



Vers un tourisme parisien éco-responsable

Étude exploratoire



Sommaire

Introduction	5
1. Tourisme et environnement durable : cadre institutionnel	7
1.1. Contexte international	7
1.2. Objectifs nationaux	10
1.3. Les initiatives de la Ville de Paris	11
2. Impact environnemental du tourisme à Paris	13
2.1. Un secteur d'activité essentiel pour l'économie parisienne et francilienne	13
2.2. L'impact du tourisme concerne l'ensemble des activités quotidiennes	13
2.3. Les effets des changements climatiques sur le comportement des touristes	14
2.4. Conséquences de la raréfaction des gisements pétroliers	14
3. Quelles sont les activités touristiques les plus émettrices de GES ?	15
3.1. Les visiteurs qui viennent à Paris en avion	15
3.2. Analyse des comportements des touristes étrangers qui viennent en avion	16
4. Comment atténuer les effets du tourisme ? Actions existantes et propositions	21
4.1. Comment diminuer l'impact environnemental des arrivées en avion ?	21
4.2. Le tourisme d'affaires : un secteur qui pourrait faire figure d'exemple	26
4.3. L'hôtellerie : des initiatives intéressantes à développer	29
4.4. La restauration	29
4.5. Inciter les touristes à voyager « éco-responsable »	29

Directeur de la publication : Francis Rol-Tanguy. Étude réalisée par Michèle-Angélique Nicol et Olivier Richard, sous la direction d'André-Marie Bourlon. Recherche iconographique : Maud Charasson. Maquette : Apur

Introduction

Le tourisme constitue un secteur économique majeur à l'échelle mondiale. La France, avec 81,9 millions d'arrivées de touristes internationaux¹, est la première destination touristique mondiale devant l'Espagne et les Etats-Unis (cf. annexe 1). L'Ile-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.

A Paris, le secteur du tourisme constitue le premier secteur économique pour avec 8 milliards d'euros de retombées économiques, 30,6 millions d'euros de taxe de séjour, et environ 140 000 emplois directs et indirects (cf. annexe 3). Paris a accueilli 28 millions de touristes en 2008² dont près de 57 % d'étrangers.

C'est un secteur dont les perspectives de développement sont clairement orientées à la hausse puisque l'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT) prévoyait même 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 est une activité qui s'organise à partir de déplacements de population, notamment en avion, fortement émetteurs de gaz à effet de serre. Par ce fait, il engendre des nuisances environnementales. En 2005, on estimait que le secteur du tourisme contribuait pour environ 5 % de ces émissions.

L'enjeu pour les années à venir va résider dans la capacité de cette activité à s'adapter aux contraintes du développement durable.

Ces réflexions s'inscrivent dans le cadre de directives internationales et de politiques nationales, voire locales (Processus de Marrakech, Grenelle de l'environnement, Plan climat de Paris...) devenues nécessaires face aux évolutions climatiques. Nous rappellerons ici leurs principaux objectifs. Puis, après avoir montré les principaux impacts environnementaux du tourisme à Paris et déterminé les principaux postes émetteurs de gaz à effet de serre du secteur touristique, nous indiquerons des pistes d'action pour conduire le secteur du tourisme mais aussi les voyageurs vers une attitude « d'éco-responsabilité ».

1 Source : OMT

2 Source : OTCP

1. Tourisme et environnement durable : cadre institutionnel

Les préoccupations liées d'une part à l'impact que l'activité touristique peut avoir sur la planète en termes de développement durable et plus particulièrement en termes d'émissions de gaz à effet de serre et, d'autre part aux réflexions quant au devenir du tourisme et à son adaptation dans certaines régions suite aux modifications climatiques s'inscrivent dans l'ensemble des processus successifs qui se sont mis en place au niveau international depuis le sommet de Rio, en 1992. Ces différentes mesures ont trouvé des déclinaisons au niveau européen, au niveau national et au niveau local.

« On entend par développement du tourisme durable toute forme de développement de cette activité touristique qui respecte, préserve et mette en valeur à long terme les ressources naturelles, culturelles et sociales d'un territoire. Le développement du tourisme durable doit s'inscrire dans une dynamique qui articule des modes de production et de consommation responsables, tout en offrant aux populations qui vivent, travaillent ou séjournent sur cet espace des avantages socio-économiques équitablement répartis. Ce développement suppose un aménagement et une gestion intégrée des ressources ainsi que la participation des acteurs locaux, afin de concilier sa mise en œuvre avec les besoins et les capacités du territoire* . »

1.1. Contexte international

Le processus de Marrakech

Suite au deuxième Sommet mondial de la Terre de Rio de Janeiro, en 1992, plusieurs conventions internationales ont été signées, dont celle relative à la diversité biologique. Le lien entre tourisme et conservation de la biodiversité devient essentiel puisque le succès du secteur touristique dépend souvent de la qualité de l'environnement dans lequel il s'inscrit. Le sommet de Rio s'est également préoccupé des conséquences d'un réchauffement climatique.

Différents processus ont ainsi été initiés afin de mettre en œuvre des mécanismes, notamment économiques (compensation carbone, taxe volontaire sur le transport, droits d'entrée pour accéder à un espace...) capables de mieux gérer la croissance avec le souci de préserver les équilibres écologiques, sanitaires et sociaux, sous la forme notamment des Agendas 21, qui constituent des programmes d'action pour le XXI^e siècle, déclinables à toutes les échelles de territoires et de secteurs d'activité.

En 1997, la France s'est engagée, en ratifiant le protocole de Kyoto, à stabiliser les émissions de gaz à effet de serre (GES) à leur niveau de 1990, sur la période de 2008 à 2012. Le protocole de Kyoto n'est entré en vigueur qu'en février 2005, suite à la ratification de la Russie.

Qu'est ce que l'effet de serre ?

Le dérèglement climatique est pour l'essentiel provoqué par le phénomène « d'effet de serre ». En plus de l'oxygène et de l'azote, l'atmosphère contient aussi d'autres gaz en petite quantité qui jouent le même rôle que les vitres d'une serre. Ces gaz, tout en laissant nous parvenir la lumière solaire, empêchent une partie de la chaleur du rayonnement solaire (le rayonnement infrarouge) de repartir vers l'espace. Sans l'effet de serre, la température moyenne de la Terre serait de -18 °C contre +15 °C actuellement.

L'augmentation, pour l'essentiel d'origine anthropique, de la concentration de ces gaz provoque une élévation de la température en conservant une plus grande part de cette chaleur au sol. Ce réchauffement additionnel provoqué par les activités humaines serait compris, selon les différents calculs, entre 1,8 °C et 4 °C d'ici 2100³.

Le sommet de Johannesburg, en 2002, a rajouté la dimension culturelle comme composante essentielle du développement durable et a défini une série d'engagements visant à soutenir les initiatives nationales et régionales pour la promotion de la consommation et de la production durables. Le processus de Marrakech (2003) fait suite au sommet de Johannesburg et vise à favoriser les progrès en matière de consommation et de production durable (CPD) et à faciliter l'élaboration d'un Plan-Cadre décennal. Entre 2010 et 2011, la Commission de Développement Durable des Nations Unies établira un bilan de la consommation et de la production durables. La première réunion internationale dédiée au Plan-Cadre Décennal s'est tenue à Marrakech en juin 2003, d'où son nom de processus de Marrakech.

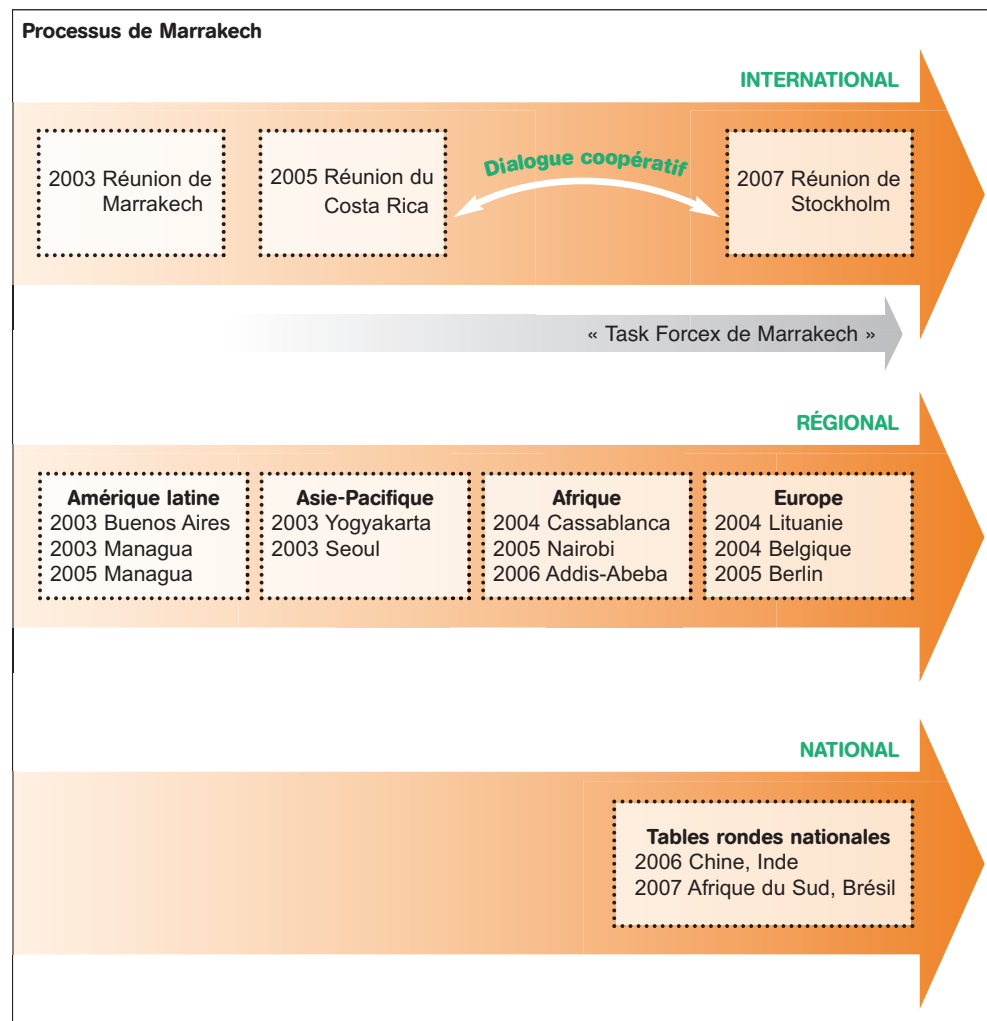
* Définition du comité français du groupe de travail international sur le tourisme durable (04/07/2006)

³ Source : Le Bilan CarboneTM de Paris

Les différentes phases de développement de ce Plan-Cadre Décennal sont :

- L'organisation de consultations régionales afin de susciter une prise de conscience et d'identifier les priorités et les besoins en matière de CPD ;
- La mise en place de stratégies régionales et application des mécanismes, au niveau régional et national ;
- La mise en application de projets, initiatives et programmes concrets au niveau régional, national et local ;
- La maîtrise et évaluation des progrès effectués, échange d'informations et d'expériences au niveau international.

Afin de soutenir l'application de projets concrets et de porter leurs efforts sur des thèmes spécifiques à la CPD, les « Task Forces » de Marrakech ont été créées avec la participation conjointe d'experts de pays développés et de pays en voie de développement. Ces groupes de travail sont des initiatives volontaires et sont pilotés chacun par un gouvernement qui, en coopération avec d'autres partenaires, s'engage à mettre en œuvre une série d'activités concrètes aux niveaux national et régional afin de promouvoir le passage à des modes de consommation et de production durables.



Sept « Task Forces » ont été créées, dont une sur le thème du tourisme et des modes de consommation et de production durables durable, pilotée par la France, sous mandat du PNUE (Programme des Nations Unies pour l'Environnement).

L'objectif de ce groupe international est notamment de promouvoir la connaissance et la diffusion des projets touristiques durables, en liaison avec les organisations intergouvernementales concernées, telle que l'Organisation mondiale du tourisme (OMT)

La déclaration de Davos

Par ailleurs, en octobre 2007, la seconde Conférence internationale sur le changement climatique et le tourisme s'est tenue à Davos et « engage instamment l'ensemble du secteur touristique à prendre des mesures pour faire face au changement climatique, un des plus grands défis du XXI^e siècle menaçant le développement durable et les objectifs du Millénaire pour le développe-

ment ». La Déclaration de Davos présentée à la clôture de cette conférence souligne que « dans le cadre en pleine évolution des Nations Unies, le secteur du tourisme doit réagir rapidement à la modification du climat s'il veut connaître une croissance durable ».

Cette conférence a été l'occasion de traiter du défi mondial de la modification du climat et des mesures du secteur touristique sous les angles tant de l'adaptation des destinations que de l'atténuation de son propre impact sur ce phénomène. En effet, selon l'OMT, environ 842 millions de voyages ont été effectués dans le monde en 2006 et le nombre de voyages internationaux devrait atteindre 1,5 milliard en 2020. Les transports, le logement et d'autres activités touristiques comptent pour 4 à 6 % du total des émissions de gaz à effet de serre, selon le rapport onusien. Un peu moins des trois-quarts des émissions de gaz à effet de serre produits par le tourisme proviennent des transports — 40 % des transports aériens et 32 % des automobiles — et 21 % du logement. La croissance continue du secteur pourrait conduire à une augmentation de 150 % de ses émissions de gaz dans les 30 prochaines années.

Les mesures préconisées à Davos dans le secteur touristique sont les suivantes :

- limiter les émissions de gaz à effet de serre (GES), que causent tout particulièrement les transports et les installations d'hébergement ;
- adapter les entreprises et les destinations touristiques à la modification des régimes climatiques ;
- appliquer les techniques existantes et nouvelles pour améliorer le rendement énergétique, et
- se procurer des ressources financières pour aider les régions et pays pauvres.

Quels sont les gaz à effet de serre⁴ ?

Les deux gaz à effet de serre (GES) les plus importants sont présents depuis longtemps dans l'atmosphère : il s'agit de la vapeur d'eau et du dioxyde de carbone (CO₂). Leur proportion a pu varier au fil du temps. Actuellement, la vapeur d'eau est responsable pour les deux tiers de l'effet de serre naturel. Le CO₂ résulte du cycle complexe du carbone dont les énormes réservoirs sont les océans, les sols et les végétaux. Le CO₂ d'origine anthropique provient pour l'essentiel de la combustion des énergies fossiles comme le charbon, le gaz, le pétrole. Une autre part des émissions de CO₂ est causée par la déforestation qui réduit les réservoirs de carbone stockés au sol. Les émissions anthropiques représentent actuellement 53 % de l'effet de serre additionnel. Cette part est croissante.

D'autres gaz participent à l'effet de serre :

- le méthane (CH₄) : c'est le gaz naturel dont les émissions d'origine anthropique augmentent avec la putréfaction des ordures ménagères dans les décharges, les épandages de boue de stations d'épuration et l'intensification de l'activité agricole. Il représente 17 % de l'effet de serre additionnel et son pouvoir de réchauffement est 23 fois supérieur à celui du CO₂ ;
- le protoxyde d'azote (N₂O) résulte de la dégradation des nitrates. Il provient notamment de l'utilisation massive d'engrais et de certains procédés chimiques. Il représente 5 % de l'effet de serre et son pouvoir de réchauffement est 296 fois supérieur à celui du CO₂ ;
- l'ozone troposphérique provient pour l'essentiel de la combustion d'hydrocarbures et représente environ 13 % additionnel ;
- enfin, les activités humaines favorisent également l'émission d'halocarbures qui sont des gaz fluorés qui absorbent les infrarouges et qui peuvent avoir une durée de vie très longue (1000 ans). Ils sont utilisés comme gaz réfrigérants (réfrigérateurs, climatisations). Ils représentent 8 % de l'effet de serre additionnel. Ce sont les hydrofluorocarbures (HFC), dont le pouvoir de réchauffement est de 140 à 11700 fois supérieur à celui du CO₂, les perfluorocarbures (PFC) dont le pouvoir de réchauffement est 6500 à 9200 fois supérieur à celui du CO₂, et l'hexafluorure (SF₆) dont le pouvoir de réchauffement est 23900 fois supérieur à celui du CO₂.

L'ensemble de ces gaz, à l'exception de l'ozone troposphérique, sont pris en compte dans la diminution des GES dans le protocole de Kyoto.

Les engagements pris par l'Union européenne

Suite au protocole de Kyoto, l'Union européenne s'est engagée à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 8 % par rapport à 1990, à l'horizon 2012. Au sein de l'UE, des objectifs différents ont été fixés à chaque Etat, selon son niveau d'industrialisation et ses sources d'approvisionnement en énergie. Ainsi, la France, comme la Suède, ont eu pour objectif de stabiliser leurs émissions car ils étaient les pays les moins émetteurs, en raison de la part importante de l'énergie nucléaire et hydroélectrique dans leur production.

En 2007, L'Union européenne s'est globalement donné un nouvel objectif visant à diminuer les émissions de GES de 20 % d'ici 2020.

⁴ Source : Le Bilan Carbone™ de Paris

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 44 g et une mole de carbone 12 g.

Pour établir une correspondance entre les deux, on multiplie la quantité de CO₂ par 12/44^e, soit 0,27. L'ADEME a choisi le carbone comme mesure-étalon pour réaliser le Bilan Carbone™.

1 teqC ou 3,67 teqCO₂ représente par exemple 1 an de chauffage au gaz pour un 3 pièces à Paris, ou 160 aller-retour Paris-Londres en train⁵.

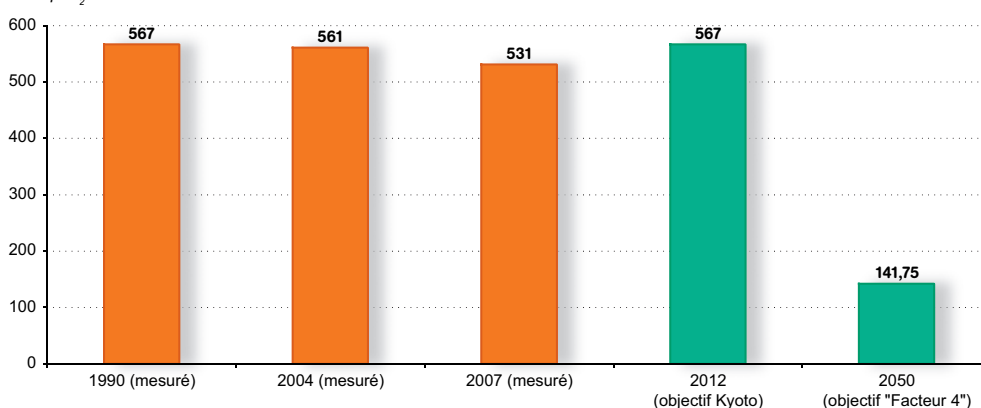
1.2. Objectifs nationaux

La France est actuellement responsable de 3 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre, avec plus de 8,26 tonnes équivalent CO₂ par habitant. La moyenne mondiale est de 3,9 t/personne. En 2004, les émissions totales françaises des six gaz à effet de serre visés par le Protocole de Kyoto s'élevaient à 560 millions de tonnes équivalent CO₂.

Par ailleurs, la France s'est aussi fixée, depuis 2003, un objectif national à plus long terme qui vise la division par quatre des émissions de GES en 2050 (« Facteur 4 »). Ces deux derniers objectifs se réfèrent aux niveaux respectivement atteints en 1990 par les émissions européennes et françaises de GES.

Emissions de GES, définies par le protocole de Kyoto, en France de 1990 à 2050

en teqCO₂



Sources : Citepa, Inventaire CCNUCC, déc. 2008 (métropole + DOM)

Pour atteindre cet objectif, La France, à travers le Plan climat 2004-2010, a défini un plan d'actions national de prévention du changement climatique qui se décline dans tous les secteurs de l'économie et de la vie quotidienne afin d'économiser 54 millions de tonnes équivalent CO₂ chaque année, soit environ une tonne par habitant et par an.

Parmi les 8 orientations majeures du Plan Climat, trois concernent plus directement les collectivités locales :

- 1) les transports durables, avec un objectif de diminution de 16,3 millions de tonnes équivalent CO₂ en 2010 ;
- 2) les initiatives dans le bâtiment et l'écohabitat, avec un objectif de diminution de 11,7 millions de tonnes équivalent CO₂ en 2010 ;
- 3) l'instauration de Plans climats territoriaux.

Ce dispositif est complété par le Plan national d'adaptation au changement climatique qui, publié mi-2007, comprend des dispositions opérationnelles visant à tenir compte des conséquences déjà constatées et anticiper sur les mesures à mettre en œuvre.

Dans le cadre du tourisme, cette prise de conscience progressive concerne à la fois les aspects d'atténuation des émissions de GES et d'adaptation au changement climatique. Les travaux de l'Unité Tourisme de la Commission Européenne, depuis 2001 et le projet d'Agenda 21 du tourisme en Europe, se sont en particuliers attachés à mettre en évidence le lien entre la croissance du tourisme, celle des transports et celle des émissions de GES, avec comme objectif un « découplage » entre demande touristique et demande de transport.

En termes d'adaptation aux conséquences du changement climatique, c'est l'Organisation mondiale du tourisme qui a initié les débats, particulièrement avec l'organisation de la 1^{re} conférence sur le tourisme et le changement climatique, à Djerba, en avril 2003, et la déclaration qui l'accompagne (OMT 2003).

On peut noter que cette prise de conscience de la relation entre tourisme et environnement est

⁵ Source : Le Bilan Carbone™ de Paris

généralement abordée sous l'angle de la préservation des paysages, des sites naturels remarquables et peu sous celui de la réduction de l'impact "carbone" des déplacements.

Le Grenelle de l'environnement

Cette loi propose, à travers 45 articles, des mesures notamment pour lutter contre le changement climatique, mieux protéger la biodiversité et les milieux naturels et mieux prévenir les risques pour l'environnement et la santé.

Le projet de loi reprend les engagements du Grenelle, précise et complète certaines des orientations à partir des propositions émises par les comités mis en place dans la foulée du Grenelle et donne des estimations budgétaires.

Le tourisme n'y est pas abordé en tant que tel mais on peut y trouver des implications pour ce secteur à travers d'autres thèmes connexes. Ainsi, parmi les principales mesures, certaines concernent les bâtiments et leur mise à la norme "basse consommation". Cette mesure s'appliquera dans le neuf à toutes les constructions à la fin 2020 et pour l'ancien, l'objectif est une réduction de la consommation d'énergie de 38 % à cette même échéance⁶. Les bâtiments à vocation touristique sont donc également concernés par ces mesures (hôtels, espaces de congrès, d'exposition...).

Par ailleurs, les mesures concernant les transports peuvent aussi avoir des conséquences sur le secteur du tourisme, comme le développement d'un total de 4500 km de lignes de train à grandes vitesses. Enfin, et plus globalement, le développement des énergies renouvelables, le développement de l'agriculture biologique, la réduction des déchets destinés à l'enfouissement et à l'incinération devraient également impacter les pratiques du secteur touristique.

On peut toutefois déplorer que le secteur du tourisme ne soit pas considéré en tant que tel dans ces mesures, d'autant plus que la disparition de la Direction du tourisme (qui existait depuis 1952), qui depuis janvier 2009 a été intégrée dans la direction générale de la compétitivité, semble amoindrir le rôle de l'État dans ce domaine. Une « fusion » de la Maison de la France et de l'ODIT-France devrait avoir prochainement lieu sous le nom d'Agence de développement touristique.

1.3. Les initiatives de la Ville de Paris

La Ville de Paris s'est engagée très tôt dans la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre et, en plus de différentes mesures prises dès les années 1980 (économies d'énergie en matière de chauffage de ses locaux et d'éclairage public, soutien au réseau des Espaces Info-Energie et aux campagnes nationales d'économie d'énergie et de lutte contre le réchauffement climatique...), elle s'est engagée en 2006 dans l'élaboration d'un Plan Climat pour la ville, qui s'est lui-même appuyé sur un Bilan CarboneTM de Paris. Ces initiatives s'inscrivent dans le cadre des différentes étapes de l'Agenda 21 local parisien.

L'évaluation de l'impact environnemental des différents acteurs présents sur le territoire parisien a permis de mettre en évidence les principaux secteurs qui à l'échelle parisienne (hors tourisme) émettent, à part égale, 80 % du bilan : la consommation énergétique des bâtiments, le transport des personnes et le transport des marchandises avec chacun 1,75 million de teqC soit 6,4 millions teqCO₂. Le tourisme, qui constitue la principale activité économique de la capitale émet 4,4 millions de teqC soit 16,2 millions teqCO₂. Les émissions dues aux "visiteurs" ont été réparties en quatre postes : arrivées en voitures, arrivées en autocar, arrivées en avion et nourriture. Il apparaît que les arrivées en avion représentent de loin le principal poste des émissions avec 4,05 millions teqC, soit 95 % du total des émissions dues au tourisme.

L'objectif principal de la Ville de Paris à travers son Plan climat est de s'engager sur une démarche de « Facteur 4 » afin de réduire l'ensemble des émissions de son territoire et de ses activités de 75 % entre 2004 et 2050. La Ville de Paris se fixe des objectifs très ambitieux sur ses compétences propres qui sont : réduction de 30 % de ses émissions en 2020 par rapport à 2004, 30 % de réduction des consommations énergétiques du parc municipal et de l'éclairage public, atteindre 30 % de sa consommation énergétique par les énergies renouvelables.

Sur l'ensemble du territoire, le Plan Climat de Paris vise également des objectifs supérieurs aux objectifs européens, sur la période 2004-2020, avec :

- une réduction de 25 % des émissions du territoire,
- une réduction de 25 % de la consommation énergétique du territoire,
- un passage à 25 % de la part des énergies renouvelables dans l'énergie consommée.

Les propositions d'actions sont déclinées par secteur et selon trois niveaux d'intervention de la Ville :

- Paris, Ville exemplaire, sur son domaine de compétence directe,
- Paris, Ville organisatrice et aménageuse du territoire et incitatrice vis-à-vis des autres acteurs,
- Le rôle nécessaire de l'État et des autres niveaux institutionnels afin d'assurer le succès du Plan Climat de Paris.

⁶ La loi indique une diminution de 38% « d'ici 2020 » sans préciser l'année de référence. On peut supposer qu'il s'agit de 2009 mais rien n'est précisé

En ce qui concerne le développement d'un "tourisme durable", le Plan Climat de Paris développe plusieurs pistes d'action :

- l'amélioration de la connaissance des impacts du secteur touristique (transports, hôtellerie, restauration, commerces...)
 - sensibiliser les professionnels du secteur, notamment à travers l'OTCP,
 - inciter à l'utilisation de moyens de transports moins polluants pour venir à Paris (remplacer l'avion par le train quand c'est possible),
 - améliorer la qualité de service des autocars de tourisme, en poursuivant les politiques déjà engagées en la matière (pass-autocars, navettes fluviales) et en élaborant une charte de qualité avec les professionnels du secteur,
 - faciliter l'utilisation de transports collectifs en en étendant l'ouverture du métro de nuit tous les jours de la semaine,
 - prendre en compte le Plan Climat dans la politique de tourisme de la Ville, en établissant notamment un bilan carbone des manifestations touristiques organisées par la Ville,
 - réfléchir aux évolutions du tourisme d'affaires, afin de permettre à Paris de conserver son rang de première ville mondiale dans ce domaine tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre.
- C'est donc dans ce contexte que s'inscrit cette étude qui vise à mieux cerner l'impact environnemental du tourisme à Paris et à donner des premières pistes d'actions pour en atténuer les effets.

2. Impact environnemental du tourisme à Paris

2.1. Un secteur d'activité essentiel pour l'économie parisienne et francilienne

En 2005, on estimait que le secteur du tourisme contribuait pour environ 5 % des émissions de gaz à effet de serre. La France, avec 81,9 millions d'arrivées de touristes internationaux⁷, est la première destination touristique mondiale devant l'Espagne et les États-Unis (cf. annexe I). L'Ile-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 et 30,6 millions d'euros de taxe de séjour et environ 300 000 emplois directs et indirects (cf. annexe III). Paris a accueilli 28 millions de touristes en 2008⁸ dont près de 57 % d'étrangers. Ces arrivées ont engendré 35,7 millions de nuitées hôtelières dans la capitale avec un taux d'occupation des hôtels de 78,5 %.

Cette activité semble toujours davantage se développer : l'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT) a 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.



Photo Apur

2.2. L'impact du tourisme concerne l'ensemble des activités quotidiennes

L'impact environnemental du tourisme concerne l'ensemble des domaines de la vie quotidienne : logement, nourriture, achat, 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 parisienne peut être interprété comme une optimisation des espaces d'hébergements, d'autant plus que Paris est un très bon exemple de la complémentarité entre tourisme d'agrément et tourisme d'affaires qui permet d'atteindre de très bons taux d'occupation sur l'ensemble de l'année, en évitant de gros effets de saisonnalité d'éventuels suréquipements en hébergements.

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

7 Source : OMT

8 Source : OTCP

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.

Par ailleurs, l'activité touristique est elle-même perturbée par les modifications climatiques annoncées. En effet, l'attractivité d'une destination dépend de nombreux facteurs, dont le climat. Le groupe intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC/IPCC) a évalué la hausse possible des températures d'ici la fin du XXI^e siècle entre 1,4 et 5,8 °C, selon les modèles climatiques et leurs analyses socio-économiques. +2 °C revient à faire de la canicule de 2003 un été moyen en 2050 ; 5 °C en moins nous séparent du dernier âge glaciaire (quand la banquise recouvrait la Manche), mais il est difficile d'imaginer les conséquences de 5 °C en plus. Il n'y a pas eu de changements climatiques aussi importants à l'échelle d'un siècle.

Ce que l'on sait : à l'échelle d'un même ensemble climatique, un degré de variation de la température moyenne déplace d'environ 200 km les conditions de la végétation. Un degré de plus, c'est aussi une limite pluie-neige qui remonte de 150 mètres.

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

2.3. Les effets des changements climatiques sur le comportement des touristes

Si à l'échelle de 80-100 ans, les impacts du changement climatique en France apparaissent, irréversibles pour la plupart et susceptibles de modifier en profondeur l'attractivité touristique de régions entières, en revanche, à 20-30 ans, ils apparaissent nettement plus modérés pour ce secteur. Cela ne signifie pas qu'il soit trop tôt pour se préoccuper du changement climatique : l'importance des enjeux à l'échéance d'une quarantaine d'années suggère de s'y préparer dès maintenant. Un autre message clé est la grande inertie et le temps de réponse des systèmes climatiques face aux perturbations d'origine humaine. Le climat d'aujourd'hui est le résultat des émissions de GES du passé, et le climat de demain sera le résultat des émissions actuelles. Il y a donc une réelle urgence à se mobiliser pour atténuer les émissions de GES, dans les transports, mais aussi dans les hébergements et les équipements touristiques.

Il s'agit donc en termes de communication, d'articuler un message réaliste, sans catastrophisme pour les acteurs du tourisme, visant à une hiérarchisation des priorités : « A 10-20 ans, les risques sont modérés, mais si nous ne faisons rien maintenant pour réduire nos émissions, dans la deuxième moitié du siècle les effets seront catastrophiques. »

2.4. Conséquences de la raréfaction des gisements pétroliers

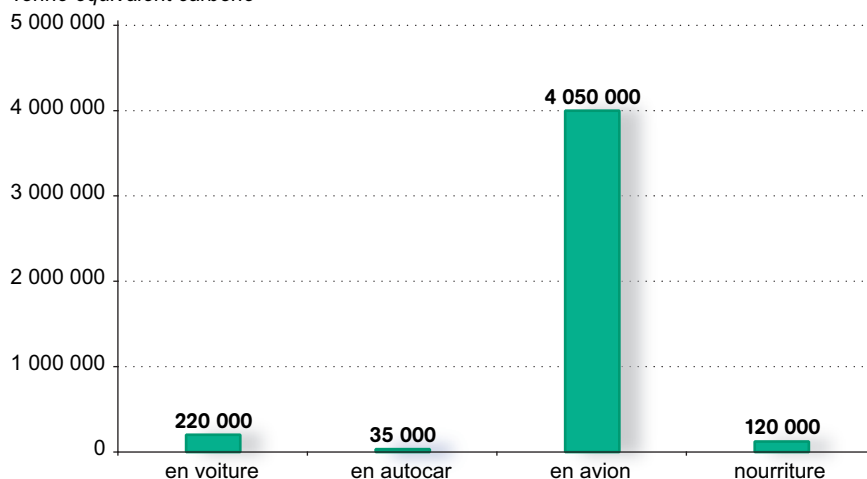
Enfin, la durabilité du tourisme parisien est également liée aux modes de transports utilisés pour se rendre à Paris : au-delà de la question de la réduction des GES et de l'usage moindre des modes de transports les plus émetteurs, la raréfaction des ressources pétrolières va rendre les transports en 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 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.

3. 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.

Bilan des émissions des visiteurs à Paris en 2005

Tonne équivalent carbone



Source : Bilan Carbone™ de Paris

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'émissions 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.

Bilan global des émissions carbonées de Paris

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

3.1. Les visiteurs qui viennent à Paris en avion

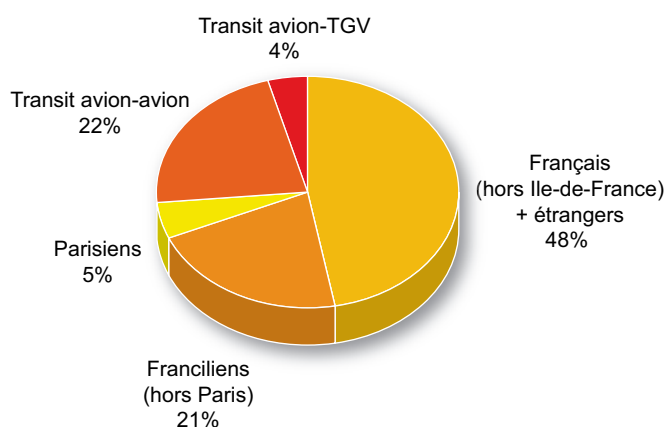
Pour réaliser le Bilan Carbone™ de Paris, la Direction des espaces verts et de l'environnement (DEVE) de la Ville de Paris a détaillé la provenance des différents visiteurs venus à Paris par avion afin de parvenir à une estimation des émissions en kg équivalent carbone engendrées par ce mode de transport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

En 2005, les deux aéroports d'Orly et Roissy ont accueilli, au total, 75,3 millions de passagers⁹. 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 Roissy, à environ 35,34 millions de passagers.

Pour calculer le niveau des émissions ce nombre de passagers a été converti en nombres de km parcourus en fonction de la provenance géographique et du type de vol emprunté (classe économique ou classe affaire)¹⁰.

Ces données montrent que 72,4 % de l'impact environnemental des arrivées de visiteurs par avion sont dus aux passagers de longs courriers en classe économique, qui parcourent donc des distances bien supérieures à 1000 km (un vol long courrier est un vol supérieur à 3 h 30 ou un vol transocéanique).

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



Sources : DEVE, Ville de Paris d'après ADP

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 nd e	5 138 161 938	0,080	411 052 955
Court courrier en Affaires	429 200 743	0,180	77 256 134
Long courrier en 2 nd e	49 228 484 854	0,060	2 953 709 091
Long courrier en Affaires	3 258 787 026	0,140	456 230 184
Long courrier en Première	853 364 851	0,210	179 206 619
TOTAL			4 077 454 982

Sources : DEVE, Ville de Paris, d'après les données ADP 2005

3.2. Analyse des comportements des touristes étrangers qui viennent en avion

Afin de mieux cerner les 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 ici de souligner que les chiffres indiqués par la suite ne se recoupent pas exactement avec ceux énoncés plus haut car il s'agit ici non plus de visiteurs mais uniquement 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 basées sur une enquête du Comité Régional du Tourisme d'Ile-

⁹ Ce chiffre s'élevait à 86,4 millions en 2007, soit + 15% par rapport à 2005. Cf. annexe 4 pour les données ADP de 2007

¹⁰ Cf. annexe 5 pour plus de détails



Décollage d'un A319 - aéroport de Roissy CDG
© Air France — Philippe Delafosse

de-France menée en 2007 alors que les données du Bilan Carbone™ de Paris s'appuyaient 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 avion¹¹, 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 millions d'arrivées, suivi de près par la Grande-Bretagne (1,4 millions 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 Ile-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.

Nous avons distingué deux types de clientèle : la clientèle de proximité et la clientèle lointaine.

La clientèle de proximité : les Européens (Royaume-Uni, Espagne, Allemagne, et Italie)

Arrivées par avion du Royaume-Uni (2007)

Données de cadrage

La clientèle britannique représente 7 % des séjours de la clientèle étrangère venue par avion, soit, d'après nos estimations, environ 425 000 séjours (4,7 % en termes de nuitées). Les Britanniques passent en moyenne 3,5 nuits en Ile-de-France et dépensent en moyenne 158 €/jour/personne.

Ils voyagent pour 96,2 % d'entre eux en individuel ; et pour près de 77 % d'entre eux, leur voyage se limite à Paris et l'Ile-de-France. Ils séjournent à l'hôtel pour près de 82 % d'entre eux.

Il s'agit pour 73,4 % d'entre eux d'un séjour de loisirs et pour 26,6 % d'un séjour professionnel.

Le coût carbone

Un aller-retour Londres-Paris en avion (343 km) s'élève à 54,84 kg eqC, soit 0,1 fois ce que la Terre peut supporter par personne par an pour stopper l'accroissement de l'effet de serre.

Si on estime à 425 000 le nombre d'aller-retour Londres-Paris par an le coût carbone est donc de l'ordre 23 000 t eqC.

Mode de transport alternatif

L'Eurostar constitue une bonne alternative à l'avion sur ce trajet avec 2 h 15 de trajet entre les gares de Paris-Nord et de Londres-Saint-Pancras et un coût carbone estimé à 7,94 kg eqC pour un trajet aller-retour, soit une réduction de 86 % par rapport à l'avion.

Arrivées par avion d'Espagne (2007)

Données de cadrage

La clientèle espagnole représente 8,4 % de la clientèle étrangère venue par avion, soit, d'après nos estimations, environ 509 000 séjours (7,5 % en termes de nuitées). Les Espagnols passent en moyenne 4,6 nuits sur place, et dépensent en moyenne 148 €/jour/personne.

Ils voyagent pour 96,2 % en individuel et pour plus de 84 % d'entre eux leur voyage se limite à

¹¹ Source : enquête menée par l'Observatoire du tourisme parisien en 2003

Paris et l'Ile-de-France. Ils séjournent à l'hôtel pour plus de 85 %.

Il s'agit pour 79 % d'entre eux d'un voyage de loisirs et pour 21 % d'un séjour professionnel.

Le coût carbone

Un aller-retour Madrid-Paris en avion (1055 km) s'élève à 169 kg eqC, soit 0,3 fois ce que la Terre peut supporter par personne par an pour stopper l'accroissement de l'effet de serre.

Si on estime à 509 000 le nombre d'aller-retour Madrid-Paris par an, le coût carbone est donc de l'ordre de 86 000 t eqC.

Mode de transport alternatif

Pour l'instant, avec 11 heures de trajet pour les TGV avec changement de train à Irun (14 heures de trajet pour le train de nuit), le train ne représente pas une alternative évidente sur ce trajet, en particulier pour la clientèle d'affaires, à moins de proposer un trajet touristique en soi et en l'incluant comme faisant partie du voyage pour la clientèle de loisirs. Un trajet aller-retour de Paris à Madrid en train génère une consommation de 17,14 kg eqC, soit une réduction de 90 % par rapport à l'avion.

Arrivées par avion d'Allemagne (2007)

Données de cadrage

La clientèle allemande représente 7 % des séjours de la clientèle étrangère venue par avion soit, d'après nos estimations, environ 425 000 séjours (4,8 % en termes de nuitées). Les Allemands passent en moyenne 3,6 nuits en Ile-de-France et dépensent en moyenne 142 €/jour/personne.

Ils voyagent pour 97,8 % d'entre eux en individuel ; et pour près de 86 % d'entre eux, leur voyage se limite à Paris et l'Ile-de-France. Ils séjournent à l'hôtel pour 81 % d'entre eux.

Il s'agit pour 63,3 % d'entre eux d'un séjour de loisirs et pour 36,7 % d'un séjour professionnel.

Le coût carbone

Un aller-retour Munich-Paris en avion (687 km) s'élève à 110 kg eqC, soit 0,2 fois ce que la Terre peut supporter par personne par an pour stopper l'accroissement de l'effet de serre.

Si on estime à 425 000 le nombre d'aller-retour Munich-Paris par an, le coût carbone est donc de l'ordre de 47 000 t eqC.

Mode de transport alternatif

Il existe un train Munich-Paris direct qui met 6 h 15 en journée et près de 11 heures en train de nuit. Cette offre semble encore peu concurrentielle vis-à-vis de l'avion en cas de court séjour et plus particulièrement pour la clientèle d'affaires qui représente une forte proportion de la clientèle allemande. Un trajet aller-retour de Paris à Munich en train génère une consommation de 14,28 kg eqC, soit une réduction de 87 % par rapport à l'avion.

Arrivées par avion d'Italie (2007)

Données de cadrage

La clientèle italienne représente 8,5 % des séjours de la clientèle étrangère venue par avion, soit, d'après nos estimations, environ 515 000 séjours (6,9 % en termes de nuitées). Les Italiens passent en moyenne 4,3 nuits en Ile-de-France et dépensent en moyenne 146 €/jour/personne.

Ils voyagent pour 95,6 % d'entre eux en individuel ; et pour près de 83,2 % d'entre eux, leur voyage se limite à Paris et l'Ile-de-France. Ils séjournent à l'hôtel pour 84,2 % d'entre eux.

Il s'agit pour 73,1 % d'entre eux d'un séjour de loisirs et pour 26,9 % d'un séjour professionnel.

Le coût carbone

Un aller-retour Milan-Paris en avion (606 km) s'élève à 97 kg eqC, soit 0,2 fois ce que la Terre peut supporter par personne par an pour stopper l'accroissement de l'effet de serre. Le coût de la compensation carbone est de 7,68 € (2,61 € après déduction d'impôts).

Si on estime à 515 000 le nombre d'aller-retour Milan-Paris par an, le coût carbone est donc de l'ordre de 50 000 t eqC.

Mode de transport alternatif

Il existe un train Milan-Paris direct qui met 7 h 30 en journée et un peu plus de 9 heures en train de nuit. Pour l'instant cette offre semble peu concurrentielle face à l'avion en cas de court séjour et notamment pour les près de 30 % d'Italiens qui se rendent à Paris pour des raisons professionnelles. Il est cependant prévu d'étendre la ligne TGV depuis Lyon jusqu'à Turin, ce qui permettrait de gagner du temps sur ce trajet. Un trajet aller-retour de Paris à Milan en train génère une consommation de 6,38 kg eqC, soit une réduction de 93 % par rapport à l'avion.

Le coût carbone global estimé des principales clientèles touristiques européennes arrivant en avion est de 206 000 t eqC.

Les principales clientèles lointaines (États-Unis, Japon, Russie, Chine, Inde, et Brésil)

Arrivées par avion des États-Unis (2007)

Données de cadrage

La clientèle américaine représente 13,5 % des séjours de la clientèle étrangère venue par avion, soit, d'après nos estimations, environ 818 000 séjours (18,7 % en termes de nuitées). Les Américains passent en moyenne 7,2 nuits en Ile-de-France et dépensent en moyenne 142 €/jour/personne.

Ils voyagent pour 90,8 % d'entre eux en individuel. Leur voyage se limite à Paris et l'Ile-de-France seulement pour 50,3 % d'entre eux : 20 % visitent d'autres villes françaises et 23,4 % visitent d'autres villes européennes. Ils séjournent à l'hôtel pour 71,2 % d'entre eux.

Il s'agit pour 75,6 % d'entre eux d'un séjour de loisirs et pour 24,4 % d'un séjour professionnel.

Le coût carbone

Un aller-retour New-York-Paris en avion (5 845 km) s'élève à 702 kg C soit 1,4 fois ce que la Terre peut supporter par personne par an pour stopper l'accroissement de l'effet de serre.

Si on estime à 818 000 le nombre d'aller-retour New-York-Paris par an, le coût carbone est donc de l'ordre de 574 000 t eqC.

Mode de transport alternatif

Sur de telles distances, l'avion présente peu d'alternatives, surtout pour le quart d'Américains qui viennent pour affaire. À la marge, le retour de paquebots transatlantiques pourraient peut-être retrouver un regain d'intérêt de la part de touristes peu pressés¹².

Arrivées par avion du Japon (2007)

Données de cadrage

La clientèle japonaise représente 4 % des séjours de la clientèle étrangère venue par avion, soit, d'après nos estimations, environ 242 000 séjours, (3,8 % en termes de nuitées). Les Japonais passent en moyenne 4,9 nuits en Ile-de-France et dépensent en moyenne 177 €/jour/personne.

Ils voyagent pour 76,3 % d'entre eux en individuel. Leur voyage se limite à Paris et l'Ile-de-France seulement pour 33,5 % d'entre eux : 22,3 % visitent d'autres villes françaises et 36,5 % visitent d'autres villes européennes. Ils séjournent à l'hôtel pour 89 % d'entre eux.

Il s'agit pour 76,9 % d'entre eux d'un séjour de loisirs et pour 23,1 % d'un séjour professionnel.

Le coût carbone

Un aller-retour Tokyo-Paris en avion (9 715 km) s'élève à 1 165 kg eqC soit 2,3 fois ce que la Terre peut supporter par personne par an pour stopper l'accroissement de l'effet de serre.

Si on estime à 242 000 le nombre annuel d'aller-retour Tokyo-Paris, le coût carbone est donc de l'ordre de 282 000 t eqC.

Mode de transport alternatif

Il n'y a pas vraiment de mode de transport alternatif sur une telle distance.

Arrivées par avion de Russie (2007)

Données de cadrage

La clientèle russe représente 1,8 % des séjours de la clientèle étrangère venue par avion, soit d'après nos estimations, environ 109 000 séjours (2,5 % en termes de nuitées). Les Russes passent en moyenne 7,1 nuits en Ile-de-France et dépensent en moyenne 164 €/jour/personne.

Ils voyagent pour 90,3 % d'entre eux en individuel. Leur voyage se limite à Paris et l'Ile-de-France pour 61,2 % d'entre eux : 22,6 % visitent d'autres villes françaises et 11,1 % visitent d'autres villes européennes. Ils séjournent à l'hôtel pour 86,4 % d'entre eux.

Il s'agit pour 74,9 % d'entre eux d'un séjour de loisirs et pour 25,1 % d'un séjour professionnel.

Le coût carbone

Un aller-retour Paris-Moscou en avion (2 495 km) s'élève à 349 kg eqC soit 0,6 fois ce que la Terre peut supporter par personne par an pour stopper l'accroissement de l'effet de serre.

Si on estime à 109 000 le nombre annuel d'aller-retour Moscou-Paris, le coût carbone est donc de l'ordre de 38 000 t eqC.

Mode de transport alternatif

L'avion présente pour l'instant peu d'alternative, en particulier pour la clientèle d'affaires russe, qui représente un quart des arrivées par avion. On peut cependant imaginer le développement des liaisons ferroviaires entre Paris-Moscou pouvant offrir des escales touristiques pour des touristes prenant le temps de la découverte. Déjà, depuis décembre 2007, une liaison directe a repris entre Paris et Moscou, deux à trois fois par semaine en fonction de la saison, et relie les deux villes au mieux en 45 heures (50 heures dans le sens Moscou-Paris) en incluant une escale de 5 heures à Berlin. Cette liaison directe correspond aujourd'hui à 2 wagons de la société des chemins de fer russes (RJD) attachés respectivement au Paris Est-Berlin, puis au Berlin-Moscou. Le trajet aller-

¹² La compagnie Cunard est la seule à offrir, d'avril à novembre, soit une trentaine de rotations annuelles, des traversées transatlantiques entre New-York et Southampton (voire ponctuellement jusqu'à Cherbourg ou Le Havre) à bord du Queen Mary 2. La traversée entre Southampton et New-York dure 5 jours et 6 nuits

retour de Paris à Moscou en train génère une consommation de 86 kg eqC, soit une réduction de 75 % par rapport à l'avion.

Arrivées par avion de Chine (2007)

Données de cadrage

La clientèle chinoise représente 1,6 % des séjours de la clientèle étrangère venue par avion, soit, d'après nos estimations, environ un peu moins de 100 000 séjours (1,6 % des nuitées). Les Chinois passent en moyenne 5,5 nuits en Ile-de-France et dépensent en moyenne 174 €/jour/personne.

Ils voyagent pour 73,9 % d'entre eux en individuel. Leur voyage se limite à Paris et l'Ile-de-France seulement pour 33,7 % d'entre eux : 21,1 % visitent d'autres villes françaises et 44,2 % visitent d'autres villes européennes. Ils séjournent à l'hôtel pour 78,7 % d'entre eux.

Il s'agit pour 64 % d'entre eux d'un séjour de loisirs et pour 36 % d'un séjour professionnel.

Le coût carbone

Un aller-retour Pékin-Paris en avion (8 224 km) s'élève à 987 kg eqC soit 2 fois ce que la Terre peut supporter par personne par an pour stopper l'accroissement de l'effet de serre.

Si on estime à 100 000 le nombre annuel d'aller-retour Pékin-Paris, le coût carbone est de l'ordre de 99 000 t eqC.

Mode de transport alternatif

Sur ce type de distance, il est pour l'instant difficile d'imaginer une alternative à l'avion. Aujourd'hui, la durée du voyage en train de Paris à Pékin est d'environ 8 jours en prenant le transmongolien à Moscou, pour une émission de 318 kg eqC, soit une réduction de 68 % par rapport à l'avion.

Arrivées par avion d'Inde (2007)

Données de cadrage

La clientèle indienne représente 1 % des séjours de la clientèle étrangère venue par avion, soit, d'après nos estimations environ 61 000 séjours (1,6 % en termes de nuitées). Les Indiens passent en moyenne 8,9 nuits en Ile-de-France et dépensent en moyenne 129 €/jour/personne.

Ils voyagent pour 95,3 % d'entre eux en individuel. Leur voyage se limite à Paris et l'Ile-de-France pour 54,5 % d'entre eux : 14,9 % visitent d'autres villes françaises et 26,6 % visitent d'autres villes européennes. Ils séjournent à l'hôtel pour 78,5 % d'entre eux.

Il s'agit seulement pour 40,5 % d'entre eux d'un séjour de loisirs et pour 59,5 % d'un séjour professionnel.

Le coût carbone

Un aller-retour New-Delhi-Paris en avion (6 617 km) s'élève à 794 kg eqC soit 1,6 fois ce que la Terre peut supporter par personne par an pour stopper l'accroissement de l'effet de serre.

Si on estime à 61 000 le nombre annuel d'aller-retour New-Delhi-Paris, le coût carbone est de l'ordre de 48 000 t eqC.

Mode de transport alternatif

Pour la clientèle indienne, il est pour l'instant difficile d'imaginer une alternative à l'avion, surtout avec une telle proportion (près de 60 %) de touristes venant à Paris pour affaires.

Arrivées par avion du Brésil (2007)

Données de cadrage

La clientèle brésilienne représente 2,8 % des séjours de la clientèle étrangère venue par avion, soit, d'après nos estimations, environ 170 000 séjours (4,1 % en termes de nuitées). Les Brésiliens passent en moyenne 8 nuits en Ile-de-France et dépensent en moyenne 120 €/jour/personne.

Ils voyagent pour 95,5 % d'entre eux en individuel. Leur voyage se limite à Paris et l'Ile-de-France pour 43,3 % d'entre eux : 8,5 % visitent d'autres villes françaises et 42 % visitent d'autres villes européennes. Ils séjournent à l'hôtel pour 79 % d'entre eux.

Il s'agit pour 87,7 % d'entre eux d'un séjour de loisirs et pour 12,3 % d'un séjour professionnel.

Le coût carbone

Un aller-retour Rio-Paris en avion (9 140 km) s'élève 1 097 kg eqC soit 2,2 fois ce que la Terre peut supporter par personne par an pour stopper l'accroissement de l'effet de serre.

Si on estime à 170 000 le nombre annuel d'aller-retour Rio-Paris, le coût carbone est de l'ordre de 186 000 t eqC.

Mode de transport alternatif

Comme pour les États-Unis, il y a peu d'alternative à l'avion pour la clientèle brésilienne qui se rend à Paris, à part, peut-être, marginalement, les paquebots transatlantiques.

Le coût carbone global estimé des principales clientèles touristiques lointaines arrivant en avion est de l'ordre de 1 227 000 t eqC.

Au final, l'ensemble des principales clientèles proches et lointaines arrivant en avion génèrent un coût carbone de l'ordre de 1 433 000 t eqC.

À retenir

On peut ainsi cerner deux types de clientèle sur lesquelles on peut proposer des alternatives aux déplacements en avions qui soient moins émettrices de GES :

- les clientèles de proximités, de loisirs ou d'affaires, pour lesquelles une offre en train, inférieure à 4 heures 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 cela prend plus de temps, en choisissant le train.

Pour les clientèles d'affaires qui ne peuvent pas perdre trop de temps dans le trajet ou trop lointaines pour venir à Paris autrement qu'en avion, la compensation carbone peut constituer une orientation.

4. Comment atténuer les effets du tourisme ? Actions existantes et propositions

4.1. Comment diminuer

l'impact environnemental des arrivées en avion ?

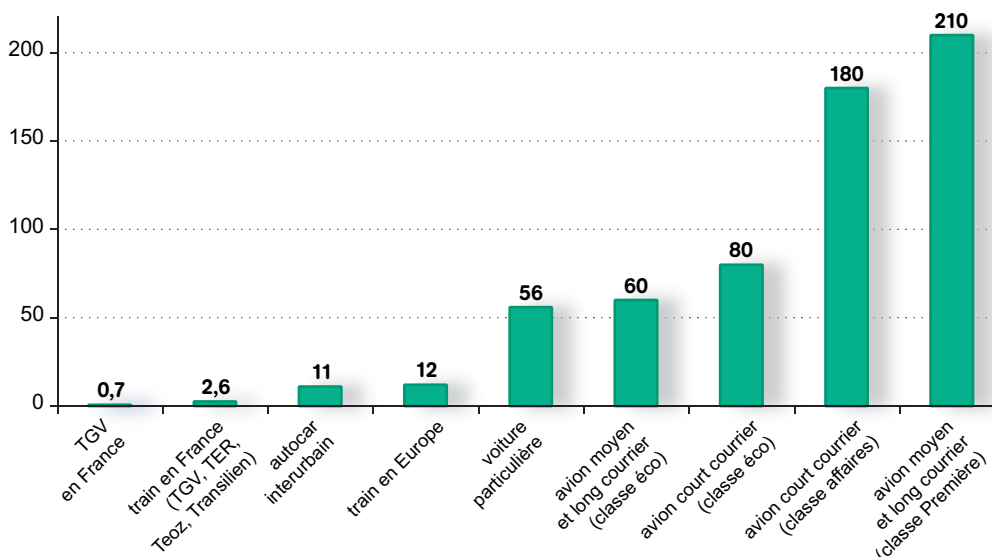
Diminuer les émissions

Il existe deux leviers de réduction des émissions liées au transport aérien :

- 1) reporter les flux aériens qui le peuvent sur un mode moins gourmand en GES
- 2) diminuer les émissions propres des avions.

Par rapport au premier levier identifié, la comparaison des émissions de GES par mode de transport (cf. graphique ci-dessous) montre en effet que l'avion demeure de loin le mode de transport le moins vertueux, en particulier pour les classes Affaires ou Premières (140 à 210 g eqC par passager et par km). En ce qui concerne la classe économique, l'émission moyenne (60 à 80 g eqC) est proche de celle de la voiture particulière (56 g eqC). En ce qui concerne le train, ses émissions varient considérablement en fonction du mode d'alimentation énergétique de chaque réseau. En France, le train présente aussi des écarts vis-à-vis de ses émissions, entre le TGV, le mode le plus vertueux « nourri » à l'électricité d'origine nucléaire sur le territoire français (0,7 g eqC), et le TER, pour partie fonctionnant avec des motrices diesel (10,2 g eqC en moyenne). En Europe, le train émet en moyenne 12 g eqC par passager et par km, mais, là encore, 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, disparités qui s'expliquent par des modes de production de l'électricité basés sur du 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 classe Première d'un vol long-courrier.

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





Quai du Thalys — Photo Apur

Si le train se révèle un mode économe en GES, il peut être aussi un mode de transport rapide et attractif face à l'aérien comme l'a démontré le succès d'un réseau à grande vitesse en France comme dans d'autres pays. L'observation des liaisons à grande vitesse opérationnelles 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 2h30. Pour une durée de 3 heures, la part de l'aérien s'élève à 30-35 %. 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.

En guise d'illustration de cette compétition perdue par l'avion face au TGV sur des temps de parcours de moins de 3 heures, il faut rappeler qu'en 2008, le groupe Air France-KLM, qui représente 53,8 % du trafic commercial d'Aéroports de Paris¹³, avait manifesté son intention de profiter de la libéralisation du marché ferroviaire et de se lancer dès 2010 comme opérateur privé dans ce domaine et de faire rouler ses propres TGV, en l'occurrence l'Automotrice à Grande Vitesse (AGV)

Projets mentionnés à l'article 11 du projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement



13 Source : ADP, document de référence 2008

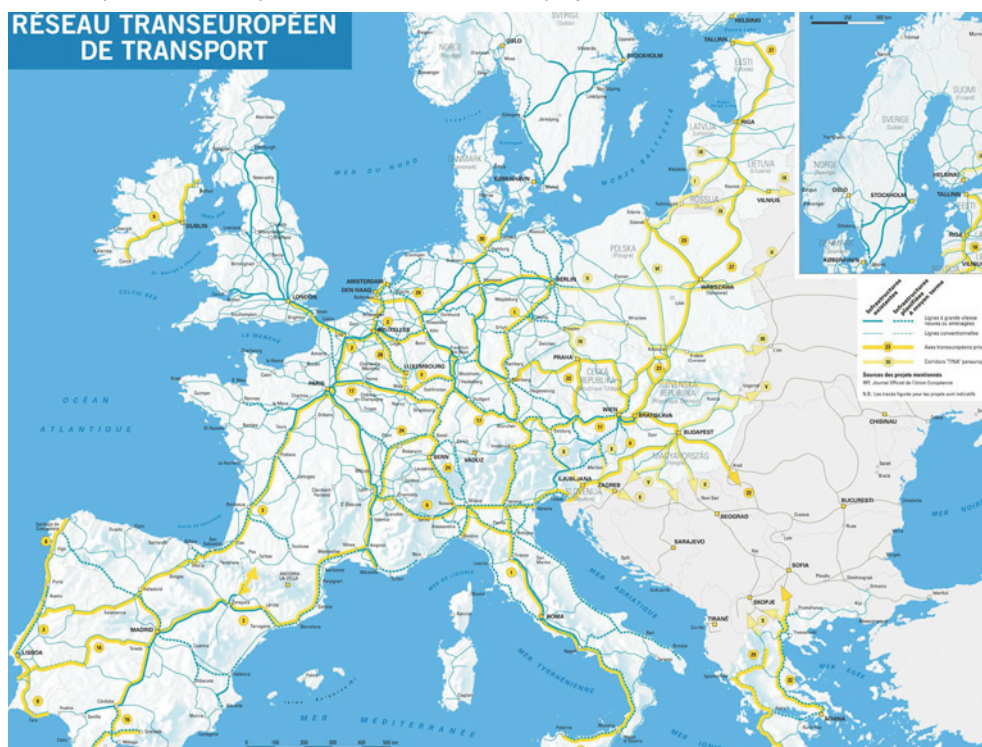
d'Alstom qui roule à 360 km/h. L'idée est, d'une part, de pouvoir relier en moins de deux heures les plateformes aéroportuaires du groupe Air France-KLM que sont Roissy et Schiphol, et, d'autre part, d'accroître le rabattement ferroviaire sur ses deux hubs pour l'ensemble des villes grandes et moyennes situées à moins de 2-3 heures de train. La compagnie affrète déjà quelques voitures TGV sur la liaison Thalys Charles de Gaule-Bruxelles qui n'est plus couverte par le transport aérien depuis la mise en service de la ligne à grande vitesse. Cependant, il semble que le coût d'investissement (1 milliard d'euros pour 40 rames afin d'initier la démarche) retarde pour l'instant Air France qui devait pour l'occasion s'associer à Veolia¹⁴.

Mais, c'est 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. La carte ci-dessus indique en effet les différents projets mentionnés dans le cadre de la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, lesquels aboutiront à terme à la formation d'un véritable réseau maillé couvrant une grande partie du territoire et connecté aux réseaux des pays voisins.

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 heures et Toulouse à moins de 3. Cette accélération permettrait sans doute de diminuer la part de l'avion sur ce type de liaisons, en particulier pour Paris-Bordeaux et Paris-Toulouse pour lesquelles Air France capte respectivement un tiers et 80 % du marché¹⁵.

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 devrait rentrer dans le club des villes à moins de 3 heures de Paris avant la fin de l'année 2009. La mise en service de la seconde phase du TGV Est à l'horizon 2015 en lien avec des aménagements de ligne en Allemagne devrait mettre Stuttgart à 3 h 05 de Paris et Munich à 4 h 30. Autour de 2020, c'est la réalisation de la section Lyon-Turin qui pourrait mettre Milan à 4 heures de Paris. En Espagne, à un horizon semblable, Barcelone et Madrid devrait être à moins de 5 heures de train de la capitale.

Carte des principaux corridors de transport identifiés par l'Union européenne et de l'ensemble des projets de LGV



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

Par ailleurs, Air France s'est également engagé dans une démarche de réduction de sa consommation de kérosène et donc de réduction d'émission de CO₂ de l'ordre de 10 % par passager au km sur 5 ans. Cependant, l'augmentation du trafic aérien est telle que cette réduction ne compense que la moitié de la croissance des flux¹⁶. Par ailleurs, pour contribuer à la lutte contre le changement climatique et considérant que la déforestation est à l'origine de près de 20 % des émissions

14 Source : les Echos, 29 avril 2009

15 Source : l'Expansion, 17 décembre 2007

16 Source : Air France web durable

anthropiques de CO₂, Air France finance par exemple, un projet mené par GoodPlanet de lutte contre la déforestation à Madagascar. L'opérateur sur le terrain est WWF-Madagascar. ADP s'est lui aussi engagé dans une démarche de développement durable et a obtenu la certification ISO 14 001 en s'engageant à réduire ses émissions de gaz à effet de serre, avec trois centrales thermiques fonctionnant quasi exclusivement au gaz naturel depuis 2000, à optimiser les transports, avec notamment une flotte de véhicules « propres », à collecter les 4 millions de m³ d'eaux pluviales, avec trois importantes stations de traitement des eaux permettant de rejeter en aval des aéroports des eaux conformes aux normes préfectorales, à surveiller le bruit émis (stations de surveillance), à organiser le tri des déchets industriels banaux (DIB) qui représentent 50 000 tonnes par an (l'équivalent d'une ville de 80 000 habitants) vers des filières de valorisation matière ou énergétique, et enfin, la mise en valeur d'un vaste patrimoine naturel de 1 400 ha, sensiblement équivalente à la réunion des bois de Boulogne et de Vincennes.

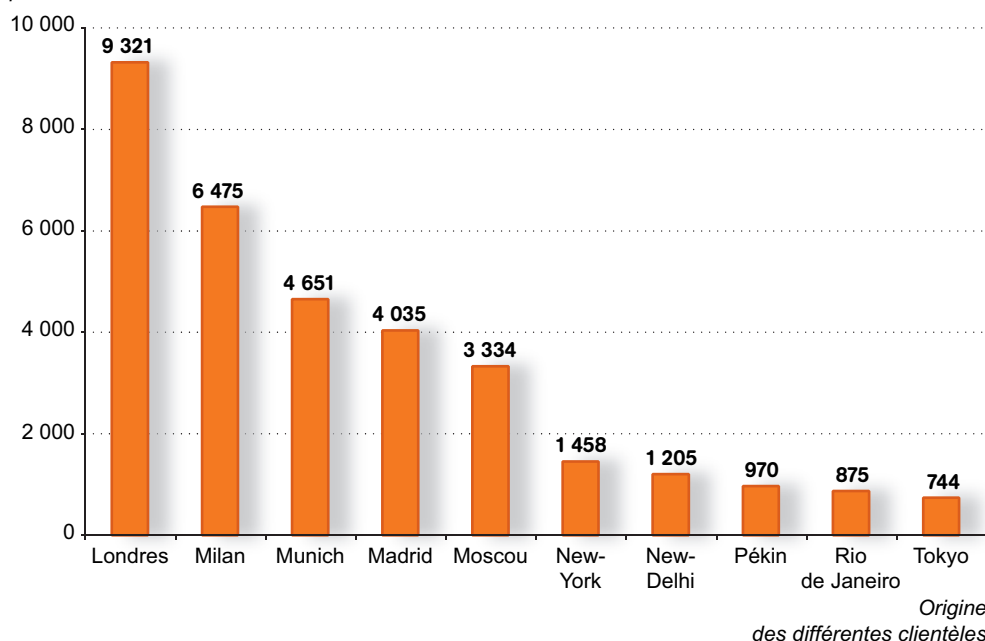
Développer des pratiques touristiques plus « douces » par l'allongement de la durée de séjour

Un tourisme plus respectueux de l'environnement implique également des pratiques touristiques plus responsables ce qui signifie notamment un allongement des durées de séjour en particulier pour les clientèles lointaines.

La comparaison des émissions de GES avec les retombées économiques engendrées par les principales clientèles touristiques (soit la dépense moyenne par jour liée à la durée moyenne du séjour), montre qu'une tonne de carbone émise par le trajet aérien correspond à une dépense moyenne de 5 050 €. Toutefois, dans le détail, ces clientèles présentent de grandes disparités eu égard à la distance parcourue en avion, à la durée du séjour, et au montant du panier moyen de dépenses. Ainsi, comme le montre le graphique suivant, 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.

Dépenses par tonne de carbone émise par le transport aérien

Dépenses des clientèles (en euros)
par tonne de carbone émise



En effet, même si cela ne permet pas de réduire les émissions, une durée de séjour longue constitue une piste pour avoir un rapport un peu plus favorable entre les émissions dues au transport aérien et la contribution de ces clientèles à l'économie touristique parisienne.

Comme nous l'avons vu auparavant les clientèles chinoises et japonaises ne passent respectivement que 5,5 et 4,9 nuits en moyenne à Paris : atteindre une moyenne d'une semaine pourrait être un objectif à se fixer. Alors, leur apport économique par tonne de carbone émise se monterait 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 transports 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 et qui bénéficie d'une certaine aura médiatique, est une piste complexe à évaluer quant à ses effets réels qu'il convient de développer afin de bien en cerner les détails.

Au premier abord, c'est un dispositif assez simple à appréhender puisqu'il s'agit d'un mécanisme de financement par lequel une entité (administration, entreprise, particulier) substitue, de manière partielle ou totale, à une réduction à la source de ses propres émissions de gaz à effet de serre, une quantité équivalente de « crédits carbone », en les achetant auprès d'un tiers, un crédit carbone correspondant à la réduction d'émission d'une tonne de CO₂ (soit 0,27 t eqC).

Concrètement, la compensation consiste à mesurer les émissions de gaz à effet de serre générées par une activité (transport, chauffage, etc.) 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 (énergie renouvelable, efficacité énergétique ou reboisement), qui permettra de réduire, dans un autre lieu, un même volume de gaz à effet de serre. Il existe aussi des méthodes artificielles d'emprisonnement de CO₂ par séquestration dans un matériau ou un liquide ou par séquestration dans le sol, les océans ou par inertage sous forme de minéraux carbonate mais elles sont pour l'instant au stade expérimental, et leur efficacité fait toujours débat. Le principe sous-jacent étant qu'une quantité donnée de CO₂ émise dans un endroit peut être « compensée » par la réduction ou la séquestration d'une quantité équivalente de CO₂ en un autre lieu. Ce principe de « neutralité géographique » est au cœur des mécanismes mis en place par le Protocole de Kyoto.

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.

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 suivant une procédure précise basée sur l'homologation du projet par l'ONU et la vérification des quantités d'émissions 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'émissions 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.

Le coût d'un crédit carbone est donc variable, de 10 à 30 € aujourd'hui, en fonction des projets auxquels ils correspondent, mais aussi par le rapport de l'offre et de la demande.

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.

Ainsi, l'opérateur Climat Mundi présente 4 projets financés, lesquels totalisent une économie de 97800 t eq CO₂/an (soit 26673 t eqC), ce qui correspond à 2,2 % des émissions des trajets aériens des principales clientèles touristiques lointaines (donc captives de l'avion) sur une année. L'opérateur Action Carbone affiche pour l'année 2008 le chiffre de 80193,4 t eqCO₂ (21871 t eqC) compensées, soit 1,8 % de ces mêmes émissions de GES.

À titre d'exemple, si on cherchait à compenser les émissions de GES des principales clientèles touristiques captives de l'avion (venant de Moscou, New-York, New-Delhi, Rio, Pékin et Tokyo) et qui émettent 1189400 t eqC de GES par de la reforestation d'une zone de terres agricoles, il faudrait reboiser l'équivalent en superficie de toute la Région Ile-de-France¹⁷. Au préalable, on suppose 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.

On constate bien que la compensation est basée sur de nombreuses petites actions, lesquelles sont

¹⁷ On considère que la plantation d'un ha de forêt sur des terres agricoles permet d'absorber environ 100 t eqC supplémentaires sur un siècle, soit environ une tonne par an

loin de pouvoir couvrir l'ensemble des besoins souhaités même après avoir cherché à réduire au préalable ses émissions. 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 eqCO₂ soit 0,03 % des émissions mondiales (50 milliards de tonnes).

- sur la garantie d'efficacité et le contrôle de ce processus :

Si les crédits carbone de type CER semblent assez rigoureusement encadrés par l'ONU, la garantie est moindre quant aux crédits-carbone de type VER. C'est d'ailleurs dans le but de fiabiliser ces garanties mais aussi d'harmoniser les définitions utilisées et les messages de la compensation, qu'une Charte de la compensation volontaire des émissions de GES a été instaurée en mars 2008 entre l'État français, l'ADEME, et les opérateurs de compensation.

Toutefois, si les garanties apportées par l'ONU sur les crédits carbone CER semblent les 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, tant du point de vue spatial que temporel est pertinent, et s'il n'y a pas de transfert de lieu d'émissions, et/ou de transferts d'émissions dans le temps. Ainsi, un projet de développement d'énergies renouvelables se substitue-t-il dans le même temps à la suppression d'une centrale à charbon de puissance équivalente ou cela revient-il à compenser des émissions actuelles avec un gain futur (dans la mesure où une centrale d'énergies renouvelables se substituerait non pas à une centrale à charbon existante mais à une future centrale). Dans ce cas, ce projet ne générerait pas de diminutions d'émissions au moment de la vente des crédits carbone mais plutôt une non augmentation d'émissions de GES ultérieure. Au final, les émissions de GES ne sont donc pas réduites.

- 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 ? La compensation représente-t-elle le « petit geste » précurseur du « grand geste » (une réduction importante des émissions) ou au contraire un « petit geste » qui se substitue à ce « grand geste » ? Dans le premier cas, la compensation serait d'une utilité exemplaire, dans le second, elle serait fortement nuisible. 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 significatives.

Par ailleurs, la compensation ne prépare pas non plus les sociétés à la diminution des stocks d'énergie fossile. Une conséquence de la compensation est ainsi de favoriser la résistance au changement dans le contexte actuel de changement climatique et de réduction des ressources fossiles.

À retenir

En conclusion, 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.

4.2. Le tourisme d'affaires : un secteur qui pourrait faire figure d'exemple

Le tourisme d'affaires représente 43,4 % des nuitées hôtelières soit environ 15,5 millions de nuitées à Paris en 2007. 904 congrès se sont déroulés à Paris en 2007, attirant 600 000 participants¹⁸, accueillis sur environ 190 sites (centres de congrès et d'exposition, lieux scientifiques, hôtels avec salles de réunion...) situés à Paris et en Ile-de-France.

D'après les analyses de l'OTCP, il apparaît que le domaine médical est toujours le plus présent dans les congrès parisiens (56,6 % des participants et 43,3 % des congrès). Suivent les domaines technologiques (6,6 % des participants et 8,5 % des congrès), scientifique (5,1 % des participants et 8,3 % des congrès), et des sciences sociales (4,4 % des participants et 9,2 % des congrès). On notera également que 58 % des congressistes ont assisté à Paris à une manifestation d'envergure internationale. On peut relier ce palmarès au dynamisme des pôles de compétitivité internationaux de l'Ile-de-France.

Un congrès parisien accueille en moyenne 758 participants. Un tiers des congrès parisiens comptent entre 200 et 500 participants, dont 27 % d'étrangers. Plus de 75 % ont rassemblé moins de 1000 participants. Seuls 2,3 % des congrès ont réuni plus de 5000 personnes. Les nombreux congrès annuels et sédentaires parisiens assurent une source d'activité pérenne¹⁹.

Les 13 principaux centres d'exposition de Paris-Ile-de-France ont accueilli en 2006, 435 salons dont 33 salons professionnels et 2002 salons grand public, le solde étant constitué de salons mixtes. Ces salons ont accueilli environ 95 000 entreprises exposantes et 8,9 millions de visiteurs, qui ont dépensé au total 3,5 milliards d'euros²⁰.

Le secteur du tourisme d'affaire constitue donc un secteur majeur du tourisme parisien pour lequel des mesures pour diminuer les impacts environnementaux peuvent avoir de fortes retombées.

L'OTCP semble être le bon intervenant pour sensibiliser l'ensemble des professionnels du tourisme qui interviennent dans l'organisation de ces événements (agents de voyage, transporteurs, hôteliers, restaurateurs...) à ces problématiques. Certains d'entre eux se sont déjà engagés dans des démarches de responsabilisation environnementales qui peuvent aboutir à des certifications ou des labellisations.

Ainsi, l'ANAé (Association des agences de communication événementielle) a pris l'initiative de créer un « éco-guide » de l'événement à l'usage de tous les intervenants du secteur, avec le soutien de la CSPE (Chambre Syndicale des Professionnels de l'Événement), FFMEE (Fédération Française des Métiers de l'Exposition et de l'Événement), France Congrès, FSCF (Foires Salons & Congrès de France), le Synpase et Traiteurs de France et de l'ADEME (Agence nationale de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie).

Ces professionnels s'engagent sur 5 critères :

- 1) une démarche de développement durable. Cette démarche consiste en une mobilisation sur le long terme par une réflexion/analyse des process et propositions d'actions concrètes ;
- 2) à allouer chaque année des ressources humaines et financières pour améliorer la connaissance, la maîtrise et l'information autour du développement durable ;
- 3) à sensibiliser, informer et former leurs entreprises membres de la nécessité de participer activement à la démarche du respect de l'environnement, en interne (auprès de leurs salariés, dans les procédures internes) comme en externe (recommandations auprès des clients) ;
- 4) à informer autant que possible les prestataires et les sous-traitants de la filière sur l'importance du respect environnemental et des processus à disposition ;
- 5) à sensibiliser chaque fois que possible les clients finaux et donneurs d'ordres au respect environnemental et sur les options offertes par l'éco-conception.

Cet éco-guide donne des conseils sur tous les stades de l'organisation :

- le choix du lieu d'accueil : des sites faciles d'accès par les transports en commun ; des bâtiments peu consommateurs en énergie (éclairage basse consommation, chauffage et climatisation maîtrisés, utilisation d'énergie renouvelable...), en eau, en tri sélectif... ; du mobilier réutilisable ou des matériaux recyclables ; choisir des traiteurs locaux qui privilégieront des produits locaux, de saison voire bio et/ou équitables, de préférence présentés en plats communs qui engendrent moins de déchets ; privilégier des décors réutilisables, des moquettes recyclables.
- la communication avec les participants : envoyer les invitations, les plans, les actes de colloques par Internet ou SMS ; privilégier des souvenirs utiles, éco-conçus ou issus du commerce équitable ; privilégier une signalétique et des badges réutilisables...
- le choix du lieu d'hébergement : choisir des hôtels proches du lieu de la manifestation ou proche d'accès, privilégier les hôtels labellisés « ecolabel-européen » ou « clef verte »

Pour les propriétaires des lieux d'exposition, l'installation de panneaux photovoltaïques sur les toits des sites d'exposition peut être aussi un moyen d'améliorer les performances énergétiques des bâtiments.

18 Source : OTCP

19 Source : OTCP

20 Source : OTCP

Exemple d'un salon « éco-conçu » : Le Salon Planète durable

Le salon « Planète Durable », dont la deuxième édition s'est tenue Porte de Versailles du 2 au 5 avril 2009®, expose toutes les offres et les initiatives en matière de développement durable.

Ce salon se veut exemplaire dans sa conception pour limiter au maximum son impact environnemental. Ainsi, à titre d'exemples, la première édition du salon, qui s'était tenue en avril 2008, a permis de déployer des initiatives innovantes contribuant à réduire l'impact environnemental de l'événement : format de location pour les revêtements de sol des espaces animations, utilisation de moquette recyclable pour les stands et allées, pose partielle de revêtement sur le sol (de larges surfaces non recouvertes), utilisation de cloisons en carton pour les stands, totalité du guide exposant géré en ligne, sans impression papier, impression des documents marketing avec des encres sans solvant minéral sur du papier provenant de forêts gérées durablement (FSC/CTBA-COC-0022) et intégralement compensés carbone, tri des déchets, recyclage des bâches publicitaires en accessoires de mode et déco, mise à disposition de fontaines à eau potable afin d'éviter l'utilisation de bouteilles en plastique, température maximum de chauffage limitée à 19 °C, incitation au covoiturage et à l'utilisation de transports en commun (réduction de 30 % sur les billets de train grandes lignes accordée par la SNCF pour se rendre au salon), mise en place d'une restauration bio...

Le salon compense ses émissions carbone : l'édition 2009 était associée à un projet agro-forestier mené au Pérou et a ainsi participé à la plantation de plusieurs centaines d'arbres en partenariat avec « Pur Projet » de Tristan Lecomte.

En outre, pour la première fois dans le monde des salons, Planète Durable® a réalisé le Bilan Carbone™ global de la manifestation (bilan réalisé par Ernst & Young selon la méthode ADEME). Les axes d'éco-conception mis en place lors de l'édition 2008 ont permis de réduire l'émission de CO₂ du salon Planète Durable® de 18 % par rapport à un salon non optimisé. Ces solutions ont été maintenues et enrichies pour l'édition 2009 afin de diminuer l'impact de 6 % supplémentaires par rapport à 2008.

Ce Bilan Carbone™ a mis en évidence les principaux postes d'émission et les réductions réalisées par rapport à un salon non « éco-conçu » :

- le salon a émis 104 tonnes de CO₂ ce qui représente 17 kg de CO₂ par m² de salon ;
- 44 % des émissions sont dues aux matériaux et 43 % au transport ;
- l'utilisation de papier recyclé a permis d'économiser environ 8 tonnes de CO₂ ;
- l'utilisation de moquette louée en dalles a permis d'économiser environ 7 tonnes de CO₂ ;
- les outils de communication Planète Durable ® en papier éco-labellisé et compensés carbone ont permis d'économiser 2 tonnes de CO₂ ;
- le tri sélectif des déchets a permis d'économiser environ 1 tonne de CO₂ ;
- la moquette recyclable a permis d'économiser environ 1 tonne de CO₂.

Au total, ces mesures ont permis un gain d'émission de 19 tonnes de CO₂, soit 18 % d'émission de GES qu'un salon non éco-conçu.

4.3. L'hôtellerie : des initiatives intéressantes à développer

Par ailleurs les grands groupes hôteliers se sont également engagés dans des politiques de développement durable et ont mis en place des certifications et des labels. Les éco labels officiels répondent aux normes ISO de type I qui reposent sur la norme ISO 14024.

Il existe trois principaux labels spécifiques à l'hôtellerie : l'Eco label européen, la Clef Verte et Green Globe.

L'Eco Label européen est présent dans les 27 pays de l'Union Européenne et existe depuis 1992 et peut-être attribué à toute forme d'hébergement touristique depuis 2003, et à l'hôtellerie de plein air depuis 2005.

La Clef Verte est un label environnemental spécifique à l'hébergement touristique. Ce label existe depuis 1998 et est présent dans une douzaine de pays et se base sur une éducation à l'environnement. Enfin, le Green Globe est le seul label international, présent dans cinquante pays, de développement durable appliqué au tourisme. Ce label s'inspire de l'Agenda 21 et des recommandations du sommet de Rio (1992).

Pour l'instant, seules quelques rares enseignes se sont lancées dans cette démarche à Paris : trois hôtels de la chaîne Best Western sont affiliés à l'Eco label européen, deux hôtels (Mérédien Étoile, SAS Radisson Boulogne) ont choisi la Clef Verte. Enfin le groupe Accor a engagé une quinzaine d'hôtels de l'enseigne Ibis dans une certification ISO 14001 (norme de management environnemental) et les enseignes Novotel dans une certification Green Globe.

Ces certifications se rejoignent pour limiter la consommation d'énergie, la consommation d'eau, réduire la production de déchets, et utiliser des produits qui ne mettent pas en danger l'environnement (privilégier les produits écolabellisés).

Le bâti lui-même nécessite des aménagements car l'essentiel du parc hôtelier parisien est composé de bâtiments anciens dont la consommation énergétique n'est pas optimale. En effet, 91 % du bâti parisien date d'avant 1975 et donc des premières réglementations en matière d'économie d'énergie²¹. Pour parvenir aux objectifs du Plan Climat de Paris, les hôtels, comme l'ensemble des bâtiments de la capitale devront à la fois subir des travaux d'isolation (pour tous les bâtiments antérieurs à 1974), d'amélioration des équipements de chauffage (chaudières), et de substitution d'énergie (remplacement des énergies fossiles par des énergies sans CO₂ comme la géothermie ou la biomasse, combinaisons d'énergie faiblement émettrice comme l'association gaz-électricité). On observe également que le chauffage collectif induit des comportements individuels de « surconsommation » d'énergie²². Il peut donc être judicieux de sensibiliser les touristes en leur permettant de régler eux-mêmes la température de leur chambre.

4.4. La restauration

Le secteur de la restauration à Paris s'engage lui aussi dans une démarche de développement durable avec une trentaine d'adresses déjà répertoriées. On peut ainsi imaginer des labels décernés par la Ville de Paris à des établissements servant des aliments issus de l'agriculture biologique et/ou favorisant des circuits courts et limitant les plats de viande dans leurs menus²³. Cela répondrait en outre au souci d'authenticité des visiteurs qui souhaitent découvrir la gastronomie locale.

4.5. Inciter les touristes à voyager « éco-responsable »

Il est important également de sensibiliser les touristes sur leur attitude et de leur faire prendre conscience que des gestes simples de leur part peuvent avoir des incidences non négligeables en termes de réduction des émissions de GES.

On pourrait ainsi imaginer une opération, menée par la Ville de Paris, voire à l'échelle métropolitaine, de distribution d'une sorte de « kit du voyageur éco-responsable » dans les différents points d'information des offices de tourisme.

Ce kit pourrait contenir :

- le paiement d'une taxe carbone proportionnelle aux émissions de GES engendrées par le trajet aller-retour vers Paris, selon le mode de transport utilisé et la distance parcourue²⁴ ;
- un titre de transport en commun valable pour la durée du séjour à Paris ;
- un guide des restaurants et hôtels éco-labellisés de la région ;
- une série de conseils pour minimiser son empreinte carbone (consommer local et de saison, limiter sa consommation d'eau, utiliser les transports en commun...), etc.

Chacune de ces actions pourrait être chiffrée en termes d'économie de GES rejetés dans l'atmosphère.

21 Source : Consommation d'énergie et émissions de gaz à effet de serre liées au chauffage des résidences principales parisiennes, Apur, décembre 2007

22 Source : Idem

23 Les élevages sont en effet de forts contributeurs dans les émissions de GES

24 Le produit de cette taxe pourrait servir à financer des projets de réduction des émissions de GES

Conclusion

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 peut être évitée et remplacée aisément par le train, beaucoup moins émetteur de GES, il demeure que l'avion s'impose aux clientèles lointaines (Amérique, Asie). Pour cette clientèle « captive » tout l'enjeu réside donc dans la promotion d'attitudes « éco-responsables » : 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 promotions et de fidélisations 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 heures 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 mondiale.

En outre, la clientèle touristique doit être également encouragée, avec le concours de l'ensemble des professionnels du tourisme, à adopter des comportements « éco-responsables » lors de leurs séjours parisiens : utilisation des transports en commun pour leurs déplacements, consommer des produits locaux et de saison, privilégier des hébergements éco-labellisés...

Dans le cadre du tourisme d'affaires, qui représente près de la moitié du tourisme parisien, les organisateurs de salons et congrès pourraient également être incités à généraliser les préceptes de l'éco-guide créé par l'ANAé (Association des agences de communication événementielle) lors de la conception et du déroulement de leurs manifestations.

Enfin, les hôtels, comme l'ensemble des bâtiments de la capitale devront à la fois subir des travaux d'isolation (pour tous les bâtiments antérieurs à 1974), d'amélioration des équipements de chauffage (chaudières), et de substitution d'énergie (remplacement des énergies fossiles par des énergies sans CO₂ comme la géothermie ou la biomasse, combinaisons d'énergie faiblement émettrice comme l'association gaz-électricité) afin d'améliorer leurs performances énergétiques et réduire leur contribution aux émissions de GES.

Bibliographie

- Mobilité touristique et population présente*, Délégation au tourisme, 2007, 128 p.
- Tourisme: horizon 2020*, vol.4 Europe, OMT, 2001, 91 p.
- Repères de l'activité touristique de la destination Paris Ile-de-France 2008*, CRT Ile-de-France, 2008, 71 p.
- Le tourisme à Paris, chiffres clés 2008*, OTCP, avril 2009, 35 p.
- Les indicateurs : tourisme, environnement, territoires*, IFEN, 2000, 262 p.
- Tourisme durable*, Le guide du routard, Hachette, mai 2008, 160 p.
- Adaptation au changement climatique et développement durable du tourisme*, étude exploratoire en vue d'un programme de recherche, Ghislain Dubois, Jean-Paul Ceron, TEC, mai 2006, 131 p.
- Tourisme et développement durable, l'expérience française*, ODIT France, 2007, 107 p.
- Impacts du changement climatique, adaptation et coûts associés en France*, ECOFYS, MEEDAT, juin 2008, 232 p.
- Développement durable et tourisme, quelles implications pour Paris ?*, Brigitte Corinthios, rapport de stage OTCP- Université Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines, 2008, 99 p.
- Climate change and tourism: responding to global challenges*, OMT, 2006, 22 p.
- Climate change, Adaptation and mitigation in the tourism sector: Frameworks, tools and practices*, OMT, 2008, 136 p.
- Cultural tourism and sustainable local development*, Luigi Fusco Girard, Peter Nijkamp, Ashgate, 2009, 319 p.
- Le bilan carboneTM de Paris*, Mairie de Paris, 2006, 32 p.
- Plan parisien de lutte contre le dérèglement climatique*, Mairie de Paris, 2007, 59 p.
- Consommation d'énergie et émissions de gaz à effet de serre liées au chauffage des résidences principales parisiennes*, Apur, décembre 2007, 44p.
- Guide des facteurs d'émissions*, version 5.0, ADEME-Mission interministérielle à l'effet de serre, janvier 2007, 240 p.
- Aviation and tourism, Implications for leisure travel*, Anne Graham, Andreas Papatheodorou, Peter Forsyth, Ashgate, 2008, 377 p.

Remerciements

Assina Charrier, Directrice chargée des partenariats et du développement du tourisme durable, Office du tourisme et des congrès de Paris.

Laurent Ternois, en charge du tourisme à la Direction du développement économique et de l'emploi, Mairie de Paris.

François Arcangeli, délégation développement durable, MEEDAT.

Ludovic Armand chargé de mission « information environnementale » et évaluation du tourisme", MEEDAT.

Benoît Bernard, Service de l'Écologie Urbaine, Direction des Espaces Verts et de l'Environnement, Mairie de Paris.

Etude réalisée par Michèle-Angélique NICOL et Olivier RICHARD
Recherche iconographique : Maud CHARASSON
Infographies et mise en page : service graphique

Annexe 1

Arrivées de touristes internationaux (en millions)

		2006	2007	variation 2007/2006
1	France	78,9	81,9	3,8 %
2	Espagne	58,2	59,2	1,7 %
3	Etats-Unis	51,0	56,0	9,8 %
4	Chine	49,9	54,7	9,6 %
5	Italie	41,1	43,7	6,3 %
6	Royaume-Uni	30,7	30,7	0,0 %
7	Allemagne	23,5	24,4	3,8 %
8	Ukraine	18,9	23,1	22,2 %
9	Turquie	18,9	22,2	17,5 %
10	Mexique	21,4	21,4	0,0 %
11	Malaisie	17,5	21,0	20,0 %
12	Autriche	20,3	20,8	2,5 %
13	Russie	20,2	nd	nd
14	Canada	18,3	17,9	-2,2 %
15	Hong-Kong	15,8	17,2	8,9 %
16	Grèce	16,0	nd	nd
17	Pologne	15,7	15,0	-4,5 %
18	Thaïlande	13,8	14,5	5,1 %
19	Macao	10,7	12,9	20,6 %
20	Portugal	11,3	12,3	8,8 %
	Monde	847	903	6,6 %

nd : non disponible
Source : OMT

Annexe 2

Recettes touristiques (en milliards de \$US)

		2006	2007	Variation 2007/2006
1	Etats-Unis	85,7	96,7	12,8 %
2	Espagne	51,1	57,8	13,1 %
3	France	46,3	54,2	17,1 %
4	Italie	38,1	42,7	12,1 %
5	Chine	33,9	41,9	23,6 %
6	Royaume-Uni	33,7	37,6	11,6 %
7	Allemagne	32,8	36,0	9,8 %
8	Australie	17,8	22,2	24,7 %
9	Autriche	16,6	18,9	13,9 %
10	Turquie	16,9	18,5	9,5 %
11	Thaïlande	13,4	15,6	16,4 %
12	Grèce	14,3	15,5	8,4 %
13	Canada	14,6	15,5	6,2 %
14	Malaisie	10,4	14,0	34,6 %
15	Hong-Kong	11,6	13,8	19,0 %
16	Pays-Bas	11,3	13,4	18,6 %
17	Mexique	12,2	12,9	5,7 %
18	Suède	9,1	12,0	31,9 %
19	Suisse	10,6	11,8	11,3 %
20	Inde	8,6	10,7	24,4 %
	Monde	742	856	15,4 %

Source: OMT

Annexe 3

Stock d'emplois dans les activités caractéristiques du tourisme en Ile-de-France

	75	77	78	91	92	93	94	95	Total IdF
551A	23 942	2 750	1 662	11 433	2 468	1 258	1 122	1 228	45 863
551C	13 340	176	199	393	789	247	390	108	15 642
551E	626	38	8	*	49	43	34	4	802
552A	*								
552C	154	53	33	33	27	*		6	306
552E	9 484	67	12	*	733	2 850	853	*	13 999
553A	59 962	4 455	5 608	10 161	16 314	3 615	4 757	2 781	107 653
553B	12 711	1 667	6 696	2 647	5 179	5 288	2 052	2 189	38 429
554A	1 096	183	227	146	350	297	262	205	2 766
554B	2 123	112	142	86	236	177	106	110	3 092
633Z	12 846	200	504	962	5 500	2 641	1 233	185	24 071
930E	1 712	298	300	251	436	201	289	253	3 740
930K	581		*	*	*			*	581
930L	656	89	72	52	373	93	109	70	1 514
Total	139 233	10 088	15 463	26 164	32 454	16 710	11 207	7 139	258 458

*secret statistique
Source: INSEE/SIRENE

- 551A — Hôtels touristiques avec restaurant
- 551C — Hôtels touristiques sans restaurant
- 551E — Autres hôtels
- 552A — Auberges de jeunesse et refuges
- 552C — Exploitation de terrains de camping
- 552E — Autre hébergement touristique
- 553A — Restauration de type traditionnel
- 553B — Restauration de type rapide
- 554A — Cafés tabacs
- 554B — Débits de boissons
- 633Z — Agences de voyages
- 930E — Soins de beauté
- 930K — Activités thermales et de thalassothérapie
- 930L — Autres soins corporels

Annexe 4

Toutes les arrivées en avion à Paris ne concernent pas forcément des touristes qui viennent visiter Paris car les aéroports parisiens et plus particulièrement Roissy-Charles de Gaulle jouent un rôle de "hub" à l'échelle européenne. Cependant, quelques données sur le trafic d'ADP en 2007 peuvent donner un éclairage sur ce point.

Ainsi, en 2007, le trafic passager annoncé par ADP s'élevait à 86,4 millions de passagers. Le tableau suivant détaille la répartition du trafic par origine géographique. S'ajoutent 2,2 millions de passagers au départ ou à destination de l'aéroport de Paris-Beauvais-Tillé.

Répartition du trafic de passagers d'ADP par faisceaux géographiques

Faisceau	Passagers (en millions)	% du total	Variation 2007/2006
National	17,3	20,1 %	-1,7 %
DOM-TOM	3,2	3,7 %	6,1 %
Europe	36,2	41,9 %	7 %
Autre International	29,7	34,3 %	5,9 %
Afrique	9,4	10,9 %	7,8 %
Amérique du Nord	8,3	9,6 %	2,9 %
Amérique Latine	2,8	3,2 %	6,9 %
Asie-Pacifique	5,5	6,3 %	1,6 %
Moyen Orient	3,6	4,2 %	14,7 %
Total	86,4	100 %	4,7 %

Source : ADP

Annexe 5

Facteurs d'émission par passager. km pour les transports de personnes en avion

Avion	Autonomie avec tous les sièges occupés (km)	G Equi. C par pass. km en classe éco	G Equi. C par pass. km en classe affaires	G Equi. C par pass. km en Première	Moyenne par siège
A300	7 408	58	130	-	65
A310	9 630	66	82	-	68
A318	5 278	80	180	-	88
A319	6 852	67	151	-	72
A320	5 649	66	144	-	73
A321	5 371	58	108	-	62
A330-200	12 316	71	165	247	93
A330-300	10 371	52	121	182	58
A340-200	14 816	64	149	224	83
A340-300	13 520	57	133	199	74
A340-500	13 520	83	193	289	105
A340-600	13 890	60	141	211	77
A380	14 816	59	138	207	78
747-400	13 446	Disposition des sièges par classe non disponible			80
B777	11 019	59	-	-	59

Source : Guide des facteurs d'émission (Ademe)

Les différences en fonction de la classe sont très significatives.

Les deux avions les plus couramment utilisés en long courrier sont les B747 et A340-600 qui ont des valeurs très proches pour la classe économique (environ 60g équ. C/passager. km).

On notera que pour les courts courriers, les avions ne sont généralement pas utilisés pour leur rayon d'action maximal ce qui induit des dépenses en carburant plus importantes par passager. km, car le décollage et l'atterrissage sont proportionnellement plus consommateurs en carburant.

En fonction de ces différents éléments, les facteurs d'émission retenus sont :

- 80 g équ. C par passager. km pour un court courrier en classe économique,
- 180 g équ. C par passager. km pour un court courrier en classe affaires,
- 60 g équ. C par passager. km pour un long courrier en classe économique,
- 140 g équ. C par passager. km pour un long courrier classe affaire,
- 210 g équ. C par passager. km pour un long courrier en Première classe.

La marge d'erreur est évaluée à 20 %.

Vers un tourisme parisien éco-responsable

Étude exploratoire

Les déplacements des touristes pour se rendre à Paris constituent, de loin, le principal facteur d'émission de gaz à effet de serre (GES) du tourisme ; les arrivées en avion 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 « éco-responsables » : allongement des durées de séjour, nouvelles habitudes de déplacement, et éventuellement la compensation des émissions de GES induites par les trajets.

Du point de vue de la stratégie touristique globale, il s'agirait également de privilégier les actions de promotions et de fidélisations en direction des clientèles des pays proches, qui ne sont pas captives de l'avion, et qui, avec le développement des réseaux ferrés rapides se trouveront à moins de 5h de train de Paris d'ici 2020. En utilisant davantage le train, ces clientèles 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 mondiale.