



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



ETUDE DES EXTERNALITES GENEREES PAR LES MOBILITES TOURISTIQUES A HORIZON 2030

Mardi de l'ORTM – 25 janvier 2022

Sommaire



Contexte

Mobilités touristiques et tourisme durable



Méthodologie

Evaluation socio-économique et scénarios prospectifs



Résultats

Illustration pour la France et une région française



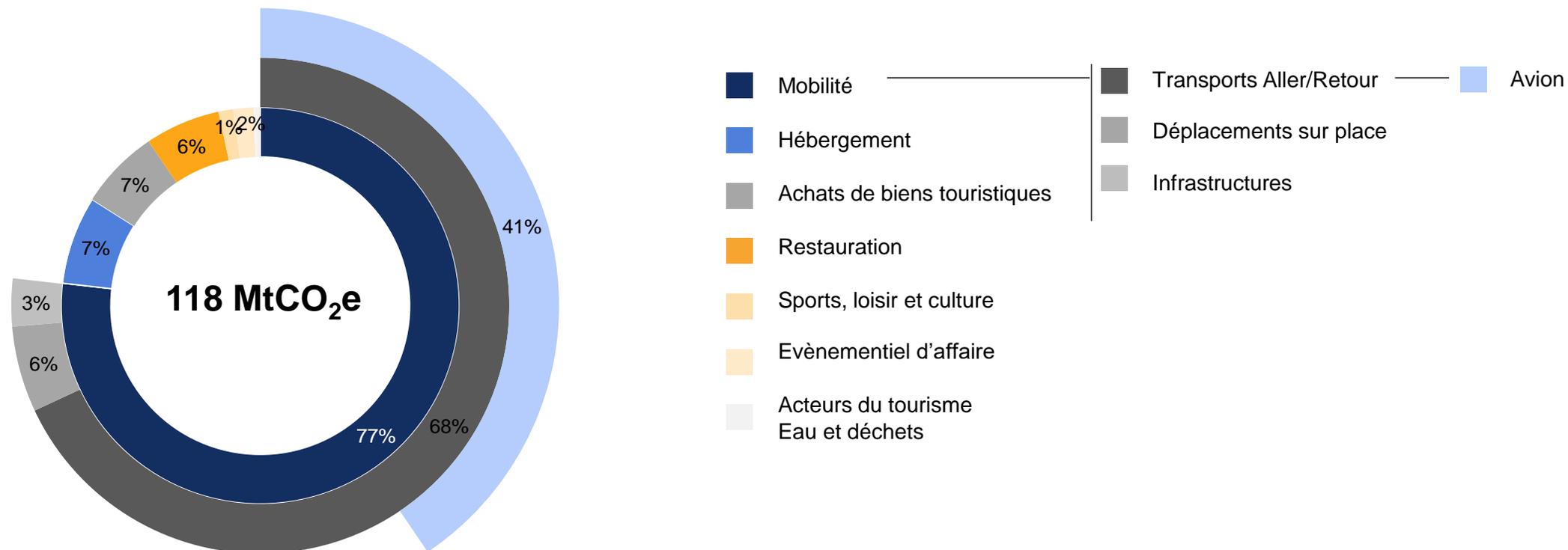
Recommandations

Pour un développement du tourisme durable en France et dans les régions

1. Contexte

Les mobilités touristiques représentent 77% des émissions de CO₂e du secteur du tourisme en France en 2018

Bilan carbone du tourisme en France par secteur (en tCO₂eq)



Les mobilités touristiques, un objet peu défini

- ▶ **Les mobilités touristiques sont une inconnue dans le champ de la mobilité**, abordé, presque toujours, sous l'angle du transport de voyageurs.



- ▶ **Ce constat est à nuancer au regard de l'émergence d'initiatives locales permettant de qualifier progressivement les mobilités touristiques** (exemple de Bretagne sans ma voiture et du plan de déplacement urbain en Bretagne, qui aborde les mobilités touristiques au regard de leur impact saisonnier et sur le littoral, et soutient l'éco-tourisme).
- ▶ **Des évolutions se font jour également au sein des acteurs du transport.** En Ile-de-France, la SNCF et la RATP manifestent ainsi un intérêt grandissant pour la dissociation des voyageurs et des touristes, afin d'être en capacité de répondre davantage aux besoins des touristes, dans une optique de marketing.

Objectifs de l'étude

1

Identifier les enjeux de la mobilité touristique et les leviers pour agir sur les externalités environnementales qu'elle génère

2

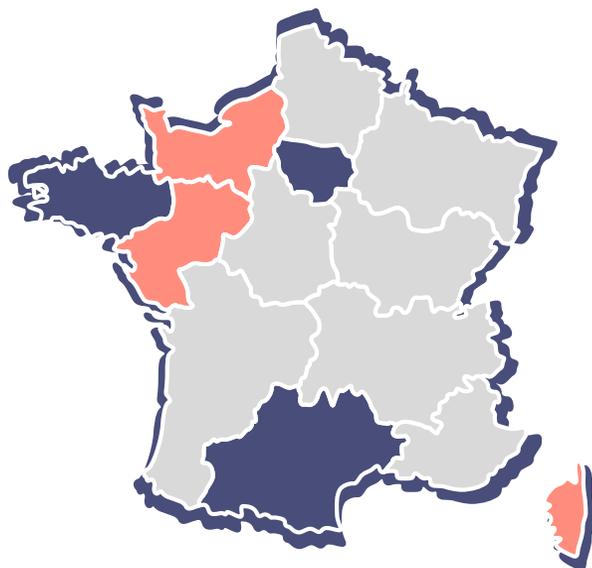
Disposer d'une méthodologie et d'un modèle permettant de quantifier les externalités générées par la mobilité touristique

3

En extraire des préconisations de politique publique et communiquer sur les externalités générées par le tourisme

Périmètre de l'étude

Périmètre géographique



Légende :

-  Territoires étudiés en 2019 – 2020 : France, Bretagne, IDF et Occitanie
-  Territoires étudiés en 2021 – 2022 : Pays de la Loire, Normandie et Corse

Secteur

Transport des touristes

Transport origine-destination

Déplacements du lieu de résidence des touristes à leur lieu de séjour

Transport sur place

Déplacements sur le lieu de séjour

Externalités

Externalités sociales et environnementales

-  Changement climatique
-  Congestion
-  Pollution locale
-  Accidentologie
-  Nuisances sonores
-  Santé

2. Etat des lieux des mobilités touristiques dans les Pays de la Loire

Les grands enjeux de la mobilité touristique

1

L'offre de mobilités touristiques

- Structuration de l'offre : connectivité des territoires, qualité de desserte des sites touristiques, gestion de l'intermodalité, dernier kilomètre
- « Expérience client » du touriste dans les transports : niveau d'information, lisibilité et cohérence de l'offre de mobilités touristiques, qualité d'accueil dans les transports

2

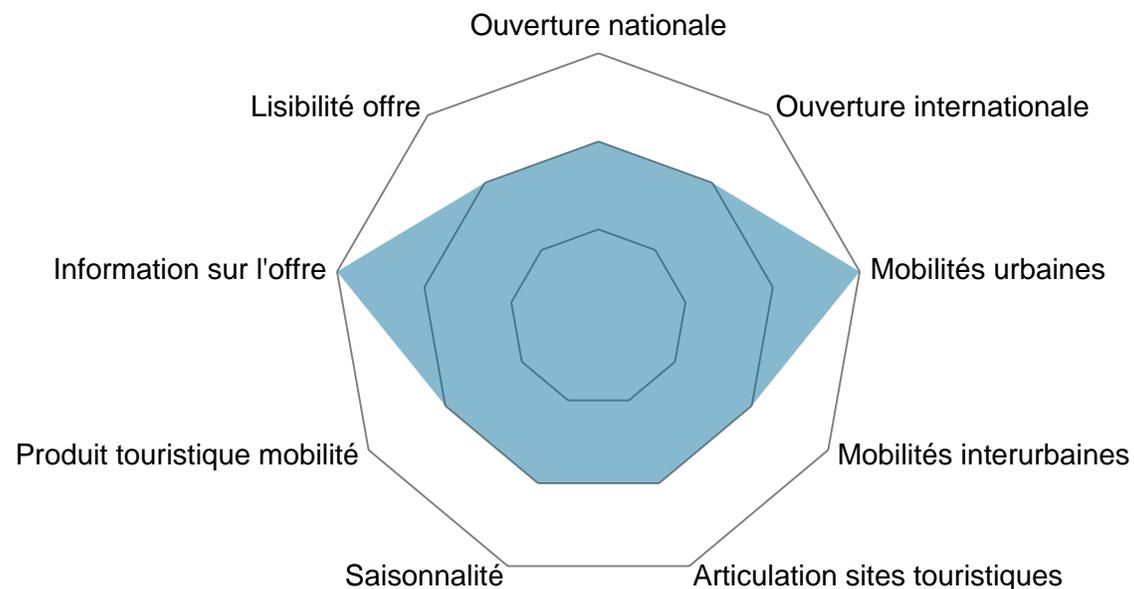
Les pratiques de la mobilité touristique

- Répartition modale origine / destination et sur place

2.1 Diagnostic de l'offre de mobilité touristique

Dans les PDL, une bonne connectivité du territoire et des mobilités urbaines adaptées au tourisme

Diagnostic macro de l'offre de mobilités touristiques



Synthèse

- ▶ **Connectivité de l'offre** : une ouverture nationale et internationale correcte avec des liaisons ferroviaires LGV et des aéroports internationaux
- ▶ **Maillage de l'offre** : des agglomérations très bien équipées en transports en commun et un maillage interurbain correct
- ▶ **Structuration de l'offre à destination des touristes** : des sites populaires mais excentrés, moins accessibles en TC que ceux en milieu urbain. Une offre relativement adaptée à la saison touristique, en parallèle d'un bon développement du cyclotourisme
- ▶ **Expérience client** : une excellente lisibilité de l'offre, unifiée et facilement accessible avec toutefois des opportunités de renforcement des offres types « city-pass »

Illustration - Cartographie des infrastructures de transport

Une accessibilité TGV d'est en ouest mais peu de liaisons intrarégionales



Légende

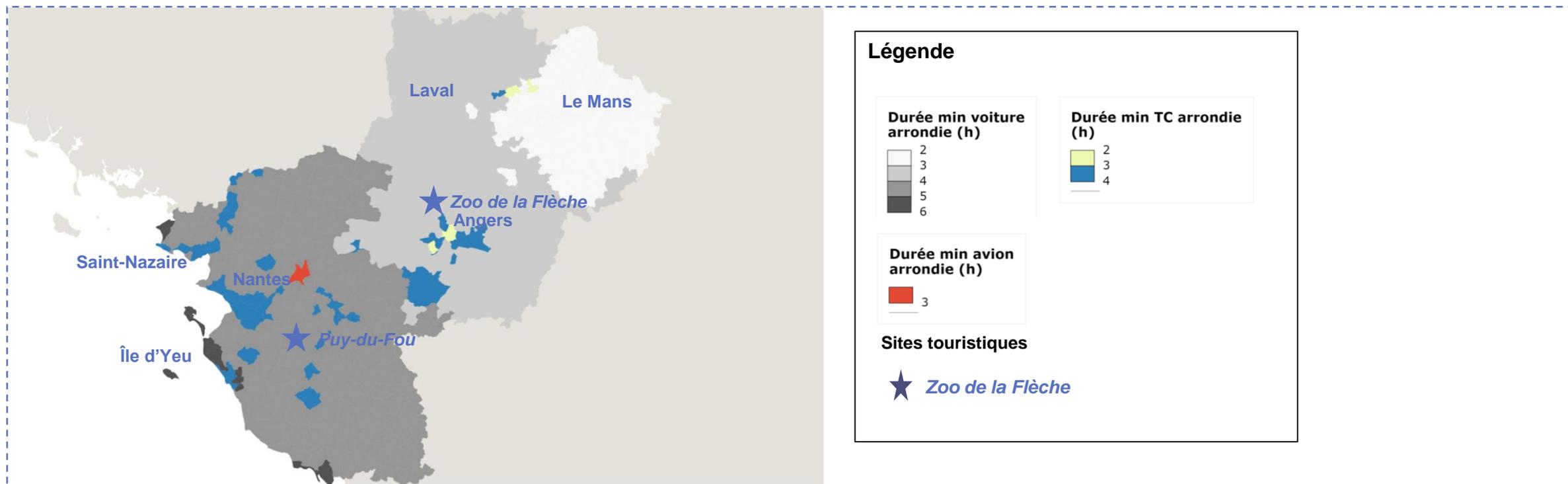
-  Gare ferroviaire avec des liaisons opérées régulièrement (plus de 31 liaisons par an)*
-  Gare TGV
-  Aéroport
-  Port de voyageurs

*définition ART

Source : ARAFER, DGAC, observatoire de la mer et du littoral, retraitement SCET

Illustration - Accessibilité de la région pour la clientèle parisienne

Les axes ferroviaires principaux permettent un accès facilité aux grandes métropoles



Source : ARAFER, DGAC, observatoire de la mer et du littoral, retraitement SCET

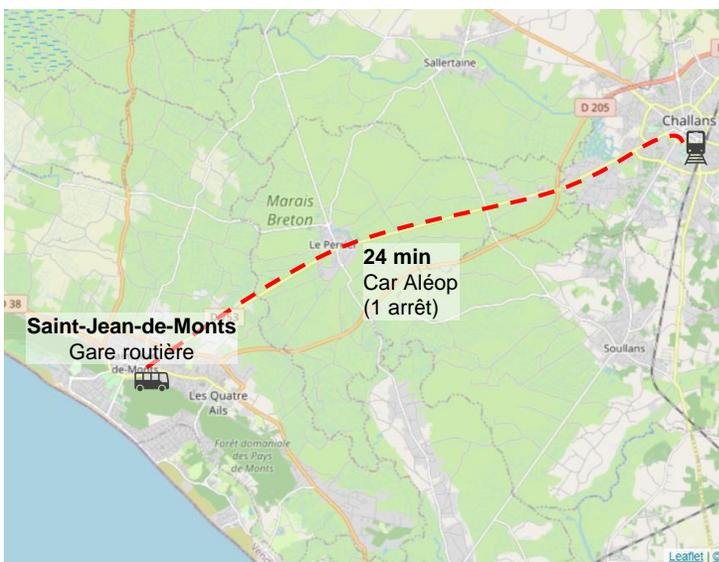
Illustration – L'accessibilité de Saint-Jean-de-Monts

Une commune littorale, séparée des grands pôles urbains par des marais

Une station balnéaire phare du département de la Vendée

- La commune de Saint-Jean-de-Monts est l'une des principales stations balnéaires de Vendée, La marque « Pays de Saint-Jean-de-Monts » réunit la commune avec ses voisines, partageant elles aussi la caractéristique d'être entre plages et marais
- Ces dernières années, la station a renforcé l'attractivité de son offre (obtention du certificat (label « Station de Tourisme », marque « Accueil vélo ») et sa lisibilité (site internet, livrets d'accueil)

Une accessibilité contrainte par les marais entre Challans et la côte



Une accessibilité ferroviaire limitée pour les trajets O/D :

- TGV Paris - Nantes (2h) puis TER Nantes – Challans (1h35) puis car (24 min), ou car direct depuis Nantes (1h25)



Une bonne connectivité en bus et autocars depuis les pôles urbains alentours et la station balnéaire

Nantes: 1h25 ; Noirmoutier: 25 min ; Les Sables d'Olonne: 1h20 ; La Roche-sur-Yon: 1h30 ; Challans : 24 min

Navette « La Littorale » entre les communes du Pays (1/h en saison)



Des efforts pour encourager les mobilités douces

Emplacements vélo dans les autocars régionaux (réseau Aléop, sur réservation)

170 km de pistes cyclables, des circuits détaillés disponibles gratuitement



Département

Vendée



Nombre de visiteurs (2019)

200 000*



Classement de la destination

NA



Temps de trajet depuis Challans



Temps de parcours en TC

1h55 (1h30 TER + 20mn bus)



Temps de marche après TC

0 mn jusqu'aux plages

Complexité du trajet



Nombre de correspondances

1



Intermodalité

TER – bus urbain

Fréquence du trajet



Nombre de dessertes

7 par jour en saison

Information sur le trajet



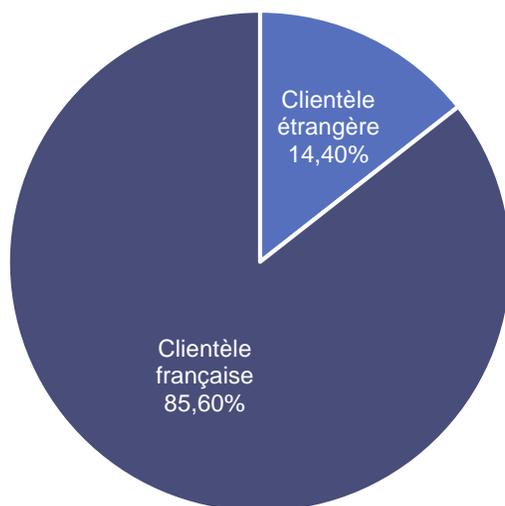
Itinéraires et horaires

Informations disponibles sur le site de l'OT et de l'opérateur de transport

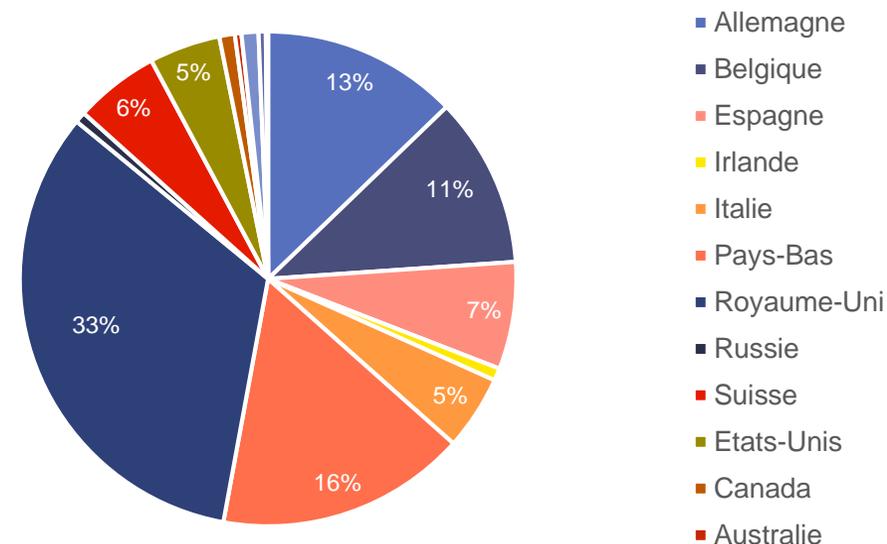
2.2 Analyse des pratiques de la mobilité touristique

Des arrivées largement dominées par la clientèle française

Répartition du nombre de nuitées en 2019 par type de clientèle
(hébergement marchand uniquement)



Arrivées des touristes étrangers dans les Pays de la Loire
(2018, tous motifs, hébergement marchand uniquement)

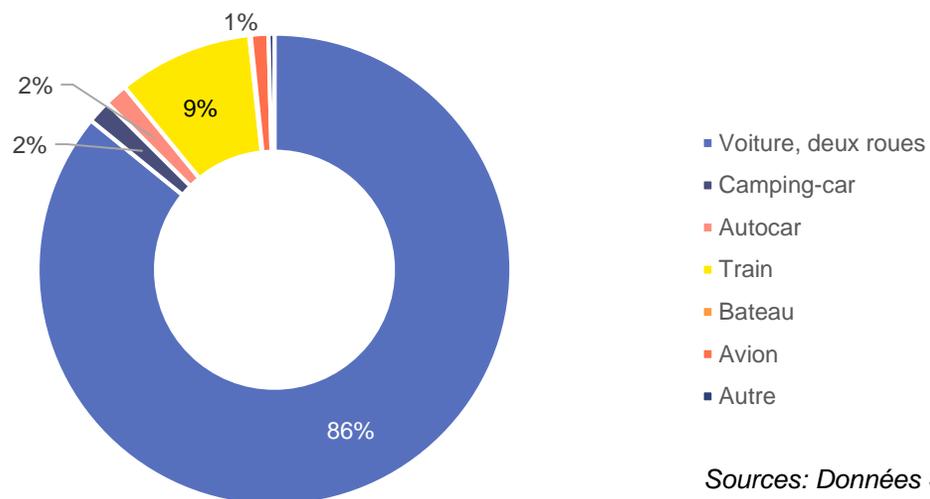


Sources : SDT, données de l'ORT des PDL

Focus sur la clientèle française : la répartition modale

La route, mode de transport privilégié pour arriver dans les Pays de la Loire

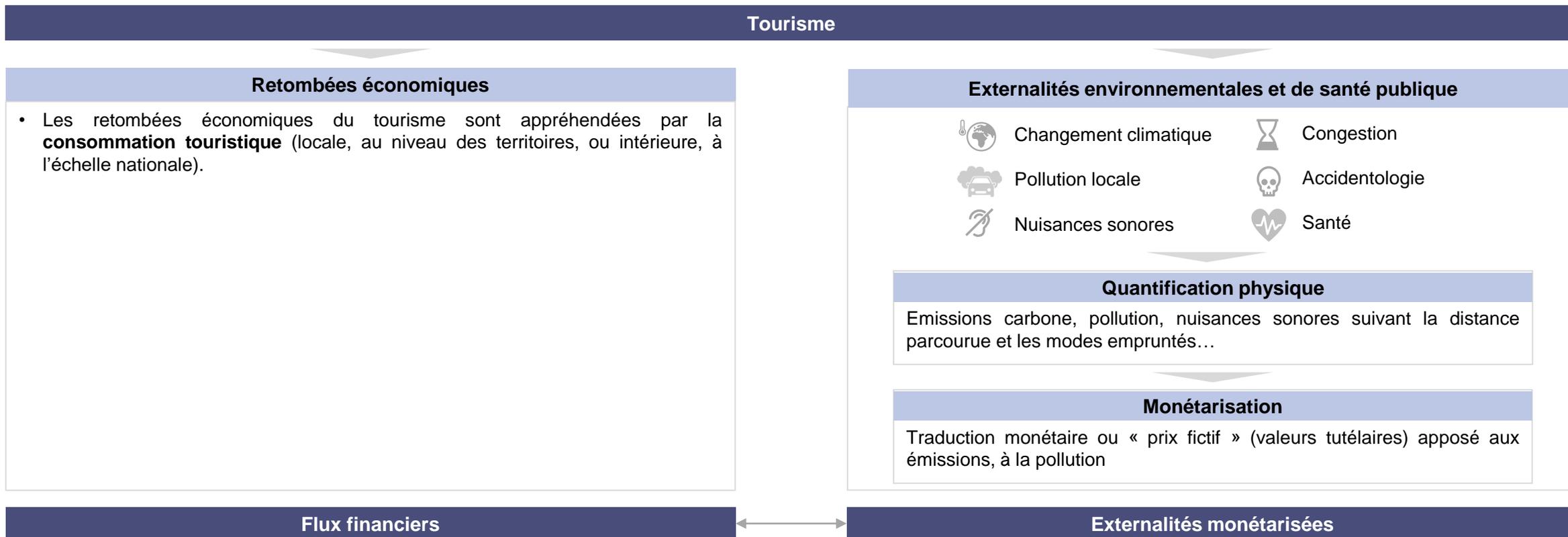
Répartition modale des arrivées des Français dans les Pays de la Loire



- ▶ **Un recours accru à la route** qui représente 85,9 % des arrivées dans les Pays de la Loire soit un taux supérieur à la moyenne nationale (81,6 %)
- ▶ **Une utilisation moindre du train** qui ne concerne que 9,2 % des arrivées françaises en PDL contre 12,4 % au niveau national

3. Méthodologie de modélisation des externalités des mobilités touristiques

Une méthodologie fondée sur l'évaluation socio-éco



- **Monétariser les externalités permet d'évaluer le coût indirect du tourisme pour la société et de le prendre en compte dans les décisions des professionnels du tourisme, au lieu de ne considérer que son impact économique**

Principe général du modèle développé

Paramètres

- **Paramètres liés aux flux origine-destination** : caractéristiques de la demande touristique et déplacements afférents (volume total et parts modales)
- **Paramètres liés aux comportements sur place** : retombées économiques et la proportion de chaque persona ;
- **Paramètres liés à l'évolution des ratios utilisés pour calculer les externalités** : par exemple les facteurs d'émissions pour le changement climatique.

Scénarios

6 scénarios intégrés dans **3 grandes familles de scénarios** :

1. **Scénario tendanciel** : prorogation des tendances actuelles, ajustées suite à la crise de la covid en 2020.
2. **Scénario normatif** : déclinaison de la SNBC par rapport au volume de touristes, la répartition modale, et la décarbonation des modes de transport.
3. **Scénarios exploratoires** : testant la sensibilité au tourisme de proximité, TC et mobilités actives + une version propre à chaque région (CRT)

Variables sortantes

Impacts physiques des externalités à horizon 2030 :

- | | |
|---|--|
|  Changement climatique |  Congestion |
|  Pollution locale |  Accidentologie |
|  Nuisances sonores |  Santé |

Externalités monétarisées actuelles et à horizon 2030 : Traduction monétaire ou « prix fictif » apposé aux impacts physiques des externalités

Coût de
l'externalité
(€)

=

Valeur tutélaire de
l'externalité
(€/passager.km)

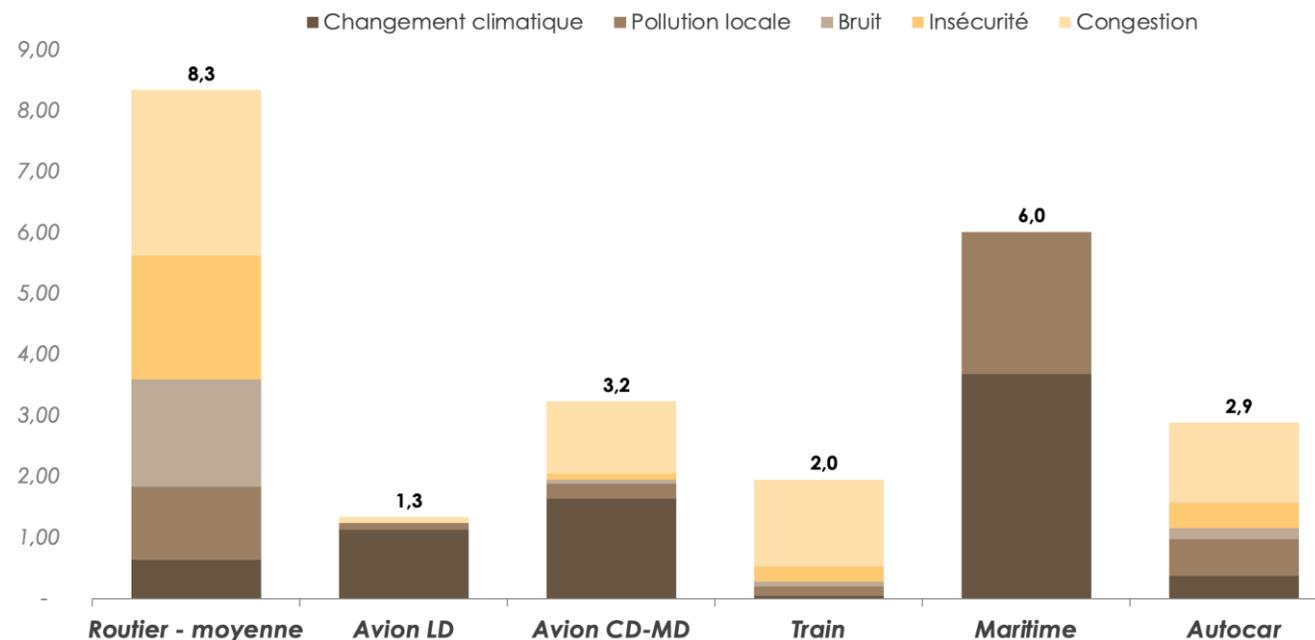
x

Flux par mode de
transport
(passager.km)

4. Résultats : illustrations pour la France et la Bretagne

Pour les trajets longue distance, la voiture est le mode qui a l'impact le plus important par unité de déplacement d'un passager

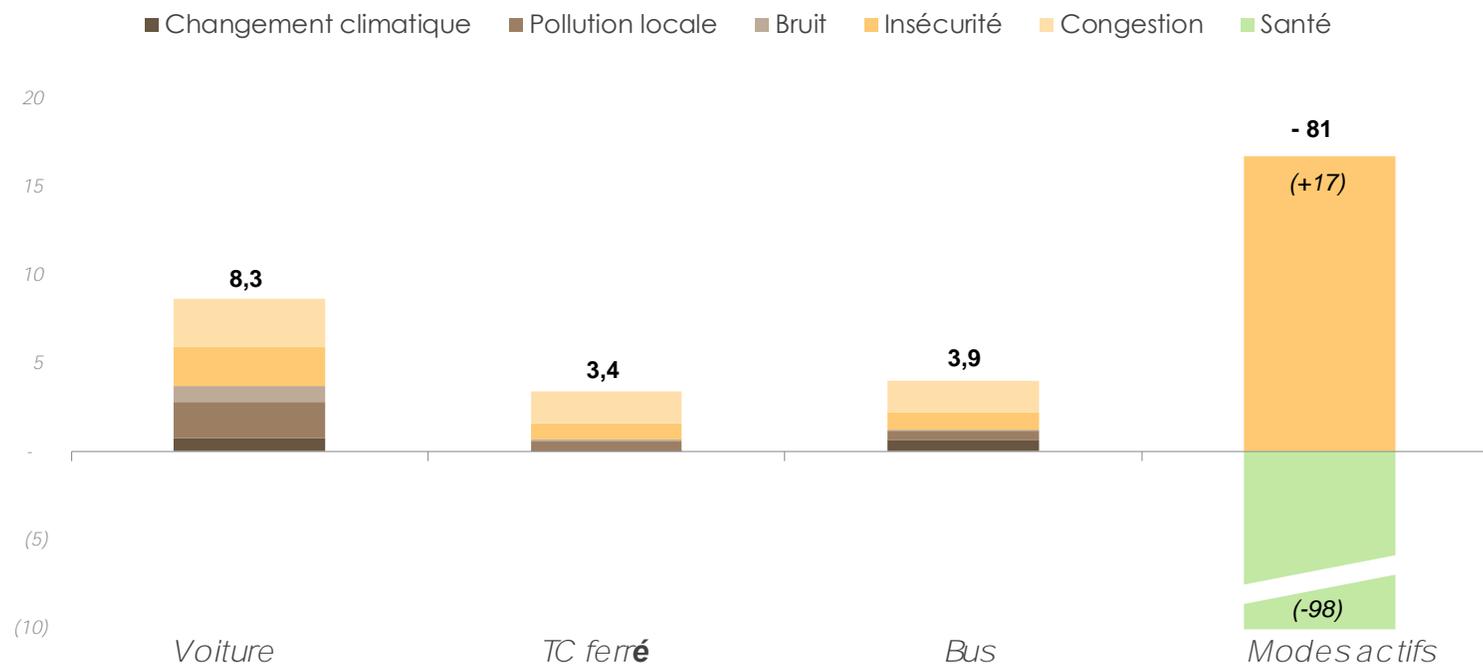
Externalités par modes de transport pour les déplacements origine-destination (en c€/p.km)



- ▶ **La voiture a des externalités négatives totales plus élevées** que n'importe quel autre mode par unité de passager.kilomètre, notamment à cause des externalités sociales (insécurité et congestion) et du bruit.
- ▶ L'avion et le bateau comptent parmi les moyens de transport les plus émetteurs de gaz à effet de serre.

Sur place, la voiture est le mode qui génère le plus d'externalités par p.km

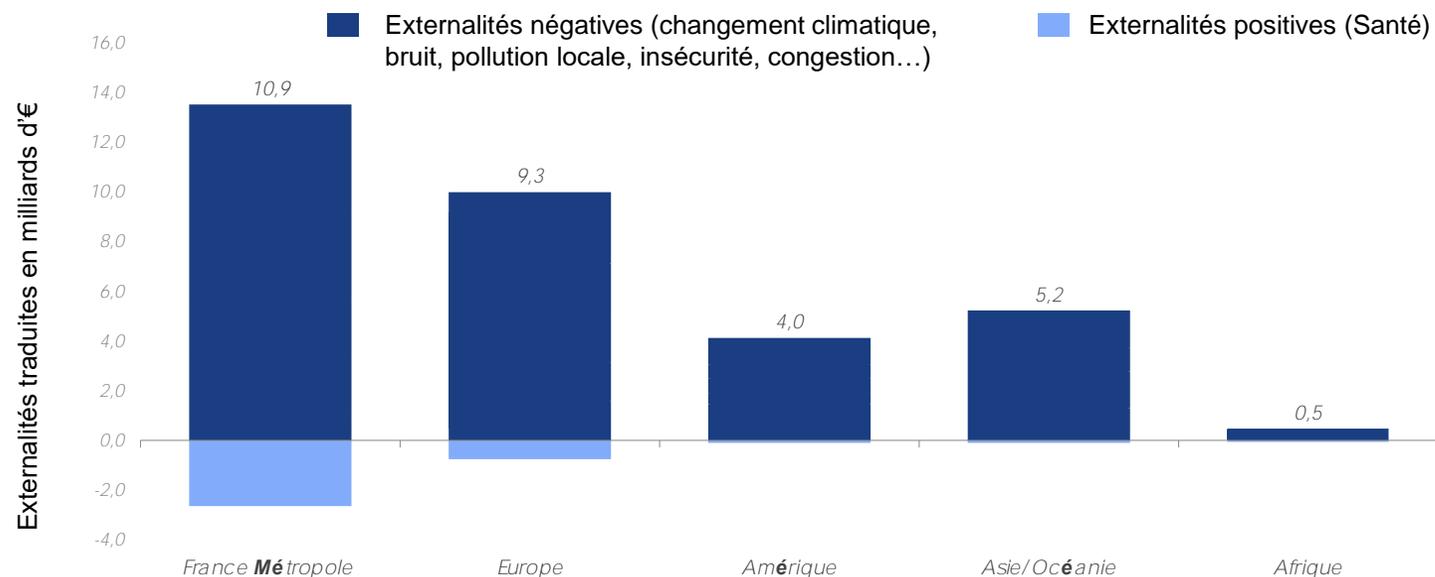
Externalités par modes de transport pour les déplacements sur place (en c€/p.km)



- ▶ Les transports en commun (métros, trains de banlieue, bus) ont peu d'externalités par rapport à la voiture.
- ▶ Les mobilités actives (vélo, marche) jouissent d'externalités positives sociétales élevées (santé) qui contrebalancent les fortes externalités négatives sociétales liées à l'insécurité.

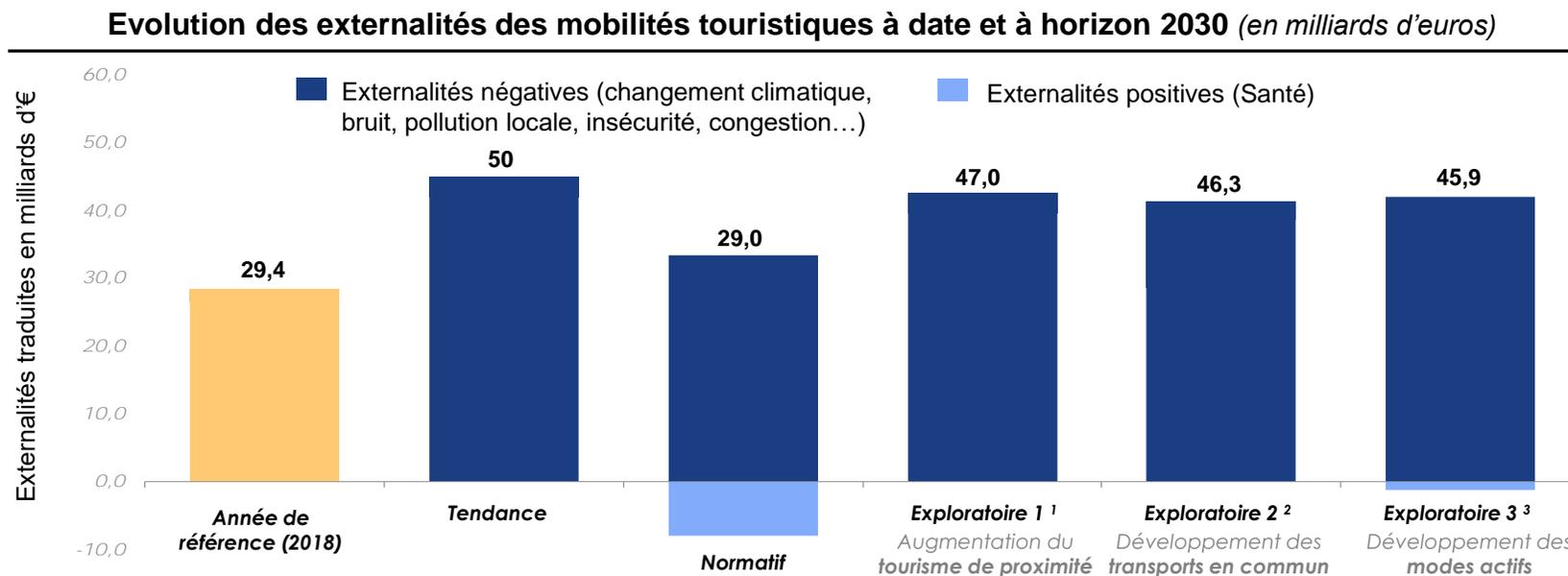
A l'échelle de la France, le bilan des externalités s'élève à environ 29 Md€ en 2017

Externalités des mobilités touristiques par origine des touristes (en milliards d'euros, 2017)



- ▶ Les externalités environnementales et sociales monétarisées s'élèvent à **environ 29,4 Md€ en 2017**.
- ▶ Le bilan des externalités est tributaire d'un recrutement de **touristes majoritairement français (70%) et européens, et se déplaçant principalement en voiture**.
- ▶ **L'impact des touristes étrangers est considérable** (64% des externalités) alors même qu'ils ne représentent que 30% des touristes.

Les externalités augmentent quel que soit le scénario à horizon 2030



- ▶ Le niveau des externalités augmente fortement (+70% pour le scénario tendanciel par rapport à 2017) sous l'effet :
 - de la **progression exponentielle de la valeur tutélaire du carbone** (de 54 €/tCO₂eq en 2018 à 250 €/tCO₂eq en 2030),
 - de la **progression tendancielle du tourisme international** et d'hypothèses prudentielles sur une reprise du secteur en 2024
- ▶ Les marges de progrès par rapport au scénario tendanciel sont réelles et significatives, notamment **dans le scénario respectant la SNBC**.

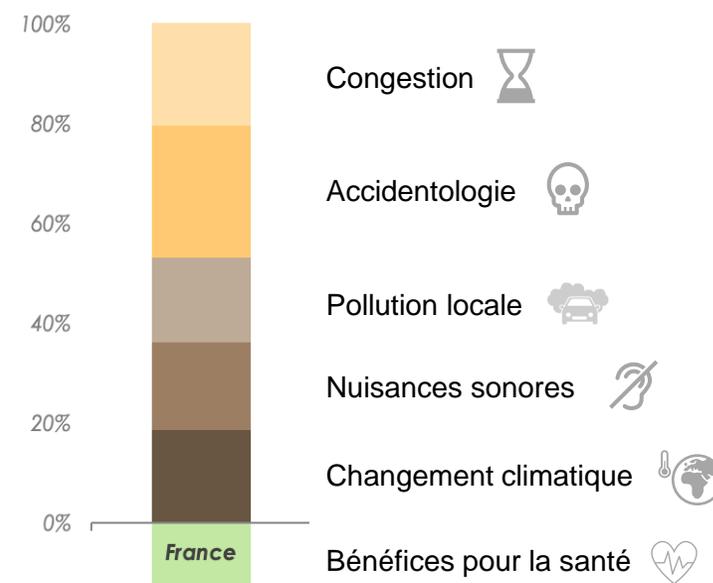
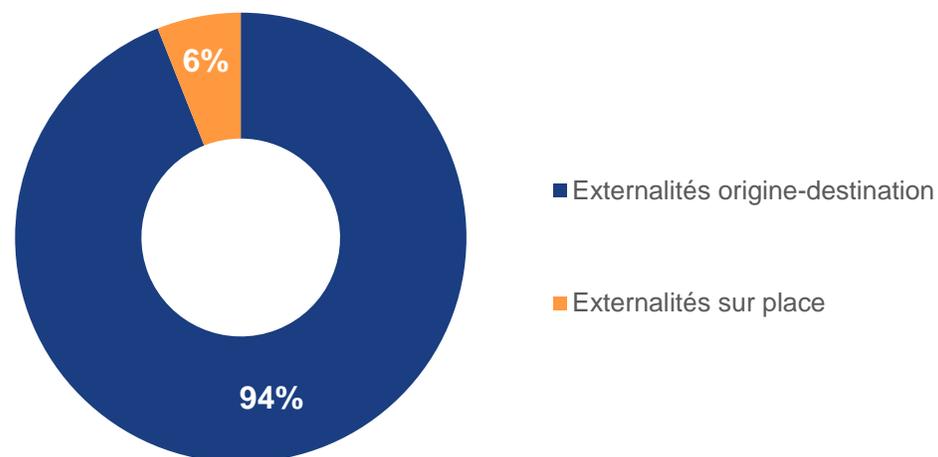
¹ Hypothèse d'augmentation du nombre de séjours des touristes résidents français (captation de 40% des touristes français partis à l'étranger en 2017) et d'une diminution de même valeur des arrivées internationales.

² Hypothèse de 100% de hausse de la part modale des TC des touristes français et 50% pour les touristes européens.

³ Hypothèse de 20% de modes actifs sur place.

Les externalités origine-destination sont prépondérantes par rapport aux externalités sur place

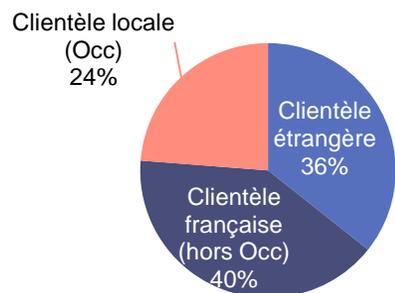
Répartition des externalités par type de déplacements et par type d'externalités (en %, 2017)



- ▶ Ce sont les trajets origine-destination qui engendrent **le plus d'externalités négatives (94%)**, bien davantage que les mobilités sur place.
- ▶ Les **externalités négatives environnementales et sociales sont du même ordre de grandeur** pour la France.

Focus sur l'Occitanie

En 2018, un recrutement principalement de proximité (en nombre de nuitées)

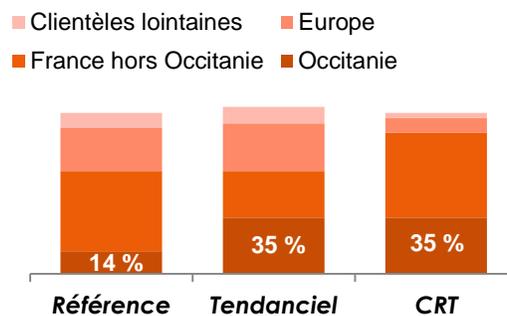


- La distance moyenne parcourue par les touristes est de 2 363 km
- La route est le mode d'accès privilégié par 92% des touristes

- ▶ Les externalités s'élèvent à 3,6 Md€ en 2018, avec un poids prépondérant des touristes Français et Européens (responsables de 75% des externalités monétarisées).
- ▶ Le niveau des externalités atteindrait 3,1 Md€ en 2030 d'après le scénario exploratoire défini avec le CRT Occitanie notamment sous l'effet d'une **stratégie de croissance qualitative portée par le développement du tourisme de proximité et des transports en commun.**

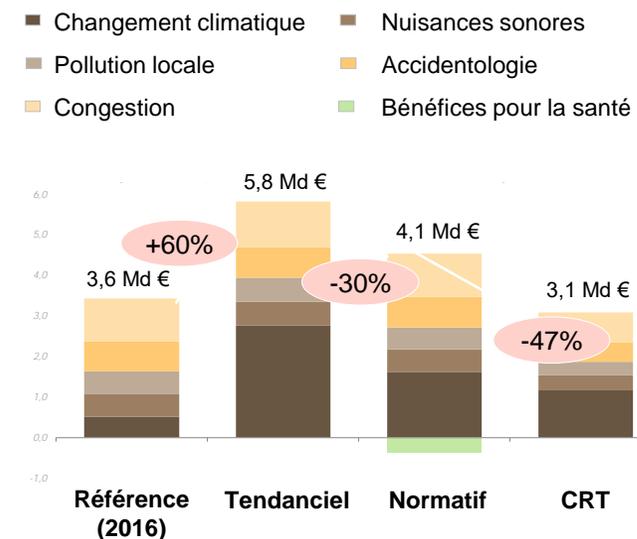
A horizon 2030, étude d'une modification de l'origine des touristes et de la répartition modale

Nombre d'arrivées par origine de clientèle



- **Scénario CRT** : une baisse de 49% de la distance parcourue et un doublement de la part modale ferroviaire / autocar pour les français

Résultats : évolution des externalités des mobilités touristiques à date et à horizon 2030 (en Mds €)

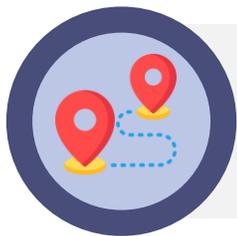


4. Recommandations

Développer le tourisme durable en France



Poursuivre la « mise en tourisme » des transports en commun interurbains et urbains (intermodalité train-vélo, air-terre...)

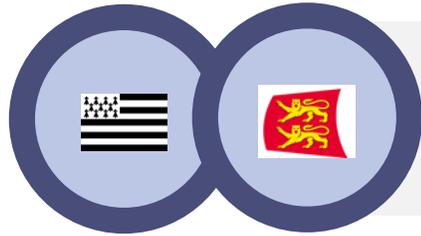


Organiser la connectivité des territoires, les liaisons entre le centre-ville et les territoires alentours et le « dernier kilomètre »



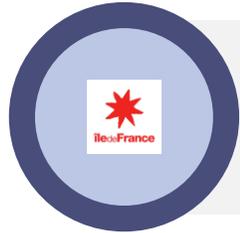
Développer les modes actifs (marche, vélo, trottinette, ...)

Développer le tourisme durable à l'échelle régionale



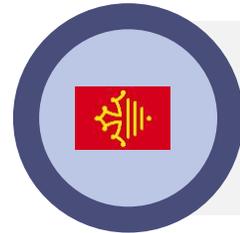
Développer la mise en tourisme des transports en commun et des modes actifs car :

- 1/3 des touristes proviennent des régions voisines (resp. 30 % des touristes viennent d'IDF)
- 80 % des arrivées se font en voiture (resp 87 %)



Développer le tourisme de proximité car :

- La région est la porte d'entrée des touristes internationaux en France
- La part modale des transports en commun est déjà optimisée



Poursuivre le développement déjà engagé du tourisme d'ultra-proximité, en substitution de clientèles lointaines et la mise en tourisme des transports en commun car :

- 92 % des touristes viennent par la route
- 36 % des nuitées sont étrangères voire lointaines



Décarboner les modes de déplacement pour accéder à l'île et développer les modes actifs car :

- L'accès à l'île se fait forcément en avion ou en ferry
- Les mobilités actives pourraient diminuer la part de la voiture sur place



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



ADEME Pays de la Loire

Pierre CHABRET, chargé de mission Adaptation,
Tourisme durable et Formation

SCET

Bao-Tran NGUYEN, cheffe de projet
Marion KEIGERLIN, consultante senior
Vincent HORVILLEUR, consultant