

# Programme d'activités 2009-2012

## Tourisme et développement durable en Méditerranée



### Rapport final

Loïc BOURSE

*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*

## SOMMAIRE

<b>Préambule</b>	<b>5</b>
<b>Organisation des travaux conduits</b>	<b>7</b>
<b>Introduction</b>	<b>9</b>
<b><u>I. Transport aérien et dépendance au carbone : quel avenir pour les destinations touristiques méditerranéennes ?</u></b>	<b>11</b>
1. Une croissance constante des flux touristiques liés au transport aérien.....	11
2. Une forte dépendance de l'économie touristique méditerranéenne au transport aérien .....	13
3. Propositions d'adaptation .....	14
<b><u>II. Tourisme et résultats socio-économiques : un moteur du développement durable en Méditerranée ?</u></b>	<b>17</b>
1. Les évolutions comparées de la demande de croisière et de tourisme balnéaire en Méditerranée.....	17
2. Les résultats économiques de la croisière à l'échelle des destinations nationales.....	18
3. La capacité motrice du tourisme pour le développement des territoires.....	20
4. Recommandations .....	22
<b><u>III. Tourisme balnéaire et urbanisation : impacts sur l'environnement et enjeux fonciers</u></b>	<b>25</b>
1. Des consommations en eau supérieures aux capacités de production et d'approvisionnement.....	25
2. Dessalement et réutilisation des eaux usées : deux alternatives à la surexploitation des ressources en eau .....	26
3. Développer la planification territoriale pour améliorer les services urbains, réguler la pression foncière et réduire les impacts sur les espaces naturels .....	27
4. Recommandations .....	29
<b><u>IV. Vers la création d'un « label qualité » et d'un système de suivi de la durabilité du tourisme méditerranéen ?</u></b>	<b>31</b>
1. Les indicateurs prioritaires et complémentaires « Tourisme » de la SMDD.....	31
2. L'approche « Profils de durabilité de quelques destinations touristiques en Méditerranée » comme outil de monitoring de l'état de durabilité du tourisme méditerranéen.....	33
3. Recommandations .....	34
<b>Conclusion</b>	<b>37</b>
<b>Liste des figures</b>	<b>38</b>
<b>Annexe : Etudes réalisées</b>	<b>39</b>



## Préambule

La Méditerranée est la première région touristique du monde. En 2005, les pays méditerranéens ont reçu 246 millions de touristes internationaux, soit 30,5 % du tourisme international mondial. Durant la décennie 1995-2004, certains pays méditerranéens ont connu une croissance moyenne annuelle très forte des arrivées internationales, comme la Croatie (20 % par an), la Syrie (15,7 %), l'Égypte (11,7 %), l'Algérie et la Turquie (10,1 %)¹. Ce secteur, principalement centré sur un modèle balnéaire et saisonnier, représente pour tous les pays un enjeu majeur en termes d'emplois et de revenus. La concurrence intense entre les destinations est exacerbée par les pratiques commerciales des grands tours opérateurs et par l'insuffisance de capacités au niveau local à contrôler les tendances non durables du développement du tourisme. Il en résulte une certaine standardisation de l'offre, des évolutions insuffisamment maîtrisées et des pertes de qualité dans plusieurs destinations matures ou en plein développement.

Cette situation a été encouragée par des politiques publiques qui ont mis l'accent sur la croissance du nombre de touristes et des infrastructures. Bien que les retombées économiques du tourisme soient significatives dans beaucoup de pays, elles sont inégalement réparties et l'impact négatif sur l'environnement – qualité de l'air, bruit, déchets, consommation d'espace, dégradation des paysages, des côtes et des écosystèmes – n'est pas pris en compte dans les statistiques nationales sur le secteur.

Quelque 637 millions de touristes (internationaux et nationaux) sont attendus dans la région en 2025, soit une augmentation de 270 millions par rapport à 2000, dont la moitié environ dans les régions côtières. L'anticipation de ces flux représente une réelle opportunité si l'on veut modifier la demande internationale et interne et encourager une évolution vers un tourisme qui intégrerait les arrière-pays et les villes, les préoccupations environnementales et la protection du patrimoine culturel.

Le tourisme a de ce fait été considéré par les 21 Parties à la Convention de Barcelone comme l'un des sept domaines prioritaires de la Stratégie méditerranéenne pour le développement durable (SMDD) adoptée en 2005. Trois objectifs spécifiques ont été assignés à ce secteur :

- Réduire ses effets territoriaux et environnementaux négatifs ;
- Promouvoir les produits et les offres de tourisme durable, et augmenter la valeur ajoutée de l'économie touristique pour les populations locales ;
- Améliorer la gouvernance pour un tourisme durable.

En juillet 2008, le Plan Bleu a organisé un atelier régional sur le thème « Promouvoir un tourisme durable en Méditerranée » à Sophia-Antipolis (France). Plus de 60 participants venant de 16 pays méditerranéens, représentants d'institutions internationales, d'ONG, de professionnels et des Centres d'Activités Régionales du Plan d'Action pour la Méditerranée (PAM) ont contribué aux débats. Au titre du suivi de la SMDD, l'atelier avait pour objectif d'examiner la situation de la région en matière de promotion d'un tourisme durable. Il se proposait d'évaluer le contrôle des impacts territoriaux et environnementaux du tourisme, de débattre de grands enjeux régionaux liant tourisme et développement durable, et de proposer des pistes de travail et d'action pour l'avenir.

Les principales conclusions et recommandations de cet atelier ont été reprises dans le cadre d'un programme d'activités 2009-2011 structuré autour de quatre composantes :

### 1) **Gestion de l'énergie : transport aérien et tourisme en Méditerranée**

Une des conclusions du sous-groupe « Tourisme et changement climatique » a porté sur la nécessaire gestion de l'énergie dans le domaine des transports, notamment aériens, responsables d'importants volumes d'émissions de gaz à effet de serre (GES). En dix-sept ans, de 1988 à 2005, la part des arrivées internationales en Méditerranée par transport aérien est passée de 23% à 40%, représentant respectivement 47 et 122 millions de touristes. Certains pays, notamment insulaires, sont presque totalement dépendants du transport aérien pour l'acheminement des touristes internationaux, d'autres le deviennent de plus en plus. Selon les projections des

---

¹ Source : OMT / WTO 2006

arrivées internationales du Plan Bleu et si la part du transport aérien reste identique, les touristes arrivant par avion pourraient être plus de 158 millions en 2025.

Comment infléchir la tendance ? Quels moyens d'actions sont disponibles ou à inventer ? Quels seraient les impacts de mesures restrictives sur les clientèles et sur le développement touristique des pays les plus dépendants du transport aérien ? Quelles adaptations seraient nécessaires dans les pays ?

L'objet de cette composante était de produire une connaissance fine de la situation présente, de fournir une vision prospective des évolutions durables et de proposer des options réalistes pour réduire les émissions de GES dues au transport aérien touristique sans obérer l'opportunité de développement qu'offre le tourisme.

## 2) **Croisières et plaisance en Méditerranée : équipements et infrastructures, pollutions et déchets**

Le sous-groupe de travail « Croisières et plaisance » a notamment recommandé un approfondissement de la problématique dans les domaines des équipements et des infrastructures d'une part et, d'autre part, des pollutions et des déchets. En croissance continue, la demande totale au niveau mondial pour l'activité « Croisière » a triplé entre 1995 et 2007 pour atteindre 17,5 millions de passagers ; elle a quadruplé en Europe. La part de marché de la croisière est évaluée à environ 4% du marché du tourisme au niveau mondial et a de fortes marges de progression. En Europe par exemple, les prévisionnistes du secteur évoquaient (avant la crise financière de 2008) une augmentation des passagers de 60% entre 2005 et 2015, en particulier en Méditerranée.

Pour l'activité « Plaisance », les infrastructures nautiques représentent l'élément fondamental de son développement. Tout autour de la Méditerranée, 890 ports ont été recensés. Avec 765 ports, la rive Nord se trouve beaucoup plus équipée que les rives Sud et Est qui n'en comptent que 125. Il existe cependant une pénurie de places d'amarrage sur la rive Nord. Une tendance se fait donc jour : le transfert vers les ports de plaisance de la rive Sud, ceux-ci devenant les parkings des bateaux du Nord qui ne trouvent plus de place. Le déséquilibre des capacités d'accueil entre le Nord, le Sud et l'Est entraîne, en plus d'externalités négatives d'un point de vue environnemental (artificialisation de la ligne de côte, dégradation des fonds marins, pollution des eaux), une mauvaise répartition des retombées positives de l'activité de croisière et de plaisance dans le bassin méditerranéen en termes économique et d'emploi.

L'objectif général était donc d'éclairer les décideurs et les opérateurs sur les moyens à mettre en œuvre afin de rééquilibrer les retombées de l'activité de croisière et de plaisance par la mise en valeur des potentialités marines et nautiques des pays, notamment des rives Sud et Est, tout en veillant à limiter les impacts négatifs sur l'environnement.

## 3) **Profils de durabilité dans quelques destinations touristiques en Méditerranée**

L'objectif est d'évaluer la durabilité du tourisme dans plusieurs destinations<sup>2</sup> et de fournir les bases d'un outil méthodologique commun pour la promotion du tourisme durable dans le bassin méditerranéen, telle que recommandée par la SMDD. En effet, les orientations et les actions de la SMDD pour promouvoir le tourisme durable suggèrent d'« Élaborer (...) un programme cadre de promotion de la Méditerranée d'une durée de dix ans (...) qui devra mettre l'accent sur les atouts patrimoniaux, culturels et environnementaux, de la région, en vue de la création d'un label de qualité du tourisme méditerranéen ». Cette orientation conduit le Plan Bleu à aborder la question de la labellisation/certification de la durabilité des destinations touristiques méditerranéennes, qui constitue la dernière phase du processus.

## 4) **Test des indicateurs complémentaires « Tourisme » pour le suivi de la Stratégie méditerranéenne pour le développement durable**

La SMDD intègre un volet de suivi régional des progrès réalisés dans la mise en œuvre de ses objectifs et de promotion du développement durable. À ce titre, chaque thème prioritaire doit se doter d'un jeu d'indicateurs permettant des évaluations périodiques des progrès réalisés. Il s'agit aussi de mesurer la contribution de la Méditerranée aux objectifs définis à l'échelle planétaire et de participer aux évaluations, examens et débats internationaux.

Dans le cadre du programme, des indicateurs complémentaires aux deux indicateurs prioritaires identifiés en 2005 ont été sélectionnés.

---

<sup>2</sup> Par ordre alphabétique : Alanya (Turquie), Al Alamein, Marsa Matrouh et l'oasis de Siwa (Égypte), Cabras et Castelsardo (Sardaigne, Italie), Jerba (Tunisie), Rovinj (Croatie), le Littoral de Tétouan (Maroc), Tipasa (Algérie), Torremolinos (Espagne).

## Organisation des travaux conduits

### Pilotage et suivi de l'activité

Les quatre composantes du programme d'activités ont été suivies entre 2009 et 2011 par un comité de pilotage qui réunissait les principaux partenaires du programme, la Banque européenne d'investissement (BEI), l'Agence française de développement (AFD) et l'Agence espagnole de coopération internationale pour le développement (AECID), ainsi que des personnalités qualifiées et reconnues dans l'espace méditerranéen pour leurs compétences scientifiques, techniques ou institutionnelles : M. Fabrice Bernard (Conservatoire du littoral, France), M. Luigi Cabrini (Organisation Mondiale du Tourisme, OMT), M. Mohammed Larid (Ecole Nationale des Sciences de la Mer et de l'Aménagement du Littoral, ENSMAL, Algérie), Mme Zeljka Skaricic (Centre d'Activités Régionales/Programme d'Actions Prioritaires, CAR/PAP - PNUE/PAM, Croatie). Le comité de pilotage s'est réuni une première fois le 29 avril 2010 à Marseille puis le 22 septembre 2011 à Sophia-Antipolis.

En parallèle des réunions de suivi du programme d'activités, les réunions et séminaires de coordination suivants ont été organisés durant ces deux années :

- Le lancement de la composante « Profils de durabilité de quelques destinations touristiques en Méditerranée » s'est tenu à Athènes, les 15 et 16 octobre 2009 ;
- Une seconde réunion de coordination a été organisée en collaboration avec l'Agence de Conservation des Côtes de la Région Autonome de Sardaigne et l'Aire Marine Protégée de la Municipalité de Cabras, les 25 et 26 juin 2010, à Cabras en Sardaigne ;
- Une réunion d'experts a été organisée à Marseille, les 15 et 16 juin 2011.

### Séminaire régional

Le programme d'activités s'est clos lors du Séminaire régional organisé par le Plan Bleu en collaboration avec l'*Istituto Internazionale delle Comunicazioni* (IIC, Gênes, Italie), à Gênes, les 12, 13 et 14 décembre 2011. Les principaux résultats de ce programme y ont été débattus devant un auditoire constitué d'un panel de représentants d'institutions internationales et nationales, autorités locales, opérateurs du tourisme, ONG et associations, universitaires et experts du Nord, du Sud et de l'Est de la Méditerranée.

### Publications

- **Gestion de l'énergie : transport aérien et tourisme en Méditerranée**
  - *Gestion de l'énergie, transport aérien et tourisme en Méditerranée*. Rapport final, TEC, Plan Bleu, 2011.
  - *Gestion de l'énergie, transport aérien et tourisme en Méditerranée*. Synthèse, TEC, Plan Bleu, 2011.
  - Transport aérien et dépendance au carbone : quel avenir pour les destinations touristiques méditerranéennes ? Plan Bleu, avril 2012, *Les Notes du Plan Bleu*, n°19.
- **Croisières et plaisance en Méditerranée : équipements et infrastructures, pollutions et déchets**
  - *Croisières et Plaisance en Méditerranée*. Rapport final, Plan Bleu, 2011.
  - Tourisme et résultats socio-économiques : un moteur du développement en Méditerranée ? Plan Bleu. *Les Notes du Plan Bleu* (en projet pour l'automne 2012 ; à partir du chapitre 2 de ce rapport).
- **Profils de durabilité dans quelques destinations touristiques en Méditerranée**
  - *Towards a quality label of Mediterranean tourism*. Rapport de cadrage régional. Plan Bleu, 2011.
  - *Vers un observatoire et un « label qualité » de la durabilité du tourisme en Méditerranée*. Rapport consolidé des rapports finaux « Profils de durabilité dans quelques destinations touristiques méditerranéennes » et « Cadre régional pour la promotion de la Méditerranée ». Plan Bleu, juin 2012.
  - Tourisme balnéaire et urbanisation : impacts sur l'environnement et enjeux fonciers. Plan Bleu, mai 2012. *Les Notes du Plan Bleu*, n°21.

- Les études de cas suivantes (rapports et synthèses) : Torremolinos (Espagne), Cabras et Castelsardo (Italie), Rovinj (Croatie), Alanya (Turquie), Gouvernorat de Matrouh (Egypte), Jerba (Tunisie), Tipasa (Algérie), Littoral de Tétouan (Maroc).
- **Test des indicateurs complémentaires « Tourisme » pour le suivi de la Stratégie Méditerranéenne pour le Développement Durable**
  - *Test des indicateurs complémentaires « Tourisme » pour le suivi de la SMDD*. Rapport. Plan Bleu, 2011.
  - 21 fiches de présentations des indicateurs prioritaires et complémentaires. Plan Bleu, 2011.
  - 18 fiches méthodologiques des indicateurs prioritaires et complémentaires. Plan Bleu, 2011.



## Introduction

En vue de rendre compte du travail effectué dans le cadre de ce programme et de dégager des résultats obtenus des perspectives d'actions futures en termes de décisions politiques mais aussi d'orientations pour des travaux complémentaires ou d'approfondissement, la structure de ce présent rapport suivra les quatre questions majeures soulevées lors du séminaire régional organisé à la fin du programme d'activités, c'est-à-dire :

- Comment réduire les impacts de l'aérien sur l'environnement sans compromettre l'activité touristique ?
- Comment créer de la richesse, la conserver sur le territoire pour qu'il se puisse se développer de manière durable ?
- Comment concilier activité touristique balnéaire, poussée du résidentiel et conservation des espaces naturels ?
- « Labellisation » et articulation littoral/arrière-pays : une solution pour la durabilité du tourisme en Méditerranée ?

De ces questions ont découlé quatre axes de réflexion :

- 1) Transport aérien et dépendance au carbone : quel avenir pour les destinations touristiques méditerranéennes ?

Certains pays, notamment insulaires, sont fortement dépendants du transport aérien pour l'acheminement des touristes internationaux, avec des taux d'arrivées par avion supérieurs à 90%.

Des accords globaux et des politiques volontaristes, basés sur la promotion du tourisme de proximité et du tourisme domestique, peuvent-ils permettre d'infléchir les tendances actuelles et de réduire le niveau des émissions de GES induites par le transport aérien sans compromettre le développement de destinations qui en sont dépendantes ?

- 2) Tourisme et résultats socio-économiques : un moteur du développement en Méditerranée ?

La dépendance des destinations balnéaires de type « 3S » (Sea, Sand and Sun) par rapport aux acteurs extérieurs et au marché international ainsi que la fuite d'une partie des revenus remettent en question un modèle dominant de développement touristique.

Ces constats soulèvent une question majeure : quels sont les facteurs qui font du tourisme un réel moteur de développement territorial ?

- 3) Tourisme balnéaire, usage des sols et patrimoine naturel : quel avenir pour l'environnement ?

Certaines atteintes à l'environnement prennent un caractère irréversible et sont aggravées par des déficits infrastructurels persistants, notamment en termes de collecte et de traitement des déchets solides et liquides. De plus, l'urbanisation et l'artificialisation des littoraux et des espaces naturels accentuent les pressions anthropiques sur des écosystèmes fragiles et des espèces menacées.

La question de l'articulation entre l'activité touristique, le développement urbain, la gestion du foncier et la préservation des écosystèmes est donc posée.

- 4) Tourisme et « labellisation » : vers un tourisme durable en Méditerranée ?

L'intégration des arrière-pays aux espaces littoraux et aux offres touristiques balnéaires permettrait-elle de contenir l'artificialisation des zones côtières et de les dé-densifier, tout en valorisant les patrimoines naturels et culturels des territoires locaux ? Permettrait-elle de répondre à des objectifs de croissance économique et de réduction de la pauvreté, par exemple par la valorisation des produits locaux, en vue d'encourager les circuits courts et l'approvisionnement des structures d'hébergement par les systèmes productifs locaux ? La « labellisation ou certification » de la durabilité des destinations est-elle une option pertinente ?



## I. Transport aérien et dépendance au carbone : quel avenir pour les destinations touristiques méditerranéennes ?

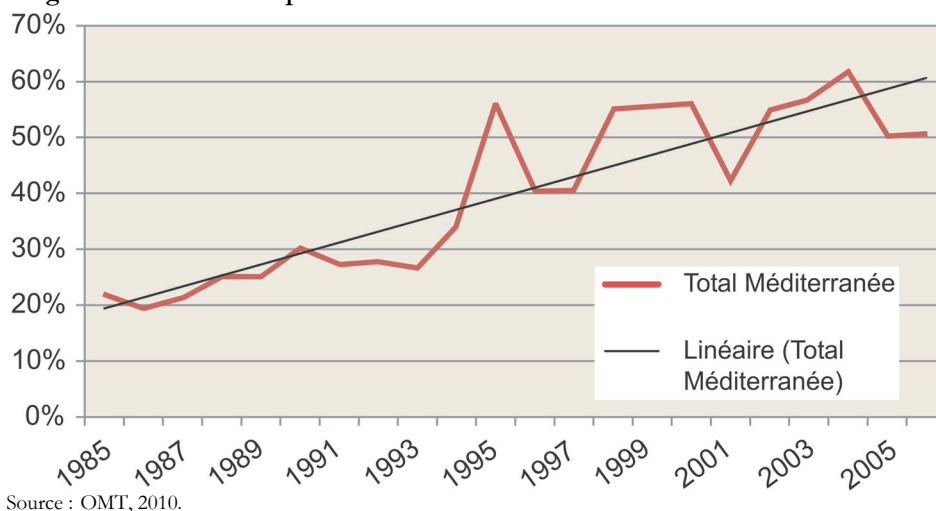
Après la seconde guerre mondiale, le transport aérien a révolutionné le tourisme international. Il a offert le monde pour quelques heures de voyage, à un prix peu élevé, et a façonné un modèle de développement touristique. En contrepartie, le transport aérien a induit des impacts environnementaux importants. En 2008, le tourisme produisait environ 1,3 milliards de tonnes de CO<sub>2</sub> à l'échelle mondiale, soit 5 % du total des émissions. Le transport aérien touristique quant à lui produisait la même année 515 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>, soit 40 % de la contribution du tourisme (UNWTO, UNEP, et WMO 2008).

Le Plan Bleu a réalisé un travail prospectif intitulé « Gestion de l'énergie : transport aérien et tourisme en Méditerranée » dans lequel ont été modélisés des scénarios permettant d'estimer les évolutions possibles du transport aérien à vocation touristique aux horizons 2025 et 2050. Les propositions d'adaptation découlant de cette étude ont été affinées à partir du cas de Jerba (Tunisie) notamment en vue de mesurer pleinement les enjeux économiques que constituerait l'instauration de politiques climatiques et énergétiques ambitieuses sur des destinations touristiques internationales.

### 1. Une croissance constante des flux touristiques liés au transport aérien

Sur les vingt dernières années, le transport aérien a fortement progressé à l'échelle de la Méditerranée. Il est passé d'un quart des arrivées internationales à la fin des années 1980 à plus de la moitié en 2006 (51%) (Figure 1).

Figure 1 : Evolution de la part de l'avion dans les arrivées internationales en Méditerranée



Source : OMT, 2010.

En comparaison, sur la même période, la part des arrivées par mer ne gagne que 2 %, celle du rail a été divisée par trois, celle de la route a diminué de moitié, passant de 60% à 30%. L'enjeu carbone induit par la mobilité du tourisme international constitue un problème redoutable : concilier la croissance constante de l'usage de l'aérien en tant que mode de transport touristique et l'objectif mondial de réduction de 80% des émissions globales des gaz à effet de serre (GES) à l'échéance 2050.

#### 1.1. Des émissions de gaz à effet de serre principalement dans les pays du Nord de la Méditerranée

Sur la même période, les arrivées des touristes internationaux dans le bassin méditerranéen sont majoritairement composées d'une clientèle européenne (environ 80% des arrivées internationales entre 1985 et 2005). Les émissions de GES dues au transport aérien touristique en Méditerranée restent beaucoup plus importantes sur la rive Nord en tant que pays récepteurs (75% des émissions totales) malgré une croissance importante des arrivées par avions des touristes internationaux dans les pays du Sud et de l'Est de la Méditerranée (PSEM) (doublement entre 1999 et 2005).

## 1.2. Des émissions de CO<sub>2</sub> difficilement maîtrisables

Pour éclairer cet enjeu « carbone » lié au tourisme méditerranéen, le travail prospectif s'est appuyé sur un modèle proposé par Tourisme, Transports, Territoires, Environnement, Conseil (TEC), nommé MEDTOUR (PEETERS 2010). Ce modèle a permis d'apprécier l'évolution des flux touristiques selon différentes combinaisons de scénarios prospectifs reflétant les options possibles des politiques climatiques et énergétiques (taxes carbonées, quotas d'émissions, type de régulation du marché, etc.) aux échelles nationale, régionale et internationale (Figure 2).

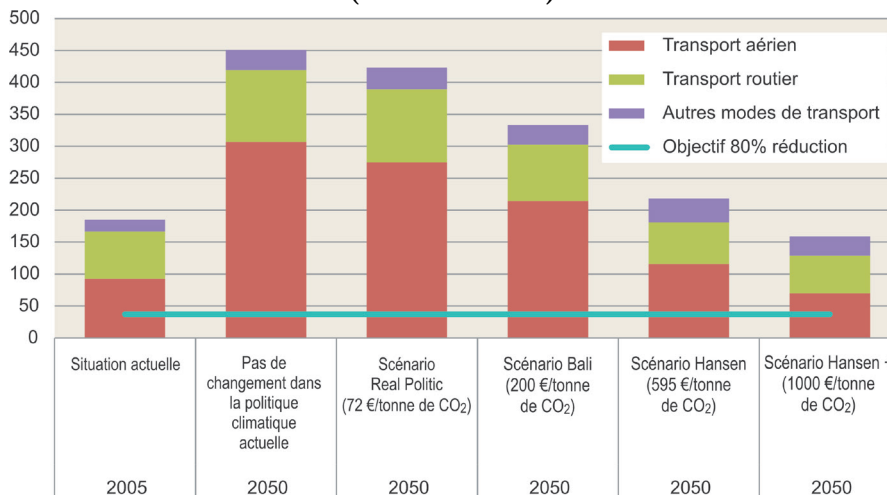
Figure 2 : Description schématique des scénarios

	S1 Real Politic	S2 Bali	S3 Hansen S4 (variante)
<b>Politique globale Objectifs</b>	Fragmentée Copenhague	Fort volonta Obj. 2050/1991: -50 à 60 % PNM : Paquet énergie-climat PSEM : décalage de 10-15 ans	Global policy, leadership USA Obj. 2050/1990 : -80 % Choc sur les modes de vie
<b>Traitement Tourisme et aérien</b>	Systèmes EUTS pour les PNM	Prix mondial du carbone, pas de spécificité aérien	Régime spécifique aérien: objectifs individuels + marché sectoriel
<b>Evolution du secteur</b>	Tendances acutelles (open-sky, low-costs ...)	Tendances actuelles infléchies à moyen terme	Tendances actuelles inversées à court terme
<b>Infrastructures</b>	Planification Euromed transport partielle/retardée	Intégration modale, planification Euromed transport suivie	Intégration modale, priorité TGV, planification Euromed transport réalisés
<b>Technique</b>	Pas de spécificités	Introduction des avions à turbo-propulsion	Avion à turbo-propulsion, ralentissement des temps de parcours
<b>Tempo</b>	Progressivité lente	Par paliers, suivant les négociations internationales	Enclenché immédiatement

Source : Plan Bleu, TEC, 2010.

Il en ressort que, quel que soit le scénario testé, les émissions de CO<sub>2</sub> dues au transport touristique resteront difficiles à maîtriser. Même le scénario le plus extrême – le scénario S4 pour lequel le prix du carbone atteindrait 1 000 € la tonne – ne donne pas de réductions d'émissions à la hauteur des enjeux (Figure 3).

Figure 3 : Evolution des émissions de CO<sub>2</sub> selon les scénarios et les contextes économiques en Méditerranée (millions de tonnes).



Source : Plan Bleu, TEC, 2010.

## 2. Une forte dépendance de l'économie touristique méditerranéenne au transport aérien

La difficile maîtrise des émissions de CO<sub>2</sub> à l'avenir s'explique principalement par le poids de la clientèle internationale dans le modèle de développement du tourisme méditerranéen et par la croissance économique et démographique du Sud et de l'Est du bassin, qui va mécaniquement augmenter la demande. Les performances économiques des destinations orientées vers un tourisme de masse, en particulier les destinations touristiques insulaires, dépendent directement de l'aérien (CERON et al. 2009 ; COUDERT 2010).

### 2.1. L'aérien comme moteur du développement touristique des îles

Par exemple, le développement touristique de l'île de Jerba (Tunisie) au cours des trente dernières années est directement lié aux évolutions de l'aérien (GAY 2006) et à la présence des tour-opérateurs :

- la capacité d'accueil de son aéroport est passée de 500 000 passagers/an en 1970 à 4 000 000 en 2008 ;
- en 2008, 95% des voyages en partance pour Jerba étaient organisés en charters par des tour-opérateurs.

Le poids des recettes liées au tourisme est particulièrement important non seulement pour l'économie de l'île mais aussi pour celle de la Tunisie puisqu'elles représentent environ un quart des recettes nationales induites par le tourisme, soit environ 2% du PIB (le tourisme représentait 9% du PIB tunisien en 2009).

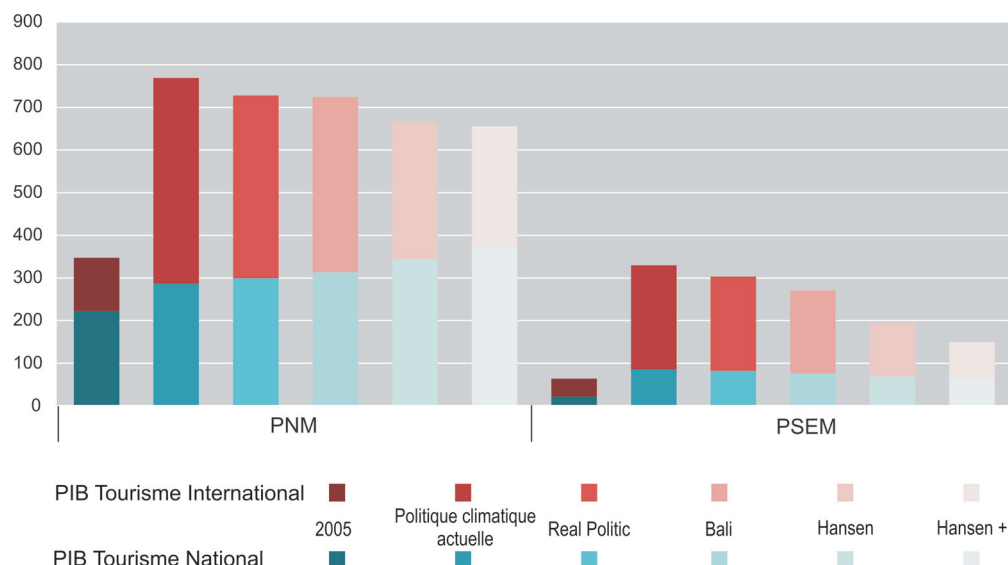
### 2.2. Les répercussions économiques de l'application de politiques climatiques ambitieuses

Les résultats de la modélisation relatifs à l'évolution des flux de passagers selon le mode de transport montrent une augmentation de l'aérien quelles que soient les politiques susceptibles d'être mises en œuvre, excepté dans le cas du scénario « Hansen renforcé », scénario le plus exigeant, qui fait apparaître une stagnation.

Cependant, l'application de politiques climatiques contraignantes induirait au plan économique (*Figure 4*) :

- une réduction des recettes du tourisme international ;
- une amélioration des recettes liées au tourisme domestique ;
- une réduction plus forte des recettes du tourisme international dans les pays du Sud et de l'Est de la Méditerranée.

**Figure 4 : Perspectives d'évolutions du PIB touristique à l'horizon 2050 en milliards d'euros de 2005**



Source : Plan Bleu, TEC, 2011.

### 3. Propositions d'adaptation

Trois voies d'adaptation permettraient de répondre à l'enjeu « carbone » sans pour autant pénaliser les performances économiques du tourisme : un tourisme international moins émetteur en carbone, un meilleur maillage modal et le développement du tourisme domestique.

#### 3.1. Un tourisme international moins émetteur en carbone

En vue de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> du tourisme international, il est possible :

- d'optimiser le taux de remplissage moyen d'un avion, le coefficient d'émissions de CO<sub>2</sub> au passager/kilomètre diminuant alors ;
- d'augmenter la durée moyenne des séjours (le ratio des émissions de CO<sub>2</sub> par nuitée est plus favorable).

#### 3.2. Le maillage modal

Dans l'attente d'innovations techniques, voire d'une révolution technologique, une politique régionale permettant d'articuler l'aérien avec d'autres modes de transports pourrait être élaborée.

Ceci nécessiterait, dans un premier temps, de mettre en œuvre une politique ambitieuse de création d'infrastructures dans le cadre de schémas régionaux de transport tel que le Plan d'action régional pour les transports (PART) proposé par l'Union Européenne (UE). Dans un deuxième temps, il s'agirait de promouvoir des modes de transport touristique moins émetteurs. Par exemple, le développement de la ligne TGV « Méditerranée », en France, a permis de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de 25 % entre 2000 et 2007 du fait du transfert de l'avion vers le train sur les trajets Paris-Marseille (DUBOIS & CERON 2009).

Cela exigerait également de corriger la situation de concurrence entre modes de transports par une coordination multi-acteurs (transporteurs, tour-opérateurs, pouvoirs publics, organisations internationales, ONG) afin d'éviter le recours systématique à l'avion lorsqu'un autre mode est possible. Cette stratégie pourrait être accompagnée de restrictions majeures au recours à l'aérien, comme par exemple la limitation de la création de nouveaux aéroports d'une part et la desserte par un train à grande vitesse des liaisons inférieures à 800 km d'autre part. Du fait d'une vitesse moyenne de 800-900 km/h des avions, le rapport distance et temps de voyage ne varie que légèrement entre TGV et avion : exemple de la ligne Paris-Marseille en France.

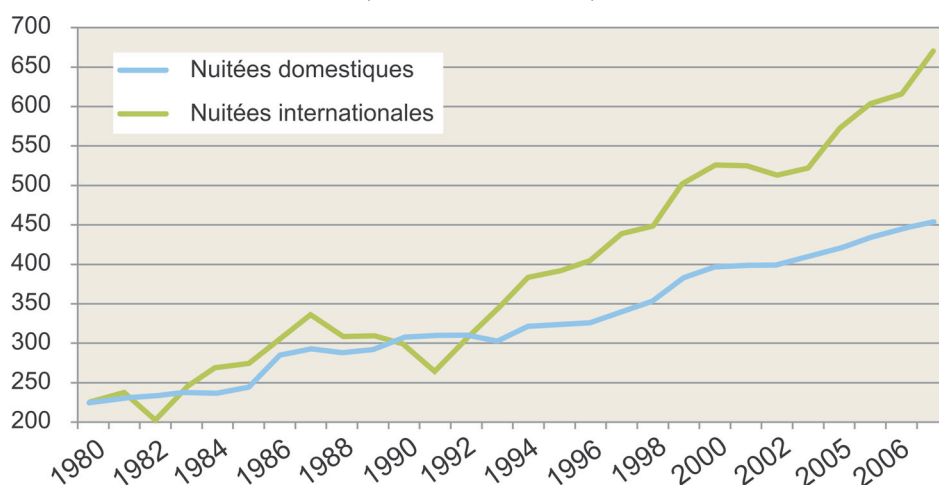
L'UE pourrait jouer un rôle clé dans le maillage des transports terrestres avec la mise en place d'un train grande vitesse sur tout son territoire, permettant d'acheminer les touristes d'Europe du Nord vers les bords de la Méditerranée. Un processus de préacheminement par train ou autocar pourrait être étudié lorsque l'avion n'est pas strictement nécessaire : sur chacune des rives, voire à terme tout autour du bassin.

La promotion du réseau ferroviaire permettrait également de valoriser, en particulier dans les PSEM, une clientèle domestique largement sous-estimée par les opérateurs du tourisme.

#### 3.3. La promotion d'un tourisme domestique dans les PSEM

Le marché domestique représente un potentiel de développement important, présentant l'avantage de pouvoir être généralement acheminé par des transports terrestres moins émetteurs (train ou autocar) et sur de plus courtes distances. De plus, dans un contexte de mise en œuvre d'une politique climatique très contraignante, comme dans le cas du scénario « Hansen » l'augmentation du tourisme domestique permettrait de compenser la baisse de recettes du tourisme international.

**Figure 5 : Evolution des nuitées internationales et domestiques dans les hôtels et établissements assimilés en Méditerranée (1980-2006, en millions)**



Source : OMT, Plan Bleu, 2010

Pour les PSEM, la diversification des bassins de clientèle vers le marché domestique et vers les pays voisins constituerait non seulement le moyen d'enrichir le potentiel du secteur touristique mais surtout une nécessité pour renouveler les clientèles et se préparer aux évolutions démographiques et sociales (développement d'une classe moyenne et droit aux vacances). Développer le tourisme domestique, c'est aussi renforcer la résilience face à la stagnation des clientèles traditionnelles.

#### Encadré 1

Les projections des impacts du tourisme en termes de production d'émissions de GES en lien avec le transport aérien se sont appuyées sur le travail réalisé entre 2009 et 2010 dans le cadre de la composante « Gestion de l'énergie : transport aérien et tourisme en Méditerranée ».

Cette étude a été réalisée conjointement par le Plan Bleu et le cabinet Tourisme, Transports, Territoires, Environnement Conseil (TEC Conseil) : Ghislain Dubois, Marie Lootvoet et Jean-Paul Ceron. Les travaux de modélisation ont été réalisés par Paul Peeters, professeur associé « Transport et tourisme durables » de la Stichting NHTV Internationale Hogeschool de Breda.

La partie illustrant le cas de l'île de Djerba est basée sur l'étude de cas produite par Jean Mehdi Chapoutot, consultant tunisien, dans le cadre de la composante « Profils de durabilité de quelques destinations touristiques en Méditerranée ».





## II. Tourisme et résultats socio-économiques : un moteur du développement durable en Méditerranée ?

Si le tourisme de masse – terrestre et maritime – reste une activité lucrative pour les grandes chaînes internationales d'hôtellerie et les tours opérateurs (TO), l'articulation entre croissance économique et transformations sociales des destinations demeure problématique. En ce qui concerne plus particulièrement la croisière, les résultats économiques s'appliquent surtout aux ports de tête de ligne où de grandes entreprises oligopolistiques (compagnies de croisière pour l'essentiel) dominent tous les segments de l'offre : réservations, arrivées aériennes et hébergement dans ces ports, excursions dans les ports d'escale, etc. Les résultats économiques pour les ports d'escale, notamment en Grèce, sont nettement moins importants et ne compensent pas toujours les externalités négatives : consommation d'eau et d'énergie, production de déchets, congestion de la circulation, impacts négatifs sur les fonds marins à cause des mouillages en rade, sentiment d'envahissement des populations locales. Pour questionner le poids des retombées économiques du tourisme en Méditerranée, un ciblage sur la croisière permet d'éclairer tout particulièrement le phénomène de fuites économiques, qui se retrouve également dans le tourisme « terrestre » comme par exemple dans les destinations balnéaires de type « 3S » (*Sea, Sand and Sun*) où la redistribution sur place des fruits de l'activité touristique reste faible et où de fortes inégalités socio-spatiales persistent.

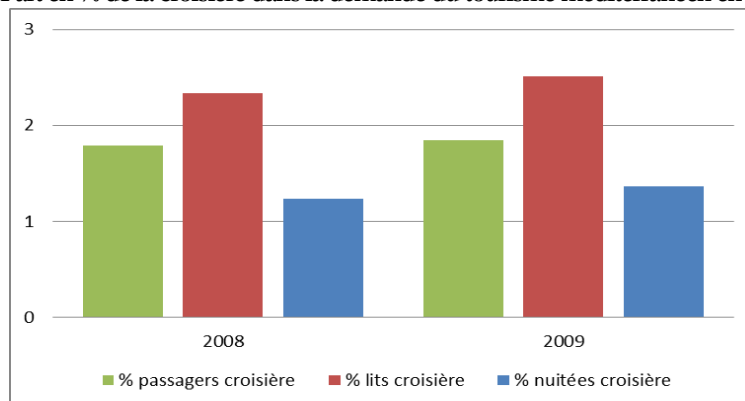
### 1. Les évolutions comparées de la demande de croisière et de tourisme balnéaire en Méditerranée

Le tourisme méditerranéen est passé de 58 millions d'arrivées internationales en 1970 à 271 millions en 2009, soit une augmentation de 366 % sur 40 ans. La Méditerranée est un marché touristique majeur à l'échelle mondiale puisqu'elle représente environ 30% des arrivées internationales depuis plus de 40 ans. Au-delà du produit classique qui définit le tourisme méditerranéen, c'est-à-dire un tourisme balnéaire dont l'archétype reste le modèle de Torremolinos en Espagne, d'autres secteurs du tourisme se sont développés depuis une vingtaine d'années et tout particulièrement la croisière. Ce secteur est en pleine croissance notamment en termes de passagers mais son poids demeure minime par rapport au tourisme balnéaire. L'étude de son modèle de développement met en lumière les principales problématiques de l'articulation entre croissance économique et capacité à engendrer un développement à l'échelle des territoires.

#### 1.1. La croisière en Méditerranée : un secteur du tourisme encore minime

A l'échelle du bassin méditerranéen, la croisière ne constitue qu'une faible part du tourisme international puisqu'elle représentait 1,4% des arrivées internationales en 1985 et 1,8% en 2009, après avoir subi une forte diminution entre 1995 et 2000 (respectivement 0,6% et 0,9%). Elle représentait en 2009 un peu plus de 1 % des nuitées passées par les touristes internationaux en Méditerranée. L'offre reste faible par rapport à l'ensemble du marché touristique méditerranéen puisque la croisière représentait en 2009 environ 2,5 % de la capacité d'hébergement (en nombre de lits) (*Figure 6*).

Figure 6 : Part en % de la croisière dans la demande du tourisme méditerranéen en 2008 et 2009

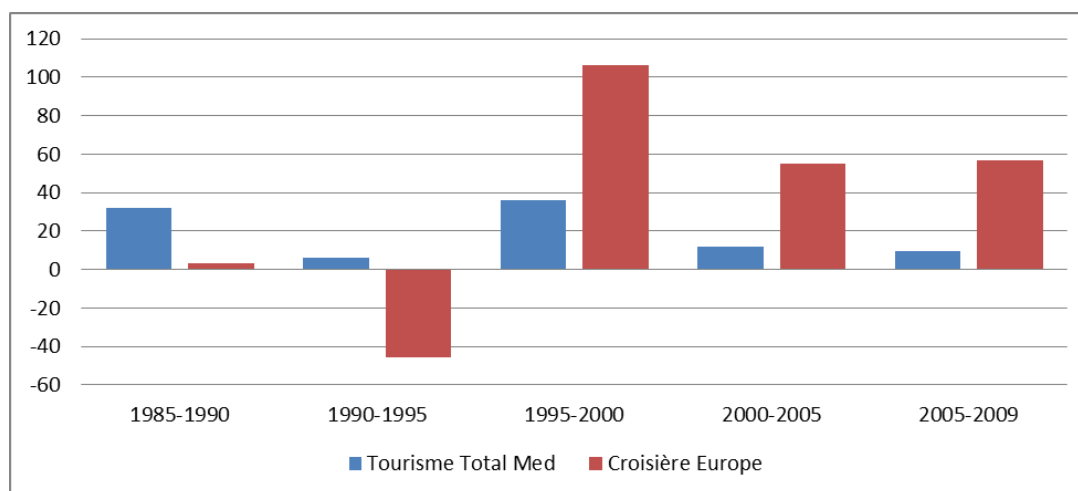


Source : Données OMT et Med Cruise, Plan Bleu, 2012

## 1.2. La croisière : un secteur à forte potentialité de croissance

Si ces chiffres paraissent faibles, il n'en demeure pas moins que la croisière constitue un secteur du tourisme ayant une forte potentialité de croissance. Si l'on s'attarde sur les taux de variation quinquennaux au cours des 25 dernières années, la croisière n'a progressé que de 3% entre 1985 et 1990 pour baisser fortement, -45%, entre 1990 et 1995, avant de connaître une croissance élevée (106% entre 1995 et 2000, 55% entre 2000 et 2005, 57% entre 2005 et 2009). Si l'on compare ces résultats avec ceux du tourisme méditerranéen en général, il apparaît que la croisière semble plus sensible aux crises sectorielles (cela se constate aisément sur la période 1990-1995) mais possède également une forte capacité de rebond puisqu'elle connaît une croissance bien supérieure à celle du tourisme méditerranéen, qui stagne autour de 10% depuis les années 2000 (*Figure 7*).

Figure 7 : Taux de variation quinquennaux en % des croisiéristes et de touristes internationaux en Méditerranée 1985-2009



Source : Données OMT et Med Cruise, Plan Bleu, 2012

## 2. Les résultats économiques de la croisière à l'échelle des destinations nationales

Quelles sont les répercussions économiques de cette forte progression de la demande du secteur de la croisière ? Il s'agit désormais de mesurer les résultats économiques en termes de consommation de nuitées, de recettes et de performance économique (recettes générées par nuitée consommée) à l'échelle des principales destinations nationales de la croisière en Méditerranée : la Grèce, l'Italie, l'Espagne, la France, Malte et Chypre.

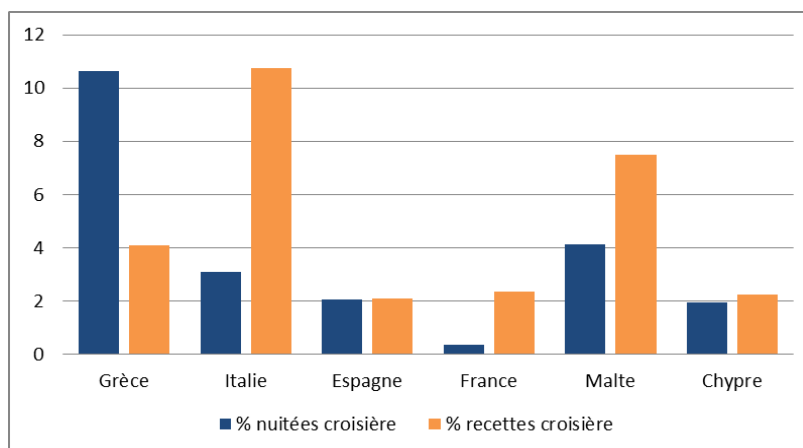
### 2.1. Une forte distinction entre accueil de passagers et génération de recettes induites par la croisière

A la lecture de la Figure 8, la comparaison entre le nombre de nuitées passées dans une destination nationale et les recettes générées par celles-ci illustre de manière significative la différence qui sépare la Grèce des autres destinations nationales. En effet, si en Grèce la croisière représente environ 10% de la demande touristique totale, les recettes qu'elle génère ne représentent que 4% des recettes touristiques du pays. Le cas de l'Italie se situe à l'opposé puisqu'en termes de nuitées passées, la croisière représente environ 3% de la demande touristique totale alors que les recettes constituent plus de 10% des recettes perçues par le tourisme dans ce pays.

La comparaison entre ces deux extrêmes interroge le lien entre nombre de nuitées passées et recettes générées, notamment s'ils sont mis en perspectives avec l'Espagne qui se place quant à elle dans une situation d'équilibre puisque le nombre de nuitées passées et les recettes de la croisière représentent environ 2% du produit touristique espagnol. Cette approche permet de mettre en avant la capacité de la croisière à

produire de la valeur ajoutée, qui correspond au rapport positif entre nombre de nuitées passées et recettes générées, mais questionne sur la différence de performances économiques entre la Grèce et l'Italie.

Figure 8 : Comparaison entre la part de nuitées passées et la part des recettes générées par la croisière (2009)

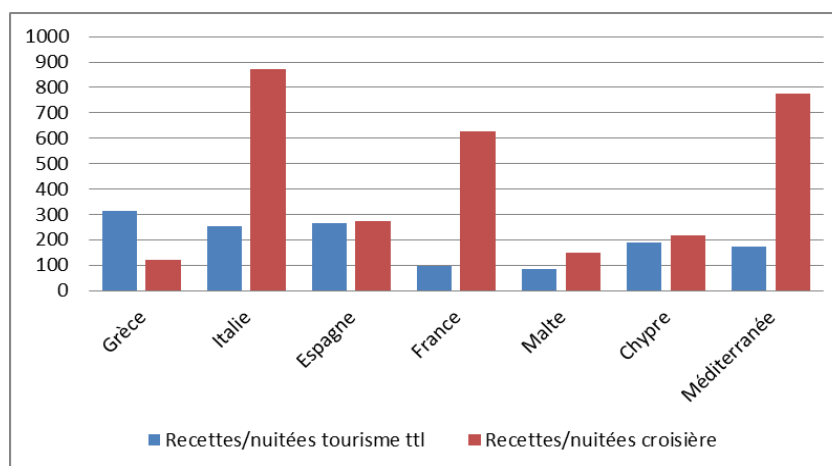


Source : Données Med Cruise, Plan Bleu, 2012

## 2.2. La typologie des ports : un facteur discriminant dans la production de valeur ajoutée de la croisière

Si l'on s'intéresse au rapport des recettes générées sur le nombre de nuitées passées, la croisière est un secteur du tourisme à forte valeur ajoutée en comparaison avec le tourisme général. En Italie, la croisière génère, par nuitée, quatre fois plus de recettes que le tourisme (plus de 800 € par nuitée contre plus de 200 € pour le tourisme en général), en France, six fois plus (environ 600 € pour la croisière et 100 € pour le tourisme en général). En Grèce, la croisière génère trois fois moins de valeur ajoutée que le tourisme en général (100 € pour la croisière contre 300 € pour le tourisme en général).

Figure 9 : Performances économiques de la croisière en comparaison avec le tourisme en général (recettes €/nuitées) (2009)



Source : Données OMT et IIC, Plan Bleu, 2012

35 % des ports accueillant des croisières en Méditerranée sont des ports italiens, et 34 % des ports grecs, ce qui indique qu'il existe un nombre quasiment identique de ports dans ces deux pays. En revanche, 63 % des ports tête de ligne sont situés en Italie (la France arrive en 2<sup>de</sup> position avec 13 %) et 42 % des ports d'escales en Grèce (l'Italie est en 2<sup>de</sup> position avec 28 %). La différence entre la Grèce et l'Italie dans la production de valeur ajoutée se situe dans la distinction entre ports tête de ligne et ports d'escale.

La dotation infrastructurelle des ports tête de ligne joue un rôle important (nombre et longueur des quais, profondeur des bassins). Sur les 10 ports les plus importants de la Méditerranée (qui réunissent l'ensemble des caractéristiques infrastructurelles nécessaires), 5 sont italiens.

La valeur ajoutée induite par la dotation infrastructurelle revient-elle aux territoires ? La mesure est extrêmement difficile notamment dans le cas de la croisière. En moyenne, chaque passager dépense 50 € par escale lorsqu'il consomme en dehors du navire. 70% des passagers rentrent à bord pour déjeuner ou dîner. Les compagnies de croisière organisent des « tours » pour faire en sorte de capter au maximum les dépenses de leurs passagers. Elles réalisent, en effet, leurs marges les plus importantes sur les dépenses réalisées à bord par le client et sur les excursions à terre qu'elles organisent directement. Les retombées pour les territoires sont limitées et difficilement palpables.

En termes de résultats économiques, on peut noter que les ports qui perçoivent le plus de recettes sont les ports tête de ligne. Ces ports ne perçoivent par ailleurs qu'une part minimale des recettes qui pourraient leur revenir, les compagnies de croisière monopolisant tout un pan de la commercialisation de services et de biens, engendrant ainsi des fuites économiques pour les territoires.

### 3. La capacité motrice du tourisme pour le développement des territoires

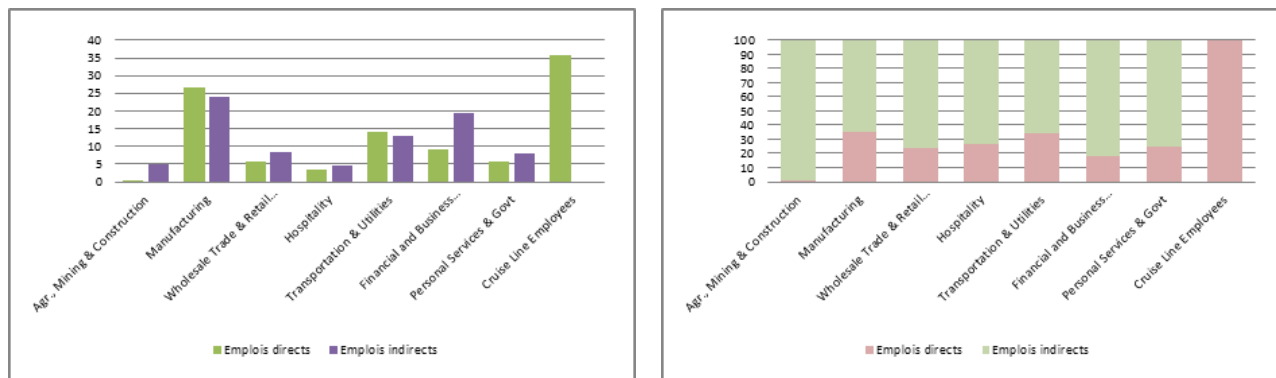
La mesure de l'emploi permet d'appréhender la question du développement des territoires. Dans le cas de la croisière, les données disponibles ne se situent qu'à l'échelle du bassin méditerranéen. La capacité de création d'emploi du tourisme « terrestre » a quant à elle pu être questionnée à l'échelle de la destination sur la base de l'exemple de la destination d'Alanya en Turquie dont le nombre total de nuitées « terrestres », 14 millions en 2008, équivalait à lui seul à 81 % du total des nuitées du secteur de la croisière en Méditerranée en 2008.

#### 3.1. La croisière : créatrice d'emploi ?

A l'échelle du bassin méditerranéen, la croisière crée environ 0,7 emploi direct/lit, 1,5 emplois indirects/lit, soit 2,2 emplois/lit. 32% des emplois totaux (directs et indirects) liés à la croisière sont situés en Italie, celle-ci concentrant sur son territoire la majeure partie des chantiers de construction navale, activité qui représente en Méditerranée 18% des emplois directs de la croisière (par exemple l'entreprise Fincantieri détient 41 % du marché mondial en nombre de lits produits). De plus, l'Italie accueille la majorité des ports tête de ligne, qui rassemblent une panoplie de services, dont les services de transport, représentant plus de 30% des emplois indirects.

Par conséquent, pour que la croisière soit porteuse d'un développement pour le territoire, bien que discutable, les pays doivent impérativement cumuler une production de navires de croisière, un nombre important de ports tête de ligne par rapport aux ports d'escales, un nombre de nuitées passées important. En Méditerranée, seule l'Italie arrive à cumuler ces différents facteurs.

Figure 10 : Répartition sectorielle de l'emploi lié à la croisière en Méditerranée (2009)



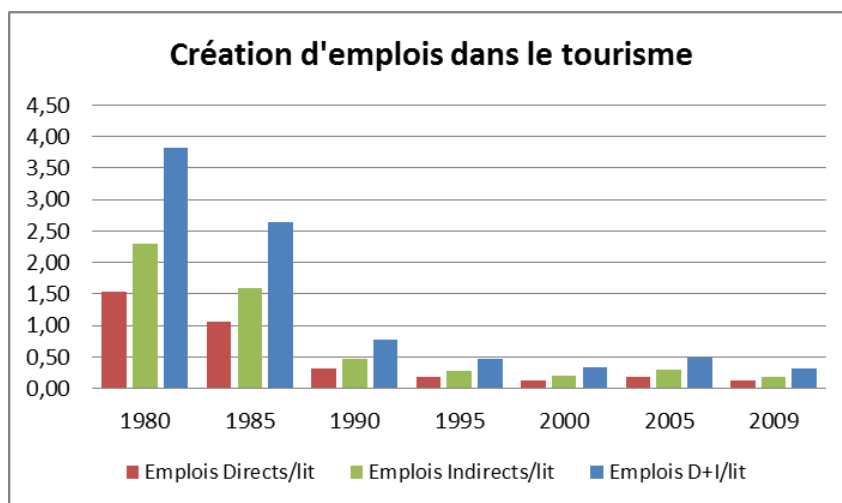
Source : Plan Bleu, 2012

### 3.2. La capacité du tourisme terrestre à créer de l'emploi

L'entrée analytique par la capacité de création d'emplois permet de constater que le tourisme terrestre à l'échelle des destinations méditerranéennes crée en moyenne 0,4 emploi direct/lit.

Dans le cas de la destination d'Alanya, en Turquie, qui représentait 14 millions de nuitées en 2008, le tourisme constitue une part sans cesse croissante de l'emploi dans le secteur tertiaire, passant de 55% en 2000 à 80% des emplois en 2009, soit plus de 45% de l'emploi total à Alanya sur la période 2005-2009. Le nombre d'emplois créés dans le secteur touristique a été important au lancement de l'activité en 1980 et 1985 (3,83 emplois/lit et 2,65 emplois/lit), puis s'est stabilisé autour de 0,5 emploi créé par lit entre 1990 et 2005, pour enfin ne plus représenter qu'un rapport de 0,32 emploi/lit en 2009 (dont 0,13 emploi direct/lit).

Figure 11 : Evolution de la capacité de création d'emplois du tourisme à Alanya (Turquie)



Source : Données fournies par Cevat Tosun et Caner Çalışkan, Plan Bleu 2011.

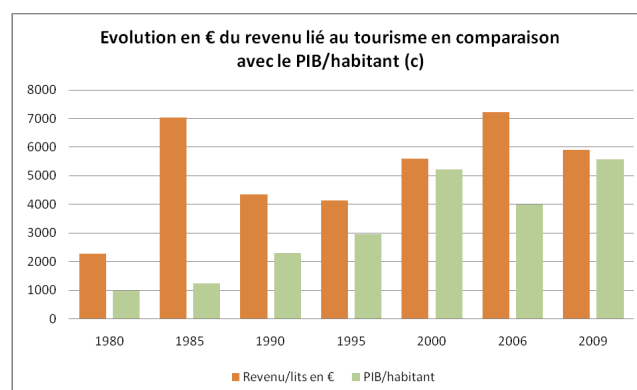
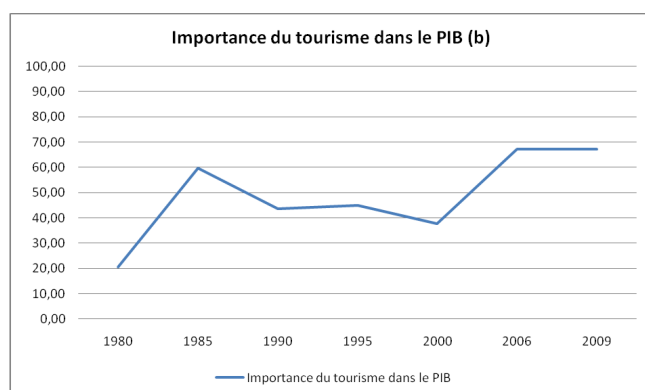
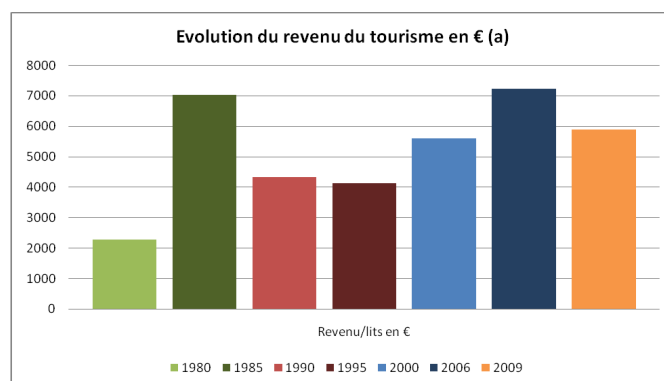
### 3.3. Une redistribution minime des fruits de la croissance à l'échelle d'une destination

Le PIB du tourisme représentait respectivement 59 % en 1985 et 67 % en 2006 du PIB total d'Alanya. Poids du tourisme dans le PIB et emploi du territoire constituent deux signes de dépendance de l'économie d'Alanya aux activités touristiques. Bien qu'il n'existe pas de données fiables sur les fuites économiques à Alanya, il est estimé à l'échelle nationale qu'environ 51 % à 60 % des revenus tirés des voyages à forfait organisés par les tour-opérateurs étrangers n'ont pas été injectés dans l'économie turque. Tosun et Çalışkan estiment que ces fuites peuvent atteindre 85 % des revenus touristiques d'Alanya.

En croisant les différentes données portant sur l'offre et la demande touristiques, les effets de la dépendance d'Alanya aux activités touristiques se traduisent par :

- Une domination du tourisme dans l'économie locale, ce qui induit une dépendance du territoire par rapport à ce secteur ;
- Une domination du marché international, ce qui induit une dépendance de l'activité par rapport à une clientèle étrangère consommant principalement un produit proposé par les TO internationaux.

Figure 12 : Evolution en € du revenu lié à l'activité touristique (2009)



Source : Données fournies par Cevat Tosun et Caner Çalışkan, Plan Bleu 2011.

Enfin, à Alanya, le revenu par habitant est en nette progression. Le PIB/habitant croît de manière continue depuis les années 1980, passant d'environ 1 000 € par habitant en 1980 à environ 5 500 € par habitant en 2008 (Figure 12 (c)). Cependant, l'augmentation du revenu moyen par habitant ne traduit pas nécessairement une distribution équilibrée des revenus du tourisme auprès de toutes les franges de la population : d'après Tosun et Çalışkan, la situation reste très inégalitaire puisque la part du PIB revenant à la population la plus riche d'Alanya est passée de 44,4 % du PIB en 1980 à plus de 56 % du PIB en 2009.

## 4. Recommandations

Même si l'exercice de comparaison entre le secteur de la croisière et le tourisme terrestre reste complexe dans le cadre d'une évaluation de la capacité du tourisme à engendrer un développement pour les territoires qui accueillent ces activités, il n'en demeure pas moins qu'il éclaire les raisons pour lesquelles les retombées économiques pour les territoires sont faibles, en lien avec l'organisation du marché touristique.

Une des raisons de l'incapacité du modèle dominant de développement touristique méditerranéen à répondre aux objectifs du tourisme durable repose sur une déconnexion de l'activité touristique du territoire où elle s'exerce et du contexte économique, social, environnemental et culturel de ce territoire. Cette déconnexion est induite principalement par une gouvernance du tourisme défailante aux échelles internationale, nationale et locale. Il peut en résulter des germes d'instabilité sociopolitique et des formes de rejet populaire d'un développement trop « sélectif », accaparé par quelques-uns et offrant peu de perspectives aux populations locales vulnérables (actifs avec et sans emplois, population au bas niveau de qualification, femmes, jeunes).

Il y a donc lieu de réinscrire les destinations touristiques dans des projets de territoire, c'est-à-dire de planifier de manière stratégique les activités touristiques en cohérence avec les autres activités et les potentialités économiques, sociales, environnementale et culturelles de ce territoire. A cette fin, deux pistes pourraient servir de guide d'actions à entreprendre à l'échelle de **territoires pilotes** :

- La structuration, en étroite collaboration avec les acteurs locaux, d'espaces publics de participation et de scènes de gouvernance pour d'une part partager et valider des diagnostics sur l'état de durabilité de ces territoires touristiques et, d'autre part, dessiner collégialement des futurs possibles, puis élaborer un plan d'actions local orienté vers une valorisation des potentialités locales ;
- L'accompagnement, dans une dynamique d'aide à la décision, de la création de dispositifs territorialisés d'observation et de suivi de la durabilité des activités touristiques ainsi que de leurs résultats et impacts économiques, sociaux et environnementaux.

#### Encadré 2

Ce chapitre a été rédigé à partir :

- Du rapport portant sur « Croisières et plaisance Méditerranée ». Ce rapport a été produit par Alberto Cappato, Secrétaire Général de l'Institut International de la Communication de Gênes, en collaboration avec Bianca Baggiani, Alexandra Bracco (collaboratrice IIC), Sara Canevello, Fabio Capocaccia (Président IIC, ancien Président de Med Cruise et Secrétaire Général de l'Autorité portuaire du Port de Gênes) et Lorenzo Pollicardo (expert international dans le secteur de la plaisance).
- Des résultats économiques du tourisme terrestre à l'échelle d'une destination touristique méditerranéenne de l'étude de cas relative à Alanya, en Turquie, produite par Cevat Tosun ainsi que Caner Çalişkan de l'Université Mustafa Kemal.

Ce travail a été valorisé notamment lors du séminaire de restitution du projet européen « DURAPORTS » qui s'est tenu le 16 mai 2012 à San Remo. Ce séminaire a notamment été l'occasion pour le Plan Bleu d'échanger avec l'Union des Ports de Plaisance - Provence Alpes Côte d'Azur (UPACA) sur la démarche « ports propres » et avec le Groupement Européen Odyssea.





### **III. Tourisme balnéaire et urbanisation : impacts sur l'environnement et enjeux fonciers**

Les impacts environnementaux du tourisme sont importants : les consommations d'eau et d'énergie peuvent atteindre des niveaux supérieurs aux capacités de production et d'approvisionnement. Des atteintes à l'environnement prennent un caractère irréversible et elles sont aggravées par des déficits infrastructurels persistants, notamment en termes de collecte et de traitement des déchets solides et liquides. L'urbanisation et l'artificialisation des littoraux et des espaces naturels accentuent les pressions anthropiques sur des écosystèmes fragiles et des espèces menacées. Ces constats soulèvent la question de l'articulation entre l'activité touristique, le développement urbain et la préservation des écosystèmes. Cette question renvoie au thème de la pression foncière – exercée par les infrastructures touristiques et par le développement du résidentiel –, ainsi qu'au processus de prise de décision politique et aux outils de planification territoriale.

#### **1. Des consommations en eau supérieures aux capacités de production et d'approvisionnement**

Un touriste consomme souvent trois à quatre fois plus d'eau par jour qu'un résident permanent. En 2009, à Alanya (Turquie), la consommation en eau potable liée au tourisme représentait 52 % (5,3 millions de m<sup>3</sup>/an) de la consommation totale du district. Les consommations annuelles en eau potable sont très élevées, notamment dans les destinations internationales de type 3S (Sea, Sand and Sun) en raison du mode de consommation des touristes, du nombre de nuitées (plusieurs millions par an) et d'une forte demande en eau due aux équipements (golfs, piscines, etc.).

##### **1.1. Indisponibilité et transfert de la ressource comme facteur de non-durabilité**

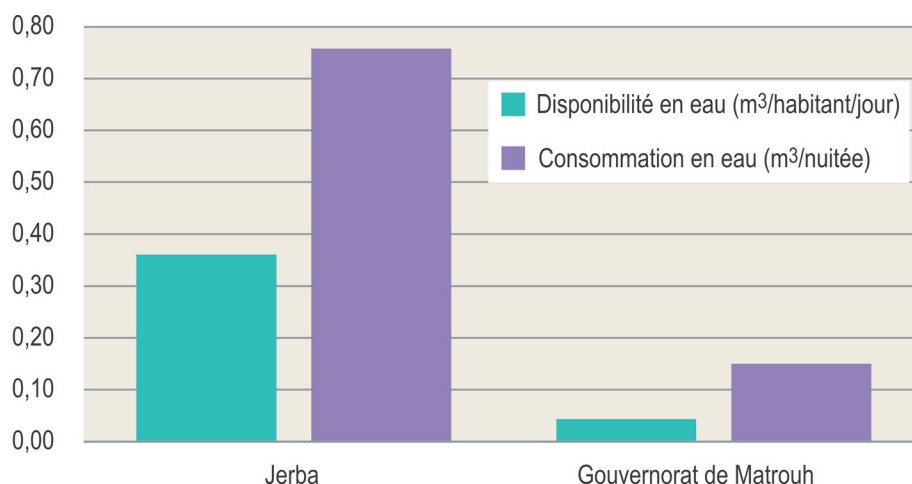
Pour embrasser la complexité des impacts du tourisme sur les ressources en eau, la question de la disponibilité et de l'approvisionnement est primordiale. A titre d'exemple, le tourisme à Alanya (Turquie) consomme 0,40 m<sup>3</sup>/nuitée contre 0,15 m<sup>3</sup>/nuitée dans le Gouvernorat de Marsa Matrouh (Egypte). Une approche simpliste conduirait à la conclusion que le tourisme à Alanya induit des impacts plus forts sur la ressource en eau que dans le Gouvernorat de Marsa Matrouh.

A Alanya, la demande en eau est satisfaite grâce à une ressource disponible à proximité, disponibilité démultipliée par la réalisation d'un barrage. En revanche, dans le Gouvernorat de Marsa Matrouh, du fait de la mauvaise qualité des eaux disponibles sur place (eaux saumâtres) et de l'éloignement d'une ressource disponible de qualité, l'alimentation du tourisme en eau mobilise deux pipelines dépendant du réseau de distribution d'Alexandrie, auxquels s'ajoutent des acheminements complémentaires par trains et par camions citernes.

##### **1.2. L'efficience limitée des infrastructures**

A Jerba, qui doit également faire face à une ressource insuffisante en quantité et en qualité, un réseau d'alimentation en eau long de 150 km a été construit depuis deux sources situées sur le continent : les oueds Zeuss et Koutine (Gouvernorat de Médénine) auxquels se sont ajoutées depuis 1990 deux stations de dessalement des eaux saumâtres à Zarzis (1999) et Jerba (2000).

Figure 13 : Capacité de charge en eau potable à Jerba et dans le Gouvernorat de Matrouh (2008)



Source : Plan Bleu, 2011

A Jerba, comme dans le Gouvernorat de Marsa Matrouh, la forte consommation journalière moyenne du tourisme par rapport aux ressources disponibles aboutit à une insuffisance de capacité des infrastructures (Figure 13).

Le manque de disponibilité de la ressource en eau a pour conséquence une augmentation des transferts d'eau soit par voies routières (Egypte), soit en augmentant la production moyenne des infrastructures de type pipelines en période estivale, qui correspond à une période de stress hydrique. Une autre solution consiste à diversifier les moyens de production d'eau potable (stations de dessalement à Jerba).

## 2. Dessalement et réutilisation des eaux usées : deux alternatives à la surexploitation des ressources en eau

Des alternatives à la surexploitation des ressources en eau ont déjà été développées en Méditerranée et tout particulièrement dès les années 1980 avec l'installation de stations de dessalement dans des zones touristiques insulaires telles que Malte, les Baléares, les Canaries et plus récemment à Jerba (2008). Même si la consommation en énergie des stations de dessalement reste inférieure à la consommation en énergie dépensée dans le transfert de ressource, la question de la consommation énergétique demeure un enjeu majeur.

### 2.1. La consommation énergétique comme enjeu pour l'installation de stations de dessalement

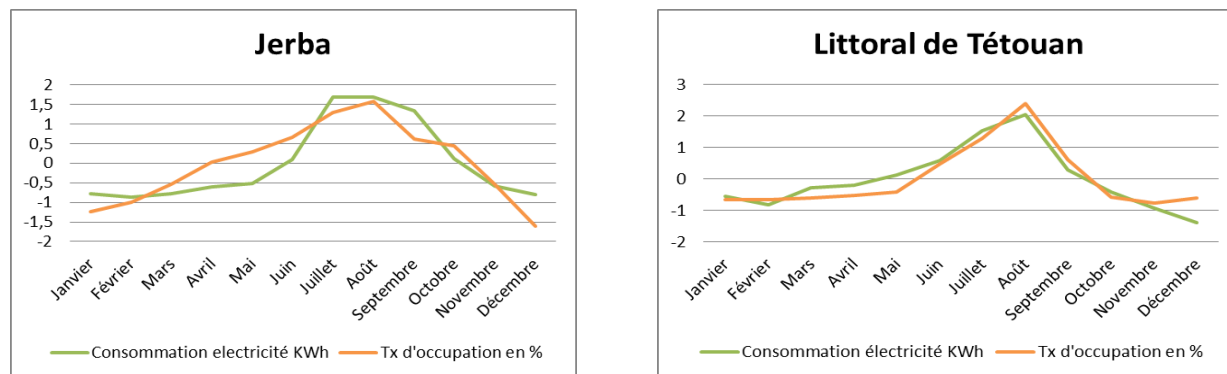
Les infrastructures permettant une production alternative en eau, comme par exemple les stations de dessalement à Jerba, sont fortement énergivores. Pour la Méditerranée, le dessalement de 30 millions de m³/j équivaut à une puissance électrique de 5 000 MW, soit 8 à 10 centrales à cycle combiné gaz, ou 4 à 5 tranches nucléaires (BOYE 2008).

Sans prendre en considération les répercussions environnementales des stations de dessalement en termes d'émissions de gaz à effet de serre et de rejets de saumure, le dessalement engendrerait des défis énergétiques majeurs car cette consommation d'énergie se cumulerait à l'accroissement de consommation due au pic saisonnier de consommation électrique (équipements touristiques et urbains).

Ainsi, à Torremolinos (Espagne), la consommation en électricité, à laquelle le tourisme participe directement à hauteur de 40% environ, a connu une variation de 160% entre 1989 et 2008, passant de 124 à 322 GWh/an. Au cours de la période 2000-2008, à Alanya (Turquie), la consommation totale en électricité, à laquelle le tourisme contribue directement pour 21%, est passée de 199 à 615 Gwh, soit un taux de variation de 208%. Sur le littoral de Tétouan (Maroc), la demande en électricité est multipliée par 2 en

période estivale. A Jerba, la demande en électricité est multipliée par 3 durant le pic saisonnier du mois d'août (Figure 14).

**Figure 14 : Saisonnalité de la consommation en électricité en comparaison avec les taux d'occupation mensuels sur le Littoral de Tétouan (2010) et à Jerba (2008)**



Source : Plan Bleu, 2011

## 2.2. L'équipement en stations d'épuration des eaux usées, un préalable à toute réutilisation

Dans son rapport « Eau, énergie, dessalement et changement climatique en Méditerranée » (2008), le Plan Bleu recommande la gestion des ressources en eau via la réutilisation des eaux usées épurées en complément au dessalement des eaux de mer et saumâtres. La récupération et le retraitement coûteraient moins en énergie. Les technologies membranaires, d'osmose inverse et de traitement, sont voisines et les compétences nécessaires (emplois, besoins en formation) seraient complémentaires.

Au préalable, un travail de fond est à entreprendre en matière d'équipement en stations de traitement des eaux usées. La municipalité de Torremolinos (Espagne), par exemple, ne possède pas de station d'épuration alors que cette destination touristique accueille près de 5 millions de nuitées par an. Sur le littoral de Tétouan (Maroc), les 1 372 m<sup>3</sup>/jour d'eaux usées produites par le tourisme sont directement rejetées en mer sans traitement dans deux des trois destinations étudiées (Martil et Fnideq) et sont prétraitées dans la troisième (M'diq) par une station d'épuration dont la capacité de charge est largement dépassée (capacité prévue pour 5 000 habitants alors que la population atteint en période estivale 20 à 25 000 habitants) avant d'être acheminée vers la lagune de Smir.

Des investissements dans l'assainissement permettraient de répondre à plusieurs problèmes : des problèmes sanitaires et de santé publique, des problèmes de respect des espaces marins et des problèmes d'alimentation en eau.

## 3. Développer la planification territoriale pour améliorer les services urbains, réguler la pression foncière et réduire les impacts sur les espaces naturels

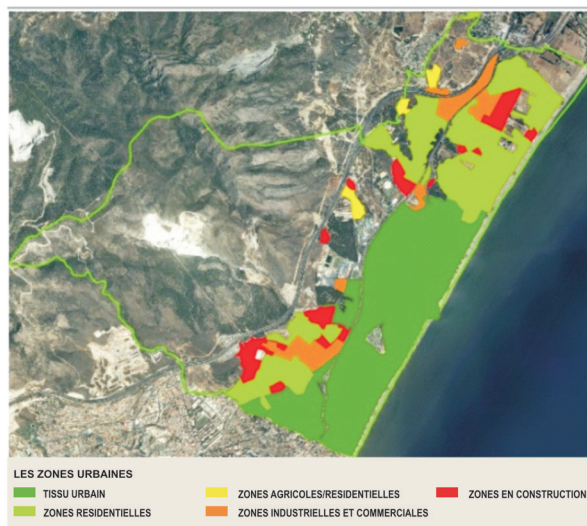
La question de la réalisation des infrastructures de collecte et de traitement des eaux usées renvoie plus généralement à la question du développement urbain et de l'offre de services essentiels.

La poussée de l'urbanisation due à la construction des structures d'hébergement touristique « classiques » (hôtels, B&B, auberges) et au développement massif du logement résidentiel amorcé à la fin des années 1990, a conduit à un phénomène de saturation foncière.

### 3.1. Diversification de l'offre d'hébergement et pression foncière

A Martil, situé sur le littoral de Tétouan (Maroc), la construction dans les années 1990 de zones résidentielles autour d'un golf a induit une multiplication des projets de construction sur un littoral déjà saturé : seulement 12,5% du trait de côte reste « naturel ».

Figure 15 : Artificialisation de l'espace à Torremolinos (2007)



Source : Navarro Jurrado, 2011

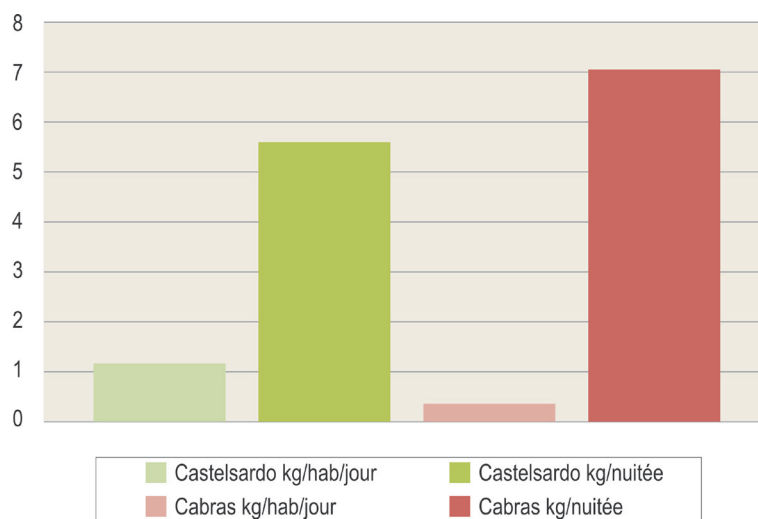
A Torremolinos, la surface urbanisée représente 85% de la surface totale de la commune. Ainsi, sur le trait de côte qui constitue l'unique espace foncier disponible en raison du positionnement entre mer et montagne de la commune, seuls 10 ha ne sont pas encore construits (*Figure 15*).

### 3.2. Développement urbain, tourisme et production de déchets

La question de l'adéquation des équipements urbains en matière de production et de gestion des déchets solides est posée avec acuité, par :

- le taux d'accroissement démographique (3,7% à Alanya) ;
- l'augmentation de la densité de population des destinations touristiques en période estivale (passage de 3 300 hab/km<sup>2</sup> à 10 000 hab/km<sup>2</sup> au mois d'août à Torremolinos) ;
- la surproduction de déchets solides des touristes par rapport à la production des résidents et l'insuffisance des pratiques de recyclage (à Cabras la moyenne annuelle de production de déchets solides est de 7kg/nuitée pour le tourisme alors que la production est de 0,5 kg/habitant/jour pour les résidents).

**Figure 16 : Production des déchets solides du tourisme par comparaison avec la production des résidents à Cabras et Castelsardo (2008)**



Source : Plan Bleu, 2011

Ainsi, le manque d'investissement en matière de collecte, de stockage et de traitement des déchets solides et par conséquent le maintien, voire le développement, des décharges sauvages engendre de graves problèmes en termes de salubrité publique, de pollution des sols, des ressources en eau potable et de la mer.

### 3.3. Pressions sur biodiversité

Le tourisme affecte souvent de manière définitive les espaces naturels, espaces riches en biodiversité végétale et animale :

- la détérioration, voire la destruction, par les infrastructures touristiques des dunes côtières dans la plupart des pays de la région méditerranéenne réduit la biodiversité végétale (par exemple, à Jerba en Tunisie, sur le littoral du Gouvernorat de Matrouh en Egypte et sur les plages de Tipasa en Algérie) ;
- l'artificialisation et/ou l'assèchement de zones humides, qui jouent un rôle essentiel dans les équilibres hydriques et sédimentaires du littoral méditerranéen et hébergent une biodiversité particulièrement remarquable, conduisent à une perte en biodiversité notamment pour les oiseaux migrateurs (le littoral de Tétouan) ;
- les activités de loisirs nautiques détériorent les herbiers marins (posidonie et coralligène) et participent à la réduction des populations de tortues marines (zones de nidification) et de phoques moines (Alanya en Turquie).

Au-delà d'une politique d'aménagement du territoire ayant permis une conservation des espaces naturels comme à Rovinj (Croatie), on assiste depuis plusieurs années à une évolution vers une relation "gagnant-gagnant" entre le tourisme et les sites naturels, notamment dans les aires protégées qui ont développé des programmes pour l'accueil du public (Sardaigne). La préservation des qualités naturelles des aires protégées profite au développement du tourisme et, en contrepartie, le tourisme peut apporter un appui à la préservation des aires protégées.

## 4. Recommandations

En premier lieu, les impacts du tourisme sur l'environnement en termes de pression foncière, de consommation des ressources naturelles, de production de déchets liquides et solides ainsi que d'atteintes à la biodiversité, peuvent être réduits par : 1) le respect des réglementations en vigueur ; 2) la définition de cadres réglementaires nationaux applicables à des échelles régionales et locales ; 3) la mise en place de politiques incitatives notamment en matière d'économie d'énergie, de réduction de la consommation d'eau et en matière de recyclage des déchets solides.

En second lieu, la définition de plans stratégiques relatifs aux infrastructures, à l'échelon local, permettrait de répondre aux problèmes d'inadéquation entre offre et demande (eau et déchets solides), et de

disponibilité des ressources (capacité de charge). Dans le domaine de l'eau potable, si les infrastructures permettent au moins pour un temps de répondre aux besoins en eau potable, il est primordial d'investir dans une remise en état des équipements et dans une diversification des sources d'approvisionnement. Des investissements peuvent être réalisés pour l'évacuation et le traitement des eaux usées en vue de leur réutilisation pour l'entretien, par exemple, des équipements et des espaces verts.

### Encadré 3

Ce chapitre a été rédigé à partir des études de cas réalisées par les consultants ayant travaillé dans le cadre de la composante « Profils de durabilité de quelques destinations touristiques en Méditerranée » ainsi que du travail de synthèse réalisé par le coordinateur de cette composante, Ioannis Spilanis, économiste à l'Université de la Mer Egée. Les experts ayant produit les études de cas sont :

- M. Mohamed Berriane, Professeur de Géographie, Université Mohammed V, qui a réalisé l'étude de cas portant sur le Littoral de Tétouan au Maroc ;
- M. Jean Mohamed Mehdi Chapoutot, Consultant, qui a réalisé l'étude de cas portant sur l'île de Djerba en Tunisie ;
- M. Samir Grimes, Consultant, Commissariat National du Littoral, qui a réalisé l'étude de cas portant sur Tipasa en Algérie ;
- M. Zoran Klaric, Institut du tourisme, adjoint au Secrétariat général d'EURHODIP, qui a réalisé l'étude de cas portant sur Rovinj en Croatie ;
- M. Enrique Navarro Jurado, Université de Malaga, qui a réalisé l'étude de cas portant sur Torremolinos en Espagne ;
- M. Adel Rady, Marsa Alam for Tourist Development Co., qui a réalisé l'étude de cas portant sur le Gouvernorat de Matrouh en Egypte ;
- M. Alessio Satta, Barbara Pintus et Manuela Puddu de l'Agence de conservation des côtes de Sardaigne, qui ont réalisé les études de cas portant sur Cabras et Castelsardo en Italie ;
- M. Cevat Tosun et Caner Çalişkan de l'Université Mustafa Kemal, qui ont réalisé l'étude de cas portant sur Alanya en Turquie.

Les travaux réalisés par les experts ont été valorisés par Loïc Bourse, chargé de programme Tourisme lors des journées du Forum International du Tourisme Solidaire qui se sont tenues à Marseille les 24 et 25 novembre 2011. Ils ont également été valorisés lors du séminaire intitulé « La gouvernance du tourisme méditerranéen : les variables environnementales, économiques et sociale » organisé par Casa Mediterraneo durant la Foire Internationale du Tourisme (FITUR) qui s'est tenue à Madrid le 19 janvier 2012

## IV. Vers la création d'un « label qualité » et d'un système de suivi de la durabilité du tourisme méditerranéen ?

Le développement durable de la région méditerranéenne ne dépend pas uniquement de l'amélioration des politiques en matière de tourisme.

Les Etats riverains de la Méditerranée et la Communauté Européenne ont en effet décidé lors de la 12<sup>ème</sup> réunion des Parties Contractantes de la Convention de Barcelone (novembre 2001) de préparer une « Stratégie Méditerranéenne pour le Développement Durable ». Ils ont demandé à la Commission Méditerranéenne du Développement Durable (CMDD) d'en élaborer le projet. La 2<sup>ème</sup> Conférence ministérielle euro-méditerranéenne sur l'environnement (juillet 2002) a soutenu cette initiative, annoncée au sommet de la Terre de Johannesburg (septembre 2002). La Stratégie Méditerranéenne pour le Développement Durable a été adoptée par la CMDD le 22 juin 2005, à Athènes, et par les pays méditerranéens lors de la 14<sup>ème</sup> réunion des Parties Contractantes à Portoroz (Slovénie), en novembre 2005.

Dans le cadre de cette stratégie, 7 domaines prioritaires ont été définis :

- La gestion intégrée des ressources et des demandes en eau ;
- La gestion plus rationnelle de l'énergie, l'utilisation accrue des sources d'énergie renouvelables et l'adaptation, en les atténuant, aux effets du changement climatique ;
- La mobilité durable, grâce à une gestion appropriée des transports ;
- **Le tourisme durable**, secteur économique porteur ;
- Le développement agricole rural durable ;
- Le développement urbain durable ;
- La gestion durable de la mer, du littoral et des ressources marines.

Pour atteindre les objectifs fixés par la SMDD, il est important que le tourisme méditerranéen se refocalise sur la réduction des effets néfastes du tourisme sur le territoire et l'environnement ; la promotion des produits et services du tourisme durable ; l'optimisation de la valeur ajoutée de l'économie touristique pour la population locale ; l'amélioration de la gouvernance pour un tourisme durable.

### 1. Les indicateurs prioritaires et complémentaires « Tourisme » de la SMDD

Pour mesurer les avancées de chacun des 7 domaines prioritaires de la SMDD, des **indicateurs prioritaires** ont été définis (34 au total), dont **deux** pour le « Tourisme » visant à mesurer la diversification de l'offre touristique et les retombées économiques induites par le tourisme pour les populations locales (nommés respectivement TOU\_P01 et TOU\_P02). Ces deux indicateurs prioritaires ne suffisant pas pour mesurer les progrès vers un tourisme durable, il s'est avéré nécessaire de développer une série d'indicateurs dits « complémentaires » pour suivre l'avancée des pays méditerranéens vers l'atteinte des trois objectifs fixés par le chapitre tourisme de la SMDD énoncés ci-dessus.

Les **indicateurs complémentaires** « TOU\_C » ont été sélectionnés en juillet 2007 lors d'une réunion d'experts. Le processus de sélection s'est appuyé en amont sur une analyse de la littérature existante sur le sujet (OMT, Union européenne, IFEN – Institut français de l'environnement – et Plan Bleu) dans laquelle étaient proposées des listes d'indicateurs pouvant être utilisés dans le domaine du tourisme durable.

Tableau 1 : Liste des indicateurs « tourisme » de la SMDD (2007)

Code	Indicateurs prioritaires
TOU_P01	Proportion de lits non-balnéaires par rapport au nombre total de lits touristiques
TOU_P02	Recettes du tourisme international
Code	Indicateurs complémentaires
TOU_C01	Répartition des arrivées de touristes internationaux par mode de transport (air, rail, route, mer)
TOU_C02*	Fréquentation des « Routes de découverte » et autres circuits
TOU_C03	Évolution de la fréquentation des espaces protégés
TOU_C04	Nombre de ports de plaisance et de places de bateau par kilomètre de côte
TOU_C05	Saisonnalité du tourisme sur le littoral
TOU_C06	Part des entreprises touristiques ayant obtenu une certification ISO <sup>3</sup> 14001, EMAS <sup>4</sup> ou HACCP <sup>5</sup> dans une destination
TOU_C07	Nombre de ports de plaisance et/ou de destinations lauréats du Pavillon Bleu
TOU_C08	Salaire moyen dans le secteur du tourisme par rapport au salaire moyen
TOU_C09	Évolution du nombre de visiteurs dans les sites culturels
TOU_C10	Emploi dans le secteur du tourisme par rapport à l'emploi total
TOU_C11	Emplois saisonniers touristiques par rapport aux emplois dans le secteur du tourisme
TOU_C12	Part des touristes internationaux arrivant par le biais de tour-opérateurs
TOU_C13	Part des IDE (Investissements directs étrangers) dans le secteur du tourisme
TOU_C14*	Programmes de formation des autorités locales à la thématique « Tourisme et développement durable »
TOU_C15*	Part de la population raccordée à l'eau potable dans les zones touristiques / part de la population totale raccordée
TOU_C16	Nombre de lits d'hôpitaux (de médecins) par habitant dans les zones touristiques par rapport à la moyenne nationale
TOU_C17	Nombre d'étudiants dans la filière tourisme par niveau d'enseignement
TOU_C18	Part des entreprises touristiques répondant à des normes d'accessibilité
TOU_C19	Évolution de la répartition des touristes selon leur niveau de revenu

Légende : les indicateurs marqués par un astérisque n'ont pas été conservés.

Le travail effectué dans le cadre de l'action intitulée « Test des Indicateurs Complémentaires « Tourisme » pour le suivi de la Stratégie Méditerranéenne pour le Développement Durable » consistait donc à produire des fiches méthodologiques et à tester chacun des 19 indicateurs complémentaires identifiés en 2007 sur la base d'une évaluation de l'accès aux données, de l'autosuffisance et de la qualité de la définition. A la suite de ce test, 16 indicateurs ont été retenus et des fiches de présentation de ces indicateurs ont été rédigées. Ainsi, les indicateurs répondant le mieux aux critères retenus sont :

- TOU\_C01, Répartition des arrivés des touristes internationaux par mode de transport.
- TOU\_C05, Saisonnalité du tourisme sur le littoral.

<sup>3</sup> ISO : Organisation internationale de normalisation

<sup>4</sup> EMAS : Eco Management and Audit Scheme

<sup>5</sup> HACCP : Hazard Analysis Critical Control Point



Ce travail n'a pas pleinement atteint les objectifs fixés, les indicateurs étudiés (présélectionnés en 2007) ne permettant pas de répondre de manière précise à l'ensemble des objectifs et sous-objectifs du chapitre tourisme de la SMDD. Pour pallier ces difficultés et finaliser la liste des indicateurs complémentaires, un travail de mise en cohérence des indicateurs utilisés dans le cadre du suivi du chapitre de la SMDD avec ceux utilisés dans le cadre de la composante « Profils de durabilité de quelques destinations touristiques en Méditerranée » devrait être conduit. En effet, certains indicateurs utilisés dans cette composante permettraient de répondre de manière plus efficace au suivi des objectifs de la SMDD.

## 2. L'approche « Profils de durabilité de quelques destinations touristiques en Méditerranée » comme outil de monitoring de l'état de durabilité du tourisme méditerranéen

L'approche développée par Ioannis Spilanis repose sur :

- Une courte liste des variables et indicateurs de base, indispensables, devrait être utilisée pour créer un tableau de bord permettant de définir le profil d'une « entreprise responsable » et celui d'une « destination d'excellence ». Cette liste constitue les indicateurs du système de monitoring en charge du suivi de la mesure de la durabilité du tourisme à l'échelle des pays du bassin méditerranéen. Cette information pourrait également être utilisée à des fins de communication auprès des parties prenantes des dites entreprises et destinations. Ce travail pourrait constituer la base d'un Observatoire méditerranéen de la durabilité du tourisme. Ces variables et indicateurs de base, abordant les trois piliers du développement durable, pourraient être :
  - Économie 1 : nombre de nuitées par lit (ou nombre de clients par table, nombre de jours de location par vélo/véhicule, etc.) ;
  - Économie 2 : recettes moyennes par nuitée (ou par client) ;
  - Économie 3 : recettes moyennes par lit (ou par m<sup>2</sup>, par table, par véhicule loué, etc.) ;
  - Social 1 : nombre moyen d'emplois par lit (ou par m<sup>2</sup>, par table, par véhicule loué, etc.) ; équivalent en emplois annuels ;
  - Social 2 : nombre d'emplois totaux par lit ; équivalent en emplois annuels ;
  - Environnement 1 : consommation d'eau par nuitée (ou par m<sup>2</sup>) ;
  - Environnement 2 : consommation d'énergie par nuitée (ou par m<sup>2</sup>) ;
  - Environnement 3 : production de déchets par nuitée (ou par m<sup>2</sup>) ;
  - Environnement 4 : occupation de l'espace (par lit, par table, par véhicule, par place de bateau, etc.).
- Une gamme plus large de variables et d'indicateurs à usage interne, respectivement pour les entreprises et les destinations, afin qu'elles puissent définir leur propre système de suivi, renseigner les indicateurs et contrôler, suivre et planifier les mesures à mettre en œuvre à tous les niveaux : entreprise, destination, région<sup>6</sup>.

L'usage de ces variables permettrait alors de produire des « tableaux de bord ou radars des destinations et des entreprises », **outils d'auto-évaluation** utilisés respectivement par le secteur privé et les autorités locales :

- 1) « **Le tableau de bord ou radar des entreprises** » pourrait se baser sur une quantité limitée de données qu'une entreprise peut facilement collecter, quels que soient sa taille ou son statut. Ces données pourraient également être utilisées dans le cadre d'un « radar des entreprises méditerranéennes durables ». Un système de suivi plus complet pourrait aider les entreprises à mettre en place une auto-évaluation de l'évolution de leur profil d'activité ou de la performance de leurs activités par rapport à d'autres entreprises situées dans la même destination ou dans des destinations concurrentes, ou par rapport à des *benchmarks*.
- 2) « **Le tableau de bord ou radar des destinations** » pourrait se baser sur une quantité limitée de données qu'une destination peut facilement collecter, quelle que soit sa taille. Ces données pourraient également être utilisées dans le cadre d'un « Radar des destinations méditerranéennes durables ».

---

<sup>6</sup> Cette gamme plus large serait constituée des variables et indicateurs figurant dans *Vers un observatoire et un « label qualité » de la durabilité du tourisme en Méditerranée*. Rapport consolidé des rapports finaux « Profils de durabilité dans quelques destinations touristiques méditerranéennes » et « Cadre régional pour la promotion de la Méditerranée ». Plan Bleu, juin 2012. pp. 85-87.

Un système de suivi plus complet pourrait aider une destination à évaluer l'évolution de son profil d'activité ou la performance de ses activités par rapport à d'autres destinations ou à des comparaisons.

### 3. Recommandations

#### 3.1. Une démarche de valorisation de la durabilité du tourisme méditerranéen

Face aux multiples enjeux économiques, sociaux et environnementaux liés au développement du tourisme méditerranéen, il est recommandé d'inscrire les activités touristiques dans des « projets de territoire » à l'échelle des destinations. L'intégration des arrière-pays aux espaces littoraux et aux offres touristiques balnéaires permettrait de contenir l'artificialisation des zones côtières et de les dé-densifier, tout en valorisant les patrimoines naturels et culturels des territoires locaux. L'articulation du tourisme littoral avec des activités ancrées dans le territoire permettrait de répondre à des objectifs de croissance économique et de réduction de la pauvreté.

En outre, l'engagement dans un **processus de durabilité par l'adhésion des acteurs locaux du tourisme à une charte suivie de la définition d'un cahier des charges au niveau de la destination dans un premier temps, puis d'un processus de « labellisation »** dans un second temps, pourrait fournir un gage de qualité et de valorisation des produits touristiques ainsi que des produits locaux, en vue d'encourager les circuits courts et l'approvisionnement des structures d'hébergement par les systèmes productifs locaux. Charte, cahier des charges, « labellisation » et articulation littoral/arrière-pays : une solution pour la durabilité du tourisme en Méditerranée ?

Si ces recommandations peuvent être mises en œuvre dans la destination par les acteurs internes, l'adoption par les acteurs externes (touristes, investisseurs, TO) d'une attitude plus responsable envers le territoire et la population locale s'avère indispensable. Le développement des activités touristiques et l'émergence d'une destination dépendent de la « convergence des intérêts » entre les autorités (locales et nationales) d'une part et le secteur privé ainsi que les investisseurs d'autre part (TO, hébergements, transports, notamment les compagnies aériennes). Les principes, issus des études de cas, sur lesquels un « cahier des charges » ou un « processus de certification » de la durabilité du tourisme pourraient être construits sont les suivants :

- Développer une **offre** diversifiée basée sur :
  - la valorisation des spécificités économiques, sociales, culturelles et environnementales du territoire pour offrir un produit de haute qualité (mais pas nécessairement de luxe) ;
  - le développement de services touristiques authentiques (autres que HORECA<sup>7</sup>), à forte valeur ajoutée, permettant d'intégrer innovation et main-d'œuvre qualifiée, et de respecter la capacité de charge des destinations (échelle d'activité) ;
- Attirer des touristes (**demande**) internationaux et désireux de découvrir les « produits touristiques » spécifiques, différents, que peuvent offrir les destinations méditerranéennes ;
- Promouvoir des « marques » locales spécifiques aux diverses destinations mais regroupées sous une marque unique « Destination méditerranéenne d'excellence », un nom réputé et reconnu non seulement de par son passé glorieux mais également pour son présent (**marketing territorial**).

Concernant ce dernier point, un programme de qualité pour les destinations méditerranéennes, basé sur les indicateurs issus des outils présentés ci-dessus (radar de la destination), pourrait être proposé. En effet, l'une des recommandations de la SMDD est de travailler à la promotion d'une image différente de la région Méditerranée. En termes de processus, pourrait être défini le noyau dur d'une charte « pour la durabilité du tourisme en Méditerranée » auquel les acteurs locaux du tourisme pourraient adhérer afin de définir leurs propres objectifs de durabilité en fonction du diagnostic de la durabilité (radar) de leur destination. Ceux-ci seraient repris dans un cahier des charges qui s'inspirerait des Agendas 21 locaux. En termes de processus

---

<sup>7</sup> Horeca est un acronyme désignant le secteur d'activités de l'Hôtellerie, de la Restauration et des Cafés. En anglais, il se comprend aussi comme acronyme de *Hotels, Restaurants and Catering*.

de « labellisation », un projet similaire au projet européen EDEN (Destinations européennes d'excellence) pourrait être lancé pour la région Méditerranée (MED-EDEN), favorisant la valorisation des ressources locales pour un impact positif sur l'économie, la société et l'environnement des destinations méditerranéennes. Les modalités d'implication des bailleurs de fonds dans le cadre de la promotion des « destinations d'excellence » ou de l'attribution de labels de qualité seraient alors étudiées.

Plus largement, dans un contexte où les orientations politiques de plusieurs PSEM retiennent le tourisme pour diversifier leurs économies nationales, il y a lieu d'accompagner ces pays en mettant à leur disposition des outils permettant d'évaluer la durabilité des projets touristiques et d'estimer la facture sociale et environnementale de la « mise en tourisme » des territoires. « **Anticiper pour ne pas regretter** » nécessite de mettre en relation résultats socio-économiques et impacts environnementaux ; il s'agit de concilier création d'emplois et de revenus avec protection de l'environnement, l'objectif étant de sortir de la pauvreté une partie de la population sans détruire les potentiels sur lesquels s'appuient le développement touristique.

Les destinations devraient donc définir un système de suivi leur permettant d'avoir une vision globale de l'évolution de l'activité touristique (offre et demande), de sa performance par rapport à d'autres destinations concurrentes et de son impact. Au sein d'une destination donnée, face à la multiplicité des acteurs locaux ayant des objectifs parfois différents (et pas toujours compatibles), l'appui d'un « animateur / médiateur » pourrait faciliter leur collaboration et permettre d'atteindre les meilleurs résultats possibles.

### 3.2. Un outil de suivi nécessaire : un « Observatoire méditerranéen de la durabilité du tourisme »

En vue d'effectuer le passage d'une phase de recommandation à une phase opérationnelle, la question du processus de certification engageant le tourisme méditerranéen vers plus de durabilité est primordiale. Mais, à cette question s'adjoint celle de la mesure de la réalisation des objectifs dans le temps, d'un point de vue tant méthodologique que technique et institutionnel. Il s'agit donc de mettre en place des observatoires de la durabilité du tourisme à l'échelle des pays du bassin méditerranéen et à l'échelle des destinations.

Dans le cadre de sa fonction d'observatoire à l'échelle du bassin méditerranéen, un système de suivi pourrait être mis en place par le Plan Bleu, en collaboration avec ses partenaires, en intégrant :

- Le suivi de la structure du produit touristique méditerranéen à l'échelle des pays riverains. Il permettrait de renseigner un ensemble de données de base comme par exemple :
  - le nombre d'arrivées (touristes internationaux et résidents), le nombre de nuitées (touristes internationaux et résidents) pour mesurer la demande ;
  - le nombre d'arrivées par tour opérateur, le nombre de lits (hébergements terrestre et croisière), l'offre infrastructurelle (aéroports, gares, ports tête de ligne, ports d'escale) pour mesurer l'offre ;
  - le nombre d'arrivées par mode de transport pour mesurer les changements en termes de mobilité et d'usage des modes de transport ;
  - le nombre de nuitées consommées mensuellement par les touristes (internationaux et résidents) et le taux d'occupation pour suivre la saisonnalité ;
  - les recettes du tourisme international pour suivre les résultats économiques du tourisme (notamment international) ;
  - le nombre d'emplois dans l'industrie touristique pour d'une part évaluer le poids du tourisme dans les économies nationales et d'autre part estimer la capacité du tourisme à créer de l'emploi.
- Les indicateurs de suivi de la SMDD et de mesure de l'état de durabilité des destinations mentionnés précédemment, qui alimenteraient dans un premier temps les réflexions engagées dans le cadre de l'élaboration d'un cahier des charges pour les destinations qui souhaitent s'inscrire dans une démarche de durabilité et qui, dans un second temps, permettraient de suivre les progrès accomplis dans le cadre des objectifs définis dans les cahiers des charges.

#### Encadré 4

Ce chapitre a été rédigé à partir des travaux réalisés par Ioannis Spilanis dans le cadre de la composante « Profils de durabilité de quelques destinations touristiques méditerranéennes » et plus précisément à partir du Cahier du Plan Bleu intitulé « Vers un observatoire et un « label qualité » de la durabilité du tourisme en Méditerranée » rédigé sur la base des rapports finaux « Profils de durabilité dans quelques destinations touristiques en Méditerranée » et « Cadre régional pour la promotion de la Méditerranée ». Cette publication a été le fruit d'un travail collectif non seulement dans la production des données, puisque l'élaboration du Cahier du Plan Bleu a été rendue possible grâce aux 10 études de cas réalisées par les experts (Mohamed Berriane, Jean Mohamed Mehdi Chapoutot, Samir Grimes, Zoran Klaric, Enrique Navarro Jurado, Adel Rady, Alessio Satta, Barbara Pintus et Manuela Puddu, Cevat Tosun et Caner Çalişkan), mais aussi par le travail de co-coordination de cette composante effectué par Julien Le Tellier, Chargé de mission Analyse territoriale au Plan Bleu et le travail d'Helen Vayanni de l'Université de la Mer Egée.

Il est important également de citer le travail effectué par Laura Martinez Rubio dans le cadre du rapport « Test des Indicateurs Complémentaires « Tourisme » pour le suivi de la Stratégie Méditerranéenne pour le Développement Durable ».

## Conclusion

En Méditerranée, le modèle « stations balnéaires de masse » permet, notamment grâce à son nombre de lits, de générer des recettes importantes. Pourtant la rentabilité du tourisme dans ces pays tend vers une baisse générale. Dans le cas de l'Espagne, qui représente la deuxième destination méditerranéenne après la France, les recettes du tourisme sont passées de 32 milliards de dollars en 1999 à 58 milliards de dollars en 2009 alors que le revenu par lit a baissé d'environ 8% sur la même période. Cette baisse de rentabilité du tourisme, constatée sur les rives Nord, Sud et Est de la Méditerranée, est induite d'une part, par une crise du modèle de développement touristique prédominant en Méditerranée (sur la base des stations balnéaires de masse) et résulte, d'autre part, des effets de la crise économique et financière qui touche l'ensemble des pays depuis 2008. L'Égypte et la Tunisie, dont l'économie est fortement influencée par les résultats du tourisme (respectivement 6% et 9% du PIB), ont de surcroît été touchées de plein fouet par les répercussions sur leur attractivité des renversements de régime politique de 2011 puisqu'elles ont enregistré une baisse de 4 millions du nombre des arrivées de touristes internationaux pour l'Égypte (soit une variation de -48% par rapport à 2010) et de 3 millions environ pour la Tunisie (soit une variation de -44% par rapport à 2010)..

Il est indispensable de prendre en considération ces facteurs économiques pour comprendre les enjeux sociaux et politiques qui en résultent. Qu'il s'agisse des rives Nord et Sud de la Méditerranée, la capacité du tourisme à constituer un moteur de développement des territoires (amélioration des conditions de vie des populations locales à travers l'accès aux services essentiels, à la formation, à l'emploi) reste limitée. S'ajoute à ce constat global la question particulière de la répartition inégale des fruits de la croissance générée par le tourisme qui induit un large ressentiment de la part des populations locales. En cette période de crise économique et financière croisée à une crise sociale et politique, il est primordial de revitaliser le tourisme dans les pays méditerranéens, ce qui suppose la définition et la mise en œuvre de plans d'actions politiques à l'échelle de territoires touristiques locaux. Cette revitalisation devrait passer à la fois par des ajustements de la gouvernance locale, vus comme une source de stabilisation politique, voire de régulation des tensions sociales (rives Nord et Sud de Méditerranée), mais aussi par la valorisation des potentiels locaux afin de diversifier les produits touristiques en se basant sur une approche locale multi-partenariale et multi sectorielle.

La mise en place d'espaces de gouvernance et de participation permettra d'ouvrir le processus de prise de décisions politiques à des catégories d'acteurs (économiques et société civile dans l'ensemble de ses composantes d'âge ou de genre) qui en étaient exclues jusque-là. L'identification des catégories d'acteurs à intégrer dans ce processus inclusif restera un point clé dans le sens où la promotion d'un débat démocratique ouvert à toutes les sensibilités ne doit pas devenir un frein à la prise de décision ni mettre en difficulté une démocratie représentative déjà en place. De plus, la promotion d'une gouvernance locale accueillant des acteurs relevant de la sphère économique permettra de (re)donner confiance aux investisseurs privés, d'une part en rendant les processus plus transparents et respectueux des règles de droit en vigueur et, d'autre part, en proposant un modèle de développement touristique basé sur une démarche de qualité soutenue par un cahier des charges.

Les finalités des cahiers des charges locaux du tourisme durable seront donc d'un côté de garantir un respect des dimensions économique, environnementale, sociale et culturelle du développement du tourisme et de l'autre d'inscrire le territoire dans une démarche de qualité, gage de compétitivité et d'augmentation de la rentabilité. La définition du cahier des charges dans les espaces de gouvernance pourrait également s'appuyer sur des dispositifs existants, notamment financiers, ayant pour cible les opérateurs privés du tourisme. Nous pensons, par exemple, à une réduction des impôts locaux pour les opérateurs qui engagent des actions de tri-sélectif. Ces incitations se coupleront à des retombées économiques directes en termes de réduction des coûts et d'augmentation des recettes du fait d'une montée en gamme devant permettre au minimum de maintenir le niveau de fréquentation.

En vue de conférer aux recommandations une dimension opérationnelle, il y a donc lieu de mener une réflexion articulante :

- La question d'une charte de durabilité du tourisme méditerranéen en vue de donner un cadre général aux cahiers des charges locaux ;
- La constitution d'espaces locaux de gouvernance ;
- La mise en place d'observatoires locaux de la durabilité du tourisme.

## Liste des figures

Figure 1 : Evolution de la part de l'avion dans les arrivées internationales en Méditerranée .....	11
Figure 2 : Description schématique des scénarios .....	12
Figure 3 : Evolution des émissions de CO <sub>2</sub> selon les scénarios et les contextes économiques en Méditerranée (millions de tonnes).....	12
Figure 4 : Perspectives d'évolutions du PIB touristique à l'horizon 2050 en milliards d'euros de 2005.....	13
Figure 5 : Evolution des nuitées internationales et domestiques dans les hôtels et établissements assimilés en Méditerranée (1980-2006, en millions) .....	15
Figure 6 : Part en % de la croisière dans la demande du tourisme méditerranéen en 2008 et 2009.....	17
Figure 7 : Taux de variation quinquennaux en % des croisiéristes et de touristes internationaux en Méditerranée 1985-2009.....	18
Figure 8 : Comparaison entre la part de nuitées passées et la part des recettes générées par la croisière (2009).....	19
Figure 9 : Performances économiques de la croisière en comparaison avec le tourisme en général (recettes €/nuitées) (2009) .....	19
Figure 10 : Répartition sectorielle de l'emploi lié à la croisière en Méditerranée (2009).....	20
Figure 11 : Evolution de la capacité de création d'emplois du tourisme à Alanya (Turquie) .....	21
Figure 12 : Evolution en € du revenu lié à l'activité touristique (2009) .....	22
Figure 13 : Capacité de charge en eau potable à Jerba et dans le Gouvernorat de Matrouh (2008).....	26
Figure 14 : Saisonnalité de la consommation en électricité en comparaison avec les taux d'occupation mensuels sur le Littoral de Tétouan (2010) et à Jerba (2008).....	27
Figure 15 : Artificialisation de l'espace à Torremolinos (2007).....	28
Figure 16 : Production des déchets solides du tourisme par comparaison avec la production des résidents à Cabras et Castelsardo (2008) .....	29

## Annexe : Etudes réalisées

### Gestion de l'énergie : transport aérien et tourisme en Méditerranée

*Gestion de l'énergie, transport aérien et tourisme en Méditerranée.* Rapport final, TEC, Plan Bleu, 2011.

*Gestion de l'énergie, transport aérien et tourisme en Méditerranée.* Synthèse, TEC, Plan Bleu, 2011.

Transport aérien et dépendance au carbone : quel avenir pour les destinations touristiques méditerranéennes ? Plan Bleu, avril 2012, *Les Notes du Plan Bleu*, N° 19.

### Croisières et plaisance en Méditerranée : équipements et infrastructures, pollutions et déchets

*Croisières et Plaisance en Méditerranée.* Rapport final, Plan Bleu, 2011.

Tourisme et résultats socio-économiques : un moteur du développement en Méditerranée ? Plan Bleu. *Les Notes du Plan Bleu (parution à l'automne 2012).*

### Profils de durabilité dans quelques destinations touristiques en Méditerranée

*Vers un observatoire et un « label qualité » de la durabilité du tourisme en Méditerranée.* Rapport consolidé des rapports finaux « Profils de durabilité dans quelques destinations touristiques en Méditerranée » et « Cadre régional pour la promotion de la Méditerranée ». Plan Bleu, juin 2012.

Tourisme balnéaire et urbanisation : impacts sur l'environnement et enjeux fonciers. Plan Bleu, mai 2012. *Les Notes du Plan Bleu*, N° 21.

Les études de cas suivantes : Torremolinos (Espagne), Cabras et Castelsardo (Italie), Rovinj (Croatie), Alanya (Turquie), Gouvernorat de Matrouh (Egypte), Jerba (Tunisie), Tipasa (Algérie), Littoral de Tétouan (Maroc).

Les synthèses des études de cas suivantes : Torremolinos (Espagne), Cabras et Castelsardo (Italie), Rovinj (Croatie), Alanya (Turquie), Gouvernorat de Matrouh (Egypte), Jerba (Tunisie), Tipasa (Algérie), Littoral de Tétouan (Maroc).

### Test des indicateurs complémentaires Tourisme pour le suivi de la Stratégie Méditerranéenne pour le Développement durable

*Test des indicateurs complémentaires « Tourisme » pour le suivi de la SMDD.* Rapport. Plan Bleu, 2011.

21 fiches de présentations des indicateurs. Plan Bleu, 2011

18 fiches méthodologiques des indicateurs. Plan Bleu, 2011