

LE CHANGEMENT CLIMATIQUE : UN ENJEU EMERGENT POUR LE TOURISME FRANÇAIS

UNE RELATION A DOUBLE SENS

Du 9 au 11 avril 2003, l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) a pris l'initiative d'organiser la première conférence sur le changement climatique et le tourisme, à Djerba (Tunisie). Cet événement a été l'occasion de faire prendre conscience aux acteurs du tourisme d'une question jusqu'ici limitée aux cénacles environnementaux.

En quoi le secteur du tourisme est-il interpellé par cette question apparemment bien éloignée de ses préoccupations au jour le jour ? Est-il menacé par le changement climatique ou sollicité pour lutter contre ce phénomène ? Faut-il s'en préoccuper maintenant ? Entre le terrorisme, l'épidémie de SARS en Asie et les marées noires sur le littoral atlantique, y a-t-il une place pour un risque apparemment si lointain ?

En fait, la question des relations entre tourisme et changement climatique soulève trois séries de question :

- les effets du changement climatique sur les ressources climatiques et non climatiques du tourisme, problème dont les acteurs du tourisme sont les plus prompts à se saisir, puisqu'il les menace directement ;
- la contribution du tourisme au changement climatique, en raison essentiellement de son fort recours aux transports, généralement passée sous silence, mais dont les premières études montre qu'elle est considérable et augmente rapidement ;
- les effets possibles des politiques de lutte contre le changement climatique sur le tourisme, qui devrait finalement influencer plus rapidement sur le tourisme que des évolutions climatiques encore difficiles à évaluer avec précision.

Vaste sujet, qu'il n'est pas question de traiter en détail, mais plutôt de rappeler les principaux résultats des études en cours, notamment celles conduites par TEC en 2002-2003. L'ensemble des travaux mentionnés sont disponibles en téléchargement sous une forme plus détaillée sur le site de TEC.

Y AURA-T-IL DE LA NEIGE A NOËL ?

Si le mauvais temps peut ruiner une saison, un changement de climat peut ruiner une destination. Un inventaire de l'état des connaissances pour les grandes régions du monde est disponible dans le rapport final de la conférence de Djerba (<http://www.world-tourism.org/sustainable/climate/brochure.htm>¹). Nous rappelons ici quelques conclusions concernant la France, pays dont la géographie et le climat permettent d'étudier une grande variété de situations.

Ce qui suit se fonde sur un travail de prospective réalisé pour l'ouvrage de la Mission interministérielle à l'effet de serre (Mies), « Impacts potentiels du changement climatique en France au XXIème siècle »². En matière d'évolution du climat, l'étude part sur un scénario régionalisé de

¹ WTO (2003) *Climate Change and Tourism, Proceedings of the 1 st International Conference on Climate Change and Tourism, Djerba, Tunisia, 9-11 April 2003*

² CERON & DUBOIS (2002a), « Why should French tourism pay attention to global change? », Symposium « Tourism and the natural environment », Brighton, 23-25 octobre 2002, 24 p.

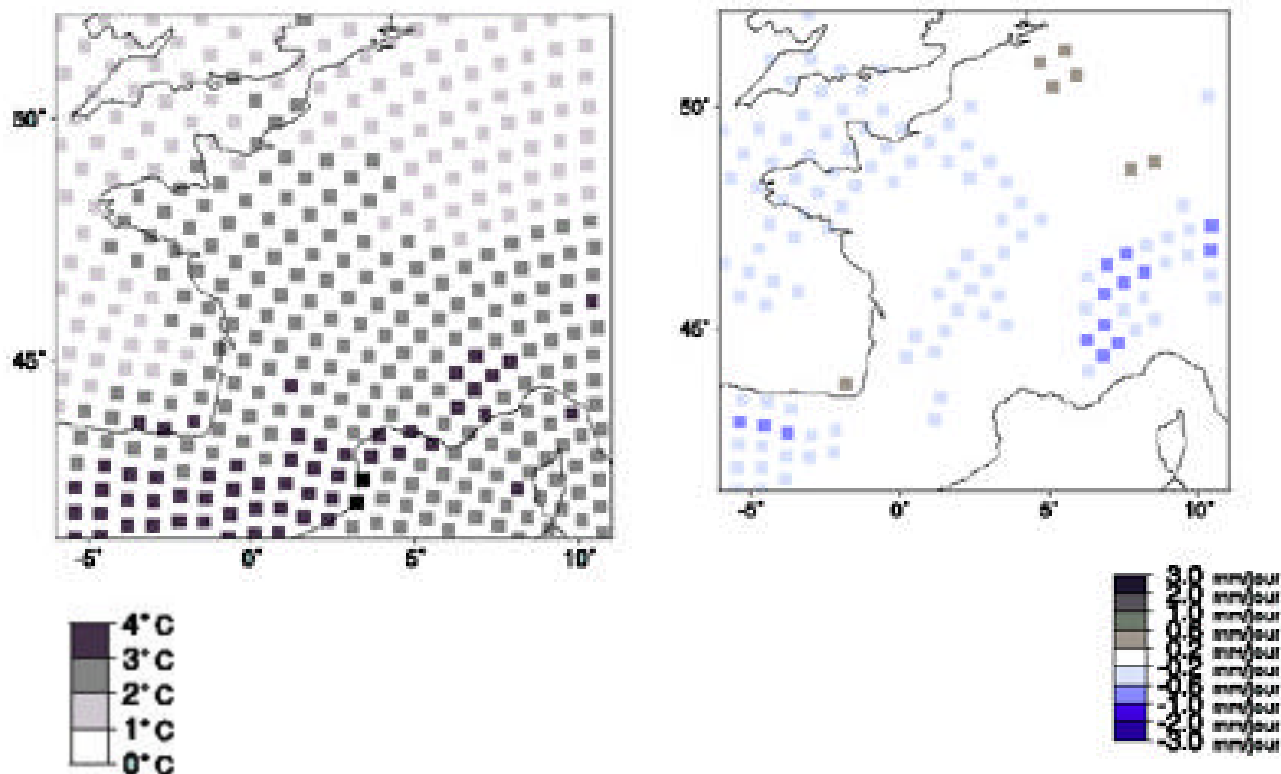
CERON & DUBOIS (2003a) "The potential impacts of climate change on French tourism", in Burns P. (Ed), *Tourism and the Natural Environment: Inter-relationships, Impacts and Management Issues*, à paraître

Météo-France, basé sur l'hypothèse d'un doublement du CO₂ atmosphérique vers le milieu du siècle prochain. Il faut préciser qu'étant donné les incertitudes sur les effets régionaux et locaux du changement climatique, ce n'est qu'un scénario parmi d'autres sur ce qui pourrait arriver dans le cas d'un changement climatique global, qui est par contre clairement établi. A ces incertitudes sur le climat s'ajoutent celles sur les évolutions des attentes climatiques des touristes et sur l'effet effectif sur la fréquentation touristique : il faut bien parler d'impacts « potentiels » plutôt que d'impacts « prévisibles ».

Figure 1 : Impact d'un doublement des concentrations de CO₂ sur le climat français

Températures estivales

Précipitations estivales



Les ressources climatiques du tourisme

L'impact du changement climatique doit à ce sujet être considéré par rapport à des évolutions de paramètre comme la sécurité (sécurité des touristes en cas d'événements climatiques extrêmes, comme l'ont tragiquement rappelé les orages du 15 juillet 2003), de minimisations des risques sur la santé (cancers de la peau, réapparition de maladies tropicales), et d'aménités (confort thermique et hydrique, sensibilité aux vagues de chaleur).

Les principales conclusions de l'exercice étaient les suivantes :

- Une sensibilité croissante des destinations françaises aux phénomènes climatiques extrêmes (tempêtes, inondations, sécheresses, vagues de chaleur)
- Une remise en cause du confort, en raison d'été trop chauds et d'hiver pluvieux et venteux
- Des risques pour la santé liés à des températures trop élevées (enfants, personnes âgées...)

Les saisons et les régions

CERON & DUBOIS (2003b) "Tourisme et changement climatique, une relation à double sens", Première conférence sur le tourisme et le changement climatique, Djerba, Avril 2003

Les destinations et les régions ne seraient pas affectées de la même manière par des évolutions climatiques elles-mêmes régionalisées. Plusieurs tendances peuvent être mises en évidence :

- Un gain de compétitivité pour les destinations méditerranéennes par rapport à leurs concurrentes, qui deviendraient encore plus chaudes (Espagne du Sud, Tunisie...)
- Des arrières-pays méditerranéens plus attractifs en raison de leur fraîcheur relative
- Une côte Atlantique affectée négativement par des précipitations hivernales croissantes
- Une opportunité pour les destinations artificielles à l'environnement contrôlé (*Center Parcs*...)
- Des automnes plus attractifs climatiquement, malgré une tendance observée à une fréquentation de printemps croissante

L'impact sur les autres ressources du tourisme

Un changement climatique induit des modifications de l'environnement et des ressources touristiques qui y sont associées. La plus évidente est celle d'un manque de neige (d'où le titre de cette partie), que les projections confirment, avec une baisse de 20 à 45% de la couverture neigeuse selon les massifs à une altitude de 1 500 mètres, de 10% à des altitudes plus élevées. D'autres impacts peuvent cependant être mis en évidence :

- L'érosion du littoral, liée à bien d'autres facteurs (manque de sédiments...), mais que l'augmentation du niveau de la mer devrait augmenter. Une augmentation des coûts de lutte contre ce phénomène particulièrement irréversible (prévention, réparation) est prévisible
- Des impacts indirects sur les paysages, la biodiversité et les ressources en eau (sports d'eau vive...), trop variables pour être analysés dans une étude nationale, mais qui pourraient modifier considérablement les caractéristiques et l'attractivité des destinations

UN TOURISME DE PLUS EN PLUS DEPENDANT DU TRANSPORT ET DE SES EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE

Le tourisme, victime potentielle du changement climatique, contribue également à ce réchauffement climatique en émettant du CO₂ et d'autres gaz ainsi qu'à travers des phénomènes spécifiques (contribution des transports aériens à la formation de cirrus par exemple). Cette dimension est moins documentée car la recherche s'est surtout focalisée sur les transports en général sans isoler la part du tourisme. Nous fournissons ici des résultats tirés de données françaises. Les transports représentent, selon des études françaises, américaines et néo-zélandaises convergentes, plus des trois quarts des impacts liés à l'activité touristique, le reste dépendant des hébergements et équipements touristiques : c'est donc sur les transports qu'il faut se concentrer.

Le tourisme consomme de plus en plus de transports

Le tourisme consomme de plus en plus de transports, et choisit les modes de transport les plus polluants. Plus souvent, moins longtemps, plus loin : ces trois tendances résument les évolutions de la mobilité des français, dans un contexte de stagnation des nuitées des Français, confirmée aussi bien par l'enquête SDT de la direction du Tourisme que par les enquêtes « Vacances » de l'Insee. Selon cette dernière source, entre 1979 et 1999, le nombre de nuitées de vacances des résidents a baissé de 3%, quand celui des séjours (et donc des voyages) a augmenté de 41%.

Le tourisme favorise les modes de transport les plus polluants

Les évolutions des deux dernières décennies ont favorisé les modes de transport les plus polluants – automobile et avion – au détriment du train et du bus (Figure 2). Pour des voyages familiaux, l'avion est 3 fois plus polluant que la voiture, entre 5 et 7 fois plus polluant que le train³. Les

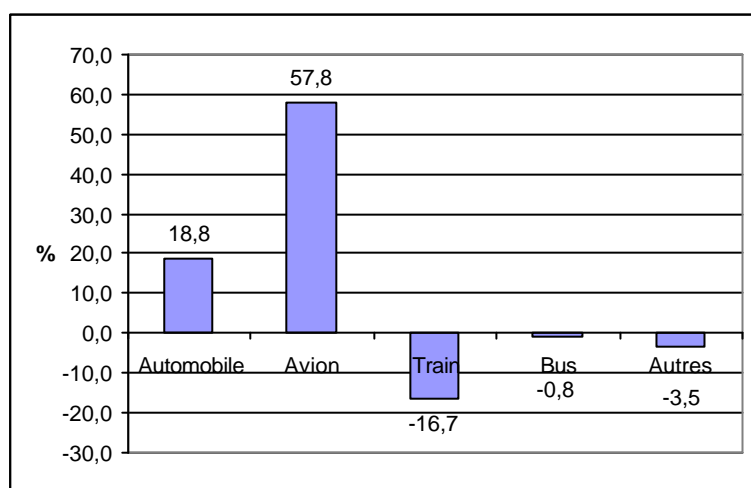
³ Ifen (2000) *Tourisme, environnement, territoires. Les indicateurs*, coll. Indicateurs, Ifen, décembre 2000, 260 p.
DUBOIS & CERON (2003c) "An evaluation of French tourism contribution to climate change", in Hall C.M. (Ed.), *Tourism, Recreation and Global Climate Change*, Channel view publications, à paraître

émissions de gaz à effet de serre du tourisme croîtront donc plus vite encore que la mobilité touristique.

A court terme l'automobile, à long terme l'avion

La dépendance du tourisme français à l'égard de l'automobile et de l'avion se renforce. L'engouement pour les courts séjours (résidences secondaires), l'auto-organisation de leurs déplacements par les Français et l'organisation touristique de la France, très marquée par l'espace rural et par la dispersion spatiale des hébergements (le mitage), encouragent l'utilisation de la voiture et limitent les possibilités d'alternatives⁴. La stagnation du tourisme domestique passé en France (en nuitées) fait que la bonne santé du tourisme français dépend de plus en plus des flux internationaux à destination de la France, de l'augmentation des voyages à l'étranger des Français, et donc du transport aérien. L'OCDE a bien montré dans un récent rapport les enjeux⁵ : si l'automobile est à présent la principale source d'impacts sur l'effet de serre des transports, au niveau mondial la contribution de l'aviation (actuellement de 3,5 % des émissions mondiales) pourrait la dépasser entre 2010 et 2030.

Figure 2 : Evolution du nombre de séjours de vacances des résidents par mode de transport - 1986-1999



Source : Insee, enquêtes « Vacances »

Les transports touristiques en France : entre 7 et 8% des émissions de gaz à effet de serre

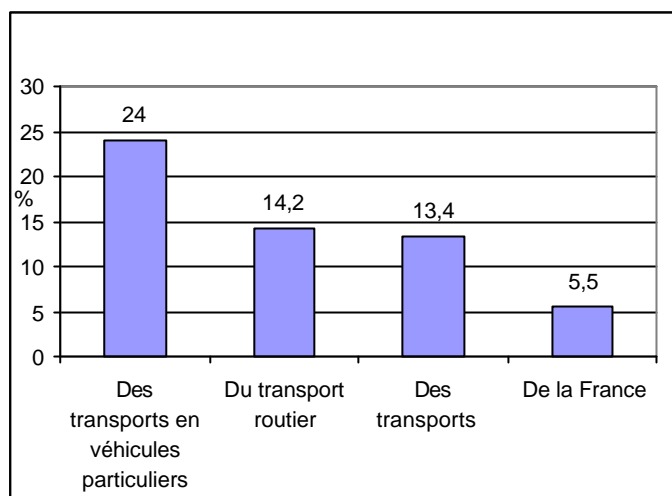
Notre étude, conduite pour l'Institut Français de l'Environnement en 1999-2000, a permis d'évaluer les émissions de gaz à effet de serre du tourisme français à partir d'une modélisation des émissions de polluants des déplacements automobiles pour motifs touristiques en 1994 (enquête « Transport et communications »), dont les résultats ont été ensuite étendus aux autres modes de transport.

Les résultats montrent globalement une contribution des transports touristiques comprise entre 7 et 8% des émissions françaises, en augmentation : la part des transports dans les émissions de CO₂ de la France est passée de 8% à 34,2% entre 1960 et 1990. Leur volume a augmenté de 18% entre 1990 et 2001 (Citepa).

⁴ DUBOIS (2002), « L'impact de l'usage touristique de l'automobile sur l'environnement », compte rendu de la réunion du 31 janvier 2001 « Temps libre, loisirs, tourisme et impacts sur l'automobile et la mobilité », groupe permanent de réflexion sur les automobiles du futur, ministère de l'Équipement/ DRAST, Avril 2002, pp. 27-40

⁵ OECD (2001) Household tourism travel : trends, environmental impacts and policy responses- Report n° ENV/EPOC/WPNEP(2001)14, Paris: OCDE, 57 p

Figure 3 : Contribution des déplacements touristiques en automobile des Français aux émissions de CO₂...



Source : Ifen, données 1994

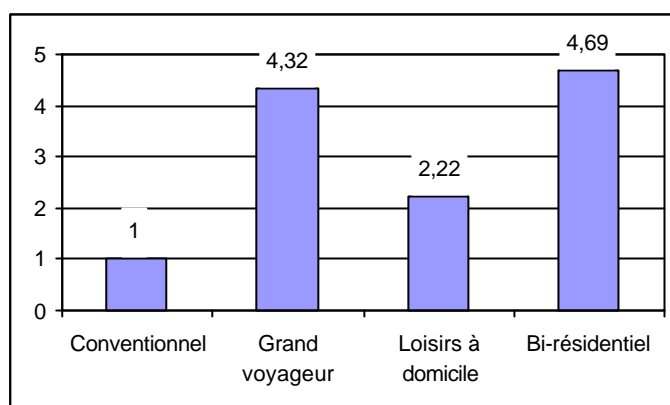
Une augmentation des impacts du tourisme à prévoir

Doit-on s'attendre à une stabilisation naturelle des émissions de GES du tourisme et des loisirs, par une saturation de la demande de vacances, ou l'évolution de la mobilité montre-t-elle une situation à haut impact environnemental ?

Pour évaluer les marges d'évolution de ces impacts futurs, nous conduisons actuellement⁶ un exercice de prospective sur l'évolution de la demande de mobilité de tourisme et de loisirs et ses impacts associés. Pour cela, il a été possible de définir cinq types de profils de demande correspondant aux tendances actuellement observées : un profil conventionnel de maintien des pratiques actuelles, un profil de grand voyageur (scénario parisien) caractérisé par des départs touristiques fréquents et variés, un profil « loisirs à domicile », dans laquelle le développement des loisirs à domicile se combine avec des départs peu fréquents mais dans des destinations « exotiques », enfin un profil « bi-résidentiel », dans lequel la mobilité de loisirs est essentiellement le fait de déplacement entre une résidence principale et une résidence secondaire. Ces scénarios prennent en compte le type de mobilité (fréquence, distance, modes de transports choisis) et les impacts associés. Le détail de la méthodologie employée est disponible dans les références citées, et les résultats exposés dans la Figure 4.

⁶ CERON & DUBOIS (2003d) "Changes in leisure / tourism mobility patterns facing the stake of global warming : the case of France", *Belgeo*, à paraître
DUBOIS & CERON (2003e), "Draft proposal for a research agenda", rapport final du Workshop ESF "Tourism, Climate change and the Environment", Milan, 4-6 juin 2003
CERON & DUBOIS (2003f) "Changes in leisure/ tourism mobility patterns facing the stake of global warming: the case of France", IGU Commission Conference on "Human Mobility in a Globalising World", Palma de Mallorca, April 2-5, 2003

Figure 4 : Impact sur le changement climatique de différents profils de mobilité



Source : Ceron et Dubois, 2003

Ces résultats montrent que, par rapport aux pratiques actuelles illustrées par le profil conventionnel, aucun profil ne permet de montrer une diminution des émissions de gaz à effet de serre du tourisme, qui sont multipliés par un facteur compris entre 3 et 5. Les déplacements en avion sont la variable influant le plus sur les émissions, et moins de tourisme au sens marchand du terme n'implique pas nécessairement moins de mobilités : les excursions comme les migrations hebdomadaires vers une résidence secondaire peuvent conduire à des situations de fort impact.

EN QUOI LE TOURISME EST-IL CONCERNE ET COMMENT S'EN SORTIR ?

En raison de l'importance de l'enjeu du changement climatique et de la contribution importante du tourisme à celui-ci, on peut penser que l'activité sera inévitablement concernée par les politiques de lutte contre l'effet de serre. Il faut être conscient que toute régulation des transports pour des motifs environnementaux entraînera une évolution des données du marché touristique. Il est seulement possible ici d'introduire quelques pistes de réflexion.

Le tourisme et les engagements du protocole de Kyoto

La France s'est engagée, à travers le protocole de Kyoto, à stabiliser ses émissions de gaz à effet de serre en 2012 par rapport à 1990. Des efforts sont demandés à tous les secteurs (industrie, résidentiel), et les transports sont de plus en plus montrés du doigt comme le principal responsable des tendances négatives observées. Le dernier inventaire des émissions de gaz à effet de serre montre que la France rentre pour l'instant dans ses objectifs, avec une diminution de 2,1% du potentiel de réchauffement global (indice agrégé à partir des effets connus de six GES) par rapport à 1990. Dans ce contexte, le tourisme semble pour l'instant faire l'objet d'un non choix : sa contribution et les possibilités d'amélioration dans le secteur commencent à peine à être mises en évidence, et cette situation devrait perdurer encore quelques années.

Comment faire face aux exigences de l'après Kyoto ?

Cette situation relativement privilégiée du secteur n'est pas du tout la même si l'on se projette à des horizons plus lointains. A 2050, c'est généralement une diminution de 50% des émissions de gaz à effets de serre qui semble être l'objectif, comme récemment affirmé par le gouvernement britannique. Il semble bien alors que le tourisme soit mis à contribution pour diminuer ou tout au moins modérer son impact. Entre des versions maximalistes (le même droit à polluer pour tous les habitants de la planète, des émissions globales ne mettant plus en danger le climat, et la même répartition sectorielle qu'actuellement) et minimalistes (le respect minimum des engagements internationaux), le tourisme évolue alors entre...pas de tourisme possible, et un tourisme qui changerait profondément de nature (Ceron et Dubois, 2002b, 2003b⁷).

⁷ CERON & DUBOIS (2002b) « Les enjeux oubliés du tourisme durable », *Espaces*, n° 192, avril 2002

- Le progrès technique ne suffit pas.....ni pour lutter contre les effets du changement climatique, ni pour limiter les émissions de gaz à effet de serre du tourisme. Pour s'adapter au changement climatique, des solutions purement techniques comme l'équipement de toute la montagne française en canons à neige, ou de tous les hébergements touristiques en air conditionné se heurte à des arguments de coûts rédhibitoires, mais aussi à l'idée que les touristes pourraient préférer se déplacer vers les régions avantagées par le changement climatique plutôt que de continuer à fréquenter les destinations affectées, même suréquipées pour y faire face. Pour limiter les émissions de gaz à effet de serre, les tendances passées d'évolution de l'efficacité énergétique des moyens de transport montre, qu'avec des améliorations de 1% par an, ce progrès technique n'est pas suffisant pour absorber des évolutions de trafic de 2-3% par an.
- Une des pistes les plus plausibles et les plus d'actualités, recommandée par le *Livre Blanc* sur les transports de l'union européenne comme par la commission royale britannique sur la pollution, est une taxation du transport aérien, dont le kérosène, depuis la convention de Washington de 1937, échappe pour l'instant à tout prélèvement. Ce traitement préférentiel ne devrait plus tenir, et, avec par exemple un montant de 100 euros recommandée par la commission britannique sur tous les vols au départ d'Europe, on mesure l'impact potentiel sur les compagnies *Low Cost*, les courts séjours, la demande internationale....
- Ces mesures ne devraient pas suffire à infléchir durablement les émissions du tourisme, et des débats sur les permis négociables devraient pénétrer le secteur du tourisme. Ces mécanismes, reposant sur un échange de permis à polluer entre entreprises les plus efficaces et les moins efficaces dans leur gestion environnementale, vont être mise en place prochainement dans l'industrie européenne (centrales thermiques, cimenteries). Verra-t-on à l'avenir les grands tours opérateurs recevoir des quotas d'émissions, et être contraints de racheter ceux d'autres secteurs pour pouvoir continuer leur activité ?
- Enfin, il nous semble que, au delà d'une réflexion sur une éventuelle maîtrise des flux touristiques, la réflexion devrait s'élargir vers une réflexion sur la qualité de la vie et la place du tourisme et des loisirs dans celle-ci. Le besoin de tourisme est souvent lié à une mauvaise qualité de la vie, à un besoin de s'évader des grands centres urbains. Une autre solution peut-être de vivre une vie aussi agréable, mais avec moins de déplacements. Est-ce qu'une meilleure qualité de la vie près du domicile (loisirs périurbains, attractions naturelles et culturelles) serait susceptible de combler le besoin de repos, de diminuer le besoin frénétique de mobilité pour réserver le tourisme aux seuls séjours de découverte ? Cette piste d'un changement « culturel » de mentalité par rapport au voyage semble ouvrir d'autres potentialités.

Préparé par Ghislain Dubois

Directeur de TEC

L'étude des relations entre tourisme et changement climatique fait partie de l'activité de veille que TEC (Tourisme, Transports, Territoires Environnement Conseil) réalise pour les acteurs du tourisme.

A côté d'activités de conseil classiques aux entreprises et aux destinations touristiques, TEC réalise des recherches sur les questions porteuses d'avenir pour le secteur touristique. L'observation et l'évaluation du tourisme sont ainsi mises à contribution pour évaluer les nouveaux comportements vacanciers et leurs impacts sur la gestion des entreprises et l'aménagement du

territoire, les évolutions de l'offre touristique (avec un travail d'observation de l'offre touristique du littoral conduit pour l'Agence française d'ingénierie touristique), les tendances du tourisme méditerranéen, la pertinence de notions comme l'écotourisme pour la France, la conception et la mise en œuvre des nouvelles politiques touristiques, et, plus généralement, les questions d'environnement et de développement durable concernant le secteur.

Toutes ces références, ainsi qu'un certain nombre de publications téléchargeables, sont disponibles sur le site www.tec-conseil.com, rubriques « Recherche » et « Publications »

TEC- 89 rue de la République 13002 Marseille

Tel/ Fax : 04 91 91 81 25- E mail : Ghislain.Dubois@tec-conseil.com

Site Web: www.tec-conseil.com

Contact: Ghislain Dubois