



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

Liberté
Égalité
Fraternité

Les externalités générées par les mobilités touristiques en France



Le **tourisme** dans le monde c'est
8% des émissions de gaz à effet de
serre mondiales...

dont **75% sont**
imputables aux
mobilités touristiques.



Ces mobilités liées au tourisme génèrent des externalités¹ qui peuvent être :

1. environnementales



Changement climatique lié
aux émissions de gaz à effet
de serre, pollution
atmosphérique locale,
nuisances sonores)

2. sociales



Congestion ou temps perdu,
accidentologie et bénéfices
pour la santé

¹ Les externalités générées par les mobilités touristiques correspondent à leurs effets indirects, sans contrepartie pécuniaire et, de ce fait, mal pris en compte dans les décisions économiques. Il peut s'agir d'externalités environnementales (changement climatique lié aux émissions de gaz à effet de serre, pollution atmosphérique locale, nuisances sonores), sociales (congestion ou temps perdu, accidentologie et bénéfices pour la santé).

En France, le sujet est crucial pour plusieurs raisons :



**La France est la 1^{ère}
destination touristique
mondiale**

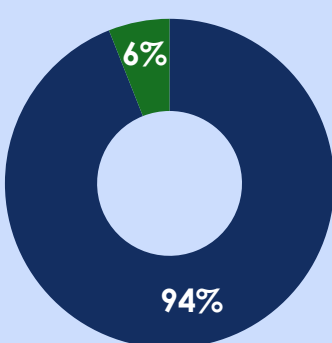
avec 86,8 millions de touristes
étrangers accueillis en 2017 dont
80 % d'européens. Mais **les
Français restent la première
clientèle touristique** de la France,
avec 192 millions de séjours en
2017, représentant 70 % de la
fréquentation touristique totale.

**La route est le mode
d'accès privilégié par
les touristes**



près de **75 % des touristes arrivent en
France par la route**, et les transports en
commun sont faiblement « mis en
tourisme » (information et qualité de
l'accueil faibles, ruptures de charge,
expérience client médiocre) Or, les
externalités sont significativement plus
élevées pour la voiture que pour
n'importe quel autre mode de transport.

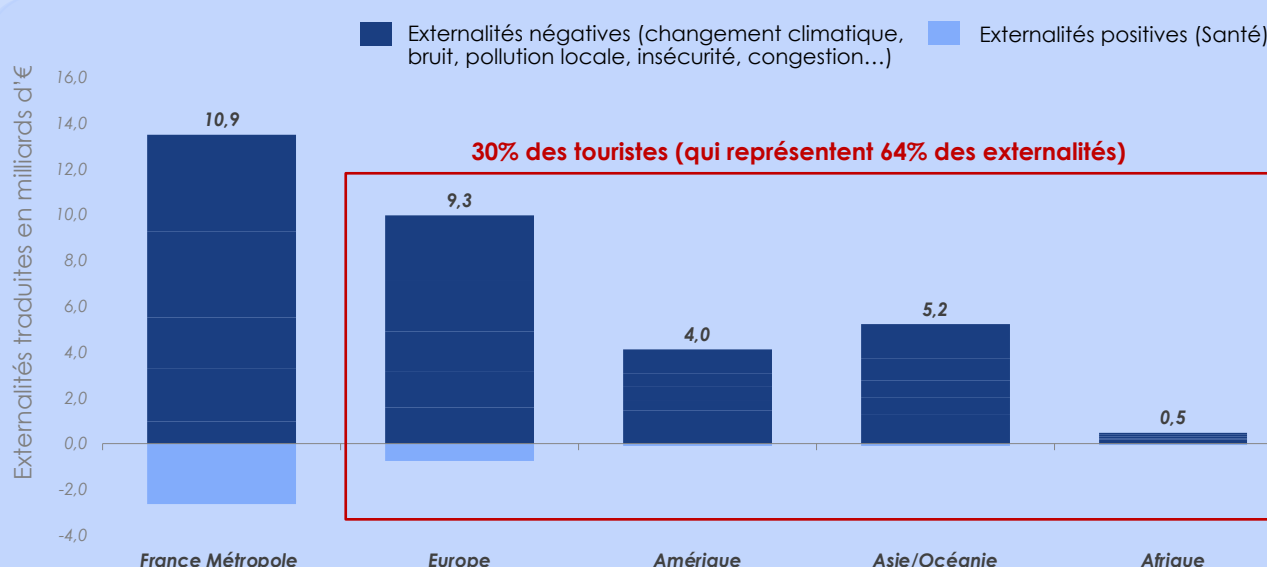
**Ce sont les trajets origine-
destination qui engendrent le
plus d'externalités négatives
(94%), bien davantage que les
mobilités sur place.**



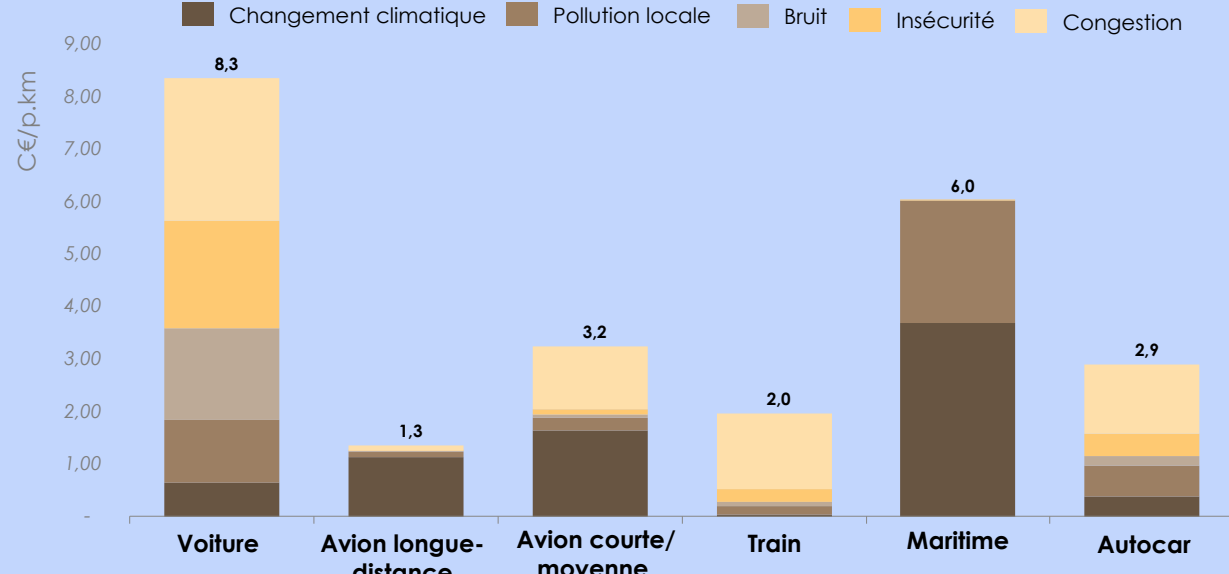
■ Externalités
origine-
destination
■ Externalités sur
place



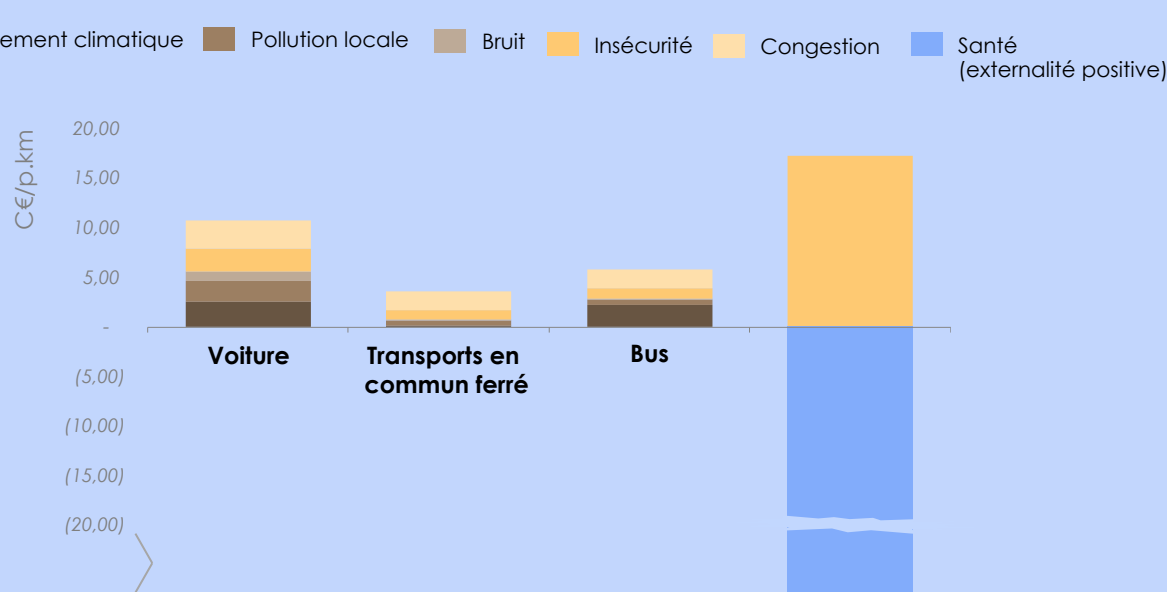
**Pour cette raison, l'impact des touristes étrangers est considérable
alors même qu'ils ne représentent que 30% des touristes au global.**



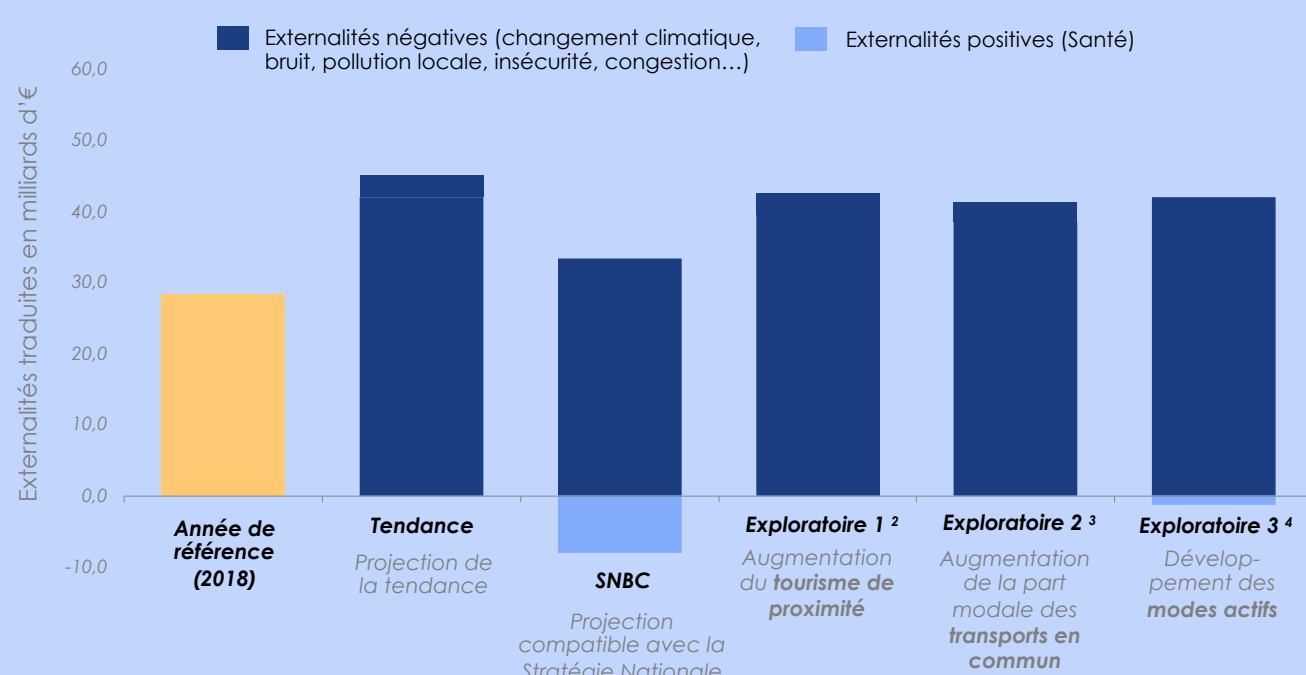
**Chaque mode de transport induit des externalités plus ou moins élevées :
la voiture est le mode de transport longue distance qui a le plus fort impact
par unité de déplacement d'un passager.**



**Pour les moyens de transport sur place, la voiture est le mode qui génère le
plus d'externalités par passager.kilomètre. Les modes actifs (marche,
vélo...) maximisent les externalités positives .**



**Il existe différents scénarios d'évolution de ces externalités à horizon 2030.
Dans le cadre de cette étude, nous en avons distingué 5 :**



**Les marges de progrès par rapport au scénario tendanciel
sont réelles et significatives. C'est le scénario respectant la
SNBC qui permet de limiter le plus la hausse des externalités.**



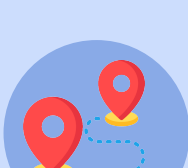
Les externalités augmentent quel que soit le scénario du fait de
l'augmentation des valeurs tutélaires (comme le prix de la tCO2).

² **Exploratoire 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.

³ **Exploratoire 2** : Hypothèse de 100% de hausse de la part modale des TC des touristes français et 50% pour les touristes européens.

⁴ **Exploratoire 3** : Hypothèse de 20% de modes actifs sur place.

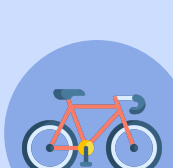
**Pour lutter contre l'explosion de ces externalités en France, les prescripteurs
peuvent conduire des politiques publiques en faveur d'un tourisme durable,
par exemple :**



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



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



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

Et à l'échelle régionale ?



Avec plus d'1/3 des touristes
provenant des territoires voisins,
la Bretagne pourrait développer
la mise en tourisme des
transports en commun et des
modes actifs, dans une région
où les arrivées se font à 80 % en
voiture



Aujourd'hui porte d'entrée
des touristes internationaux
en France, l'Ile-de-France
pourrait chercher à
développer le tourisme de
proximité, la part modale
des transports en commun
étant déjà optimisée



Avec 24% des nuitées
effectuées par des habitants de
la région, l'Occitanie est une
destination de proximité et
pourrait poursuivre le
développement déjà engagé
du tourisme d'ultra-proximité, en
substitution de clientèles
lointaines

