

25 Le tourisme et les loisirs

Les événements marquants

2 décembre 1998 : inscription sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco des chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle et du site historique de Lyon ; puis, en 1999, de la juridiction de Saint-Emilion et, en 2000, du val de Loire.

15 décembre 1998 : l'année 2002 est proclamée par l'Assemblée générale des Nations unies « année internationale de l'éco-tourisme ».

15 décembre 1998 : validation, par le comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire, du projet d'itinéraires cyclables d'intérêt national, proposé par les ministères de l'Environnement, de la Jeunesse et des Sports et de l'Équipement.

13 janvier 1999 : signature d'un accord de coopération de trois ans entre le groupe Accor et

l'Ademe, pour la mise en place du plan environnement d'Accor.

1^{er} février 1999 : lancement en France de la campagne « Clefs Vertes », labellisation écologique des centres d'hébergements touristiques de plein air (campings, caravanings, bungalows).

9 avril 1999 : adoption de la charte européenne du tourisme durable dans les espaces protégés.

15 juin 1999 : certification ISO 14001 des treize domaines du groupe Center Parcs International en Europe, dont les sites de Normandie et de Sologne.

1^{er} octobre 1999 : adoption du code mondial d'éthique du tourisme par l'assemblée générale de l'Organisation mondiale du tourisme.

12 décembre 1999 : naufrage du pétrolier *Erika* et marée noire

consécutives, qui compromettent la saison touristique 2000 sur le littoral atlantique, du Finistère à la Charente-Maritime.

19 janvier 2000 : loi relative à la réduction négociée du temps de travail. Les 35 heures commencent à faire sentir leurs effets sur les loisirs et la mobilité touristique des Français.

22 novembre 2000 : séminaire des ministres du Tourisme de l'Union européenne (UE) à Lille dans le cadre de la présidence française de l'UE, marquant le début des réflexions au sein de la Commission pour la mise en place d'un Agenda 21 du tourisme en Europe.

10 juin 2001 : mise en service du TGV Méditerranée, qui met Marseille à trois heures de Paris (au lieu de quatre heures et demie).

La reconnaissance de l'environnement comme « matière première » du tourisme a été un des leitmotiv de l'industrie touristique dans les années quatre-vingt-dix. Il n'est pourtant pas toujours aisé de discerner dans les attentes parfois contradictoires des touristes* ce qu'ils entendent exactement par « qualité » de l'environnement, pas plus que d'évaluer précisément les impacts du tourisme sur l'environnement. Ces impacts dépendent largement d'évolutions plus générales de la société, et la dispersion de la consommation touristique dans les différentes branches de l'économie a parfois empêché de mesurer sa contribution à de nombreuses problématiques environnementales. Cette contribution s'exerce soit par un déplacement des pressions du domicile vers le lieu de vacances* (pointes saisonnières de fréquentation induisant une consommation en eau et en énergie, un rejet d'eaux usées, une production de déchets, etc.), soit par un ajout de pressions spécifiques (impacts des déplacements touristiques, de la construction des hébergements touristiques, de l'exploitation des équipements de loisirs, etc.).

De plus, sur le littoral, à la montagne, à la campagne ou en ville, les pratiques touristiques diffèrent et des environnements dissemblables ne peuvent que renforcer la différenciation des impacts. Les initiatives récentes des acteurs du tourisme sont concentrées autour de démarches volontaires comme la certification ou la labellisation et prônent parfois, dans le cadre de la notion discutée de tourisme durable, une autorégulation du secteur. Mais il faut évaluer sa capacité à répondre à tous les enjeux environnementaux actuels, au premier rang desquels la maîtrise des mobilités.

Les données économiques et sociales

Les chiffres clés

Sans faire du tourisme une priorité nationale, sans politiques publiques fortes, la France est devenue la première destination touristique mondiale avec 75 millions de touristes non résidents en 2000 [1]. Les Français se démarquent de leurs voisins européens, du Nord et de l'Est, par une tendance

1 - Source : secrétariat d'Etat au Tourisme, direction du Tourisme ou DT.

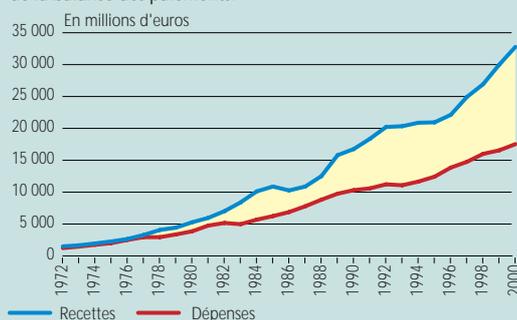
Le tourisme dans l'économie nationale

En 1999, la consommation touristique intérieure a représenté plus de 90 milliards d'euros (+ 4 % depuis 1996), soit près de 8 % du PIB (agrégat T2 du compte du tourisme : consommation marchande et non marchande sur le lieu de séjour, transport entre domicile et lieu de séjour, autres dépenses comme les dépenses de préparation du séjour).

Cette place du tourisme dans l'économie nationale reste cependant difficile à évaluer : le tourisme n'est pas un secteur économique individualisé dans les statistiques, il est constitué de parts variables de l'activité de différentes branches de l'économie (hébergements, transports, voire agriculture, etc.).

L'évolution du poste « Voyages » de la balance des paiements montre l'importance qu'a prise cette activité dans l'économie nationale : les 15,2 milliards d'euros d'excédents résultant de l'accueil des touristes internationaux (+ 58 % depuis 1997) représentent plus de la moitié de l'excédent de la balance des paiements de la France.

Évolution entre 1972 et 2000 du poste « Voyages » de la balance des paiements.



Sources : Banque de France, secrétariat d'Etat au Tourisme (DT). (estimation pour l'année 2000).

25.01

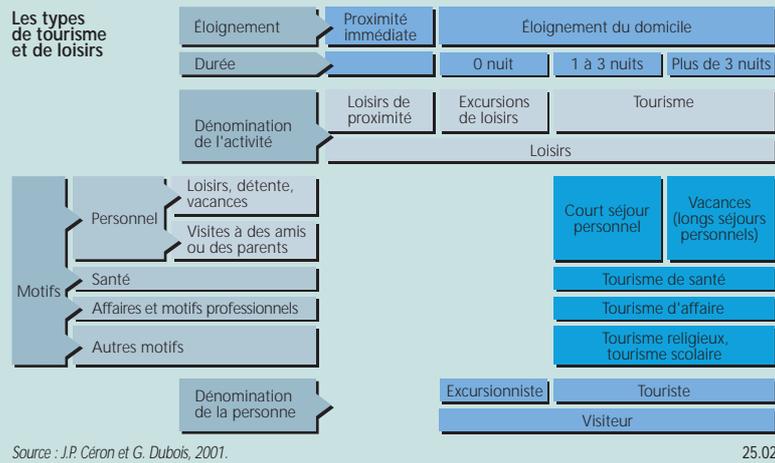
Le tourisme reste un secteur créateur d'emplois. L'effectif salarié dans les activités caractéristiques du tourisme est passé de 528 000 à 624 000 emplois entre 1992 et 1998 (+ 18 %) (secrétariat d'Etat au Tourisme (DT), 2000).

Les pratiques touristiques et para-touristiques

Qu'il se déplace pour affaires ou par agrément, pour de longs ou de courts séjours, le touriste doit être distingué de l'excursionniste (qui ne passe pas la nuit hors de son domicile), et des pratiquants de loisirs de proximité (qui ne se déplacent pas forcément).

Les dix dernières années ont montré une diversification des pratiques touristiques, avec des départs plus fréquents et des séjours plus courts, mais aussi un développement des pratiques para-touristiques. Avec l'augmentation du temps libre,

l'évolution des structures familiales, l'augmentation du nombre de retraités et le progrès des moyens de transport (desserte, rapidité), on constate un développement des excursions, du « tourisme » à la journée, ainsi qu'un phénomène de « multirésidence » : la résidence secondaire, autrefois occupée un mois par an, devient une deuxième résidence occupée plusieurs mois. Ces pratiques à l'importance grandissante échappent pour l'instant aux catégories statistiques traditionnelles du tourisme.



à passer leurs vacances dans leur pays, ainsi que par l'importance d'un tourisme non marchand : près de deux tiers d'hébergement dans la famille, chez des amis ou en résidence secondaire en 1999 [2]. La campagne est la première destination des Français en France métropolitaine.

Les nuitées* de longs séjours* sont passées de 926 millions à 911 millions entre 1989 et 1999 [3]. Les courts séjours restent peu importants en volume : 145 millions de nuitées contre 752 millions pour les longs séjours en 1999 [4].

La croissance du tourisme est bien réelle, quoique assez lente, et pour l'essentiel liée au tourisme international : les nuitées passées en France – celles des Français plus celles des étrangers – sont passées de 1 265 à 1 330 millions entre 1991 et 1999 [5]. Ce développement du tourisme international, de la France vers l'étranger (+ 10 % entre 1999 et 2000 [6]) et de l'étranger vers la France (+ 2,8 %) entraîne une intensification du transfert, notamment aérien, et des impacts qui lui sont associés [7].

Une très forte concentration dans l'espace et dans le temps

Les impacts du tourisme sur l'environnement sont très accentués par sa concentration dans l'espace (haute montagne, littoral, certaines villes, grands sites disséminés) et dans le temps (été et vacances scolaires). La dernière décennie a vu une accentuation des concentrations spatiales dans les zones les plus touristiques et le déclin relatif de certaines destinations. Pourtant, les capacités d'hébergement ont globalement très peu augmenté en hôtels, campings et résidences secondaires : + 2,7 % entre 1990 et 1999 ; de 17,5 à 18 millions de lits touristiques* [8].

Le tourisme français reste fortement saisonnier, d'abord déterminé par la logique familiale des départs en vacances et la recherche du soleil en été : 30 % des nuitées et 40 % des séjours ont eu lieu durant les seuls mois de juillet et d'août 1999 [9].

Le fractionnement des vacances, l'augmentation des courts séjours, le nombre de retraités non contraints par les dates de vacances scolaires, le développement d'une fréquentation européenne dont les dates de vacances ne coïncident pas avec

2, 4, 6 et 9 - Source : secrétariat d'État au Tourisme (DT), enquête « Suivi des déplacements touristiques des Français » (SDT).

3 - Source : Insee, enquête de conjoncture auprès des ménages, enquête permanente sur les conditions de vie des ménages : enquêtes « Vacances ».

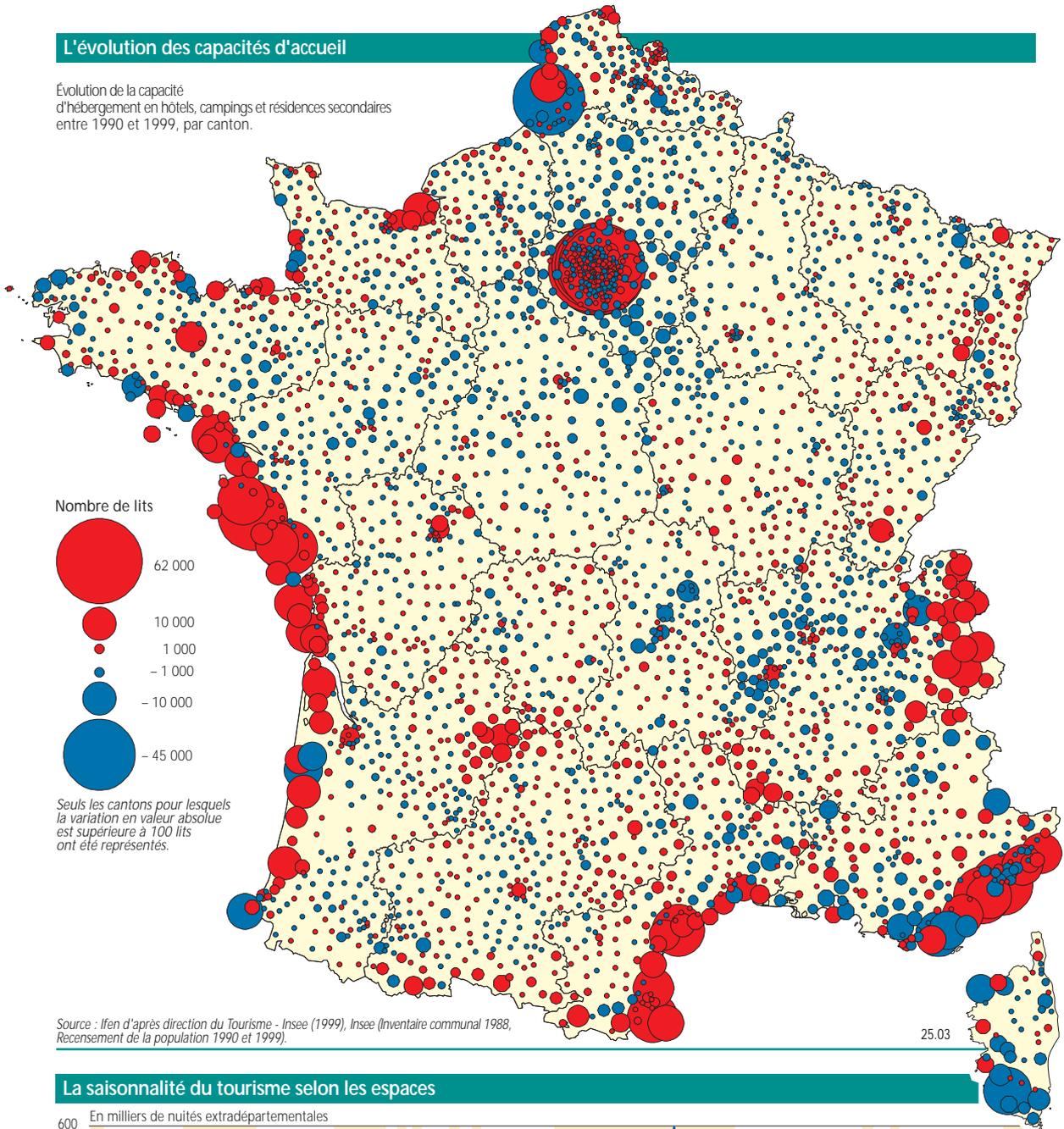
5 - Source : secrétariat d'État au Tourisme (DT), enquête SDT et enquêtes aux frontières.

7 - Source : secrétariat d'État au Tourisme (DT), enquêtes aux frontières.

8 - Source : Ifen d'après secrétariat d'État au Tourisme (DT)- Insee, Insee (RP), 1999.

L'évolution des capacités d'accueil

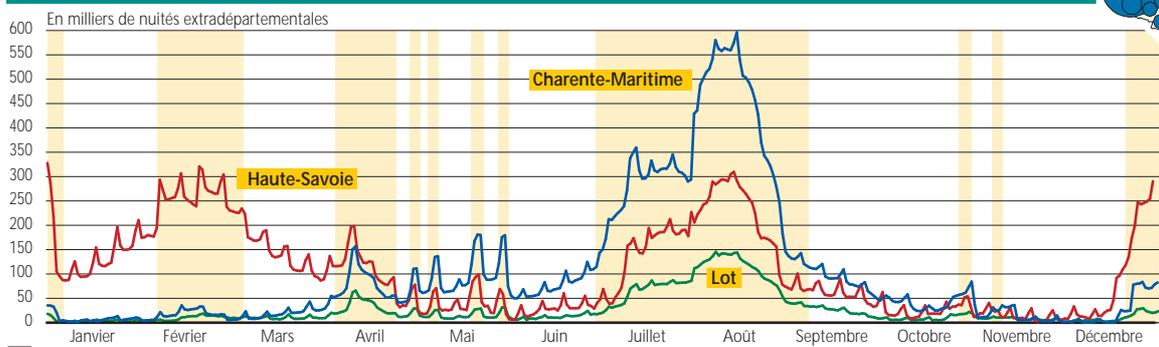
Évolution de la capacité d'hébergement en hôtels, campings et résidences secondaires entre 1990 et 1999, par canton.



Source : Ifen d'après direction du Tourisme - Insee (1999), Insee (Inventaire communal 1988, Recensement de la population 1990 et 1999).

25.03

La saisonnalité du tourisme selon les espaces



Source : bureau d'étude F. Marchand, maîtres d'ouvrages régionaux et départementaux.

25.04

les vacances françaises ou les 35 heures, constituent des évolutions dont l'impact sur le tourisme est trop récent pour être mesuré.

Tourisme et environnement : la recherche des « vraies valeurs »

Il existe beaucoup d'idées préconçues sur la sensibilité des touristes à l'environnement. Tout d'abord, si les touristes sont indéniablement attirés par une certaine qualité de l'environnement, ils exigent en parallèle une augmentation du confort et du niveau d'équipements et des garanties contre les aléas climatiques (enneigement artificiel, piscines dans les hébergements), potentiellement préjudiciables à l'environnement en raison de l'artificialisation des espaces et de l'éventuelle consommation de ressources naturelles.

Ensuite, la demande d'environnement des touristes dépend de la visibilité et de la diffusion de l'information sur les problèmes d'environnement. La surveillance de la qualité des eaux de baignade, sous la double pression des campagnes de classement des eaux de baignade et d'attribution des pavillons bleus, a ainsi largement dynamisé la gestion de l'assainissement dans les communes littorales.

Plus qu'aux éléments remarquables de l'environnement, les Français sont avant tout sensibles au calme, au paysage, aux risques sur la santé, aux restrictions d'accès aux espaces naturels. Ainsi, l'attractivité de la campagne repose davantage sur la qualité et la diversité de paysages quotidiens que sur la présence de sites exceptionnels [10]. Ces résultats rejoignent les sondages qui mettent en avant la recherche d'authenticité, de « vraies valeurs », dans les motivations d'un séjour à la campagne.

10 - Source : Ifen.

L'effet des crises environnementales et sanitaires sur le tourisme

L'activité touristique est très influencée par l'environnement géopolitique (l'attentat du 11 septembre 2001 l'a bien montré), et elle a été confrontée ces dernières années à une multiplication de crises et de menaces sanitaires et environnementales.

■ La marée noire de l'*Erika*

Consécutif au naufrage de l'*Erika* le 12 décembre 1999, la marée noire a concerné 400 km de côtes, du sud du Finistère au nord de la Charente-Maritime, représentant entre 25 et 30 % de la capacité d'hébergement du littoral métropolitain [1].

Les premiers bilans définitifs de la saison 2000 montrent pour la région Pays de Loire une fréquentation en baisse de 27 % pour les locations de meublés, 21 % pour les campings, 9 % pour l'hôtellerie de tourisme [2].

Le dommage estimé ne se limite pas à la saison 2000, mais concerne également les deux ou trois années à venir, avec le risque de perdre la clientèle non « captive ». En juin 2001, les demandes d'indemnisation liées au tourisme représentaient 80 millions d'euros [3]. Le taux provisoire d'indemnisation a été fixé par le Fipol à 60 %, mais avec un complément de l'État pouvant aller jusqu'à 100 %.

Les situations sont très variées selon le type de tourisme, les activités pratiquées par la clientèle et son niveau d'exigence sanitaire et environnementale :

- les stations balnéaires ayant d'autres ressources touristiques (présence d'un arrière pays) que le produit balnéaire simple ont connu une moindre désaffectation ;

- les campings semblent avoir été plus concernés que les hôtels, dont la fréquentation est plus variée et plus étalée dans le temps ;
- une moindre dépendance par rapport aux clientèles étrangères et la présence d'une clientèle fidèle ont joué un rôle d'amortisseur [4].

Enfin, cette crise a mis en lumière les difficultés de la communication touristique, prise entre le souci d'informer sur l'état des plages ou les risques sanitaires, et la volonté de restaurer l'image des littoraux.

■ Les tempêtes *Lothar* et *Martin*

Les tempêtes des 26 et 27 décembre 1999 ont surtout touché l'intérieur des terres, à l'exception du littoral charentais. Elles ont eu un impact modéré sur l'activité touristique. C'est dans les parcs et les forêts périurbaines, parfois interdits d'accès pendant de longs mois, que les impacts ont été les plus gênants. La Fédération française de la randonnée pédestre estime que 10 000 km de sentiers de grande randonnée sur 65 000 km, et 40 000 km de sentiers de petite randonnée sur 120 000 km ont été touchés.

Ces tempêtes posent la question des changements climatiques en cours : ils pourraient s'accompagner d'une multiplication des phénomènes extrêmes (tempêtes, sécheresses, etc.) que le tourisme aurait à subir et qu'il faudrait anticiper.

1 - Source : Ifen, d'après secrétariat d'État au Tourisme (DT) - Insee, Insee (RP), 1999.

2 - Source : observatoire régional du Tourisme des pays de Loire.

3 - Source : secrétariat d'État au Tourisme.

4 - Source : secrétariat d'État au Tourisme, d'après inspection générale des Finances.

Les éléments importants concernant l'environnement et le cadre de vie sur le lieu de vacances

« Parmi ces éléments concernant l'environnement et le cadre de vie, quels sont les deux auxquels vous accordez le plus d'importance quand vous êtes en vacances d'été ? »

	Première réponse	Deuxième réponse	Cumul des deux réponses
Le calme	43,2	13,4	
La propreté des espaces publics	19,3	12,6	
La qualité des eaux de baignade	11,9	16,4	28,3
La sécurité des biens et des personnes	6,1	13,6	19,7
La qualité de l'urbanisme, du paysage, du fleurissement	7,2	12,1	
La facilité d'accès aux sites naturels	4,7	9,3	9,0
La facilité de circulation pour les piétons et les cyclistes	1,6	7,4	5,7
La possibilité de stationnement pour les voitures	1,2	4,5	5,5
La facilité de la circulation automobile	1,0	4,5	
Le nombre de sanitaires disponibles	2,4	2,8	
Ne sait pas	1,4	3,4	-

En % des réponses

Source : Credoc (enquête Conditions de vie et aspirations des Français, juin 1998). 25.05

En 1995, 15 % des Français se déclaraient « très inquiets » des dégâts occasionnés par le tourisme dans leur pays. Ils se situent dans la moyenne européenne, mais loin derrière les Espagnols, les Grecs et les Britanniques [11]. Les Français semblent également très sensibles aux impacts du tourisme littoral. Selon une enquête de la Sofres de 1991, 42 % des interviewés estiment que « les programmes de construction en bord de mer » sont la principale cause de dégradation du littoral. Ils étaient pourtant 54 % à avoir séjourné en 1992 à moins de cinq cents mètres du bord de mer, 66,4 % à moins d'un kilomètre [12].

Les pressions sur l'environnement

Le déplacement et le séjour hors du domicile sont à l'origine des principaux impacts du tourisme sur l'environnement. Les impacts spécifiques concernent toutes les pressions qui n'auraient pas eu lieu si le touriste était resté chez lui (déplacement sur le lieu de vacances, utilisation d'équipements de tourisme et de loisirs, etc.). Mais d'autres impacts sont liés à un déplacement des pressions environnementales du lieu d'habitat principal vers le lieu de vacances : production de déchets et

d'eaux usées, consommation d'énergie, etc.

Les concentrations spatiales et temporelles sont génératrices de suréquipement, de difficultés de gestion et de pressions sur les milieux fragiles. Par ailleurs, le tourisme, s'il déplace les impacts de l'habitat en d'autres lieux, modifie aussi ces impacts : on se chauffe plus dans une station de ski l'hiver que dans sa résidence principale, mais on se chauffe peu ou pas dans un camping...

Les multiples impacts des transports

Étant donné le nombre de problèmes d'environnement qui leur sont liés (bruit, pollution de l'air, saturations d'infrastructures et congestion urbaine, fragmentation des habitats par les routes, etc.), les transports sont probablement l'un des principaux facteurs de conflits entre développement touristique et environnement. Pourtant, les relations entre tourisme, transports et environnement sont rarement évaluées précisément. Dans quel cas la fréquentation touristique élève-t-elle sensiblement le niveau de pollution de l'air dans une ville ? À quelle occasion a-t-elle constitué l'argument décisif de la création d'une infrastructure de transport ?

Quelques chiffres :

- entre 1989 et 1999, les longs séjours des personnes résidant en France sont passés de 63,9 millions à 75,7 millions [13] ;
- entre 1982 et 1994, les déplacements des résidents pour motifs personnels sont passés de 153 millions à 255 millions ;
- dans le même temps, la distance parcourue en automobile pour raisons de vacances ou de week-end est passée de 76 milliards à 100 milliards de kilomètres [14]. Ce mode de transport reste dominant, avec une utilisation dans près de 80 % des séjours des Français [15].

Encombres de fins de semaine et saturations saisonnières

Plus fréquents et toujours concentrés sur des périodes limitées de l'année, les déplacements touristiques conduisent à des saturations saisonnières d'infrastructures de transports, souvent plus ressentis sur la route que pour le train ou l'avion. Sur un échantillon représentatif de la circulation sur les grands axes, les pointes de trafic automobile hebdomadaires correspondent à une augmentation de 60 % par rapport à la circulation de la semaine la plus faible. Ce coefficient de pointe

11 - Source : Eurobaromètre 1995.

12 - Source : observatoire national du Tourisme.

13 - Source : Insee, enquête « Vacances ».

14 - Source : Insee, enquêtes « Transports et communications ».

15 - Source : SDT.

L'impact des « trente-cinq heures »

Quel va être l'effet de la réduction du temps de travail à trente-cinq heures sur le tourisme et, par conséquent, sur la mobilité et ses impacts environnementaux ? Le temps de travail et la répartition du temps libre conditionnent en effet au moins en partie le taux de départ, le nombre de séjours, leur répartition entre courts et longs séjours et donc l'intensité en transports du tourisme.

Cette intensité a augmenté depuis le début des années quatre-vingts : on part plus souvent, moins longtemps et plus loin. Les trente-cinq heures semblent prolonger cette tendance, elles ne l'infléchissent pas. À cela plusieurs raisons.

- La mise en œuvre de la réduction du temps de travail est très progressive.
- Cette mise en œuvre est très différenciée, selon que le temps de travail est réduit sur une base journalière, hebdomadaire ou annuelle. Selon les cas, le temps libéré sera affecté aux travaux domestiques et au soin des enfants, au repos et au desserrement des contraintes quotidiennes, aux loisirs de proximité comme bricolage, jardinage, sports et activités culturelles, aux courts séjours ou aux vacances. D'autres facteurs jouent, comme la prévisibilité du temps libre, la possibilité de regrouper des jours de récupération ou de les coller à un week-end, de les

prendre à la belle saison, etc. Pour l'instant, les modifications n'ont eu lieu qu'à la marge (départ le vendredi après-midi et retour le lundi).

- La réduction du temps de travail suppose une adaptation des rythmes de vie, longue à se mettre en place : synchronisation des temps sociaux au sein du couple et de la famille, invention de nouvelles pratiques, adaptation des services à une nouvelle demande de loisirs. Pour l'instant, on constate une continuité des pratiques, la culture du loisir se diffuse lentement.

- Enfin, il est possible qu'une certaine saturation du besoin de vacances vienne limiter l'effet des trente-cinq heures. Se déplacer pour ses loisirs est parfois perçu comme une contrainte, particulièrement pour les courts séjours, et les tendances actuelles montrent plutôt une stagnation du taux de départ et du nombre de nuitées réalisées. Le départ ou le non départ dépend alors du rapport qui s'établit entre loisirs de proximité et tourisme, très lié au cadre de vie de la résidence. On constate à ce sujet de grandes disparités géographiques dans les taux de départ (entre grandes villes, villes moyennes et espace rural, entre régions du sud et du nord de la France), que les trente-cinq heures devraient confirmer.

peut être beaucoup plus important pour des infrastructures peu empruntées hors périodes de vacances (jusqu'à 250 %). Les pointes journalières peuvent atteindre 800 % d'augmentation par rapport à la journée la moins chargée [16].

En province, l'essentiel des encombrements est dû aux déplacements de loisirs de fin de semaine et aux départs ou aux retours de vacances, avec des goulets d'étranglements sur certains axes du Sud-Est régulièrement saturés (A7, A8, A9), ou à proximité de grands sites touristiques.

Le transit des étrangers, touristes et excursionnistes (multiplié par quatre entre 1982 et 1996, 23,6 millions en 1996 [17]), aggrave sensiblement la situation lorsqu'il se cumule avec les pointes de circulation des résidents.

Les encombrements induisent pertes de temps, surconsommation énergétique et pollution de l'air. Les rigidités de la fréquentation touristique (l'étalement des vacances d'été n'est pas pratiqué), sont souvent un argument déterminant pour la création d'infrastructures (cas de l'autoroute blanche A40). Certes, cet argument n'est pas toujours le seul et de nombreux axes marqués par la saisonnalité sont

également légitimés par le désenclavement des régions traversées (autoroutes du Massif central). Mais les coûts financier et environnemental d'autoroutes utilisées à pleine capacité quelques jours par an seulement sont loin d'être négligeables.

Le développement du tourisme lié à l'accessibilité des destinations

Dans quelle mesure le réseau de transport contribue-t-il à dessiner la carte de la France touristique ? Bien qu'on trouve potentiellement plus de touristes que d'habitants à la campagne et sur le littoral, dès que l'on se situe à plus de cent kilomètres d'une autoroute [18], les développements récents du tourisme semblent de plus en plus liés à des considérations d'accessibilité : un des principaux critères d'implantation des Centres Parcs est d'être situé à moins de deux cents kilomètres d'un grand bassin de population.

■ La route : entre 1988 et 1998, la desserte autoroutière s'est améliorée pour près de la moitié des communes françaises. Les évolutions les plus

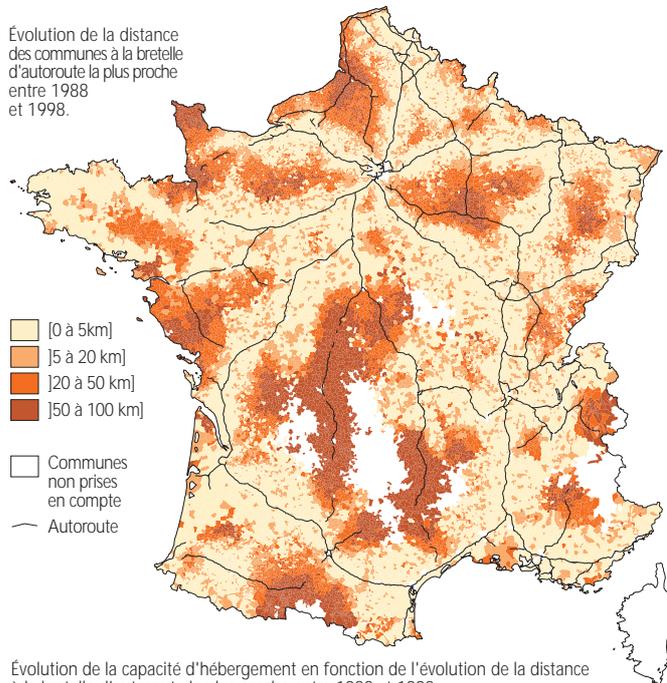
16 - Source : Ifen d'après Centre national d'information routière.

17 - Source : secrétariat d'État au Tourisme (DT), enquêtes aux frontières.

18 - Source : Ifen d'après Insee, inventaire communal.

La construction d'autoroutes et le développement touristique

Évolution de la distance des communes à la bretelle d'autoroute la plus proche entre 1988 et 1998.



Évolution de la capacité d'hébergement en fonction de l'évolution de la distance à la bretelle d'autoroute la plus proche entre 1988 et 1998.

Rapprochement à l'autoroute (évolution de la distance à l'autoroute entre 1988 et 1998)	Nombre de communes de France	Évolution de la capacité d'hébergement totale	Évolution du nombre de résidences secondaires	Évolution de la capacité d'hébergement en hôtels et campings
5 km ou moins	17 487	+ 1,8 %	+ 7,6 %	- 11,8 %
Entre 5 et 20 km	7 138	- 0,8 %	+ 5,7 %	- 14,5 %
Entre 20 et 50 km	5 911	+ 1,7 %	+ 8,4 %	- 13,2 %
Plus de 50 km	4 114	+ 6,9 %	+ 14,5 %	- 10,6 %
Non renseigné (dont Corse)	1 794	En pourcentage d'évolution du nombre de lits touristiques dans chaque catégorie.		

Lire : les communes dont le rapprochement à l'autoroute est compris entre 5 et 20 km entre 1988 et 1998 ont vu leur capacité d'hébergement diminuer de 0,8 % en moyenne pendant la même période.

Source : Ifen d'après secrétariat d'État au Tourisme (DT) - Insee (1999), Insee (Inventaire communal 1988 et 1998, Recensement de la population 1990 et 1999).

25.06

importantes concernent l'Ouest et le sud du Massif central (A20 et A75), la région Champagne-Ardenne (A5), une partie des Pyrénées (A64), mais aussi les départements littoraux de la Somme, de la Vendée et de la Manche (A28, A83 et A84) [III.06]. Sur l'ensemble de la France, les créations d'autoroutes de la dernière décennie ont entraîné un développement des résidences secondaires (+ 14,5 % en moyenne pour un rapprochement de plus de cinquante kilomètres à l'autoroute contre 7,6 % sans rapprochement). L'effet est par contre quasiment nul sur les hébergements marchands [19].

■ **Les tunnels et ponts** : localement, la création (ou la fermeture) de grands équipements modifie rapidement et considérablement les flux touristiques : la fréquentation de l'île de Ré a, par exemple,

augmenté de plus de 60 % entre 1989 et 1999 avec la création du pont reliant l'île au continent.

■ **Le chemin de fer** : globalement, le réseau ferroviaire est de moins en moins utilisé par les touristes pour se rendre sur les lieux de vacances (- 3,9 % sur le nombre des séjours personnels des Français entre 1994 et 1998), et en particulier pour les phases finales des trajets [20]. C'est probablement une des conséquences des fermetures de lignes secondaires et de leur substitution par l'auto-car, bien que les destinations touristiques restent mieux desservies que la moyenne du territoire [21]. Pourtant, la mise en service de la ligne de TGV Sud-Est en juin 2001, mais aussi l'engouement des touristes pour quelques expériences de valorisation et de remise en état de lignes secondaires en milieu rural, montrent une réelle attente des Français pour ce mode de transport ; pour peu que la desserte, la rapidité et le service lui permettent de rivaliser avec l'automobile et l'avion.

Les effets réciproques du tourisme et du changement climatique

Le tourisme est destiné à subir les conséquences du changement climatique (hausse des températures d'été, élévation du niveau de la mer, etc.) auquel il contribue d'ailleurs, et, avant tout, par les transports qu'il occasionne.

Les déplacements touristiques en France sont responsables de 7 à 8 % du potentiel de réchauffement global (indice composite agréant les effets des principaux gaz à effet de serre) France entière. Leur part relative est en nette augmentation [22]. Le tourisme contribue donc à la responsabilité grandissante des transports dans l'émission des polluants atmosphériques (pour le CO₂, leur part est passée de 8 % en 1960 à 39 % en 1990) [23]. Or la France s'est engagée dans le cadre du protocole de Kyoto à stabiliser ses émissions de gaz à effet de serre à leur niveau de 1990... [III.07].

19 - Source : Ifen, d'après Insee, inventaire communal 1988 et 1998, RP 1990 et 1999.

20 - Source : SDT.

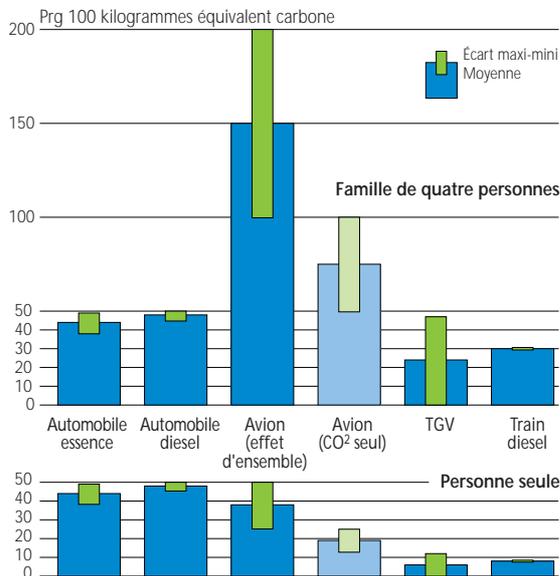
21 - Source : Ifen d'après Insee, inventaire communal.

22 - Source : Ifen.

23 - Source : Citepa.

L'impact sur l'effet de serre d'un trajet Paris - Nice

Potentiel de réchauffement global à l'horizon cent ans (Prg 100) d'un trajet Paris - Nice selon le mode de transport.



Remarques :

Automobile : écart dépendant de l'âge du véhicule, de sa cylindrée et du type de trajet (autoroute ou route nationale).

Avion : écart dépendant du type d'avion. Deux estimations sont fournies : l'une pour l'impact du dioxyde de carbone (CO₂), dont l'effet est bien connu, l'autre pour l'impact sur l'effet de serre de l'ensemble des polluants émis pendant le trajet, que ces effets soient positifs ou négatifs. Dans le deuxième cas, les impacts sont moins bien connus mais estimés au moins à deux fois le forçage radiatif du CO₂ (GIEC, 1999). Les effets des oxydes d'azote, de la vapeur d'eau, des oxydes de soufre, des traînées de combustion sont pris en compte dans ce cas. Calcul : 1 / 200 passagers par rapport à 4 / 200 passagers.

Train : écart dépendant de la source d'énergie utilisée pour produire l'électricité alimentant le TGV, de l'électricité ou l'hydraulique (0 ou presque) au charbon (47).

Source : Ifen d'après SNCF, agence européenne de l'Environnement (programmes Copert III et MEEET), GIEC, Airbus Industries, EDF.

25.07

L'artificialisation des lieux de vacances : surdimensionnement et sous-utilisation

L'artificialisation des lieux de vacances est une conséquence immédiate du tourisme : accueillir sur une courte période de l'année un grand nombre de touristes suppose que l'on reproduise sur le lieu de vacances la logistique nécessaire à un séjour : hébergements, équipements, commerces, infrastructures de transports. Ce phénomène est aggravé par plusieurs facteurs :

■ **Plus de confort** : l'augmentation des exigences de confort de la clientèle est mise en évidence par une étude du groupe Accor sur ses chaînes hôtelières : un hôtel Formule 1 consomme en moyenne

157 kWh par m² et par an, soit moins qu'une résidence principale (190 kWh), un hôtel Ibis (230 kWh) ou un hôtel Sofitel (380 kWh) [24].

■ **Un surdimensionnement** : la gestion des pointes saisonnières demande un surdimensionnement des équipements (alimentation en eau potable, assainissement, traitement des déchets) et implique des surcoûts et des problèmes de fonctionnement.

■ **Une sous-utilisation** : ces pointes saisonnières, auxquelles s'ajoutent certaines tendances de consommation des Français, comme le fait qu'ils n'aiment pas la location et préfèrent la résidence secondaire, entraînent une sous-utilisation chronique des équipements et hébergements touristiques. Mais il existe de grandes disparités entre les différentes formes d'hébergement : les hôtels et résidences de tourisme (la capacité d'hébergement de ces dernières a plus que doublé en dix ans) sont occupés une trentaine de semaines en moyenne ; viennent ensuite les gîtes ruraux et les meublés touristiques (quinze semaines), les campings (sept semaines), enfin les résidences secondaires (entre deux et onze semaines) [25]. Dans l'hypothèse théorique où tous les hébergements seraient occupés 365 jours par an, il ne faudrait que deux millions de lits touristiques pour accueillir l'ensemble des nuitées réalisées en France. Or, on en dénombrait en 1999 plus de vingt millions. Cette sous-utilisation a des effets différenciés selon les espaces : les résidences secondaires exercent une forte pression sur les espaces naturels des régions saturées comme le littoral et la montagne, mais permettent en milieu rural de réhabiliter le patrimoine bâti, de dynamiser l'activité économique locale, voire de financer l'entretien de la nature alentour.

Dans l'incapacité de gérer les flux en mettant en œuvre des dispositions comme l'étalement des départs en vacances, on a surtout traité jusqu'ici les surcharges en accroissant la disponibilité en hébergements, infrastructures et équipements. La part du littoral urbanisé dans une bande d'un kilomètre à partir du rivage est passée de moins de 50 % en 1975 à plus de 80 % en 1990 [26]. Le domaine skiable représente plus de 5 % de la surface des Alpes du Nord [27].

Cette tendance n'a été contrée que de manière ponctuelle et modeste (la procédure d'unité touristique nouvelle (UTN) en montagne, la loi Littoral peut-être demain remise en cause en Corse, etc.). Jamais, jusqu'ici, on n'a décidé de mettre une borne nette et volontaire au couple fréquentation-artificialisation : un maire peut-il s'opposer efficacement à la

24 - Source : Accor.

25 - Source : Ifen, d'après Syndicat national des résidences de tourisme, Fédération nationale des gîtes de France, secrétariat d'État au Tourisme (DT), enquêtes sur la fréquentation de l'hôtellerie et de l'hôtellerie de plein air, SDT, stations touristiques).

26 - Source : Conservatoire du littoral. Voir le chapitre « Le littoral ».

27 - Source : Service d'étude et d'aménagement du tourisme de montagne (SEATM).

construction de résidences secondaires par l'intermédiaire de son POS? La notion de « capacité de charge » touristique des espaces, bien que très incertaine sur le plan scientifique, a l'intérêt d'introduire l'idée d'une possible limitation du développement touristique dans des espaces particuliers. En Espagne, les communautés autonomes de Cantabrie, de Madrid, de Castille et de Léon ont notamment institué des zones touristiques saturées, interdisant ainsi l'installation de nouvelles entreprises ou établissements.

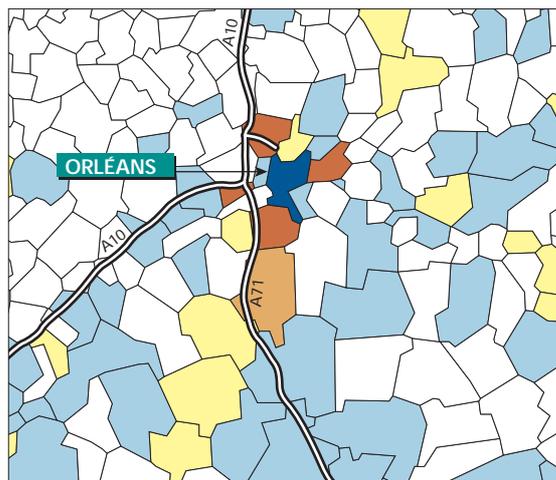
À chaque type d'hébergement son type d'artificialisation

De manière générale, les qualités et défauts inhérents à chaque type d'hébergement touristique ne permettent pas de dresser un palmarès des hébergements verts : les hôtels consomment beaucoup d'eau mais permettent d'économiser l'espace, les campings posent souvent des problèmes d'assainissement et occupent des superficies importantes, sans toutefois les artificialiser en profondeur. L'appréciation de l'opportunité de tel ou tel hébergement du point de vue de l'environnement ne peut donc se faire qu'en fonction de la spécificité de chaque espace, et après avoir croisé de nombreux critères.

Durant la dernière décennie, la capacité d'hébergement a augmenté de 2,7 % en moyenne mais de 4,7 % pour les communes touristiques* : les pressions les plus fortes s'exercent sur les

Le développement de l'hôtellerie périurbaine

Évolution des lits hôteliers entre 1988 et 1998.

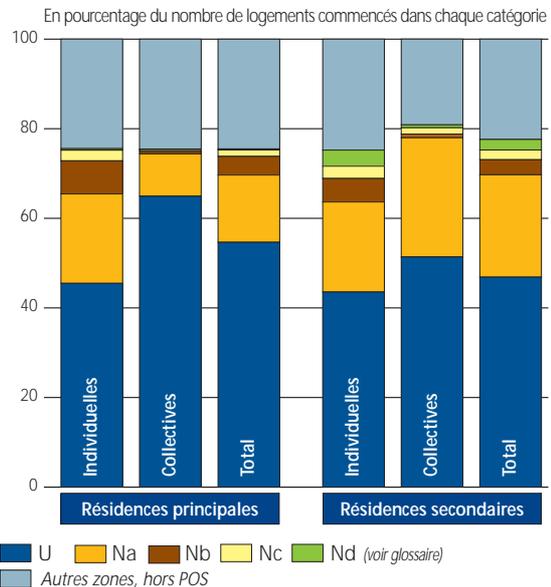


Source : Ifen d'après secrétariat d'État au Tourisme (DT) - Insee (1999), Insee (Inventaire communal 1998).

25.08

La construction des résidences secondaires

Répartition de la construction des résidences principales et secondaires selon les différentes zones du POS entre 1991 et 1998.



Source : ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports (DAEI, fichier Sitadel des permis de construire; mise à jour du 30 juin 1999).

25.09

espaces les plus touristiques. L'accroissement est d'abord dû aux résidences secondaires (+ 10 % en moyenne) [iii.09]. Ce mode d'hébergement est particulièrement consommateur de ressources (espaces de qualité notamment) d'autant que son taux d'occupation est faible. 31 % des résidences secondaires ont été construites en zones naturelles des POS contre 21 % des résidences principales sur la période 1991-1998 [28].

L'artificialisation dépend de nombreux paramètres, comme l'emprise au sol moyenne d'un lit touristique* (estimée entre 30 m² pour un hôtel et 100 m² pour une résidence secondaire [29]), le type de construction (collective ou individuelle, réutilisation de bâti existant ou construction neuve, réversibilité des aménagements, etc.), son implantation (en site naturel ou en site urbain) ou son insertion paysagère (utilisation de matériaux locaux).

Plusieurs tendances contemporaines méritent ainsi d'être signalées : l'artificialisation du cadre des campings [30], la tendance des résidences secondaires à être construites plus fréquemment en zones naturelles que les résidences principales ou la construction massive d'hôtels dans la

28 - Source : ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports, Sitadel.
29 - Source : Plan Bleu.

30 - Voir le chapitre « Le littoral ».

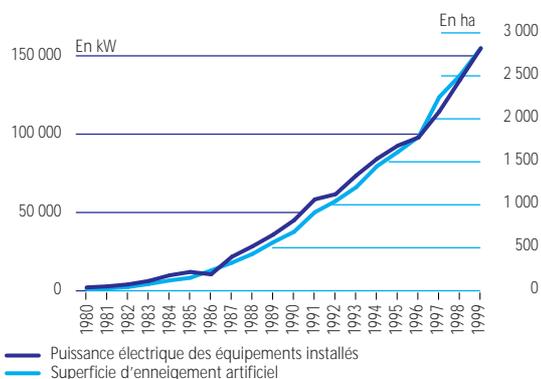
périphérie des villes qui contribue à façonner le paysage des entrées de ville [III.08]. Les lits hôteliers ont ainsi stagné ou diminué dans les centres villes, progressé en moyenne de 11,8 % entre 1988 et 1998 dans les pôles urbains, mais de 48,9 % dans les communes de ces pôles urbains traversées par une autoroute [31].

L'importante consommation d'eau et d'énergie des équipements

La concentration des flux de touristes nécessite non seulement la construction d'équipements de loisirs mais souvent leur fonctionnement à plein régime. Ceci induit naturellement une intensification des techniques de gestion. Parallèlement, on assiste, au moins pour les destinations les plus anciennes, à une substitution des facteurs d'attractivité naturels par des facteurs artificiels. Les situations sont très variées, depuis les équipements artificiels en sites naturels, comme les sites artificiels d'escalade ou les via ferrata, jusqu'à un tourisme « hors sol », basé sur des équipements lourds totalement déconnectés du milieu et des ressources locales (Disneyland Paris).

Cette concentration de la fréquentation sur des espaces réduits et fortement artificialisés peut permettre d'éviter la fréquentation excessive d'espaces naturels sensibles (dans le périurbain notamment), d'assurer, si elle est bien gérée, une maîtrise sérieuse des ressources et des rejets et d'éviter des déplacements en automobile. Mais elle induit également une consommation de ressources spécifiques (consommation d'eau des parcs aquatiques).

L'évolution de l'enneigement artificiel



Source : ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports, Service d'étude et d'aménagement touristique de la montagne (SEATM).

25.11

La consommation d'énergie est un bon indicateur de ce degré d'artificialisation. Celle des équipements touristiques est mal connue, mais quelques exemples suggèrent qu'elle est loin d'être négligeable. Ainsi, les 670 millions de passages effectués chaque année sur les 4 000 remontées mécaniques françaises représentent entre 571 GWh et 734 GWh (gigawattheures); soit entre le quart et le tiers de la production annuelle d'une centrale nucléaire. La volonté de s'affranchir des aléas ou des conditions climatiques naturelles – en garantissant un enneigement pendant la saison entière avec des canons à neige ou en maintenant une température de 29 °C dans le « paradis aquatique tropical » des Center Parcs – demande également beaucoup d'énergie.

31 - Source : Ifen, d'après Insee et Secrétariat d'Etat au Tourisme (DT).
32 - Source : SEATM.

Les consommations d'eau et d'énergie des équipements touristiques

Équipement	Consommations / Puissances unitaires	Consommations totales	Sources des données
Eau			
Piscines individuelles	25 m ³ par piscine en moyenne.	Environ 12 millions de m ³ par an (estimation).	Ifen d'après Coordination syndicale des industries de la piscine.
Golfs	Entre 40 000 et 150 000 m ³ par golf.	30 millions de m ³ annuels pour l'ensemble des golfs.	Ifen (estimation).
Parcs aquatiques	Entre 200 et 300 litres par visiteur.	De 17 000 à 120 000 m ³ annuels par parc.	Ifen d'après parcs aquatiques.
Enneigement artificiel	120 litres d'eau par hectare enneigé et par heure de fonctionnement du canon, 370 litres par m ² enneigé et par an.	2,6 millions de m ³ d'eau pour 44 stations (161 équipées sur une saison). Environ 8 millions de m ³ pour l'ensemble des stations.	Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports, Service d'étude et d'aménagement touristique de la montagne (SEATM).
Énergie			
Remontées mécaniques	Entre 10 et 1000 kW par équipement.	Entre 571 et 734 GWh pour une saison de fonctionnement (ensemble du parc des remontées françaises).	Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports, Service technique des remontées mécaniques (STRM), Constructeurs de rem. mec.
Enneigement artificiel	0,9 kW par hectare enneigé.	18,5 GWh pour 44 stations équipées (161 stations équipées au total) sur une saison. Environ 57 GWh pour l'ensemble des stations.	Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports, Service d'étude et d'aménagement touristique de la montagne (SEATM).
Center Parcs		38,5 GWh annuels.	Institut d'évaluation des stratégies sur l'énergie et l'environnement en Europe (Inestene).
Parcs aquatiques	Entre 3 et 32 kWh par visiteur.	Entre 0,7 et 8 GWh annuels par parc.	Ifen d'après parcs aquatiques.
Parcs de loisirs	Entre 0,4 et 35 kWh par visiteur.	Entre 0,2 et 8 GWh annuels par parc.	Ifen d'après parcs de loisirs.
Piscines publiques		0,3 GWh pour un bassin olympique pour une année.	Inestene.

XX.10

Des îles à préserver et à faire découvrir

Avec l'artificialisation du littoral continental, les îles sont devenues porteuses d'imaginaire et de rareté. L'amélioration de la desserte et l'évolution des goûts des touristes, qui ne se contentent plus de l'espace limité des stations mais explorent tout l'espace offert, expliquent aussi cette tendance.

Aujourd'hui, les îles deviennent des espaces de « monoculture touristique » pour une clientèle argentée : la capacité d'hébergement* des résidences secondaires a augmenté dans toutes les îles entre 1990 et 1999, alors que les hébergements marchands, notamment campings et centres de vacances, meilleur marché, ont eu tendance à fermer. La densité moyenne est de 718 lits touristiques au km² dans les îles métropolitaines contre 290 pour le littoral et 648 pour les communes les plus touristiques du littoral [1].

Les situations sont très diverses, selon la taille des îles, leur statut, leur population résidente ou les conditions d'accessibilité. Mais toutes les îles connaissent des problèmes d'alimentation en eau potable, de traitement des eaux usées et des déchets (contraintes de l'insularité combinées aux phénomènes de pointe touristique).

1 - Source : Ifen d'après secrétariat d'État au Tourisme (DT) - Insee, Insee (RP), 1999.

Ces espaces doivent faire face à deux types de fréquentation spécifique :

- les excursionnistes pendant la haute saison, d'où la nécessité d'une gestion attentive pour limiter les risques d'incendie, le piétinement des milieux fragiles, ou le dérangement de la faune ;
- les plaisanciers : on recense par exemple entre 500 et 1 000 bateaux par jour dans les îles d'Hyères en période de pointe. 80 000 plaisanciers ont fréquenté Port-Cros en 1997, 400 000 Porquerolles. Cette concentration provoque des problèmes de pollutions localisées. Elle est aussi source d'une pression sur le milieu marin, par exemple du fait du ratissage des fonds par les ancres. Les solutions (ports flottants, corps morts, toilettes sèches) sont souvent difficiles à mettre en œuvre. Seule la délimitation des zones de mouillages autorisées par le parc national de Port-Cros semble efficace, avec notamment l'éloignement des embarcations à moteur à une distance raisonnable de la plage.

Pour préserver ce qui fait leur charme, les îles ont toutefois conduit des politiques touristiques innovantes, notamment l'interdiction des voitures et la promotion du vélo, le balisage de nombreux itinéraires de découverte de la nature, ou l'insertion des constructions dans le paysage.

L'attente contradictoire d'une « nature » à la fois accueillante et sauvage

Entre la légitimité qu'il procure aux politiques de protection des milieux naturels et les risques inhérents à la fréquentation qu'il engendre dans ces milieux, le tourisme joue un rôle ambigu par rapport à la protection de la nature. Les motivations « nature » semblent progresser chez les touristes. En témoignent l'augmentation de la fréquentation des parcs naturels nationaux et régionaux, des sites du Conservatoire du littoral, des réserves naturelles et des îles, mais aussi l'augmentation du nombre de pratiquants d'activités de pleine nature [32].

Pourtant, il y a peu de produits touristiques spécifiquement orientés vers la découverte de la nature. Les seuls qui existent occupent des créneaux peu commerciaux : classes vertes, journées d'observation ornithologique ou centres permanents d'initiation à l'environnement (CPIE). Un certain potentiel de tourisme naturaliste proprement dit paraît pourtant exister : 11 % des Français interrogés [33] se sont déclarés prêts à acheter des produits axés sur

la découverte de la nature. Une très large majorité d'entre eux souhaite associer à l'exploration purement naturaliste une découverte de la culture, de l'artisanat et de la gastronomie de la région. L'essentiel de la clientèle apparaît donc peu spécialisée et demandeuse de prestations diversifiées.

La « nature » perçue par les touristes est très différente de la « nature » des scientifiques. Les représentations des touristes varient également considérablement entre l'amateur de sorties ornithologiques et le pratiquant de moto verte... Les pratiques et les attentes par rapport aux espaces protégés témoignent d'attitudes parfois ambivalentes : d'une part, une demande d'esthétique (le paysage), de confort et d'équipements facilitant l'accès au patrimoine naturel en toute sécurité ; d'autre part, la volonté de respecter l'authenticité des espaces naturels. Certains gestionnaires d'espaces naturels ayant explicitement une mission d'accueil du public (parcs nationaux, sites du Conservatoire du littoral) ont développé des actions dans ce sens ; d'autres ont rajouté l'accueil du public dans leur champ d'intervention (réserves naturelles, ONF).

Les espaces naturels, du plus banal (la plage) au plus exceptionnel (un paysage ou un milieu

32 - Source : Ifen.
33 - Sofres, 1997.

remarquable) sont depuis longtemps le support des loisirs de proximité ou des loisirs des touristes. La chasse et la pêche, liés à la société rurale ou au monde ouvrier, sont en déclin. En revanche les pratiques douces se développent, comme la promenade (un Français sur deux marche régulièrement pour son plaisir) ; ou de nombreux loisirs sportifs qui s'exercent souvent loin du domicile et utilisent les espaces naturels ou certains de leurs éléments (eau pour les sports aquatiques, falaises et reliefs pour l'escalade ou le vol libre). La nature est alors considérée comme un cadre, presque un équipement.

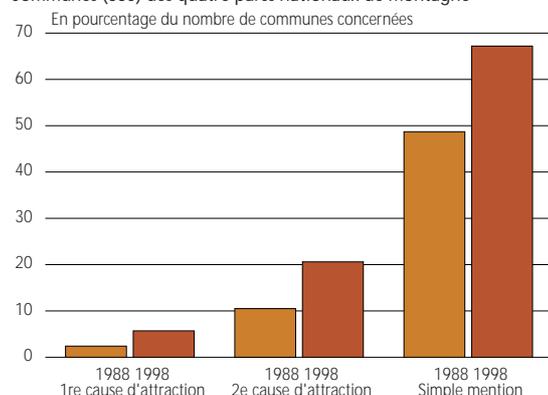
Ces nouvelles activités suscitent des débats sur leurs impacts environnementaux (impacts des sports d'eau vive sur la faune et la flore benthique, impact du vol libre ou de l'escalade sur les rapaces, etc.), qui font l'objet d'études et d'évaluations contradictoires. Dans la plupart des cas, ces impacts peuvent cependant être minimisés par une gestion éclairée et globale ayant pour objectif le respect de l'écosystème et un partage équitable entre les différents types d'usages.

Ces considérations sur le tourisme et la nature sont particulièrement d'actualité en 2002, désignée « Année internationale de l'écotourisme » par

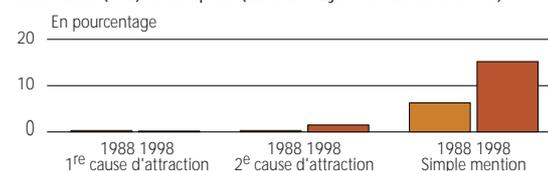
L'attractivité touristique des parcs nationaux

Part des communes citant « parc naturel » comme cause d'attraction touristique dans l'inventaire communal.

Communes (335) des quatre parcs nationaux de montagne



Communes (585) limitrophes (dans un rayon de dix kilomètres)



Source : Ifen d'après Insee (Inventaire communal 1988 et 1998),
Muséum national d'histoire naturelle.

25.12

Les pratiquants d'activités de pleine nature

Activités	Effectifs de pratiquants quelle que soit la fréquence	Dont au moins une fois par semaine (en pourcentage)	En club ou en association (en pourcentage)	Sources
Activités liées à la montagne				
Escalade	663 000	20	50	MJS
Ski de fond, ski alpin	5 314 000	13	41	MJS
Surf des neiges	1 174 000	16	43	MJS
Activités de randonnée nature				
Vélo, VTT	12 739 000	51	30	MJS
dont VTT	6 000 000			(1)
Marche, randonnée, trekking	20 933 000	57	20	MJS
dont randonnée	6 000 000 à 7 000 000			FFRP, 1996 (2)
Equitation	926 000	43	46	MJS
Tourisme équestre	1 600 000			MJS (3)
Golf	602 000	38	57	MJS
Activités liées à l'eau				
Canoë-kayak, aviron, rafting	358 000	17	53	MJS
Natation, baignade (y.c. plongée de loisirs)	14 548 000	28	29	MJS
Plongée sous marine	300 000 à 500 000			Afit
Planche à voile, voile, dériveur	886 000	12	46	MJS
Activités aériennes				
Vol à voile	15 000			Afit, 1993
Vol libre	40 000			Afit, 1993
Planeur ULM	8 à 12 000			Afit, 1993
Parachutisme	28 000			Afit, 1993
Avion léger	54 000			Afit, 1993
Pêche et chasse				
Pêche	3 047 000	37	13	MJS (4)
Chasse	1 074 000	67	25	MJS

Source : ministère de la Jeunesse et des Sports (MJS) / Institut national du sport et de l'éducation physique (Insep), enquête « Pratiques sportives », 2000 ;
Agence française d'ingénierie touristique (Afit) ; Fédération française de randonnée pédestre (FFRP).

25.13

Remarques :
(1) Estimation sur la base d'une enquête de 1996. 1,5 millions de pratiquants intensifs.

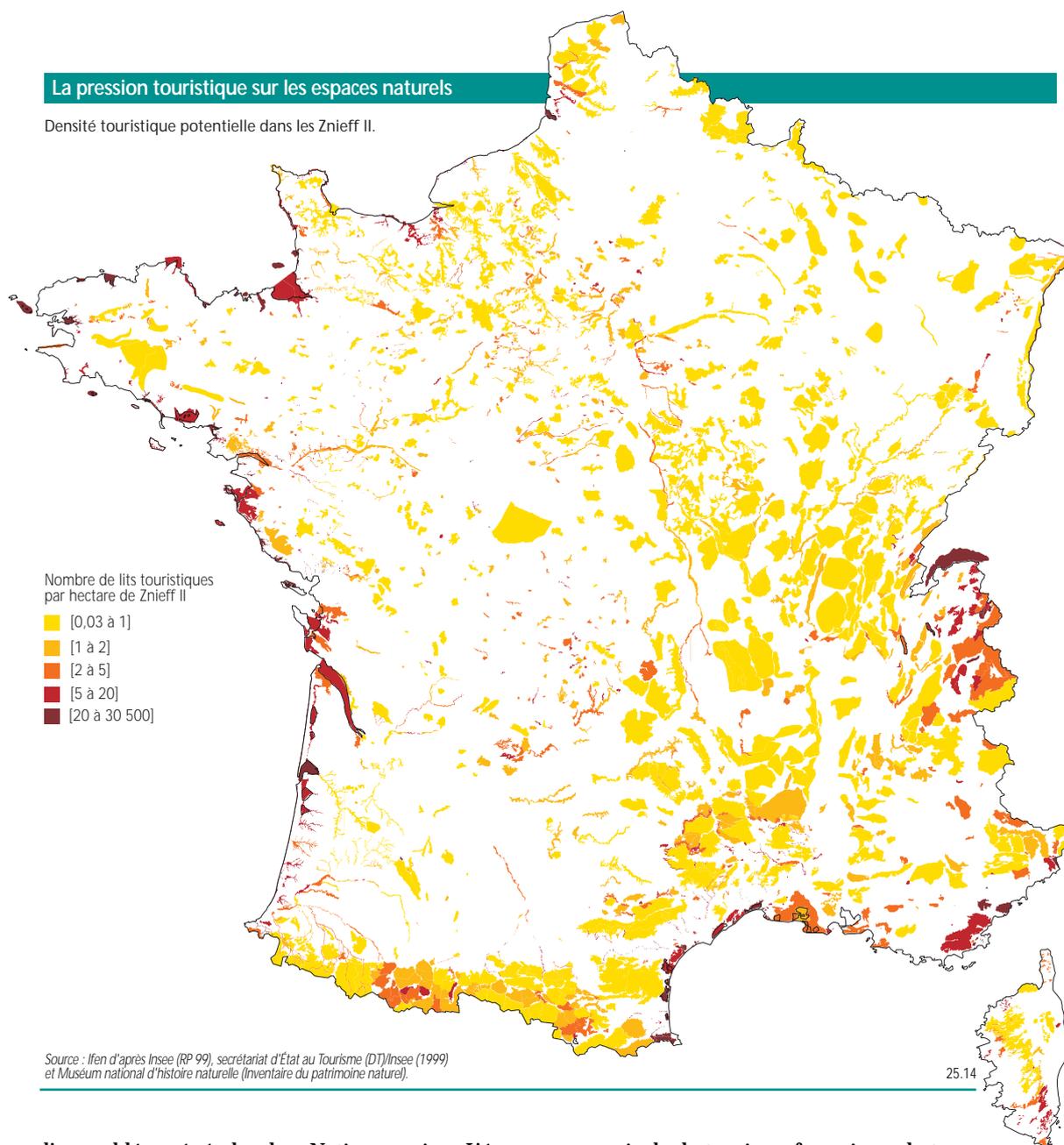
(2) D'après la FFRP (1996), 12 millions de randonneurs actifs (2 h par semaine à 1 jour tous les 2 mois), 4 millions de randonneurs intensifs (une journée par mois ou plus), 600 000 randonneurs itinérants (plusieurs jours de suite).

(3) 610 000 pratiquants réguliers et 754 000 occasionnels en 1994 (Afit).

(4) 3 millions de pêcheurs assidus et 2 millions d'occasionnels (Afit)

La pression touristique sur les espaces naturels

Densité touristique potentielle dans les Znieff II.



l'assemblée générale des Nations unies. L'écotourisme désigne une forme de tourisme à destination des zones naturelles relativement peu perturbées ou protégées, dont la motivation principale est l'observation et la découverte de la nature et de la culture des populations résidentes (éducation, interprétation...). L'écotourisme est généralement pratiqué en petits groupes, et il se caractérise par la recherche d'un faible impact environnemental, d'une participation financière à la protection de la nature, et d'un partage des bénéfices du tourisme avec les populations résidentes [34]. Dans cette définition stricte, il ne représente qu'une part très

marginale du tourisme français ou du tourisme à destination de la France. Pourtant, l'écotourisme attire l'attention sur des préoccupations très contemporaines d'impacts multiples du grand tourisme sur l'environnement.

34 - Source : Organisation mondiale du tourisme, programme des Nations unies pour l'environnement.

Les risques de la dégradation du corail

Les barrières de corail sont une des principales ressources touristiques des îles tropicales. Elles protègent la côte de l'érosion marine, et les zones de baignade de l'agitation de la mer. Elles créent des plages de sable blanc, et offrent les plus beaux paysages sous-marins. Elles sont ainsi devenues le cadre d'activités variées, de la baignade à la plongée sous-marine et l'observation naturaliste, en passant par le nautisme. Elles sont à la base du développement touristique de la France d'outre-mer. Ainsi, les îlets Pigeon de Guadeloupe accueillent entre 50 000 et 80 000 plongeurs chaque année.

Ces barrières sont soumises à des pressions diverses : changements globaux (réduction de la calcification des coraux), cyclones, blanchiment lié aux anomalies d'El Niño, maladies des coraux, pollution des eaux, mines, agriculture, dragage et extraction de granulats, pêche, etc.

Le tourisme peut également constituer localement une pression importante. « *Le tourisme a un impact lors de l'aménagement des infrastructures (construction d'hôtels, de marinas, etc.) et pendant le déroulement de certaines activités touristiques sur les récifs. Les aménagements touristiques posent des problèmes en phase de chantier, et en phase d'exploitation (essentiellement par le rejet des eaux usées). Les études d'impact et le suivi des prescriptions permettent de minimiser ces impacts*

(Polynésie). Les activités touristiques généralement nuisibles pour les récifs, lorsqu'elles sont trop intensives, sont les mouillages des navires sur les coraux ou les herbiers, les rejets domestiques par les navires, la fréquentation des récifs par les touristes qui piétinent les platiers, brisent des coraux et collectent des organismes. C'est surtout aux Antilles, en raison de la navigation de plaisance et des problèmes de mouillage ainsi que de la plongée sous-marine intense, que les activités touristiques sont responsables de dégradations importantes de récifs coralliens » [1].

À la fois cause et principale victime de cette dégradation rapide des récifs, le tourisme représente donc un argument fort : il faut que soit rapidement pris en compte le problème, notamment dans le cadre de l'initiative française pour les récifs coralliens, mise en place par le ministère de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement. La recherche, la surveillance et l'application du droit de l'environnement devraient y contribuer. La France a d'ailleurs une responsabilité particulière avec ses 14 280 km² de récifs de coraux dans le Pacifique, les Caraïbes et l'océan Indien [2].

1 - Source : ministère de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement / secrétariat d'État à l'Outre-mer, 1998.

2 - Source : Atlas mondial des récifs de coraux du programme des Nations unies pour l'Environnement (PNUE), publié en septembre 2001.

Les réponses

La solution des problèmes que se posent mutuellement le tourisme et l'environnement ne réside pas toujours dans des politiques sectorielles environnementales ou touristiques. Elle se trouve également bien en amont, et dépend de politiques globales d'aménagement du territoire, des choix d'infrastructures de transport, des politiques agricoles (pour le paysage...), de l'évolution des modes de vie, etc.

Les réponses apportées aux impacts sur l'environnement peuvent paraître à première vue intéressantes au plan économique. L'allongement de la durée des séjours permet de limiter les transports et favorise la rentabilisation des investissements. L'étalement de la saison et l'écrêtement des pointes saisonnières permettent de diminuer les concentrations temporelles et spatiales et de limiter les constructions d'hébergements dans des régions déjà saturées. L'amélioration du taux d'occupation des hébergements et la banalisation des

hébergements non marchands, pour inciter à leur mise en location, permettent une meilleure maîtrise du parc d'hébergement et une meilleure rentabilisation de l'espace construit. Le soutien à la location de voiliers peut limiter la construction de nouveaux ports de plaisance.

Mais ces suggestions raisonnables vont souvent à l'encontre des tendances constatées. Les réflexions sur le tourisme durable menées ces dix dernières années ont sans doute trop entretenu l'idée d'une relation symbiotique entre le tourisme et l'environnement – l'environnement comme matière première du tourisme –, suggérant ainsi qu'une autorégulation du secteur touristique suffirait. La voie actuelle semble être celle d'un engagement volontaire et non contraint des acteurs. L'action se conçoit de moins en moins sans une référence à des codes d'affiliations, à une politique type, à une norme, une charte ou un label. Mais les opérateurs peuvent-ils agir dans des domaines autres que ceux qui ne leur coûtent que très peu ? Verra-t-on de grandes chaînes hôtelières remettre en

cause la logique de leurs implantations touristiques pour limiter les concentrations spatiales néfastes à l'environnement, s'éloigner des régions déjà saturées malgré la rentabilité de ces destinations ou contribuer à la gestion des ressources naturelles dans les pays en développement ?

Les réponses des entreprises touristiques : les labels environnementaux

En 2000, on dénombrait plus de quarante-cinq ecolabels d'hébergement en Europe [35], concernant particulièrement en France les gîtes (gîtes « Panda »), les hôtels (« Hôtels au naturel »), ou les campings (« Clés vertes »). C'est un échange de bons procédés : le partenaire environnement profite de la capacité de promotion et de commercialisation d'un opérateur touristique pour faire progresser sa cause ; il lui fournit en échange une légitimité environnementale qui permet de changer d'image et de toucher des clientèles sensibilisées à l'environnement. Ces démarches semblent aller plus loin dans la prise en compte de l'environnement (transports ou paysage) que celles menées unilatéralement par les opérateurs touristiques.

Les démarches de management environnemental (certification) commencent tout juste à investir le monde des chaînes hôtelières et des parcs de loisirs. Ce management permet d'optimiser les dépenses (consommations d'eau et d'énergie) et de mobiliser les ressources humaines de l'entreprise autour d'une valeur forte et consensuelle. Le groupe Accor, avec la création d'un département environnement puis la définition d'une « charte environnement de l'hôtelier » en 1998, fait figure de pionnier. Il a signé en 1999 un accord cadre de coopération avec l'Ademe

qui concerne les 2 600 hôtels du groupe, mais également la location de voitures. Le groupe Center Parcs a obtenu la certification ISO 14001 en 1999, pour les systèmes de management environnementaux mis en place dans ses treize domaines européens, dont les deux implantations de Normandie et de Sologne.

Mais au delà des plans et des chartes, il reste à suivre les réalisations effectives...

Les démarches territoriales : « villages » et « grands sites »

Les collectivités locales doivent prendre en compte la fréquentation touristique dans la plupart de leurs politiques d'environnement : gestion des phénomènes de pointe saisonnière pour l'alimentation en eau potable et l'assainissement, adaptation des installations de collecte et de traitement des déchets, gestion de la circulation et du stationnement, etc. Ces dernières années, la labellisation des stations touristiques s'est développée (souvent marquée par une approche intégrée de l'environnement), et l'effort de gestion de la fréquentation dans les sites touristiques très fréquentés s'est poursuivi.

Né en 1964 dans les pays de la Loire, le label « Station verte de vacances », destiné à qualifier des communes ou groupements de communes de moins de 6 000 habitants, met particulièrement en avant les notions d'environnement et de qualité de vie. La nouvelle charte, adoptée en 1999, insiste sur la protection du patrimoine naturel, la réponse aux normes européennes de qualité des eaux de baignade ou piscicoles, la lutte contre les pollutions et les nuisances de toutes natures ou l'accès aux espaces naturels (via l'aménagement de sentiers de randonnée, en particulier).

Depuis leur création en 1995, les « Villages de montagne » combinent une taille modeste de station, la recherche d'une convivialité et d'une animation permanente, une organisation commerciale performante, ainsi que l'embellissement du cadre de vie et la mise en valeur d'un patrimoine culturel et architectural local. Il est prévu de renforcer ces critères, avec des exigences plus précises sur la desserte des villages par les transports collectifs, la présence de circuits et de

Les labels d'hébergements, les labels de stations

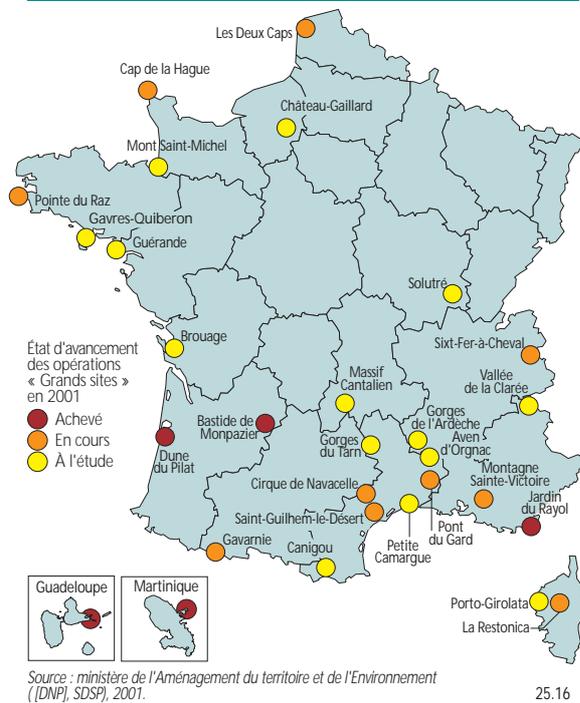
	Date de création	Nombre en France	Organismes environnementaux partenaires du label
Labels d'hébergements			
Gîtes Panda	1992	225	Fédération nationale des gîtes de France, Fédération des parcs naturels régionaux, Fonds mondial pour la nature (WWF)
Hôtels au naturel	1998	11	Fédération des parcs naturels régionaux
Hôtels Relais du Silence	1968	159	Aucun
Hébergements de plein air « Clés vertes »	1999	42	Fédération française de naturisme, Fondation pour l'éducation à l'environnement en Europe
Labels de stations			
Stations vertes de vacances et villages de neige	1964	557	Aucun
Les plus beaux villages de France	1982	141	Aucun
Les villages de montagne	1995	36	Aucun

Source : J.P. Ceron et G. Dubois, 2001.

25.15

35 - Source : base de données Écotrans-Écotip.

Les opérations « Grands sites »



visites de découverte de l'environnement et du patrimoine, ou la qualité de la démarche commerciale. Manquent cependant des critères précis sur le traitement des déchets, l'assainissement ou la protection du milieu naturel. 25 villages sur 36 sont situés à l'intérieur d'un parc national ou dans le périmètre d'un parc naturel régional.

De nombreux sites de grande renommée sont extrêmement fréquentés : 2,5 millions de visiteurs pour le mont Saint-Michel, 1,4 pour la dune du Pilat, un million pour la pointe du Raz [36]. À l'initiative du ministère chargé de l'Environnement, une politique

de protection et d'aménagement s'est concrétisée à partir de 1989 : elle vise à restaurer puis à conserver les équilibres biologiques et la qualité paysagère, à définir les moyens d'une gestion pérenne et à les mettre en place, tout en s'assurant que ces mesures bénéficient à l'économie locale. Initiée au niveau national, une opération « Grand site » est caractérisée par la recherche de partenariats et d'un consensus au niveau local, gages de pérennité.

La question des transports : la promotion des « circulations douces »

Promouvoir des alternatives à l'automobile, c'est assurer une chaîne complète de transport collectif aux voyageurs, de leur domicile à leur lieu de séjour, puis sur leur lieu de séjour.

Dans cette chaîne, il est très important de développer des « circulations douces » sur le lieu de vacances. Parmi les initiatives récentes, l'Agence française d'ingénierie touristique (Afit) a répertorié la mise à disposition de véhicules individuels (vélos, automobiles ou scooters électriques), la construction de parkings pour cars de tourisme ou de pistes cyclables, le développement des zones piétonnes ou encore la gestion différenciée, quant au stationnement, des populations fréquentant la ville.

Parallèlement, on constate un développement des séjours itinérants utilisant des moyens de déplacement autres que la voiture : randonnée, tourisme fluvial, à vélo, train, etc. Ces séjours sont motivés par un désir de rupture avec le quotidien, la volonté de bénéficier d'un accès privilégié au patrimoine naturel, et de visiter les régions à un rythme plus

36 - Source : observatoire national du Tourisme.

Les circulations douces

Initiatives de circulations douces et projets à l'étude dans les sites touristiques en 1998 en pourcentage des sites interrogés .

	Existant	En projet
Réglementation du stationnement des véhicules individuels	55,1	22,0
Réglementation du stationnement des autocars de tourisme	40,2	22,0
Gestion de la circulation des autocars de tourisme	19,1	17,3
Transports collectifs par bus	47,2	10,3
Transports collectifs par métro ou tramway	2,8	5,1
Transports collectifs par navette saisonnière	26,2	15,4
Transports collectifs par bateaux	8,9	4,7
Transports collectifs par petit train touristique	29,4	11,7
Mise à disposition de moyens de transport individuels (vélos, scooters...)	29,0	12,1
Pistes cyclables	44,4	35,5
Rues piétonnes	48,6	19,1
Aménagements réservés (voies pour personnes handicapées, pistes non revêtues, sentiers « découverte »)	53,7	32,2
Plate-forme de livraison de marchandises par véhicules électriques (pour stopper l'entrée des poids lourds en ville)	0	4,7

Source : Afit. 25.17

propice à leur découverte. Les services et infrastructures spécifiques sont difficiles à mettre en place, en raison de la multiplicité des acteurs concernés. On peut cependant en signaler quelques-uns :

- les plans départementaux des itinéraires de promenade et de randonnée assurent la continuité des itinéraires et la sauvegarde des chemins ruraux, ce qui implique des engagements financiers importants (200 000 km de sentiers auraient disparu en cinquante ans pour un patrimoine total de 800 000 km de chemins dont 180 000 balisés) [37] ;
- le projet de réseau des itinéraires cyclables d'intérêt national, inscrit dans le cadre des contrats de plan État-régions 2000-2006, consiste en un maillage du territoire par des voies réservées au vélo ou des routes à faible circulation, avec des cahiers des charges précisément définis ;
- les aménagements entrepris par Voies navigables de France favorisent le tourisme fluvial, qui concernait 160 000 vacanciers dont 80 % d'étrangers en 1998 [38].



C. Couvert - Graphies

Perspectives

La relation entre le tourisme et l'environnement se situe de plus en plus dans le cadre du développement durable, qui implique une articulation avec les dimensions économiques, sociales, voire éthiques. L'évaluation des impacts environnementaux du tourisme, actuellement focalisée sur les destinations hexagonales, devrait alors prendre en compte les impacts internationaux et planétaires, qui ne se limitent pas à l'impact des touristes français sur les destinations étrangères, notamment les pays en voie de développement. Qu'ils soient nationaux ou internationaux, les transports, en raison de leur contribution à l'effet de serre, pourraient se trouver au centre du débat, allant jusqu'à minimiser les autres impacts, comme le suggère un récent rapport de l'OCDE. Ce rapport rétablit les impacts globaux des transports touristiques à la place qu'ils méritent : le potentiel de réchauffement climatique lié au transport aérien touristique pourrait dépasser entre 2015 et 2030 celui du transport automobile, du fait d'une croissance importante du trafic, des possibilités plus modérées que par le passé d'améliorer l'efficacité énergétique des avions, et du temps de renouvellement du parc.

On peut s'interroger sur la France touristique que dessinerait une réelle volonté de prise en compte des impacts globaux des transports, combinée avec certaines tendances propres à l'économie touristique. Citons notamment une stagnation des nuitées des Français en France accompagnée d'une croissance des courts séjours, des départs accrus à l'étranger et une évolution notable du tourisme des étrangers en France vers de la villégiature non marchande.

Un scénario de ce type paraît conduire à un avenir incertain :

- au plan de l'aménagement du territoire, il n'est pas sûr qu'il se traduise par une redistribution des cartes entre les destinations ;
- au plan de l'environnement, la question des transports est centrale. Elle ne doit pas faire oublier la croissance des exigences de confort, ni la volonté des touristes de se prémunir contre les aléas climatiques, qui ont un fort impact potentiel sur l'environnement. ■

37 - Source : Fédération française de randonnée pédestre.

38 - Source : Voies navigables de France.

Glossaire

Capacité d'hébergement (ou capacité d'accueil) : capacité d'un territoire à accueillir un certain nombre de touristes, calculée en additionnant les capacités des différents hébergements et exprimée en nombre de lits. Des coefficients de conversions sont utilisés pour transformer les capacités des hébergements en nombre de lits : deux lits par chambre d'hôtel, quatre lits par emplacement de camping, cinq lits par résidence secondaire [Insee]. La capacité d'hébergement des résidents habituels (hébergement dans la famille ou chez des amis) n'est généralement pas comptabilisée dans la capacité d'hébergement, malgré l'importance de cette forme d'hébergement.

Commune touristique : elle est définie selon une combinaison de critères de capacité d'hébergement, et de rapport de cette capacité d'hébergement avec la population résidente et la surface de la commune [Ifen].

Lit touristique : il correspond à la capacité à héberger une personne, que ce soit en hébergement marchand (hôtels, campings, gîtes, résidences de tourisme, etc.) ou non marchand (résidences secondaires).

Nuitée : nuit passée par un touriste hors de son domicile. La nuitée est l'unité de base pour calculer la consommation d'eau des touristes, leur production de déchets et d'eaux usées...

Séjour : période comprise entre le départ et le retour vers la résidence principale. Les séjours se décomposent en courts séjours (moins de quatre nuits), et longs séjours (quatre nuits et plus). Un séjour correspond donc à un déplacement aller et retour et constitue l'unité de base pour estimer l'impact du tourisme sur les transports.

Touriste : est comptabilisée comme touriste toute personne se déplaçant hors de son environnement habituel, et réalisant un séjour de plus de vingt-quatre heures et de moins d'un an hors de sa résidence principale.

Vacances : voyages d'agrément d'au moins quatre nuits hors du domicile.

Zonage du POS : U : zone urbaine, Na : zone naturelle d'urbanisation future, Nb : zone naturelle d'urbanisation à faible densité, Nc : zone naturelle de richesse agricole ou minière, Nd : zone naturelle à protéger.

Pour en savoir plus...

■ Dubois G., Ceron J.P., 2000. *À la recherche d'une éthique du tourisme*, Cahiers Espaces Tourisme durable, n° 67, novembre 2000, pp.10-29.

■ European Environment Agency, 2001. « Tourism » in *Environmental signals 2001*. Copenhagen, EEA, pp. 24-29 (coll. Environmental assessment report, 8).

■ Gabrie C., 1998. *L'état des récifs coralliens en France Outre-Mer*. Paris, ministère de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement, secrétariat d'État à l'outre-mer, 136 p.

■ Ifen, 2000. *Tourisme, environnement, territoires : les indicateurs*. Orléans, Ifen, 262 p.

■ IRIS, 2001. *L'impact de l'aménagement réduction du temps de travail sur les usages du temps : conséquences pour les loisirs et le tourisme* (type du rapport : final, rédigé par Boulin J.Y., Du Tertre C., pour le compte de 'secrétariat d'État au Tourisme, Commissariat général du plan'). Paris, 273 p.

■ Leenhardt-Salvan M., 1999. *Tourisme et environnement : gérer pour mieux protéger*, Cahiers Espaces, n° 62, octobre 1999, pp.1-159.

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

■ Paillard S., Mermoud F., Lieutier G., 2000. *Circulations douces : organiser les déplacements dans les sites touristiques*. Paris, Afit, 101 p. (coll. *Les cahiers de l'AFIT*, mai 2000).

■ Secrétariat d'État au Tourisme, 2001. *Memento du tourisme*. Paris, secrétariat d'État au Tourisme, 128 p.

■ Vourc'h A., Natali J.M., 2000. *Sites naturels - Contribution du tourisme à leur gestion et à leur entretien*. Paris, Afit, 139 p. (coll. *Les cahiers de l'AFIT*, septembre 2000).

Sites Internet :

■ Organisation mondiale du tourisme et site de l'année internationale de l'écotourisme : www.world-tourism.org

■ Secrétariat d'État au Tourisme (direction du Tourisme) : www.tourisme.gouv.fr

■ Agence française de l'ingénierie touristique (Afit) : www.afit-tourisme.fr

■ Observatoire du tourisme : www.tourisme.ont.asso.fr

■ Initiative des tours opérateurs pour un développement touristique durable : www.toinitiative.org

■ Programme des Nations unies pour l'environnement, unité tourisme : www.unepie.org/tourism

■ Eco-tip, base de données d'initiatives sur le tourisme et l'environnement : www.eco-tip.org

■ Centre national des ressources du tourisme en espace rural (CNRTER) : www.cnrter.asso.fr

■ Centre international de recherche et d'études touristiques : www.ciret-tourism.com
base de données bibliographiques, base de données chercheurs et universités

