

## Tourisme

Elisabeth Coudert (Plan Bleu)

Le tourisme est une activité économique essentielle pour tous les pays riverains de la mer Méditerranée. Forts de leur positionnement au carrefour de trois continents, ceux-ci attirent 30 % des arrivées touristiques internationales mondiales. En 2007, ils ont accueilli environ 275 millions de touristes internationaux. Pourvoyeur d'emplois et de devises étrangères, le tourisme international contribue au développement économique des pays, mais la durabilité du développement de ce secteur suppose une redistribution équitable des richesses qu'il produit et la minimisation de ses impacts sur l'environnement.

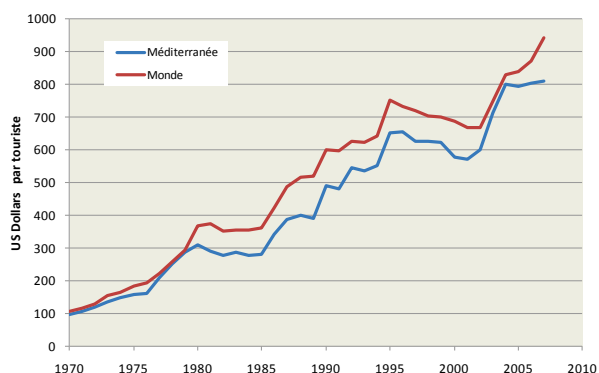
### Le tourisme international est-il suffisamment rémunérateur ? Les populations locales bénéficient-elles de ce tourisme ?

Les recettes au titre du tourisme international, qui montrent depuis 40 ans une tendance globale de croissance, ont atteint plus de 208 milliards US\$ en 2006 pour l'ensemble des pays méditerranéens, ce qui représente une dépense moyenne de 803 US\$ par touriste international<sup>1</sup>.

Depuis le début des années quatre-vingt, les recettes par arrivée touristique en Méditerranée sont toujours un peu moins élevées qu'au niveau mondial, ce qui signifie que le tourisme méditerranéen est meilleur marché (*figure 1*). A titre de comparaison, un touriste international aux Etats-Unis d'Amérique dépense deux fois et demi plus (2 075 US\$), ce qui donne une idée de la marge de progression du tourisme méditerranéen en terme d'apport de devises.

Au niveau national, cet apport de devises généré par l'activité touristique directe et indirecte est important.

Figure 1 Recettes du tourisme international par touriste, 1970-2007 (US dollars)



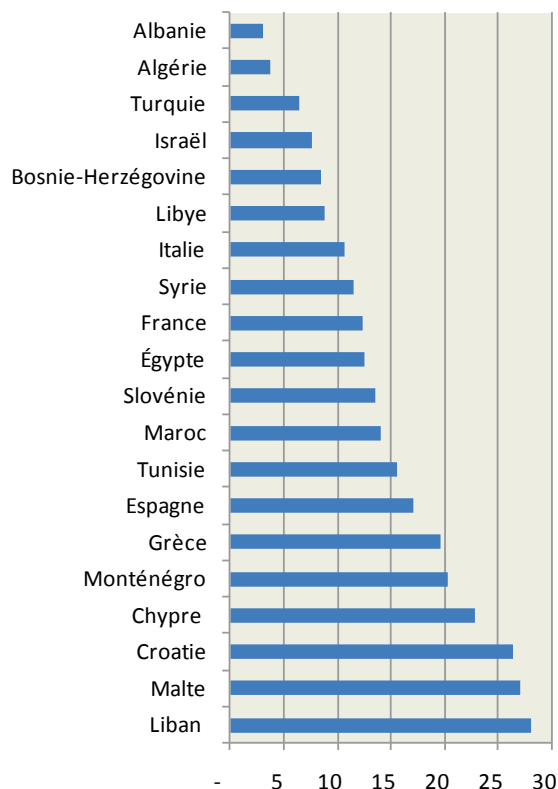
Sources : OMT, Plan Bleu

Par les revenus qu'il procure, l'emploi dans le secteur touristique constitue la forme la plus tangible de la redistribution des richesses produites par le secteur. Il concerne de multiples métiers, allant des plagistes (emplois directs) aux services bancaires (emplois indirects), des agences de voyage aux services hôteliers. Le tourisme est une activité très intensive en main d'œuvre. Le World Travel and Tourism Council (WTTC) estime qu'en moyenne un emploi direct induit un emploi indirect.

La part de l'emploi touristique dans l'emploi total dépend en premier lieu du niveau de développement de l'activité touristique mais aussi du niveau de développement de l'économie dans son ensemble. En effet, dans les pays ayant une économie diversifiée, la part de l'emploi touristique est plus faible que dans les pays très spécialisés où le tourisme constitue un secteur dominant de l'économie (*figure 2*). Pour les pays se situant dans le second cas, une certaine vulnérabilité aux ralentissements de l'activité touristique peut être observée. Ainsi, en Méditerranée, les événements tels que la seconde Intifada (2000) ou les événements du 11 septembre 2001 ont réduit l'activité touristique dans tous les Pays du Sud et de l'Est de la Méditerranée (PSEM). Plus récemment, la crise économique a aussi impacté négativement l'activité de ce secteur.

Cependant tous les emplois créés dans le tourisme ne profitent pas à la population locale. De multiples facteurs, tels que l'appel à de la main d'œuvre étrangère non qualifiée moins chère ou le recrutement à l'étranger de personnels qualifiés, interviennent pour limiter le recrutement de personnel local. La formation joue aussi un rôle important, notamment pour augmenter la qualification de la main d'œuvre locale.

Figure 2 Part des emplois dans le secteur du tourisme, estimation 2009 (%)



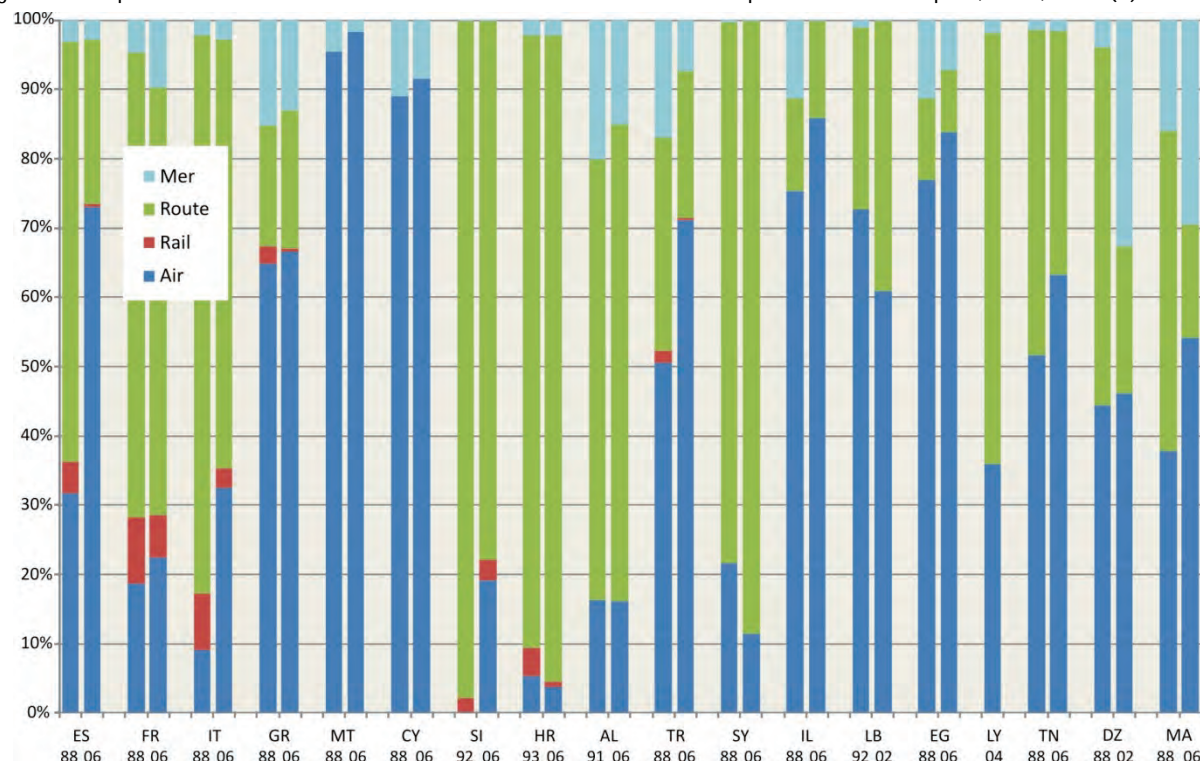
Note : Le tourisme inclut les agences de voyage et le transport touristique  
Source : WTTC

## Quels sont les impacts sur l'environnement de l'activité touristique ?

Les activités touristiques induisent deux séries d'impacts sur l'environnement : ceux liés au déplacement et ceux liés au séjour hors du domicile. Ces impacts sont fortement accentués par leur concentration saisonnière (été et vacances scolaires) et spatiale (littoral, montagne, certaines villes, quelques grands sites) et ont paradoxalement bien souvent tendance à rendre le tourisme moins attractif.

Le transport lié au tourisme est une source importante d'impacts environnementaux. Depuis une vingtaine d'années, c'est le transport aérien qui progresse le plus significativement, passant de 23 % des arrivées en 1988 à 40 % en 2006, les arrivées par mer ne gagnant que 2 % sur la même période (figure 3). Cependant, l'arrivée des touristes internationaux s'effectue encore majoritairement par la route (52 % en 2006 contre 67 % en 1988). Divisées par 3 entre 1988 et 2006, les arrivées par rail s'effondrent. Les touristes internationaux provenant en grande partie de pays situés sur la rive Nord, les territoires insulaires et les PSEM sont de plus en plus dépendants du transport aérien.

Figure 3 Répartition des arrivées de touristes ou visiteurs internationaux par mode de transport, 1988, 2006 (%)



Source : OMT

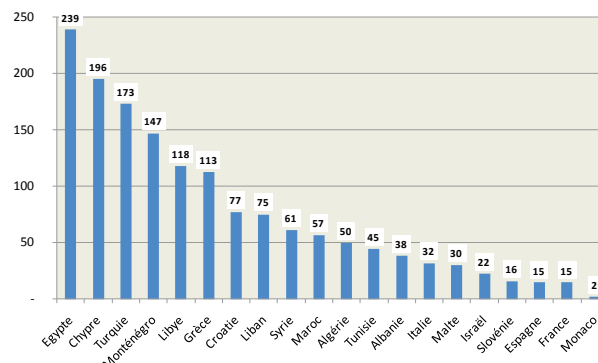
Néanmoins, et d'une manière générale, le tourisme international en Méditerranée présente un fort caractère sous-régional qui s'appuie sur la proximité : en 2006, les Libyens et les Algériens représentent 37 % des touristes en Tunisie ; en Turquie 30 % viennent d'Europe centrale et orientale, notamment de Bulgarie, Géorgie, Roumanie, Russie ; 40 % des touristes en Italie arrivent d'Allemagne, France et Autriche ; en Slovénie 43 % des touristes proviennent de Hongrie, Autriche, Italie et Croatie. Ce tourisme de proximité privilégie l'utilisation des modes de transports terrestres, la route se taillant la part du lion devant le rail pas assez développé ou mal adapté aux modes de vie actuels.

Ces évolutions, privilégiant l'avion et l'automobile participent à l'augmentation de la pollution atmosphérique et aux émissions de gaz à effet de serre de la région. Le seul secteur du transport représenterait en 2005, pour l'ensemble des pays méditerranéens environ 20 % des émissions totales de CO<sub>2</sub> : 13 % pour les PSEM et 23 % pour les Pays du Nord de la Méditerranée (PNM) (Voir chapitre *Transport*). Compte tenu de la structure origine / destination du tourisme en Méditerranée et de la prédominance du tourisme de proximité, des alternatives « rail et bus » pourraient être mises en œuvre afin d'inciter un certain nombre de touristes à utiliser des transports moins énergivores. Un tel changement modal nécessite de développer de nouvelles stratégies de déplacement : pour les destinations de la rive Nord, ceci consisterait à une plus grande utilisation du réseau ferré, déjà bien maillé ; dans les destinations, il s'agirait d'offrir une bonne mobilité locale aux touristes : voitures électriques, transport en commun, etc. Pour les destinations insulaires et celles des rives Sud et Est très dépendantes du transport aérien, d'autres adaptations sont à envisager pour stabiliser –voire diminuer– les émissions de CO<sub>2</sub>, par exemple avec le développement d'offres de séjour longue durée, l'instauration d'une taxe carbone, etc.

Le tourisme méditerranéen étant très largement balnéaire, toutes les installations construites spécifiquement sur le littoral contribuent à l'artificialisation des côtes. Le développement de la navigation de plaisance concourt également à amplifier ce phénomène par la construction de ports et de marinas, très consommateurs d'espaces. Par exemple, Monaco enregistre la plus grande densité de ports de plaisance par kilomètre de

côtes, avec une distance moyenne entre les ports de 2 à 4 km ; les côtes égyptiennes n'enregistrent quant à elles qu'un port de plaisance tous les 239 km (figure 4).

Figure 4 Distance moyenne entre les ports de plaisance des pays méditerranéens, 2008 (en km)



Source : A. Capatto, Plan Bleu

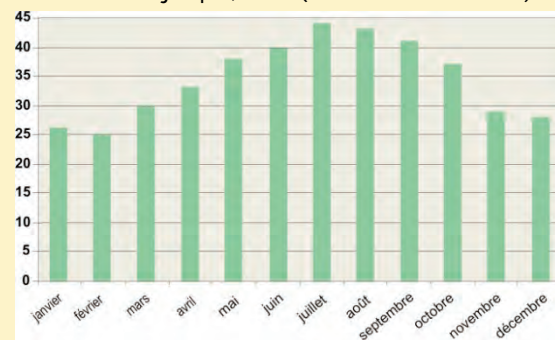
Ces impacts sont fortement accentués par la concentration saisonnière et spatiale des activités touristiques. Ainsi, la forte densité de population sur les lieux de vacances génère des pressions sur la ressource en eau et les milieux naturels et une augmentation de la production de déchets (encadré 1).

#### Encadré 1 Tourisme et déchets aux Baléares

L'archipel des Baléares, de par ses caractéristiques (taille, population, fréquentation, évolution différenciée des îles qui le composent) est considéré comme un laboratoire pour analyser les effets du tourisme sur un espace en pleine évolution.

Les Baléares ne disposent pas de données concernant les déchets exclusivement d'origine touristique. Cependant, l'analyse parallèle de la production globale de déchets et la saisonnalité de la fréquentation touristique fait apparaître une forte corrélation entre production de déchets et l'arrivée de touristes. On note ainsi une augmentation du volume de déchets solides urbains durant la saison touristique d'avril à octobre (figure 5).

Figure 5 Ramassage de déchets solides urbains à Majorque, 1999 (en millions de tonnes)



Source : Seguí Llinas, d'après Conselleria d'Economia, Govern de les Illes Balears

Même si la consommation totale d'eau des touristes reste faible (4,5 % de la demande en eau à Malte ou à Chypre, 2 % dans des pays très touristiques comme la Grèce ou la Tunisie, inférieur à 1 % dans les pays encore peu touristiques comme la Syrie), elle présente, en période sèche, un fort caractère concurrentiel avec les autres secteurs d'activités, du fait des besoins du tourisme (balnéothérapie, arrosage de golf, piscines) et des habitudes des touristes de pays non arides (consommation quotidienne plus élevée).

### La diversification du tourisme progresse-t-elle ? Le tourisme se développe-t-il dans d'autres espaces que le littoral qui offre la trilogie Mer/Soleil/Plage ?

Le développement durable du tourisme passe par la diversification de l'offre touristique valorisant la diversité méditerranéenne (écotourisme, tourisme culturel, urbain et rural).

Cette diversification peut être mesurée dans les régions ou pays méditerranéens par l'évolution de l'offre non-balnéaire qui, selon les objectifs de la Stratégie Méditerranéenne pour le Développement Durable, pourrait détourner 1/3 des flux de touristes orientés vers le littoral.

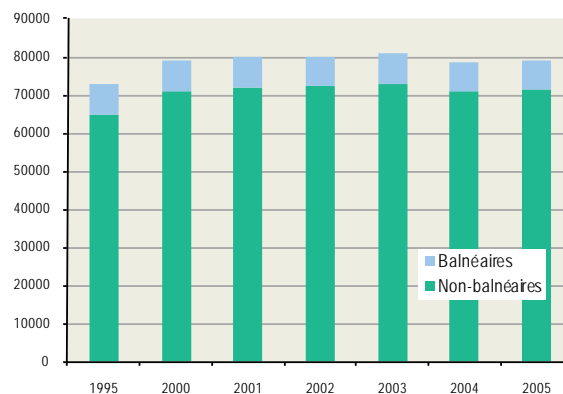
Actuellement, l'absence de données (en particulier pour les pays de l'Est et du Sud) ne permet pas d'analyser globalement la tendance de l'offre non-balnéaire.

En Italie, l'offre non-balnéaire (hors communes littorales) représentait en 2004 environ 42 % des lits touristiques. En Israël, où l'essentiel des entrées de touristes est liée aux pèlerinages et aux visites à la famille, l'offre non-balnéaire est prédominante et se situait en 2004 autour de 77 %. A l'opposé, l'offre non-balnéaire à Malte était égale à 3,8 % en 2005. En Slovénie en 2005, on comptait 57 000 lits non-balnéaires sur 79 000 lits touristiques toutes catégories confondues : la part des lits non-balnéaires y est passée de 70 à 73 % entre 1995 et 2005.

En France, les trois départements côtiers de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur rassemblent 74 % des lits touristiques. Sur la Côte d'Azur incluant Monaco, l'arrière-pays ne regroupe que 14 % des hôtels et 9 % des chambres. Selon l'Observatoire du Tourisme de la Côte d'Azur, la capacité hôtelière a évolué différemment entre 1994 et 2006 selon les

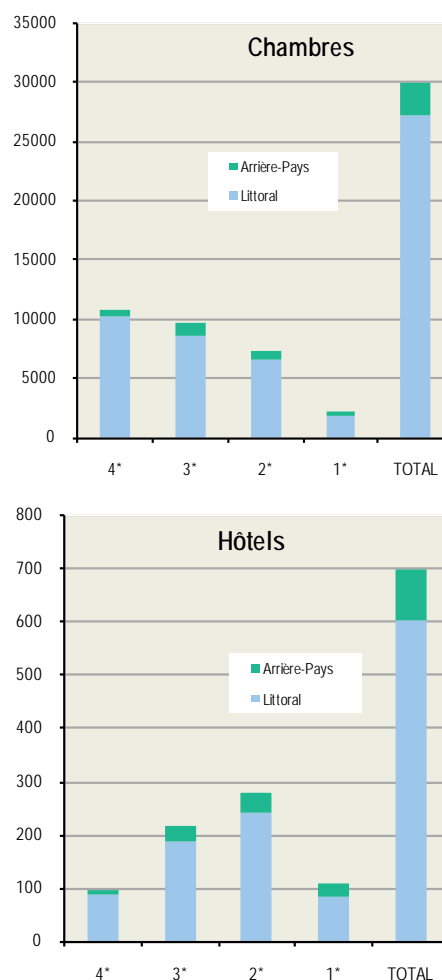
zones : le littoral présente une forte baisse de l'offre avec -31% à Mandelieu, -23 % pour le littoral ouest, -17 % pour le littoral est et -12 % pour Antibes-Juan.

Figure 6 Répartition des lits touristiques en Slovénie (Milliers)



Source : Institut national statistique de Slovénie

Figure 7 Répartition des hôtels et chambres par catégorie sur la Côte d'Azur (France) (2006)



Sources : Observatoire du Tourisme de la Côte d'Azur, Comité Régional du Tourisme Riviera-Côte-d'Azur

## Les pics saisonniers de fréquentation se réduisent-ils ?

D'une manière générale, la saisonnalité reste marquée, calquée sur les calendriers scolaires des pays émetteurs. Les pays ou destinations ayant réussi à diversifier leur offre arrivent à étaler leur fréquentation touristique. C'est le cas par exemple de la Côte d'Azur en France, notamment grâce au tourisme d'affaire, de salons et de festivals. Il convient toutefois de noter un certain allongement de la saison touristique qui s'étend maintenant d'avril ou mai à septembre ou octobre (*figure 8*).

PNUE-PAM-Plan Bleu, Benoit Guillaume (dir.), Comeau Aline (dir.) (2005). *Méditerranée, les perspectives du Plan Bleu sur l'environnement et le développement*. Paris, Edition de l'Aube.

Seguí Llinas Miguel (2004). *Les Baléares : un laboratoire du tourisme en Méditerranée*. Rapport réalisé pour le Plan Bleu.

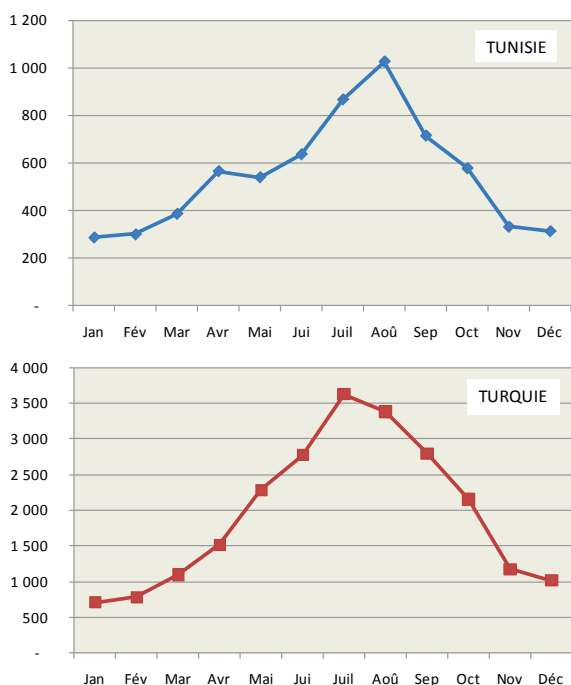
Turkish Statistical Institute (2007). *Turkey's Statistical Yearbook*.

World Travel and Tourism Council (2009). *Travel & Tourism Economic Impact*.

## Notes

<sup>1</sup> soit 168 US\$ par nuitée.

Figure 8 Arrivées de touristes non résidents par mois, en Tunisie (2006) et Turquie (2007) (en milliers)



Source : Plan Bleu d'après sources nationales

## Références

Cappato Alberto, Canavello Sara (2008). *Etude régionale. Plaisance et croisières en Méditerranée : bilan et perspectives*. Sophia Antipolis, Plan Bleu.

Eurostat (2009). *MEDSTAT II : Etude pilote « Eau et tourisme »*. Luxembourg, Office des publications officielles des Communautés européennes.

Office National du Tourisme Tunisien (2006). *Le tourisme tunisien en chiffres*.

PNUE-PAM-Plan Bleu (2009). *Promouvoir un tourisme durable en Méditerranée : Actes de l'atelier régional, Sophia Antipolis, France, 2-3 juillet 2009*. Athènes, PAM. (MAP Technical Reports Series, n°173)

PNUE-PAM-Plan Bleu (2005). *Dossier sur le tourisme et le développement durable en Méditerranée*. Athènes, PAM. (MAP Technical Reports Series, n°159)