduit pas le Département des affaires économiques et sociales des Nations-Unies et le PNUE dont l'objectif est la mise en place d'un cadre décennal de programmes pour soutenir les initiatives régionales et nationales en vue d'accélérer le passage à des modes de production et de consommation durables.*

environnementales des collectivités et des entreprises. Ce groupe a notamment pour mandat de sensibiliser les acteurs aux liens entre tourisme et changement climatique et à la contribution du tourisme à l'effet de serre, notamment par le transfert de technologie compatible avec les objectifs de développement durable.

A l'échelle nationale, la contribution du tourisme aux émissions de gaz à effet de serre est aussi prise en compte et promue par les différentes démarches existantes en matière de labellisation : le label Clé verte (hôtels et campings notamment) qui dispose de critères sur la performance énergétique, la maîtrise de la demande et l'utilisation des énergies renouvelables ; le label Gîtes Panda de WWF, de la Fédération des gîtes de France et de la Fédération nationale des Parcs naturels régionaux qui intègre notamment des critères de développement des énergies renouvelables (bois, solaire, hydraulique) ; l'éco-label européen des hébergements touristiques qui favorise la limitation de la consommation énergétique et l'utilisation d'énergies renouvelables. Les Conseils généraux et les comités départementaux du tourisme ont dans le cadre notamment de ces labels publiés un certain nombre de guides méthodologiques à l'attention des acteurs du tourisme pour promouvoir les mesures de réduction de la consommation énergétique et le développement des filières EnR[24]. Des guides nationaux ont été également été édités sur la question, notamment pour la promotion des démarches de gestion environnementale à destination des hôteliers.

2) Des mesures Grenelle qui peuvent avoir un impact économique sur l'activité touristique

Dans l'élaboration de la politique nationale climatique (atténuation), le tourisme n'apparaît ni en tant que déterminant particulier dans les exercices prospectifs de scénarisation, ni comme secteur économique spécifique. Le tourisme n'a pas fait partie non plus d'un groupe de travail particulier lors des discussions du Grenelle de l'environnement.

Ce choix peut être justifié par l'hypothèse que le tourisme est impacté comme tous les secteurs économiques par les mesures relatives au bâtiment et aux transports. Cette hypothèse part également du principe que les scénarios utilisés pour l'évaluation des mesures nationales prennent en compte nécessairement le déterminant touristique quand il modélise notamment la demande de transport. Par ailleurs, comme les autres bâtiments tertiaires et sans qu'il soit besoin de faire un diagnostic énergétique spécifique de l'hébergement marchand (hôtels, campings, villages de vacances, chambres d'hôtes, résidences de tourisme, auberge de jeunesse) et non marchand (résidences secondaires) ou des bâtiments tertiaires accueillant en majorité des touristes (hôtels, restaurations, musées, parcs de loisirs…), tous les bâtiments touristiques doivent être amenés à mettre en place les actions nécessaires pour le respect des nouvelles normes définies dans le cadre des lois Grenelle 1 et 2. De même, les politiques mises en place pour accroître l'efficacité énergétique des transports et faciliter le report modal concernent l'ensemble des déplacements, tous motifs confondus, donc les déplacements touristiques. Les négociations internationales et européennes visant à inclure le transport aérien dans les systèmes d'échanges de quotas ne traitent pas non plus spécifiquement du tourisme, qui y est nécessairement inclus[25].

Cependant, les mesures du plan climat ont un impact certain sur l'ensemble des branches de l'activité touristique. Le balayage de ces mesures pose la question de l'opportunité d'actions spécifiques sur le tourisme qui permettrait d'accroître l'efficacité de certaines mesures sectorielles en y impliquant davantage l'ensemble des acteurs du tourisme.

---

[24] *Exemples de guide nationaux:* Eco-gestion et éco-construction dans l'hôtellerie*, ODIT, 2008 ;* Réhabilitation et remise en tourisme de l'immobilier de loisir*, ODIT, 2008. Des exemples de guides départementaux :* Guide de l'hébergement touristique durable*, Conseil général du Nord, 2008 ;* Eco-guide des professionnels du tourisme de la Somme*, Comité départemental du tourisme, 2009.*

[25] *Plus de 80% du transport aérien est déterminé par le tourisme (« Climate Change and Tourism : Responding to Global Challenges », OMT, 2008).*

Un certain nombre de mesures du plan climat qui impactent directement sur le tourisme se rapprocherait, hypothèses socio-économiques mises à part, d'un scénario « développement durable ».

- Concernant le transport, la question du report modal et de la régulation du trafic aérien sont au cœur de la problématique touristique. On rappelle les principales mesures du plan climat pour ce secteur :
  - promotion du report modal (schéma national des infrastructures de transport) avec la construction de 2000 km d'ici 2020 de lignes ferroviaires à grande vitesse et la définition d'un programme supplémentaire de 2500 km. A ce titre, la situation géographique de la France dont l'essentiel des clientèles étrangères est européenne est un avantage certain. La substitution presque mécanique du train à l'avion a notamment été démontrée par l'exemple de la LGV Méditerranée qui à partir de la mise en service du dernier tronçon (jusqu'à Marseille) en 2001 a accru la part modale du train de 7 points entre 2000 et 2007 et entraîné une baisse à peu près identique de la part de l'avion sur la même période et une diminution de 40 Mt eq. CO2 par an[26]. C'est sur ce report modal et son succès que se fondent les scénarios prospectifs les plus durables décrit précédemment (voir 2c).
  - recherche en matière d'amélioration des performances énergétiques du transport aérien (120M€ d'aides en 2009 dans le cadre des objectifs Acare de réduction de 50% des émissions de CO2 d'un appareil neuf, entre 2005 et 2020) ; initiative européenne « Clean Sky » centrée sur l'amélioration des performances énergétiques des avions.
  - développement des biocarburants pour le transport aérien ;
  - mise en place du ciel unique européen et développement du futur système européen de navigation aérienne (Projet Sesar) afin de réduire les distances parcourues par les avions et les temps de roulage ;
  - inclusion de l'aviation internationale dans le système communautaire d'échange de quotas d'émissions à partir de 2012.

- Concernant le bâtiment, les mesures du plan climat à destination non seulement des bâtiments tertiaires mais des logements ont un impact direct sur l'hébergement et l'activité touristique, qu'il s'agisse de l'hébergement marchand ou non marchand (résidences secondaires), des entreprises du secteur de la restauration ou de certains équipements tertiaires (musées par exemple). On rappelle les principales mesures :
  - nouvelle réglementation thermique pour les bâtiments neufs et développement des énergies renouvelables ;
  - accélération de l'amortissement dans les entreprises tertiaires qui investissent dans des installations et du matériel destiné à économiser l'énergie ou à produire de l'énergie à partir des sources renouvelables ;
  - diagnostic de performance énergétique obligatoire pour la vente de bâtiments tertiaires ;
  - bilan des émissions directes et indirectes des grandes entreprises touristiques (nombre de salariés supérieur à 500 en métropole et à 250 en outre-mer).
  - Rénovation accélérée du parc tertiaire (article 5 de la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, dite loi Grenelle 1).

3) Les co-bénéfices des politiques climatique et touristique

Le tourisme, en France particulièrement, représente un enjeu économique essentiel. Les activités qu'il rassemble sont toutes confrontées aux impératifs des politiques sectorielles climatiques mises en place, notamment à la suite du Grenelle de l'environnement. Dans ce

[26] *Voir « Le monde est à nous ? », 2009.*

cadre, l'hébergement et les transports touristiques sont nécessairement voués à se transformer, qu'il s'agisse de la rénovation énergétique des hôtels ou de l'intégration dès 2012 des compagnies aériennes dans un système d'échanges de quotas. Cette rénovation qui se traduit à la fois par des mesures permettant d'améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments, de réduire leur consommation énergétique ou de développer l'utilisation des énergies renouvelables, participe d'ailleurs, compte tenu de l'importance du parc immobilier touristique (marchand ou non marchand) au soutien de l'ensemble des filières économiques concernées par la « croissance verte ».

Mais il est aussi clair que le tourisme en tant qu'activité a un rôle à jouer spécifique pour intégrer ces nouvelles contraintes et développer une nouvelle offre touristique adaptée à l'impératif de lutte contre le changement climatique. Ce rôle est nettement mis en avant par les organisations internationales (OMT et PNUE, principalement) : il passe par l'orientation des filières touristiques concernées, l'information des acteurs et notamment des consommateurs sur l'impact environnemental de leurs voyages, le développement d'une offre privilégiant les longs séjours et/ou les modes de transports ferroviaires, la mise en place d'un management énergétique tout au long de la chaîne du produit touristique.

L'enjeu réside donc dans la confirmation que les principes de l'action publique en matière de tourisme (renforcement de l'attractivité touristique française, accroissement des recettes touristiques), non seulement, ne sont pas incompatibles avec les politiques climatiques actuelles ou en cours d'élaboration, mais aussi que les bénéfices des politiques d'atténuation dans l'ensemble des secteurs concernés par le tourisme peuvent aller dans le sens de l'attractivité touristique de la France. Si l'on balaie l'ensemble des mesures qui ont été évoquées ici, on peut notamment citer ou rappeler rapidement les points suivants :

- L'amélioration du parc d'hébergement, la gestion énergétique des équipements touristiques et le renforcement des de transports sobres en carbone d'une part permettent de baisser la facture énergétique des activités concernées ;
- Les actions de maîtrise et de baisse de la consommation énergétique permettent également de renforcer l'image de la France dans le domaine de l'accueil touristique pour une clientèle de plus en plus sensibilisées aux questions environnementales ;
- L'amélioration de l'isolation et de la ventilation des hébergements touristiques accroît le confort de ces hébergements (température, bruit, qualité de l'air intérieur) ;
- L'amélioration technologique et la gestion carbone des compagnies aériennes permet de limiter à terme le coût énergétique du transport et de préserver tout ou partie de la clientèle touristique ;
- Le développement des lignes ferroviaires à grande vitesse avantage une France dont le tourisme international est en grande partie tourné vers ses partenaires européens. A ce titre, le développement de nouvelles offres de transport et notamment du réseau ferroviaire représentent, aux progrès technologiques près en matière de transport aérien, l'une des principales marges de manœuvre à moyen terme pour faire diminuer le poids du tourisme en matière d'émissions de GES, mais également le moyen de renforcer l'attractivité française auprès de ses clientèles européennes et de développer un tourisme de proximité européen. Cette dynamique nécessite néanmoins que l'impact de l'inclusion du trafic aérien dans un système de quotas ait un effet en termes de report modal ;
- L'allongement des durées de séjours permet d'accroître non seulement l'efficacité énergétique du voyage touristique mais peut permettre d'accroître les dépenses touristiques des voyageurs ;

- Les politiques d'atténuation (puits de carbone notamment) à destination de la forêt et des espaces naturels accroissent la valeur récréative de ces espaces et peuvent soutenir la filière touristique[27].

Plus globalement, on doit rappeler que les politiques d'atténuation du tourisme contribuent à la politique globale d'atténuation mondiale et donc à la limitation des impacts du changement climatique (qui ont pour l'activité touristique des répercussions importantes[28] notamment en termes d'occurrences d'événements extrêmes et donc d'augmentation des risques pris par les voyageurs).

Les impacts des mesures du Grenelle sur le tourisme et des principales pistes d'actions de la stratégie touristique nationale sur la politique climatique sont présentés succinctement dans les deux tableaux suivants.

Conséquences des mesures du Plan climat sur le secteur du tourisme

Mesures du plan climat	**Impact sur l'activité touristique**	**Articulation avec la politique touristique**
Promotion du report modal et développement des lignes à grande vitesse (2000 km d'ici 2020, puis programme de 2500 km)	+	-accroissement de l'attractivité touristique des territoires desservis
Inclusion de l'aviation dans le système d'échange des quotas d'émissions	- (même si l'élasticité prix est faible)	- renchérit le coût du déplacement - pourrait être compensé par le développement des lignes à grande vitesse
Diagnostic de performance énergétique des bâtiments tertiaires	-/+	-coût pour le parc touristique - assorti de recommandations permettant l'amélioration de l'efficacité énergétique du parc
Réglementation thermique des constructions neuves (bâtiments basse consommation fin 2010 et bâtiments à énergie positive en 2020)	-/+	-coût pour le parc touristique - réduction de la facture énergétique -réduction de la dépendance aux énergies fossiles
Accélération de l'amortissement dans les entreprises tertiaires qui investissement dans des installations et du matériel destinés à économiser l'énergie ou à produire de l'énergie à partir des sources renouvelables	+	- accélère la rénovation du parc et des équipements touristiques
Actions de labellisation	+	- renforce la durabilité du secteur touristique - pourrait être prolongé par une promotion accrue des labels « tourisme » (éco-label européen, Clef verte, Green Globe)
Obligation de rénovation dans le tertiaire d'ici 2020	-/+ (surcoûts à court terme car l'investissement est plus élevé, mais gains de consommation sur le long terme)	- mécanismes permettant de compenser le décalage de trésorerie ?
Formation à l'écoconduite des transporteurs de voyageurs	+	-baisse du coût du transport
Bilans d'émissions des entreprises de plus de 500 salariés (250 en outre-mer)	-/+	-coût du bilan - amélioration de l'efficacité énergétique des entreprises touristiques concernées

[27] *Voir notamment : « Co-benefits of Municipal Climate Change Mitigation Strategies », University of Waterloo, 2006.*
[28] *Voir sur ce point, le rapport « Changement climatique. Coûts des impacts et pistes d'adaptation », ONERC, 2009.*

Renforcement des stratégies territoriales dans le domaine de l'énergie et du climat (schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie ; plans climat-énergie territoriaux)	+	- prise en compte de la stratégie touristique et économique dans les orientations et les actions territoriales dans le domaine énergétique et climatique.

Impact de la politique touristique sur les émissions de gaz à effet de serre

Pistes d'actions envisagées	**Analyse de l'impact GES**	**Articulation avec politique climatique**
Fluidifier l'octroi des visas pour la Russie, la Chine, l'Inde, le Brésil et le Mexique	- (recours à l'avion)	- recherche pour l'amélioration de la performance énergétique de l'aviation - compenser les émissions par le soutien aux MDP
Développer de nouvelles lignes aériennes low-cost	-- (flux supplémentaires produits par le développement de cette offre)	- favoriser d'autres modes de transports (notamment le train) - développer une offre low cost ferroviaire - compenser les émissions par le soutien aux MDP
Favoriser les courts séjours en améliorant l'accessibilité des sites touristiques	+/- (en fonction du mode de transport choisi)	- favoriser les modes de transports peu émetteurs pour améliorer l'accessibilité des sites touristiques - développement du tourisme de proximité - compenser les émissions par le soutien aux MDP - labellisation
Développer la formation	+	- intégrer des critères de développement durable et de lutte contre le changement climatique
Structurer l'offre par la mise en place de partenariats publics privés	+	- labellisation - critère développement durable et lutte contre le changement climatique
Rénover le parc d'hébergement et d'immobilier de loisir + rapport sur l'état du parc immobilier de tourisme en 2010	+	- développer des mécanismes incitatifs pour y parvenir avec un point de vigilance sur le recours systématique à la climatisation.
Créer une marque France	+	-intégrer des critères de développement durable
Réforme du classement des hôtels	+	-critères sur le développement durable et la maîtrise de l'énergie - quels moyens pour aller plus loin (augmenter le nombre de critères au fur et à mesure) ?

IV- Vers des mesures spécifiques au tourisme en matière de politique climatique ?

Les mesures Grenelle relatives aux bâtiments et au transport vont nécessairement, comme il est rappelé plus haut, concerner les activités touristiques qu'il s'agisse des parcs d'hébergement marchand, des résidences secondaires ou du transport aérien et routier. Cette batterie de mesures qui porte essentiellement sur l'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments ou des modes de transports, aura un effet évident sur le bilan d'émissions du tourisme, effet qu'il conviendra d'évaluer.

Cependant, au-delà des mesures sectorielles ciblées, la baisse des émissions dues au tourisme et le renforcement de l'articulation entre la stratégie touristique nationale et le plan climat pourrait également supposer une modification des comportements et de la demande que les seules mesures déjà existantes pourraient ne pas suffire à promouvoir.

Si la demande touristique augmente en effet comme l'OMT le prévoit d'ici 2020 et 2030, la promotion d'un tourisme sobre en carbone devient une exigence nationale. D'autant plus que les déterminants de la demande touristique apparaissent, au moins en France, relativement imperméables à la mise en place d'instruments économiques dont l'objectif est de modifier les stratégies touristiques des individus. Il n'est pas démontré par exemple que pour la France les instruments économiques de type quotas ou taxation peuvent avoir un impact important sur la demande touristique. L'élasticité globale de la demande au prix est faible (valeur absolue < 1 : voir tableau suivant). Ce qui peut s'expliquer par le fait que les touristes et notamment ceux dont les comportements sont les plus émetteurs font aussi partie des catégories de population les plus favorisées en termes de revenus. Il est probable que pour une partie d'entre eux, une hausse des coûts n'entraînent pas de modifications de comportements.

Elasticité-revenu et élasticité-prix pour les principaux pays récepteurs

	Elasticité-revenu	Elasticité-prix
Australie	1,24	-1,32
Autriche	1,21	-0,87
Allemagne	0,61	-0,43
Suisse	1,6	-1,15
Danemark	1,36	-0,99
France	1,11	-0,91
Italie	2,12	-1,41
Japon	2,10	-1,69
Espagne	2,45	-1,39
Suède	2,47	-1,76
Etats-Unis	2,06	-0,44
Royaume-Uni	0,52	-0,72

Source : Norbert Vanhove « economics of tourism destinations » Elsevier 2004

Une étude de 2005 confirme que le coût du transport joue à la marge dans le choix de la destination[29] (mais cet effet peut être expliqué par la libéralisation des transports aériens et l'émergence des low cost) à la différence du prix de l'hébergement et de la restauration qui

[29] *« Les prix de l'hôtellerie-restauration, élément-clé de la fréquentation touristique en France », Note du SES, 2005, S. Goujon.*

seraient les facteurs explicatifs principaux de la demande (avec une élasticité-prix supérieure à –2). La hausse du prix du pétrole envisagée par certains scénarios actuels à l'horizon 2050 (120 $ / baril en 2050 ; 300$ en prix nominal)[30] ou l'augmentation des prix du transport aérien consécutive à la mise en place d'instruments économiques de type système de quotas (prévu pour l'aviation européenne à partir de 2012), ne pourraient donc qu'avoir un impact relativement modéré sur l'activité touristique. Certaines études locales évaluent l'augmentation du coût de transport[31] liée à la hausse du coût de l'énergie à une vingtaine d'euros pour personne. D'autres rappellent que l'élasticité de la demande au prix du transport pour des voyages longues distances est relativement faible, les individus consacrant une part fixe de leur revenu au voyage[32].

Pour tenir à la fois les objectifs en termes d'attractivité touristique et ceux en termes de lutte contre le changement climatique, les mesures existantes, compte tenu des tendances observées en matière de demande touristique, pourraient donc ne pas être suffisantes. Dans ce cas, la réflexion sur les moyens à mettre en place pour assurer une politique de développement du tourisme volontariste tout en contribuant à l'atteinte des objectifs de la France en termes de lutte contre le changement climatique doit être poursuivie (renforcement d'une filière touristique exemplaire, renforcement de la gestion environnementale notamment des compagnies aériennes, quotas d'émissions pour les bâtiments,…).

[30] *Voir « Transport, energy and CO2 », International Energy Agency, 2009.*
[31] *Par exemple, pour le tourisme de montagne, très dépendant de la voiture : « Baril de pétrole à 200$: quelles conséquences sur l'activité des stations de montagne ? », Moutain Riders, janvier 2009.*
[32] *Voir « Global passenger travel : implications for carbone dioxyde emissions », Energy 24, 1999. Cité dans l'étude « Demain le voyage… » : « Les consommateurs opèrent un choix entre l'utilité et le prix. Comme les voyages à longues distances sont rares, exotiques et désirés, l'élasticité du prix par rapport à la demande du voyage est faible : l'augmentation du prix devrait probablement être très forte pour conduire à une diminution sensible de la demande ».*

Bibliographie :

- « Alliances aériennes et compagnies low-cost en France 2004-2008 », ODIT FRANCE / Oliver Wyman, 2008.
- « Avantages multiples - questions et options relatives à la REDD », ONU, 2009.
- « Changement climatique et tourisme », OMT/PNUE/OMM, 2008.
- « Climate Change and Tourism : where will the journey lead? », Deutsche Bank Research, 2008.
- « From Davos to Copenhagen and Beyond : Advancing Tourism's Response to Climate Change », OMT, 2009.
- « Déplacements touristiques des Français : hyperconcentration des comportements les plus émetteurs de gaz à effet de serre », D4E, 2007.
- « Changement climatique : changement de destinations ? » JP Ceron, G. Dubois.
- « Changement climatique. Coûts des impacts et pistes d'adaptation », ONERC, Rapport au Premier ministre et au Parlement, 2009.
- « Climate Change and Tourism : Responding to Global Challenges », OMT, 2008.
- « Climate Change, Adaptation and Mitigation in the Tourism Sector », OMT, 2009.
- « Co-benefits of Municipal Climate Change Mitigation Strategies », University of Waterloo, 2006.
- « Demain, le voyage. La mobilité du tourisme et de loisirs des Français face au développement durable.Scénarios 2050 », Rapport d'étude PREDIT, mai 2006.
- « Impact des coûts de transport sur le développement des territoires, en particulier celui des vols low cost », CNT/MEFE, 2008.
- « Leading the challenge on climate change », OMT, 2009
- « Le monde est à nous ? Analyse socio-économique des émissions de gaz à effet de serre dues aux déplacements de tourisme et de loisirs », Programme de recherche « gestion et impacts du changement climatique », TEC, juin 2009.
- « L'enquête auprès des Visiteurs venant de l'Etranger (EVE) », Direction du tourisme, 2006.
- « Les prix de l'hôtellerie-restauration, élément-clé de la fréquentation touristique en France », Note du SES, 2005, S. Goujon.
- Memento du tourisme 2009, DGCIS.
- « Rapport d'étude prospective pour l'élaboration de scénarios exploratoire sur les transports à l'horizon 2050 », PREDIT, 2005.
- « The eco-efficiency of tourism », J-P Ceron, G. Dubois, S. Gössling, T. Patterson, P. Peeters, R. B. Richardson, 2004.
- « The economics of tourism destinations », N. Vanhove, Elsevier, 2005.
- «Towards a low carbon travel and tourism sector », World Economic Forum / OMT-PNUE-OACI, mai 2009.
- «The Forgotten Benefits of Climate Change Mitigation », OCDE, 2003.
- « Un scénario de transports écologiquement viables en France en 2030 », ENERDATA, 2004.

- « Utilisation des enquêtes sur la demande du tourisme national afin d'évaluer les émissions de gaz à effet de serre issues du transport de passagers longue distance », J-P. Céron, G. Dubois, F. Tardieu, F. Nadeau, L. Armand, 2008.
- « Transport aérien en région », Les comptes du transport (SESP/MTETM), 2006.
- « Vers un tourisme parisien éco-responsable », APUR, 2009.

contact : ludovic.armand@developpement-durable.gouv.fr

Direction Générale de l'Energie et du Climat

Grande Arche
Paroi nord
92055 La Défense
Cedex

tél : 01 40 81 21 22

Directeur de la publication :
Pierre-Franck Chevet