

Gestion de l'énergie Transport aérien et tourisme en Méditerranée



TEC, Plan Bleu
Synthèse

Cette étude a été financée par le Fonds fiduciaire FEMIP. Ce Fonds, établi en 2004 a été financé - jusqu'à ce jour - par 15 États membres de l'UE et la Commission Européenne dans l'intention de soutenir le développement du secteur privé via le financement d'études et de mesures d'assistance technique, ainsi que par l'apport de capital risque.



Cette étude a également bénéficié du soutien de :



Les analyses et conclusions exprimées dans cette publication sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement le point de vue de la Banque européenne d'investissement, de l'Agencia Española de Cooperación para el Desarrollo ou de l'Agence française de développement

La dépendance au carbone, un nouvel enjeu pour le tourisme

Au niveau mondial, le poids du tourisme dans les émissions de CO₂ est estimé à environ 5% et le transport aérien y contribue au minimum à 40%. Or les flux touristiques, en croissance constante depuis les années 70, sont encore amenés à croître, notamment dans le bassin méditerranéen, multipliant d'autant les émissions de GES liées au transport. Pourtant, en raison de la contrainte climatique et d'une nécessaire réduction des émissions de gaz à effets de serre, une épée de Damoclès pèse sur le transport aérien. Développement de taxes carbone, mécanismes de compensation, hausse du prix du baril de pétrole, sont autant de facteurs contribuant à la hausse des tarifs aériens et à la diminution de la mobilité. Or pour les pays riverains de la mer Méditerranée, le tourisme est l'une des activités économiques importantes. Forts de leur positionnement au carrefour de trois continents, ceux-ci attirent 30% des arrivées touristiques internationales.

Les pays du bassin méditerranéen seront différemment affectés par les contraintes pesant sur le transport aérien. D'abord, le décalage dans le temps du développement du tourisme international en Méditerranée se traduit par une **forte inégalité de la répartition du tourisme dans l'espace méditerranéen**. Les arrivées sont encore très concentrées en Espagne, France et Italie, pays dont le tourisme pèse donc plus lourd en termes d'émissions de GES, mais les arrivées dans les destinations du Sud et de l'Est progressent beaucoup plus rapidement. Les PNM, en tant que pays récepteurs, représentent 78% du total des émissions dues au transport touristique international à destination de l'ensemble du bassin, et 75% des émissions du transport aérien pour 80 % des arrivées.

Le **tourisme international en Méditerranée présente un fort caractère sous-régional qui s'appuie sur la proximité**, avec des clientèles majoritairement européennes dans de nombreuses destinations. Par ailleurs, **le tourisme domestique, déjà important dans les pays du nord, croît significativement dans les pays des rives Sud et Est**, dès que le développement économique le permet, prouvant qu'une véritable aspiration aux vacances existe dans ces pays.

En matière de transports touristique, **l'avion représente aujourd'hui près de 51% des arrivées internationales dans les pays méditerranéens – et cette part progresse encore** – alors que la route représente 39%. Le rail est le parent pauvre du transport touristique international en Méditerranée. En particulier, les territoires insulaires et les PSEM sont de plus en plus dépendants du transport aérien, à quelques exceptions près. A noter la très forte corrélation entre la distance parcourue et le mode de transport utilisé : au-delà de 3500 km à parcourir, l'usage de l'avion est systématique, alors que le tourisme de proximité privilégie pour l'instant l'utilisation des modes de transports terrestres.

Les leçons de la modélisation

Pour éclairer cet enjeu « carbone » pour le tourisme méditerranéen, l'étude a cherché à analyser le devenir de ces flux touristiques sous la contrainte de politiques climatiques nationales et internationales. Elle s'est appuyée sur un modèle spécifique, nommé MEDTOUR, permettant d'observer l'évolution de ces flux selon différentes hypothèses politico-économiques (prix du CO₂, taxes et subventions nationales ainsi que des investissements dans les infrastructures et les technologies, traduits par l'évolution des durées moyennes de trajet). Des scénarios ont été bâtis, reflétant les tendances possibles des politiques climatiques et énergétiques aux niveaux national, régional et international, influant sur les coûts de transport et les durées de trajet des différents modes de transport par pays, provoquant ainsi des transferts entre les marchés et les modes de transport.

Les résultats de la modélisation montrent que **les émissions de CO₂ du transport touristique restent difficiles à maîtriser quel que soit le scénario**. Même le scénario le plus extrême ne donne pas des réductions d'émissions que l'on souhaite, ce qui est assez inquiétant.

Ceci s'explique d'abord en raison du développement économique méditerranéen. **La croissance de l'activité touristique (i.e. des volumes des flux) implique une croissance des émissions de CO₂ générées par le transport touristique quelles que soient les politiques mises en place**. D'ailleurs,

même dans un contexte économique modéré, l'économie touristique reste croissante. On constate cependant que les politiques climatiques contraignantes pèsent fortement sur les recettes que génère le tourisme international. A l'inverse, l'activité économique générée par le tourisme domestique est gagnante dans un contexte de plus grande rigueur carbone. Enfin, sur le plan économique, les PSEM apparaissent plutôt défavorisés par les contraintes sur l'aérien. A noter cependant que la croissance des taxes devient très importante avec les scénarios les plus « vertueux », laissant présager un financement possible des politiques régionales de transport et des investissements dans les infrastructures rail notamment.

L'introduction de politiques climatique permet de favoriser la croissance du tourisme domestique et de limiter celle du tourisme récepteur, inversant l'évolution actuelle. Cela impacte également significativement les distances parcourues. Dans le scénario le plus contraignant, la distance totale est de plus de 20% inférieure à la projection tendancielle.

Par contre, **il apparaît difficile de limiter le recours à l'aérien**. La part de ce transport, déjà majoritaire (50%) dans les arrivées internationales, suit une pente croissante. Il est inquiétant de constater que moins les pays sont dépendants de l'aérien pour leur tourisme récepteur aujourd'hui – on peut donc penser que les modes de transport alternatifs existent – plus la part de l'avion augmente à 2050. Seul un scénario de politique très volontariste permet d'inverser le sens de l'évolution et laisser croître la part des transports alternatifs jusqu'à concerner 15 à 19% des voyages. Enfin, pour le tourisme domestique, la voiture reste dominante dans les projections, mais perd du terrain.

Comment s'adapter ?

Cette étude montre que, dans l'hypothèse où l'atténuation du changement climatique serait prise au sérieux, les pays seraient confrontés à une évolution drastique des conditions d'exercice de l'activité touristique avec une certaine remise en cause du transport aérien. Ils doivent donc se préparer, chercher les moyens d'accompagner cette transition et d'en atténuer les conséquences négatives pour leur économie. Trois principaux leviers qui, activés par les pays ou à un niveau supranational, pourront peser sur l'évolution du tourisme méditerranéen.

Il s'agit tout d'abord **de la politique des transports, à considérer surtout à l'échelle du bassin mais pas seulement, qui va directement impacter la mobilité des voyageurs**. La politique actuelle est plutôt l'ouverture des marchés, encourageant notamment la multiplication des lignes et le développement du low-cost ce qui est défavorable à une réduction du recours à l'aérien...

Par contre, les orientations du Plan d'action régional de transport pour la région méditerranéenne 2007-2013 (PART) visant à **optimiser la gestion du trafic et à améliorer le maillage des transports terrestres** autour du bassin est à améliorer et renforcer. Un **investissement massif dans le train à grande vitesse** pourra permettre d'acheminer les touristes d'Europe du Nord vers les bords de la Méditerranée à condition de limiter les concurrences entre modes de transport par une gestion plus restrictive de l'avion en fonction d'usages prioritaires (urgences, longues distances...) et par le jeu des taxes et subventions. Le **principe de pré-acheminement par train ou autocar** doit être étudié lorsque l'avion n'est pas strictement nécessaire. Et sur ces points, au-delà des politiques nationales et régionales de transport, toute la chaîne des opérateurs intervenant dans la constitution d'un séjour touristique a un rôle à jouer (tour-opérateurs et transporteurs notamment).

La politique de transport peut également **encourager le progrès technique**, pour tous les modes de transport, en n'oubliant pas les solutions techniques moins rapide mais qui pourraient se révéler plus adaptées au futur paysage des transports autour du bassin comme les avions à turbopropulseurs, plus efficaces d'un point de vue des émissions par passager transporté.

Enfin, sans chercher à maximiser le trafic, le fait **d'améliorer le taux de remplissage** des avions permet d'optimiser le coefficient d'émissions de GES au passager.kilomètre.

Au final, il faut changer le paradigme du transport aérien qui doit être considéré comme une activité qui certes rend des services considérables à la société, mais qui du fait de ses impacts considérables, doit être limitée en volume. La conséquence est que **la politique du transport aérien doit se concentrer sur les**

arbitrages entre raison de voyager (affaires, vacances, affinitaire) **et entre marchés** (les plus rentables économiquement ou socialement).

Ensuite, **la politique touristique de chaque pays** aura évidemment un rôle essentiel. En Méditerranée, la concurrence entre destinations se joue plus sur les prix que sur la différenciation de l'offre avec l'attrait de « faire du volume » aux dépens de la qualité, les effets de mode et l'accélération des modes de voyage (courts séjours). Pourtant, les politiques de développement touristique menées par les pays peuvent influencer significativement sur le « contenu carbone » de ce secteur, mais aussi sur sa qualité et sa rentabilité.

Construire un tourisme moins dépendant de l'aérien demande de travailler d'une part sur les marchés visés, pour **rechercher plus de tourisme de proximité** lorsque les pays voisins le permettent. **Le tourisme domestique représente également une piste** essentielle, moins sensible à la conjoncture. Pour les PSEM notamment, c'est aussi une assurance contre la stagnation des clientèles traditionnelles.

D'autre part, le type d'offre soutenu par les Etats (politiques de visas, politique tarifaire de l'avion sur des critères de durée de séjour, offre d'activités et de transports locaux, incitation à l'offre de location...) aura des conséquences sur l'intensité carbone du séjour et l'éco-efficacité du transport. La **recherche du long ou très long séjour** (retraités, volontariat longue durée, circuits combinés...) doit être justifiée par une plus grande valeur ajoutée **qui s'appuie sur un besoin de changement d'image radical des destinations** et une réelle valorisation des spécificités de chaque pays.

Enfin, **l'évolution de la culture du voyage et des modes de vie** constitue un levier puissant, souvent méconnu et pour lequel on manque de moyens d'action précis.

Pour rendre acceptable et possible un tourisme moins émetteur de GES, il faut casser les ressorts de l'hypermobilité et de l'imaginaire touristique qui va avec. Cela passe par plusieurs canaux, depuis les conditions de vie des méditerranéens, leur pouvoir d'achat et l'organisation de leurs cités, jusqu'à leur façon d'aborder le quotidien et l'extra-quotidien, leurs motivations pour le voyage et la place des loisirs dans les systèmes sociaux. Cela demande également de considérer le déséquilibre actuel des flux entre pays de l'UE et les autres pays du bassin.

Dans les PSEM, la propension à voyager devrait augmenter avec l'amélioration des conditions économiques. Dans la majeure partie des PNM, il faudra plutôt essayer de la freiner en améliorant le cadre de vie au quotidien, la répartition du temps libre au long de l'année, l'urbanisme des grandes métropoles et sur l'offre de loisirs de proximité.

D'une façon générale, on peut chercher à retrouver le plaisir du déplacement lui-même. L'amélioration du confort du voyage est certes importante (aménagement des gares, services, qualité de l'information, espaces de relaxation, information culturelle, préparation au séjour, ...). L'évolution des mentalités pourrait ainsi se faire en intégrant le temps de transport sans rechercher à tout prix la vitesse (notion de « slow travel ») qui rendrait possible l'émergence d'un tourisme plus lent où le temps de transport comme ferait partie intégrante du séjour.

Pour activer ces différents leviers et mettre en œuvre les orientations ambitieuses qui viennent d'être exposées, une réflexion approfondie sur les moyens, les outils et in fine sur la coopération entre acteurs doit être menée.

Il faut d'abord **améliorer la prise de conscience des enjeux par les acteurs de terrain** pour qui les horizons de décision sont généralement assez courts. Il faut également garder à l'esprit la grande diversité des situations des destinations touristiques à l'échelle du bassin méditerranéen avec des destinations matures, des destinations émergentes et des destinations en devenir.

De très nombreux acteurs doivent être mobilisés et coordonnés. Dans le domaine du secteur privé, **les transporteurs** sont évidemment des acteurs centraux ainsi que **les tour-opérateurs et agences de voyages** qui sont en première ligne pour faire évoluer les produits et influencer sur la demande. Dans une moindre mesure, **l'industrie de la restauration, de l'hébergement et des loisirs** peut aussi être mobilisée en ce sens. Les organisations socioprofessionnelles peuvent initier des démarches collectives pour une prise en compte de la contrainte carbone et sont un relais essentiel de sensibilisation et de diffusion de l'innovation dans le tourisme.

Les Etats et leurs administrations ont un rôle essentiel à deux niveaux. D'une part, la régulation et les politiques publiques doivent donc nécessairement encadrer les évolutions au niveau de chaque pays. D'autre part, ils ont également un rôle d'influence sur les politiques internationales. Les collectivités locales, relai des politiques touristiques des états et peuvent aussi jouer un rôle clé dans le développement des infrastructures et des services de transport. **Les organismes de promotion et de commercialisation**, à différents niveaux (national, régional, local) selon les pays, ont un rôle important à jouer dans la sélection des marchés ciblés et des produits proposés par les acteurs locaux.

A l'échelle internationale, **les bailleurs internationaux** (coopération bilatérale et décentralisée, autres organismes internationaux) doivent réorienter leurs choix d'investissement, en particulier dans le domaine des grandes infrastructures de transport (en particulier vers les liaisons ferrées performantes avec les pays voisins). Les **ONG de développement et d'environnement** quant à elles ont surtout un rôle de diffusion de la connaissance et d'accompagnement.

Au final, l'une des **clés permettant d'aller vers un tourisme moins émetteur de GES réside dans la coopération méditerranéenne**, et ce dans tous les domaines. Il s'agit autant de développer des visions régionales du tourisme méditerranéen qu'une politique régionale de transports et surtout d'avancer groupés dans les négociations internationales sur les mécanismes de régulation de l'aérien et d'atténuation des émissions.