

Un tourisme parisien durable

passé aussi par la réduction des gaz à effet de serre du transport vers la capitale

MICHÈLE-ANGÉLIQUE NICOL

Chargée d'études, Atelier parisien d'urbanisme (Apur)

[nicol@apur.org]

OLIVIER RICHARD

Chargé d'études, Atelier parisien d'urbanisme (Apur)

[richard@apur.org]

Le tourisme constitue un secteur économique majeur à l'échelle mondiale. La France, avec 81,9 millions d'arrivées de touristes internationaux⁽¹⁾, est la première destination touristique mondiale, devant l'Espagne et les États-Unis. L'Île-de-France se place clairement en tête des régions françaises, avec 32,6 millions d'arrivées hôtelières et 67,3 millions de nuitées, et représente la première destination touristique mondiale.

À Paris, le secteur du tourisme est considéré comme le premier secteur économique pour la ville, avec 8 milliards d'euros de retombées économiques, 30,6 millions d'euros de taxes de séjour, et environ 300 000 emplois directs et indirects. Paris a accueilli 28 millions de touristes en 2008⁽²⁾, dont près de 57 % d'étrangers. Ces arrivées ont engendré 35,7 millions de nuitées hôtelières dans la capitale, où le taux d'occupation des hôtels est de 78,5 %.

Le tourisme est un secteur dont les perspectives de développement sont clairement orientées à la hausse ; l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) a même prévu un doublement des arrivées de touristes à Paris entre 2000 et 2020. La question de l'impact environnemental de cette activité devient donc urgente à évaluer.

Le tourisme engendre par essence des nuisances environnementales, puisqu'il nécessite des déplacements de population, notamment en avion, fortement émetteurs de gaz à effet de serre. En 2005, on estimait que le secteur du tourisme contribuait pour environ 5 % de ces émissions au niveau mondial.

(1) OMT, *Tourisme : horizon 2020*, vol.4 Europe, 2001.

(2) OTCP, *Le Tourisme à Paris, chiffres clés 2008*, avril 2009.

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, 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 écoresponsable à Paris.

IMPACT ENVIRONNEMENTAL DU TOURISME À PARIS

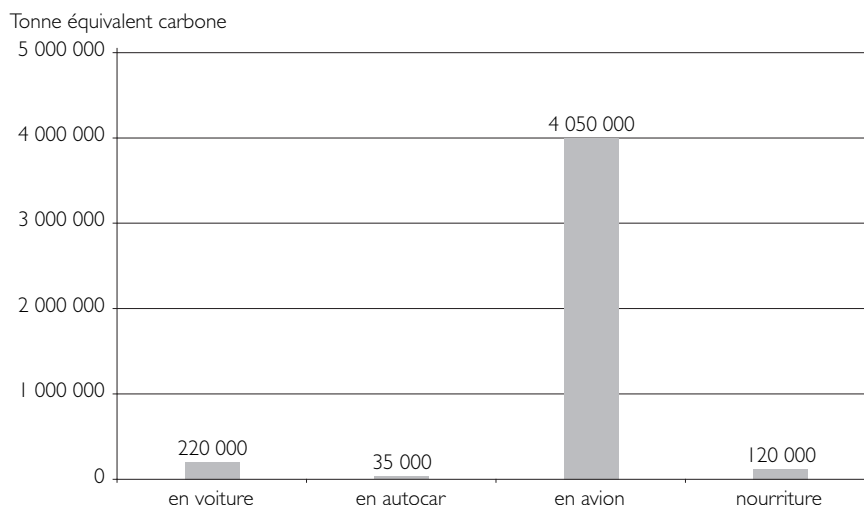
L'impact du tourisme concerne toutes les activités quotidiennes

L'impact environnemental du tourisme concerne l'ensemble des domaines de la vie quotidienne : logement, nourriture, achats, déplacements, qualité de l'air... Certaines de ces activités sont spécifiques au tourisme (ex. : construction d'hébergements touristiques, visites de musées ou monuments). D'autres correspondent plutôt à un déplacement d'impacts, qui peuvent engendrer des problèmes de gestion pour les sites touristiques : un touriste aurait certes consommé de l'énergie, produit des eaux usées ou des déchets s'il était resté chez lui, mais c'est la concentration de ces émissions dans l'espace et dans le temps qui pose problème.

Il faut donc interpréter les données statistiques dans une optique environnementale : pour évaluer les impacts liés à la fréquentation touristique (un séjour correspond, par exemple, à un déplacement, une nuitée à une consommation d'eau et d'énergie, ou à une production d'eaux usées et de déchets), mais aussi pour relier les problématiques à l'environnement : le taux d'occupation des hébergements explique, par exemple, leur efficacité dans la consommation d'espace. Ainsi, le fort taux d'occupation observé dans l'hôtellerie

Schéma 1

BILAN DES ÉMISSIONS DE GES DES VISITEURS À PARIS (2005)



Source : Bilan carbone™ de Paris.

parisienne peut être interprété comme une optimisation des espaces d'hébergement, d'autant plus que Paris est un très bon exemple de la complémentarité entre tourisme d'agrément et tourisme d'affaires, ce qui lui permet d'atteindre de très bons taux d'occupation sur l'ensemble de l'année, d'éviter de gros effets de saisonnalité et d'éventuels suréquipements en hébergement.

Le problème spécifique qui se pose à Paris est qu'il s'agit à la fois de la première ville touristique mondiale, avec une très forte densité culturelle, historique et patrimoniale, et d'une grande métropole, avec la vie économique que cela implique. La gestion des flux touristiques pose donc de gros problèmes, en particulier dans certains quartiers extrêmement fréquentés, où la cohabitation avec les riverains peut poser des difficultés.

Dans ce contexte, comment anticiper les impacts possibles pour s'y adapter ? Mais surtout comment polluer moins, particulièrement quand on se déplace ?

Conséquences de la raréfaction des gisements pétroliers

La durabilité du tourisme parisien est pour une grande part liée aux modes de transport utilisés pour se rendre à Paris. Au-delà de la question de la réduction des GES et de l'usage moindre des modes de transport les plus émetteurs, la raréfaction des ressources pétrolières va rendre les transports en avion de plus en plus coûteux. Paris sera donc une destination très onéreuse pour des marchés actuellement très importants et captifs de l'avion, comme les États-Unis, le Japon, ou pour des marchés émergents comme la Chine, l'Inde ou la Russie. La clientèle touristique va donc probablement se modifier, laissant une part de plus en plus grande au marché européen de "proximité", facilement accessible par le train.

QUELLES SONT LES ACTIVITÉS TOURISTIQUES LES PLUS ÉMETTRICES DE GES ?

Le Bilan Carbone™ de Paris donne une première évaluation de l'impact du tourisme parisien dans les émissions de GES. Ce bilan prend en compte les déplacements et la nourriture de ces visiteurs.

11 millions de tonnes équivalent carbone ont été émises en 2005 par toutes les activités des habitants, usagers et visiteurs de Paris, dont 4,425 millions par les seuls visiteurs (cf. schéma 1). Les 3,5 millions de voitures de visiteurs étrangers et les 2,5 millions de voitures de visiteurs français ont engendré au total 220 000 tonnes équivalent carbone. 3,4 millions de touristes sont arrivés en autocar, ce qui a engendré 35 000 tonnes équivalent carbone. Les émissions de GES pour les voyageurs arrivés par le train ont été considérées comme négligeables. Enfin, les arrivées en avion représentent à elles seules 4,05 millions de tonnes équivalent carbone, soit 95 % du total. Une fois dans Paris, 80 % des visiteurs utilisent les transports en commun.

Les émissions de GES engendrées par la nourriture consommée par les visiteurs à Paris sont estimées à 120 000 tonnes équivalent carbone, à raison de 2,2 repas par jour (0,2 pour le petit déjeuner) consommés par 25 millions de visiteurs.

L'essentiel des diminutions d'émission de gaz à effet de serre engendrées par le tourisme peut donc être escompté sur une moindre utilisation de l'avion pour se rendre à Paris. Il faut donc évaluer les marges de manœuvre dans ce domaine pour reporter une partie des arrivées par avion sur le train.

Les visiteurs qui viennent à Paris en avion

Pour réaliser le Bilan Carbone™ de Paris, la Direction des espaces verts et de l'environnement (DEVE) de la ville de Paris a détaillé la provenance des différents visiteurs venus à Paris par avion, afin de parvenir à une estimation des émissions en kg équivalent carbone engendrées par ce mode de transport des touristes.

En 2005, les deux aéroports d'Orly et de Roissy ont accueilli, au total, 75,3 millions de passagers⁽³⁾. Parmi eux, on peut estimer à environ 19,86 millions le nombre de Franciliens, dont 3,7 millions de Parisiens. On estime à environ 20 millions le nombre de passagers en transit (avion-avion ou avion-TGV).

Le nombre total de passagers "extérieurs" (hors Franciliens) et hors transit (avion ou TGV) a ainsi été estimé, pour les deux aéroports d'Orly et de Roissy, à environ 35,34 millions de passagers (cf. schéma 2).

Pour calculer le niveau des émissions, ce nombre de passagers a été converti en nombre de

km parcourus en fonction de la provenance géographique et du type de vol emprunté (classe économique ou classe affaires) (cf. tableau 1). Ces données montrent que 72,4 % de l'impact environnemental des arrivées de visiteurs par avion sont dus aux passagers de long-courriers en classe économique, qui parcourent donc des distances bien supérieures à 1 000 km (un vol long-courrier est un vol supérieur à 3 h 30 ou un vol transocéanique).

⁽³⁾ Ce chiffre s'élevait à 86,4 millions en 2007, soit + 15 % par rapport à 2005.

Schéma 2

RÉPARTITION DES PASSAGERS D'ORLY ET DE ROISSY (2004)

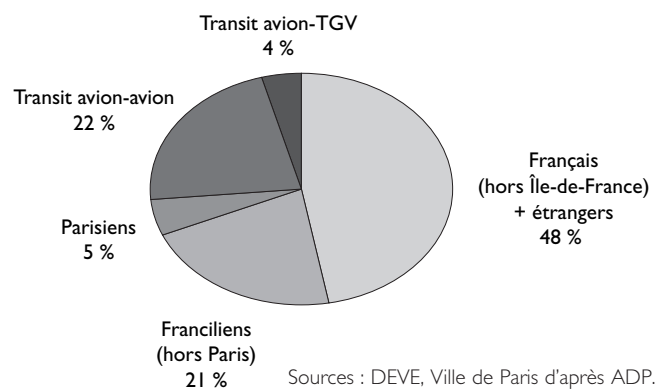


Tableau 1

VISITEURS EN AVION : CALCUL À PARTIR DU NOMBRE DE PERSONNES/KM

	Distances cumulées (km)	Kg équ. C par pers/km	Kg équ. carbone
Court-courrier en 2 ^e classe	5 138 161 938	0,080	411 052 955
Court-courrier en classe affaires	429 200 743	0,180	77 256 134
Long-courrier en 2 ^e classe	49 228 484 854	0,060	2 953 709 091
Long-courrier en classe affaires	3 258 787 026	0,140	456 230 184
Long-courrier en 1 ^{re} classe	853 364 851	0,210	179 206 619
Total			4 077 454 982

Analyse des comportements des touristes étrangers qui viennent en avion

Afin de mieux cerner les solutions alternatives possibles au transport en avion, il est nécessaire de mieux comprendre d'où viennent ces touristes et quelles sont leurs habitudes, en particulier en termes de durée de séjour à Paris.

Il est important de souligner ici que les chiffres indiqués par la suite ne recoupent pas exactement ceux énoncés plus haut, car il s'agit ici non plus de *visiteurs*, mais de touristes (*i.e.* des personnes qui passent au moins une nuit à Paris) et qu'il s'agit uniquement de la clientèle étrangère. Les touristes français venant à Paris en avion sont donc exclus du champ. En outre, les données suivantes sont fondées sur une enquête du comité régional du tourisme (CRT) Île-de-France menée en 2007, alors que les données du Bilan Carbone™ de Paris s'appuient sur des données fournies par ADP sur l'année 2005. Enfin, les données suivantes ne prennent en compte que les principales clientèles étrangères. On peut estimer que 38 % des touristes (loisirs et affaires) arrivent à Paris en avion⁽⁴⁾, soit un total de 10,64 millions de touristes.

Lorsqu'on analyse les chiffres de fréquentation des hôtels parisiens on constate que 57 % des arrivées sont des étrangers, soit 8,7 millions. En tête, on trouve les États-Unis, avec 1,5 million d'arrivées, suivis de près par la Grande-Bretagne (1,4 million d'arrivées). Arrivent ensuite l'Espagne et l'Italie, avec respectivement 750 000 et 740 000 arrivées.

Pour estimer le nombre de touristes étrangers qui arrivent à Paris en avion, on peut considérer qu'ils représentent environ la même part dans les arrivées en avion que dans les arrivées hôtelières, soit 57 % ou 6,06 millions.

Une enquête a été menée en 2007 par le CRT Île-de-France auprès des touristes étrangers qui arrivaient par avion à Paris. Ses résultats permettent de mieux cerner les différentes clientèles et d'évaluer celles qui pourraient venir avec un autre mode de transport, moins émetteur de GES. Nous avons pris comme trajet de référence le trajet le plus fréquemment cité dans l'enquête et avons considéré qu'il s'agissait de vols en classe économique et analysé les profils les plus fréquemment mis en évidence par l'enquête pour chacune des clientèles touristiques. Il en ressort deux groupes, la clientèle de proximité et la clientèle lointaine, qui se caractérisent de la façon suivante :

– *la clientèle de proximité* (Royaume-Uni, Allemagne, Espagne, Italie). Représentant 30 % des arrivées, c'est pour l'essentiel une clientèle de loisirs (entre 63 % pour l'Allemagne et 79 % pour l'Espagne) ;

– *la clientèle lointaine*. Elle représente les 70 % restants d'arrivées étrangères par avion ; entre 75 % et 88 % sont des séjours de loisirs (sauf pour l'Inde : 59,5 % de séjours professionnels).

On peut ainsi cerner deux types de clientèles touristiques susceptibles d'accepter des solutions alternatives à l'avion, moins émettrices de GES :

– les clientèles de proximité, de loisirs ou d'affaires, pour lesquelles une offre en train inférieure à 4 h de trajet existe, et pour lesquelles l'avion ne représente pas forcément un gain de temps ;

– les clientèles de loisirs, européennes ou lointaines, pour lesquelles on peut peut-être promouvoir à la fois l'allongement de la durée de séjour et une façon plus "douce" et respectueuse de voyager, même si plus coûteuse en temps.

Pour les clientèles captives de l'avion (clientèles d'affaires pressées ou clientèles trop lointaines pour utiliser un autre mode de transport que l'avion), la compensation carbone peut constituer une orientation dont nous verrons cependant plus loin les limites.

(4) Source : enquête menée par l'Observatoire du tourisme parisien en 2003.

QUELLES SOLUTIONS ALTERNATIVES À L'AVION ?

Il s'agit donc d'identifier les modes de transport qui peuvent présenter une alternative crédible à l'avion pour les clientèles dites de proximité.

Le train à grande vitesse : un mode de transport alternatif pour les moyennes distances

Le schéma 3 compare les émissions de GES par mode de transport : il apparaît clairement que l'avion demeure de loin le mode de transport le moins vertueux, en particulier pour les classes affaires ou première. Pour la classe économique, l'émission moyenne est proche de celle de la voiture particulière.

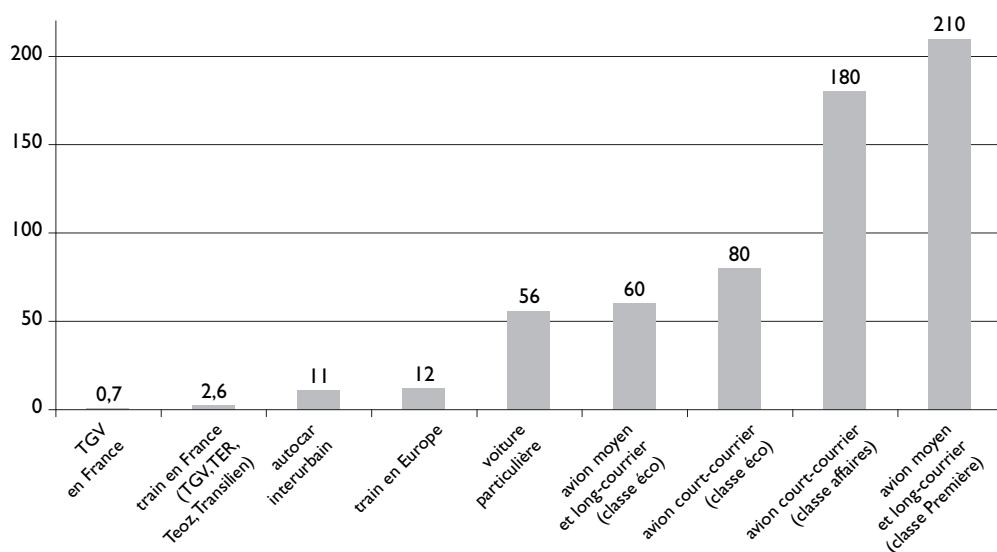
En Europe, le train émet en moyenne 12 g équivalent carbone par voyageur et par kilomètre, mais de grandes disparités existent entre le Danemark (31,3 g), les Pays-Bas (20,8 g), le Royaume-Uni (20,4 g), l'Allemagne (18,2 g), d'une part, et des pays comme la Suisse (1 g), la Suède (3,5 g) et l'Autriche (6,4 g), d'autre part. Ces disparités s'expliquent par les modes de production de l'électricité, basés sur le charbon pour certains, sur du nucléaire pour d'autres.

Au-delà de ces différences, c'est donc le train qui est en tête des modes économes en émissions avec, pour le TGV en France, des émissions jusqu'à 300 fois plus faibles que pour la première classe d'un vol long-courrier.

Si le train se révèle un mode économe en GES, il peut aussi être un mode de transport rapide et attractif face à l'aérien, ainsi que l'a démontré le succès d'un réseau à grande

Schéma 3

COMPARAISON DE LA CONSOMMATION DE DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT (en gramme équivalent carbone par passager et par kilomètre)



vitesse en France comme dans d'autres pays. L'observation des réseaux à grande vitesse opérationnels montre, en effet, que la part de marché de l'aérien sur une liaison couverte par une ligne TGV est nulle quand le trajet en TGV prend moins de 2 heures 30. Pour une durée de 3 heures, la part de l'aérien s'élève à environ un tiers. Entre 3 et 4 heures, l'avion prend plus ou moins 50 %. Au-delà de 5 heures, l'avion assure 75 %, puis 90 % pour 7 heures de trajet.

C'est donc l'extension du réseau à grande vitesse en France et en Europe qui permettra de construire une offre réellement attractive par rapport à l'avion. Différents projets sont ainsi mentionnés dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

Parallèlement, la SNCF étudie les possibilités techniques d'accélérer la vitesse moyenne du TGV vers les principales villes de province. Ainsi, à l'horizon 2014, avec un TGV roulant à une vitesse moyenne de 360 km/h (au lieu de 300 km/h actuellement), Lyon serait à 1 h 30 de Paris, Strasbourg et Bordeaux à moins de 2 h et Toulouse à moins de 3 heures. Cette accélération permettrait sans doute de diminuer la part de l'avion sur ce type de liaison, en particulier pour Paris-Bordeaux et Paris-Toulouse, pour lesquelles Air France capte encore respectivement un tiers et 80 % du marché.

À l'échelle européenne, le train constitue déjà une offre imbattable sur des liaisons comme Paris-Bruxelles (1 h 20), ou Paris-Londres (2 h 15), et monte en puissance sur d'autres liaisons au fil de l'extension du réseau à grande vitesse. Ainsi, Amsterdam est désormais à trois heures de Paris. La mise en service de la seconde phase du TGV Est à l'horizon 2015, en lien avec les aménagements de ligne en Allemagne, devrait permettre de rejoindre Stuttgart depuis Paris en 3 h 05 et Munich en 4 h 30. Autour de 2020-2025, c'est la réalisation de la section Lyon-Turin qui permettra de rejoindre Milan en quatre heures. En Espagne, à un horizon semblable, Barcelone et Madrid devraient être à moins de cinq heures de Paris.

Ces évolutions devraient sans doute contribuer à diminuer les arrivées par avion à Paris, dans un proche avenir.

Quelles propositions pour la clientèle "captive" de l'avion ?

Il est nécessaire de faire également des propositions pour réduire l'empreinte carbone des clientèles captives de l'avion.

→ **Des pratiques touristiques plus douces.** Le schéma 4 compare les émissions de GES aux retombées économiques des principales clientèles touristiques, soit la dépense par jour liée à la durée moyenne du séjour. Ainsi, en moyenne, une tonne de carbone émise par le transport aérien correspond à une dépense de 5 050 €. Cependant, dans le détail, ces clientèles présentent de grandes disparités, qui dépendent de la distance parcourue en avion, de la durée du séjour et du panier moyen des dépenses. Ainsi, la clientèle britannique présente un ratio de 9 321 euros dépensés par tonne de carbone émise, quand la clientèle japonaise en dépense 744 euros, soit une variation de 1 à 12.

Un allongement de la durée de séjour, même s'il ne permet pas de réduire les émissions, permettrait d'obtenir un rapport un peu plus favorable entre les émissions dues au transport aérien et la contribution des ces clientèles à l'économie locale. Par exemple, les clientèles chinoises et japonaises passent en moyenne, respectivement, 5,5 et 4,9 nuits à Paris. Si leur durée de séjour atteignait une semaine, le rapport décrit dans le graphique passerait à 1 234 € pour les Chinois et à 1 063 € pour les Japonais.

On peut également imaginer intégrer le trajet lui-même au voyage, comme cela fut le cas pendant des siècles, avant l'invention de l'avion, et ne plus le considérer comme un "passage obligé" qui doit se faire le plus rapidement possible entre deux lieux. On pourrait ainsi remettre au goût du jour des trains touristiques mythiques qui traversent de vastes territoires, en reprenant les traditions de l'Orient-Express, du Transsibérien ou encore du Royal Scotsman au cœur des Highlands. Ces modes de transport permettraient d'allier une image *glamour* de Paris et une démarche de tourisme responsable pour les visiteurs étrangers.

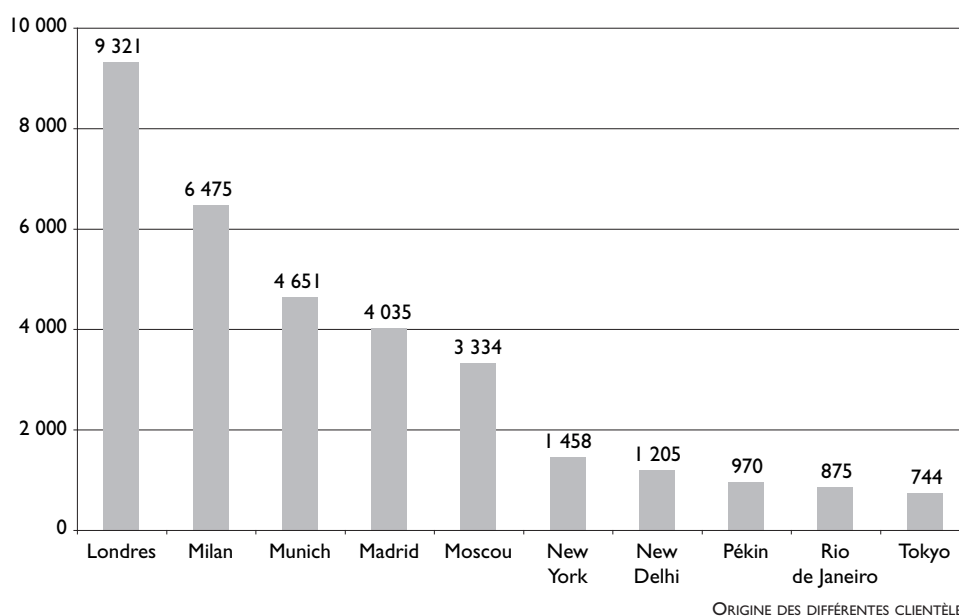
→ **Compenser volontairement les émissions de GES, the second best option ou une fausse bonne idée ?** La question de la compensation carbone, assez fréquemment évoquée, est une piste complexe à évaluer quant à ses effets réels, qu'il convient de développer afin de bien en cerner les détails.

Concrètement, la compensation consiste à mesurer les émissions de gaz à effet de serre engendrées par une activité puis, après avoir cherché à réduire ces émissions, à financer un projet de réduction des émissions de gaz à effet de serre ou de séquestration du carbone qui permettra de réduire, dans un autre lieu, un même volume de gaz à effet de serre ou par des méthodes d'emprisonnement de CO₂ par séquestration (dans un matériau, ou un liquide, ou dans le sol, les océans, ou par inertage sous forme de minéraux carbonatés), qui sont encore au stade expérimental et dont l'efficacité fait toujours débat. La compensation volontaire vise spécifiquement le recours à ce processus par des acteurs qui ne sont pas soumis à une contrainte réglementaire pesant sur leurs émissions de GES.

Schéma 4

DÉPENSES

PAR TONNE DE CARBONE ÉMISE PAR LE TRANSPORT AÉRIEN



Ce dispositif repose donc sur l'achat de crédits carbone dont il existe deux types :

- les crédits carbone de type CER (*certified emission reduction*) correspondent à des projets certifiés dans le cadre du protocole de Kyoto et dénommés “mécanismes de développement propre”. Ils sont attribués par une émanation de l'ONU après l'homologation du projet par l'ONU et la vérification des quantités d'émission de GES évitées. Ces crédits carbone sont les seuls à être utilisables par les pays signataires du protocole de Kyoto ;
- les crédits carbone de type VER (*verified emission reduction*) sont des crédits carbone “non officiels” et correspondent à des réductions d'émission qui n'ont pas suivi la totalité de la procédure de l'ONU. Ils ne sont donc pas attribués par l'ONU mais résultent d'un accord entre le porteur de projet et l'acheteur, qui peut être un opérateur de la compensation.

Néanmoins ce mécanisme, simple dans son principe mais complexe dans l'évaluation de ses effets, pose diverses questions :

- *sur les questions de rapport d'échelles*. L'analyse des projets des différents opérateurs français de la compensation montre le décalage important entre les échelles concernées avec, d'un côté, le niveau des émissions évitées et, de l'autre côté, le niveau des émissions que l'on souhaiterait compenser. À titre d'exemple, si on cherchait à compenser par reforestation les 1 189 400 t équivalent carbone d'émission de GES des principales clientèles touristiques captives de l'avion (venant de Moscou, New York, New Delhi, Rio, Pékin et Tokyo), il faudrait reboiser l'équivalent en superficie de toute la région Île-de-France⁽⁵⁾, en supposant que le changement climatique n'handicaperait pas la croissance de ce qui est planté, et que la surface recouverte par les arbres ne sera plus jamais défrichée, ce qui peut être discutable à l'échelle de quelques décennies. De plus, ce système de compensation n'est pas reproductible à l'infini, le “réservoir” d'émissions à éviter pour compenser d'autres émissions étant lui-même limité. En 2006, la compensation a porté sur 13 millions de tonnes équivalent CO₂, soit 0,03 % des émissions mondiales (50 milliards de tonnes) ;
- *sur la garantie d'efficacité et le contrôle de ce processus*. Si les garanties apportées par l'ONU sur les crédits carbone CER semblent plus abouties, sont-elles pour autant suffisantes ? En effet, on peut toujours se demander si le périmètre pris en compte dans le calcul de réduction des émissions, du point de vue tant spatial que temporel est pertinent, et s'il n'y a pas de transfert de lieu d'émissions, et/ou de transfert d'émissions dans le temps ;

- *sur l'impact pédagogique d'un tel dispositif*. L'un des objectifs de la compensation est d'engendrer un effet d'entraînement à la réduction des émissions de l'entité qui paie, mais n'y a-t-il pas un risque d'effet anesthésiant avec l'illusion que la situation est sous contrôle ? En poussant à la conservation des habitudes, le principal danger de la compensation est de différer la réalisation des investissements structurants, qui sont pourtant indispensables pour faire baisser volontairement les émissions mondiales de manière très significative.

Il apparaît ainsi que toutes nos émissions ne peuvent être compensées, ce qui implique bien de fournir d'abord un effort important pour réduire le maximum d'émissions. Et pour le reste, l'invocation de la neutralité carbone (liée au principe de compensation) semble délicate, en particulier au regard du frein au changement qu'elle peut être susceptible de générer. Au final l'outil de compensation volontaire, s'il est utilisé, doit l'être en mentionnant son impact, mais aussi ses limites, et après une sensibilisation à la réduction des GES.

(5) On considère que la plantation d'un ha de forêt sur des terres agricoles permet d'absorber environ 100 tonnes équivalent carbone supplémentaires sur un siècle, soit environ une tonne par an.



L'impact environnemental du tourisme touche l'ensemble des activités humaines : il est donc difficile de le distinguer en tant que tel. Cependant, les déplacements des touristes pour se rendre à Paris constituent, de loin, le principal facteur d'émission de GES du tourisme à Paris et plus particulièrement les arrivées en avion, qui représentent, à elles seules, 95 % du total des émissions liées à l'activité touristique à Paris.

Si une partie de ces déplacements en avion pourrait être évitée et remplacée aisément par le train, beaucoup moins émetteur de GES, l'avion s'impose aux clientèles lointaines (Amérique, Asie). Pour cette clientèle "captive", tout l'enjeu réside donc dans la promotion d'attitudes écoresponsables : allongement des durées de séjour, nouvelles habitudes de déplacement, et éventuellement la compensation des émissions de GES induites par les trajets en ayant en tête les limites de ce dispositif, etc.

Du point de vue de la stratégie touristique globale, il serait aussi intéressant de privilégier les actions de promotion et de fidélisation en direction des clientèles qui ne sont pas captives de l'avion, c'est-à-dire les clientèles des pays proches qui, avec le développement des réseaux ferrés rapides, se retrouveront à moins de 5 h de train de Paris d'ici 2020. Ce sont en effet ces clientèles qui, si elles utilisent le train, permettront au tourisme parisien d'afficher une empreinte environnementale acceptable au regard des objectifs de réduction des GES. Ainsi, la situation géographique de Paris, au cœur d'un vaste marché touristique avec un haut niveau de vie et des liaisons ferroviaires très développées, lui assure de préserver encore durablement sa place de première destination touristique. En outre, la clientèle touristique doit être également encouragée, avec le concours de l'ensemble des professionnels du tourisme, à adopter des comportements écoresponsables lors de leurs séjours parisiens : utiliser les transports en commun pour leurs déplacements, consommer des produits locaux et de saison, privilégier des hébergements écolabellisés... ○