

Résumé exécutif

La mobilité touristique se situe au confluent de deux secteurs en pleine mutation : le transport et le tourisme.

Cette étude porte donc sur les caractéristiques et évolutions probables de ces deux secteurs afin de se focaliser sur des aspects de la demande de mobilité touristique, à savoir : ses spécificités, ses prévisions quantitatives (modélisation) et qualitatives (analyse des déterminants et évolution probable de certains d'entre eux), une étude de cas à la côte belge, et enfin un rappel des impacts environnementaux qu'elle génère et la présentation de quelques types de mesures pour les réduire.

Transports

Depuis près d'un siècle, le secteur des transports a bénéficié d'une accélération impressionnante de progrès technologiques. Ces derniers ont permis de réduire de plus en plus la durée des trajets et leurs coûts, tout en offrant un meilleur confort et une sécurité accrue.

Cette évolution, couplée à l'apparition de la télématique, a été un puissant moteur de la croissance et de la mondialisation de l'économie. En retour, celles-ci ont généré une explosion de la demande de transport, tant au niveau des marchandises (ex : délocalisation de la production, pratique du « Just in time » (JIT), ...), que des personnes (ex : concentrations des zones d'embauche et de shopping versus phénomènes de péri-urbanisation et rurbanisation, multiplication des activités de loisirs et des destinations touristiques lointaines, ...).

Dans ce contexte, plusieurs déterminants de l'offre de transport de voyageurs, et certaines pratiques sociales, peuvent être isolés : les investissements annuels en infrastructure de transport en UE (routes, rail, aéroport) qui ont jusqu'à présent profité à plus de 60% au réseau routier et en matière de mode de transport de voyageurs, les pratiques sociales privilégient l'usage de la voiture particulière et de l'avion, qui devraient à l'avenir encore renforcer leurs positions dominantes par rapport au train.

Tourisme

Pour sa part, le secteur touristique a également enregistré une expansion considérable, s'appuyant à la fois sur les progrès des transports et sur l'augmentation générale du bien-être économique et social.

Les prévisions pour les années à venir devraient confirmer cette tendance puisque le tourisme mondial devrait continuer à devancer, en volume et en recettes, la croissance globale de l'économie jusqu'en 2020 au moins.

Encore faut-il s'entendre sur l'étendue du terme « tourisme ». Le champ de notre étude ne porte que sur le tourisme d'agrément (56% à 82% des déplacements internationaux selon les régions du monde), alors que d'autres englobent le tourisme d'agrément et le tourisme d'affaires dans une même analyse. En outre, la plupart des analyses sur le sujet ne traitent pas les excursions ou le tourisme non-commercial (invitations, location à des particuliers, résidences secondaires, ...), que nous avons tenté d'intégrer dans notre étude.

Au niveau du tourisme d'agrément, plusieurs changements sont intervenus ces dernières années, tant du point de vue des pratiques sociales que des déterminants de l'offre de tourisme ou de transport.

Les vacanciers ont ainsi tendance, d'une part, à voyager plus loin et, d'autre part, à le faire plusieurs fois dans l'année mais pour de courtes durées. Le touriste sédentaire des grandes vacances fait progressivement place au collectionneur d'expériences et de découvertes. En matière d'organisation et d'offre, on observe une collaboration croissante avec le secteur des transports pour proposer un éventail de formules « tout compris » (ou « all inclusive »).

En ce qui concerne les touristes eux-mêmes, la propension à partir en vacances dépend fortement du pays d'origine. Outre le différentiel de pouvoir d'achat et de bien-être social, le climat semble être un élément déterminant pour justifier la plus grande participation des populations nordiques aux grandes transhumances annuelles.

Mobilité touristique

Nous nous sommes donc penchés sur cette problématique de la mobilité touristique en nous limitant aux déplacements origine-destination des voyageurs.

Les données sur ce sujet sont peu disponibles, voire quasi inexistantes. Ce n'est qu'en recoupant les résultats d'enquêtes sur les vacances avec des statistiques générales sur les transports que l'on peut estimer le volume de la mobilité touristique telle que nous l'avons définie (tourisme d'agrément, mobilité origine-destination).

Selon nos calculs, l'UE aurait connu en 1997 quelque 435 millions de voyages touristiques d'Européens en voiture, 233 millions en avion et 75 millions en train, sans tenir compte des nombreuses excursions. Par contre, les données dont nous disposons ne nous ont pas permis de déterminer avec suffisamment de précision les distances moyennes parcourues à des fins touristiques par les trois modes concernés.

L'analyse réalisée pour la Belgique est plus poussée à ce niveau.

En restreignant l'analyse au territoire belge pour 1998, nous estimons que la mobilité touristique origine-destination **minimale, hors transit**, s'élevait pour les voitures à plus de 5% du trafic routier privé¹ en Belgique (soit près de 8,5 milliards de passagers-km). En intégrant le seul trafic touristique de transit entre les Pays-Bas et la France par les touristes néerlandais, le pourcentage atteint minimum 5,5%. En ce qui concerne l'aéroport de Bruxelles national, la mobilité touristique origine-destination serait **au minimum** de 26,5% des passagers-km enregistrés **hors trafic de transfert** (soit près de 5,5 milliards de passagers-km). Celle du rail belge, enfin, aurait atteint **au minimum, hors transit**, plus de 11% du trafic passager de la SNCB en 1997.

Une des questions que l'on se pose est de savoir comment la demande de mobilité évoluera au cours de ces prochaines années. Nous avons tenté de le faire au moyen d'une analyse quantitative des prévisions (modélisation), pour ensuite nous intéresser à une approche moins contraignante : l'analyse qualitative ou analyse des déterminants de la demande.

¹ Le trafic routier privé représente la distance parcourue en Belgique par tous les modes de transport, belges ou étrangers. Parmi les moyens de transport concernés, se retrouvent les voitures particulières, les petites camionnettes, les taxis et les ambulances.

Modélisation

Les difficultés rencontrées en termes de rareté d'études spécifiques et de données disponibles sur la mobilité touristique, telle que nous l'avons définie, sont encore plus criantes lorsque l'on s'attaque au domaine de la modélisation.

Analyse quantitative

Nous avons étudié deux types d'approches : les modèles économétriques purs et les modèles séquentiels et de comportement appliqués au transport.

L'approche économétrique pure présente plusieurs inconvénients lorsqu'elle est appliquée au secteur du tourisme-transport. Elle se base en effet sur des hypothèses de théorie économique classique et de théorie du consommateur qui ne se vérifient pas toujours dans le cas de la mobilité touristique. La théorie des caractéristiques permet quelque peu de contourner cette difficulté mais elle se heurte généralement au manque de données disponibles.

Une deuxième approche de modélisation consiste à adapter les modèles de transport, notamment les modèles séquentiels et de comportement : génération, distribution, choix modal. Toutefois, ils nécessitent non seulement une quantité très importante d'informations, rarement disponibles pour la mobilité touristique en particulier, mais comportent également un biais important au niveau de la représentation du comportement touristique. Les modèles supposent en effet que les étapes « choix de la destination » et « choix du mode de transport principal » sont successives. Or, dans la réalité, ces choix sont liés.

Si les prévisions quantitatives (ou modélisation) de la demande de mobilité touristique posent de multiples problèmes du point de vue de l'adaptation de modèles ou de l'obtention de données, l'analyse qualitative de son évolution paraît (ou analyse des déterminants de la demande) plus abordable. Les déterminants que nous avons identifiés au cours de cette partie du travail sont, selon les modèles étudiés :

- le prix et la durée du trajet par mode, le confort associé, le coût d'infrastructure des transports et les dépenses totales pour la destination choisie (modèle économétrique de la demande de transport touristique) ;
- les revenus, le taux d'intérêt i , les préférences individuelles, le budget total de consommation, le budget vacances consenti, les prix relatifs des différents services, le coût relatif du tourisme domestique ou international, la démographie du pays d'origine, le climat, le nombre de jours de congé (modèle économétrique, approche micro : TRIP).

Analyse qualitative

L'étude, généralement effectuée par enquêtes, des motivations et des déterminants de la décision de partir ou de rester, du choix de la destination et de la répartition entre le tourisme domestique ou international, du choix modal, ... permet l'élaboration de typologies de touristes ou de styles de vie. Ces constructions identifient des classes de comportements touristiques spécifiques et associent chacune d'entre elles aux caractéristiques socio-économiques et personnelles (déterminants de la demande) des individus qui y sont repris. Elles rejoignent donc l'aspect « analyse des pratiques sociales » du rapport.

L'analyse des tendances concernant ces déterminants permet d'estimer l'évolution probable de la demande de mobilité touristique.

Parmi les déterminants identifiés dans la partie « modélisation », plusieurs laissent à penser que la demande de mobilité touristique est loin d'avoir atteint son volume maximal.

Facteurs susceptibles de modifier la demande de mobilité touristique

En ce qui concerne les pratiques sociales, même si l'aménagement et la réduction du temps de travail ne semblent par avoir d'influence à court terme, d'autres facteurs ont un rôle non négligeable en cette matière. Les mutations culturelles, d'une part, ont inscrit le tourisme comme un élément incontournable du rythme de la vie. La mondialisation de l'économie, l'introduction prochaine de l'Euro, l'élargissement de l'UE vers les pays de l'Est, d'autre part, sont autant d'incitants à voyager et à repousser « l'effet frontière » d'une population de plus en plus dispersée et riche en touristes potentiels (cf. notamment proportion croissante de seniors suffisamment aisés et en bonne santé).

Au niveau des déterminants de l'offre de transports, plusieurs nouveautés devraient probablement modifier, partiellement du moins, la répartition modale des touristes en faveur du rail sur les distances moyennes (réseau TGV) ou engendrer une mobilité internationale supplémentaire grâce aux prix attractifs (compagnies aériennes « low cost ») ou grâce au gain de temps enregistré sur les trajets (réseau TGV, tunnel sous la Manche).

La mobilité touristique est, par ailleurs, dépendante du contexte global de la mobilité des personnes. L'attachement presque symbolique des jeunes à leur voiture, l'accession d'une plus grande proportion de la population au permis de conduire ou à l'acquisition d'un véhicule, et l'influence de l'aménagement du territoire sur les comportements de mobilité des citoyens sont également des éléments déterminants. La manière dont les autorités traiteront ces phénomènes à l'avenir, jouera sans conteste sur la mobilité touristique. Le sens de cette influence sera fonction de l'efficacité des actions menées et des politiques mises en œuvre.

La télématique, enfin, inonde l'utilisateur d'informations multiples et facilite grandement le tourisme « spontané ». Elle est également un terrain privilégié pour engendrer des besoins artificiels auprès des utilisateurs, au moyen de campagnes de promotion, et accroître la mobilité touristique de ceux qui peuvent se le permettre.

L'ensemble de ces éléments se devaient d'être confrontés à une approche pratique.

Etude de cas

Nous avons effectué une enquête auprès des touristes belges qui se rendent à la côte belge, de manière à vérifier si les constatations statistiques et théoriques évoquées ci-avant rencontrent la réalité et pour enrichir nos commentaires grâce à la confrontation d'une situation pratique.

Dans ce cadre, un traitement statistique des données a été réalisé.

Parmi les déterminants du choix modal, il apparaît également que si la possession d'une voiture est un élément essentiel dans le choix de ce moyen de transport pour le tourisme, d'autres facteurs comme la disposition d'une voiture de société, venir avec des jeunes enfants ou pour un séjour de plus longue durée jouent aussi un rôle non-négligeable.

Dans l'étude des déterminants de la demande de tourisme et de mobilité touristique, le revenu est généralement cité comme une des variables explicatives fondamentales. D'après notre analyse, il serait

plus judicieux d'utiliser le revenu moyen par membre du ménage plutôt que le revenu global du ménage.

Enfin, l'enquête nous a permis de constater que les touristes belges ne considèrent que le coût marginal du trajet en voiture comme faisant partie des dépenses touristiques. La voiture est considérée en effet comme un outil indispensable dans la vie de tous les jours et son utilisation pour la mobilité touristique est un extra.

De l'analyse des résultats, il ressort par ailleurs l'absolue nécessité d'adapter la collecte de données statistiques sur le tourisme en Belgique, pour tenir compte du tourisme d'un jour (plus de 40% des personnes interrogées) et de la « sphère non-commerciale » du tourisme domestique (environ un tiers de l'échantillon pour ce qui concerne le logement et 10% en matière de transport).

Impacts environnementaux

La mobilité touristique génère en effet des problèmes de volume, étant donné la taille de son « marché », et des problèmes d'intensité provoqués par les concentrations, tant spatiales que temporelles, de la plupart des déplacements touristiques. Ils se traduisent en impacts environnementaux au travers notamment de l'utilisation de ressources énergétiques, de la pollution de l'air, de l'occupation des sols et de la fragmentation de l'espace.

La répartition modale des vacanciers et « excursionnistes » privilégie en effet la voiture et l'avion.

Or, ces deux modes sont répertoriés dans le secteur comme étant les plus grands consommateurs d'énergie, non-renouvelable de surcroît, avec de faibles efficacités énergétiques.

En outre ils génèrent presque la totalité des émissions de CO₂ du secteur transport (respectivement 85% et 12%) et la majorité des émissions de NO_x, dont une part importante pour la mobilité touristique.

Enfin, le transport routier est la principale source de COV non-méthaniques et l'aviation provoque la formation de nuages en haute altitude dont l'effet environnemental semble préoccupant.

Les spécificités de la mobilité touristique en matière **d'infrastructures de transport** tiennent notamment à l'utilisation massive du réseau routier. Ce dernier est non seulement un élément de fragmentation de l'espace mais également un grand consommateur de terrain, qui plus est au niveau touristique dans des régions souvent sensibles (côtes, montagnes, ...).

Quand on considère la notion d' « **externalité** », un autre impact important à prendre en compte, en plus des impacts environnementaux précités, concerne le temps perdu dans les embouteillages et encombrements. Il représenterait 2% du PNB de l'UE sur un total de 4% pour l'ensemble des coûts externes du transport en UE (1998). A nouveau, la part de la mobilité touristique n'est pas identifiable simplement sur base des données obtenues.

La variété des études et des résultats obtenus pour la **monétarisation** des externalités des moyens de transport témoignent de la complexité des méthodes à mettre en œuvre (approche macro ou micro, sélection des impacts ou des modes étudiés, choix de la méthodologie de monétarisation, ...) et de la collecte des données nécessaires, même à un niveau plus global.

Une chose est toutefois certaine : l'écart se creuse entre le taux de croissance de la mobilité touristique, d'une part, et le rythme de certaines améliorations sur le plan de l'environnement, d'autre part.

Il ne suffit donc plus de compter uniquement sur le progrès technologique pour résoudre le problème des impacts environnementaux et replacer la mobilité touristique sur la voie du développement durable : l'action politique et celle des acteurs du secteur sont devenues indispensables.

Enjeux de développement durable

Le développement durable consiste à intégrer dans une même vision globale les aspects économiques, sociaux et environnementaux de la société de manière à assurer les besoins des citoyens actuels sans compromettre ceux des générations futures.

Nous avons pu constater au cours de ce travail que le secteur tourisme-transport est une source très importante de richesse et d'emploi, pour les pays de l'OCDE notamment, mais que son développement actuel entre directement en conflit avec les aspects environnementaux du développement durable.

Certains choix doivent donc être réalisés.

Si l'on décide de s'attaquer aux problèmes environnementaux, plusieurs mesures peuvent être envisagées, tant au niveau des acteurs du secteur que des autorités.

Les acteurs du secteur ont la possibilité d'adopter des guides de bonnes pratiques mais surtout d'implanter un système de gestion environnementale ISO 14001 ou EMAS adapté à leur secteur d'activités.

Les pouvoirs publics ont le choix notamment de suggérer des recommandations ou d'imposer des normes techniques ou standards aux producteurs, mais cela nécessite généralement des accords internationaux. Ils peuvent également favoriser les partenariats entre les acteurs du cycle de vie d'un mode ou d'une infrastructure de transport de manière à coordonner les efforts de réduction des impacts environnementaux.

En outre, les autorités pourraient décider d'internaliser les coûts externes du secteur des transports, notamment de manière radicale en suivant le principe du pollueur-payeur préconisé par l'UE. Ce type de mesure radicale doit toutefois être étudié avec attention avant d'être appliquée car elle risque d'accentuer certaines inégalités sociales, de créer des distorsions de concurrence entre les modes si elle n'est que partielle, ou d'engendrer des problèmes de capacité en cas de transfert important de mobilité d'un mode vers un autre (le rail par exemple). Une taxe sur les carburants, même avec des taux élevés, ne provoquerait en outre qu'une faible diminution de la demande à cause, entre autres, de la faible élasticité-prix du secteur.

Une deuxième façon d'internaliser les coûts externes des transports consiste à sensibiliser les utilisateurs. Les mesures les plus efficaces en cette matière serait l'expérimentation par les touristes, tant des problèmes environnementaux que de comportements alternatifs.

Enfin, l'efficacité et l'efficience des mesures engagées peuvent être contrôlées grâce notamment à l'élaboration d'un set d'indicateurs appropriés.

Les mesures possibles sont donc multiples et la combinaison de plusieurs d'entre elles est nécessaire pour tenter d'enrayer le développement de l'écart entre le taux de croissance de la mobilité touristique, d'une part, et celui de certaines améliorations sur le plan environnemental, d'autre part.

~

