

Vers un tourisme parisien éco-responsable

Étude exploratoire

Le tourisme est une activité économique majeure pour la capitale, qui s'organise à partir de déplacements de population. Elle engendre donc des nuisances environnementales, et plus particulièrement des émissions de gaz à effet de serre. La question des conditions de la durabilité de cette activité doit donc être posée.

Enjeux

L'Île-de-France est la première destination touristique mondiale avec 32,6 millions d'arrivées hôtelières et 67,3 millions de nuitées et le tourisme constitue le premier secteur économique pour Paris avec 8 milliards d'euros de retombées économiques, 30,6 millions € de taxe de séjour et près de 140 000 emplois dans ce secteur. En 2008, Paris a accueilli 28 millions de visiteurs. Les perspectives de développement de ce secteur sont en outre clairement orientées à la hausse.

Le tourisme engendre par essence des nuisances environnementales puisqu'il implique des déplacements de population, notamment en avion, qui sont fortement émetteurs de gaz à effet de serre. Tout l'enjeu pour les années à venir va donc résider dans la capacité de cette activité à s'adapter aux contraintes du développement durable, devenu

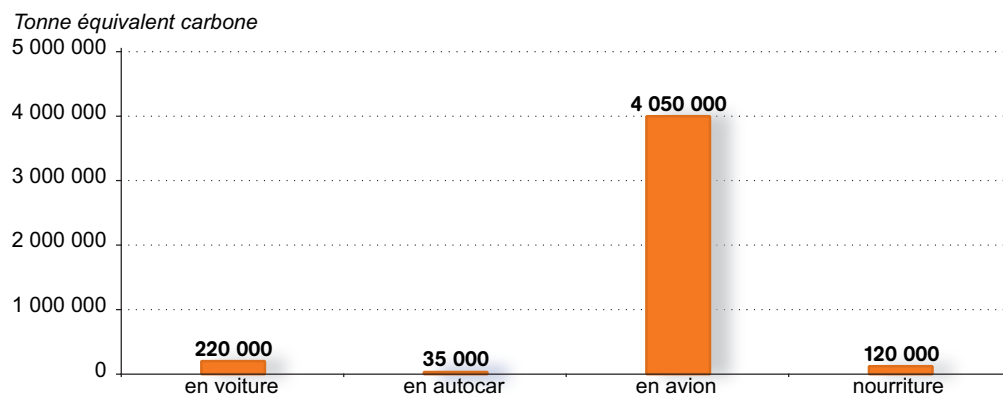
nécessaire face aux évolutions climatiques en cours, liées à la pollution atmosphérique et plus particulièrement aux émissions de gaz à effet de serre (GES) : c'est principalement sous cet angle que nous avons choisi d'aborder la question d'un tourisme éco-responsable à Paris.

L'impact environnemental du tourisme à Paris

Le Bilan CarboneTM de la globalité du territoire de Paris comptabilise les émissions de GES engendrées par toutes les activités situées sur le territoire parisien, y compris les flux que supposent ces activités.

Ainsi, le Bilan CarboneTM de Paris estime que l'ensemble des activités parisiennes émettent chaque année 40,24 millions de t eq CO₂. Les transports y





Bilan des émissions des visiteurs à Paris en 2005 (en tonnes équivalent carbone)

Quelle unité de mesure des GES ?

Pour mesurer la quantité de GES émis, on utilise aussi bien la tonne équivalent CO₂ (teq CO₂) que la tonne équivalent carbone (teqC). Une mole (unité de mesure) de CO₂ pèse 44g et une mole de carbone 12g. Pour établir une correspondance entre les deux, on multiplie la quantité de CO₂ par 12/44e, soit 0,27. L'ADEME a choisi le carbone comme mesure-étalon pour réaliser le Bilan CarboneTM. 1 teqC ou 3,67teqCO₂ représente par exemple 1 an de chauffage au gaz pour un 3 pièces à Paris, ou 160 aller-retour Paris-Londres en train¹.

occupent une part très importante : ainsi le transport de personnes et le transport de marchandises occupent chacun plus du quart des émissions de GES du territoire parisien (hors visiteurs). Les visiteurs représentent quant à eux 40% des émissions globales de GES du territoire parisien, essentiellement en raison des arrivées en avion : ces dernières représentent en effet 95% des émissions des visiteurs. Les visiteurs qui viennent à Paris émettent donc 16,2 millions t eq CO₂ (soit 4,425 millions de t eq C).

Les activités touristiques les plus émettrices de GES

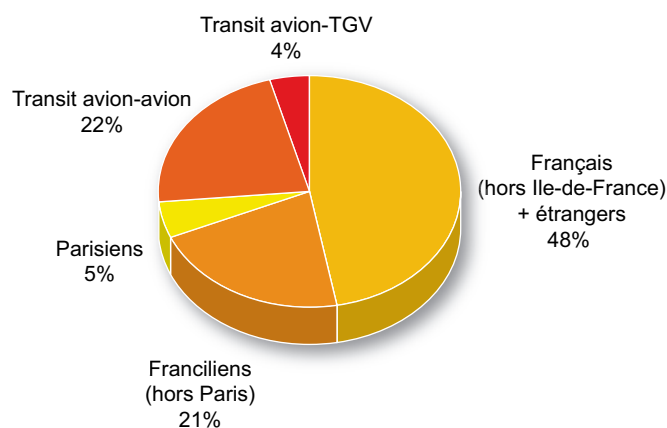
Les arrivées en avion représentent donc 95% des émissions de GES des visiteurs à Paris.

En 2005 (date de référence pour l'élaboration du Bilan CarboneTM de Paris), les deux aéroports d'Orly et Roissy ont accueilli au total 75,3 millions de passagers². En excluant les Franciliens (19,86 millions) et les passagers en transit avion-avion ou avion-TGV (20 millions), on peut donc estimer à environ 35,34 millions le nombre de passagers « extérieurs » et hors transit.

Par ailleurs, on peut estimer que 72,4% des émissions de GES des arrivées par avion sont dues aux passagers de longs courriers en classe économique³.

Les touristes qui arrivent en avion se répartissent globalement en deux groupes :

- La clientèle de proximité (Royaume-Uni, Allemagne, Espagne, Italie) qui constitue : 30% des arrivées. Il s'agit pour l'essentiel une clientèle de loisirs (entre 63% pour l'Allemagne et 79% pour l'Espagne).
- La clientèle lointaine qui représente les 70% restant d'arrivées étrangères par avion. Entre 75% et 88% de ces touristes viennent pour des séjours de



Répartition des passagers aux aéroports d'Orly et Roissy en 2004

1 Source : Le Bilan Carbone de Paris

2 Ce chiffre d'élevait à 86,4 millions en 2007 soit 15% de plus qu'en 2005 (source ADP).

3 Un vol long courrier est un vol supérieur à 3h30 ou un vol transocéanique.

loisirs, à l'exception notable de la clientèle indienne qui vient à 59,5% pour un motif professionnels. Les clientèles touristiques susceptibles d'accepter des alternatives à l'avion sont elles aussi de deux types :

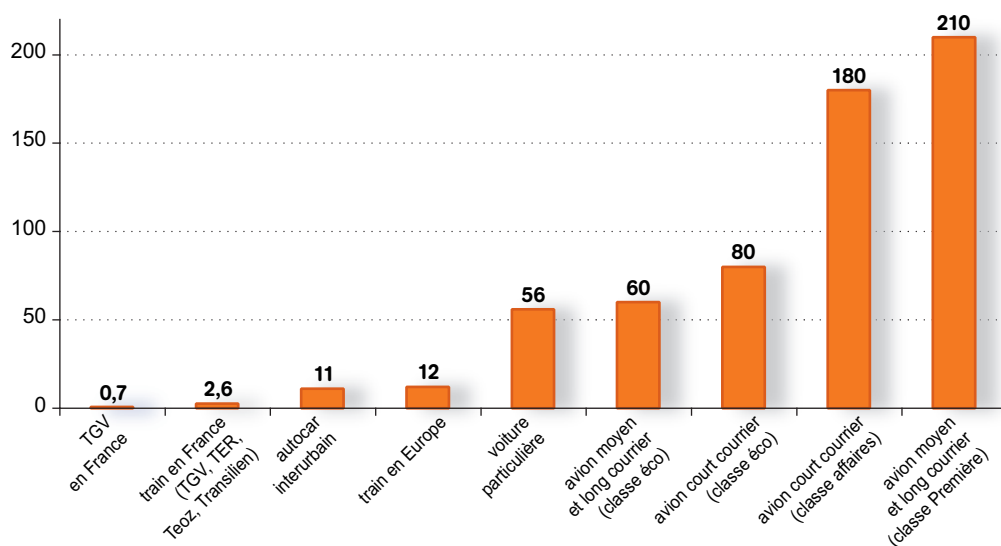
- Les clientèles de proximité (loisirs ou affaires) pour lesquelles une offre en train inférieure à 4h existe.
- Les clientèles de loisirs (européenne ou lointaine) pour lesquelles on peut promouvoir une façon plus « douce » de voyager, même si plus coûteuse en temps.

Comment atténuer les effets du tourisme ?

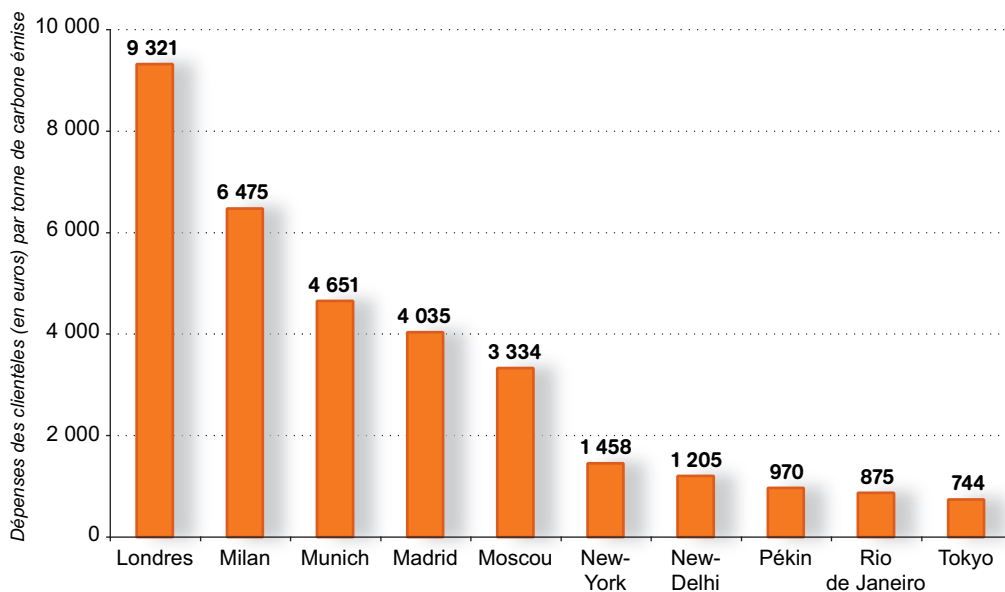
Le premier levier pour diminuer les émissions de GES dues aux activités touristiques est reporter au maximum les flux aériens vers des modes de

transports qui émettent moins de GES. Le graphique ci-contre montre les performances comparées de différents modes de transports en termes de « coût carbone » par passager.

Il apparaît que le train à grande vitesse semble une bonne alternative puisqu'il est rapide et économe en GES. En outre, l'extension programmée du réseau offre de bonnes perspectives pour le tourisme parisien puisqu'à terme, Strasbourg et Bordeaux seront à moins de 2h de Paris, Toulouse et Amsterdam à moins de 3h, Munich à 4h30, Milan à 4h, Barcelone et Madrid à moins de 5h. Il semble également judicieux de promouvoir des pratiques touristiques plus respectueuses. Ainsi, un allongement du temps de séjour permettrait d'établir un rapport plus favorable entre les émissions dues au transport aérien et la contribution des touristes à l'économie parisienne.



Comparaison de la consommation de différents modes de transport (g eqC par passager et par km)



Origine des différentes clientèles

Dépenses par tonne de carbone émise par le transport aérien

Le graphique ci-contre compare les émissions de GES aux retombées économiques engendrées par les principales clientèles touristiques (c'est-à-dire la dépense moyenne par jour, liée à la durée moyenne du séjour). Une tonne de carbone émise par le trajet aérien correspond donc à une dépense moyenne de 5 050€, avec cependant de grandes disparités selon la distance parcourue, la durée du séjour et le montant moyen des dépenses : les Britanniques présentent un ratio de 9 321 euros par tonne de carbone émise, quand les Japonais présentent un ratio de 744 € par tonne de carbone émise. Un allongement de la durée de séjour des clientèles les plus lointaines permettrait par conséquent d'augmenter ce ratio.

D'autres pratiques touristiques éco-responsables, qui existent plus ou moins déjà mais pour la plupart de façon plutôt confidentielle, mériteraient d'être encouragées, voire généralisées : « réintégrer » le trajet comme faisant partie intégrante du « voyage » en remettant au goût du jour des trains touristiques mythiques (Orient Express, Transsibérien, Royal Scotsman...) ; « Compenser » les émissions de GES, pour les touristes « captifs » de l'avion, peut constituer une solution partielle mais qui présente de sérieuses limites (il s'agit plus d'une contribution carbone que d'une réelle compensation) ; Généraliser les bonnes pratiques qui existent dans le cadre du tourisme d'affaires (cf. éco-guide de l'ANAé), encourager l'éco-labelisation de l'hôtellerie parisienne ; encourager l'utilisation de produits bio, de saison et les circuits courts dans la restauration ; etc., informer les touristes pour les inciter à voyager éco-responsables avec, par exemple, la distribution d'un « kit du voyageur éco-responsable » dans les points d'information de l'OTCP.

Conclusion

Les arrivées de visiteurs par avion constituent la source majeure d'émission de GES. Un report modal vers un mode de transport comme le train doit être privilégié autant que possible, d'autant plus que la situation géographique de Paris, au sein d'un vaste marché touristique, et l'importance du réseau ferré qui le relie aux principales villes européennes constituent un niveau exceptionnel d'accessibilité qui lui assure de conserver une place prédominante dans le tourisme mondial.

Par ailleurs, limiter l'impact du tourisme sur l'environnement suppose des changements de comportements (hébergement, alimentation, durée de séjour).

Actuellement, les durées de trajets sont courtes car le coût du transport aérien est modéré et les durées de séjours sont courtes car en revanche le coût de l'hébergement (particulièrement à Paris) est élevé. Pour réduire l'impact environnemental du tourisme il conviendrait de rééquilibrer ces deux paramètres en allongeant à la fois le temps de trajet et le temps de séjour.

Il faut donc traduire cet objectif dans une diversification de l'offre hôtelière pour favoriser notamment des hébergements moins coûteux (plan hôtelier). Cela signifie également le renouveau d'un tourisme de proximité pour la clientèle française, voire francilienne, en incitant à la découverte (ou redécouverte) de sites culturels ou naturels (bords de Marne, parcs naturels régionaux,...) et la promotion de circuits « hors des sentiers battus »...