



Aviation et tourisme : des liaisons dangereuses ?

Synthèse de l'étude - Avril 2023



Aérien et tourisme : des liaisons dangereuses ?

Synthèse du rapport - Avril 2023

Rapport complet téléchargeable sur le site des Oiseaux de Passage :

<https://lesoiseauxdepassage.coop/blog/3041-analyse-des-agencements-marchands-entre-aerien-et-tourisme>

Préambule

Si l'impact de l'aérien sur le climat, l'environnement et la santé est de plus en plus documenté et source de préoccupations, l'objet de cette étude est d'approfondir les liens entre l'aérien et le tourisme. En effet, **les retombées économiques touristiques sont souvent mises en avant dans les projets d'extension d'aéroport, sans être nécessairement bien documentées.**

L'objectif de cette étude est de réaliser **un premier état des lieux à partir des travaux académiques et des données disponibles sur deux territoires où le tourisme aérien est important** (les régions Sud et Occitanie), et d'analyser les relations entre secteurs aérien et touristique.

Le travail de recherche a été conduit par 4 universitaires : la doctorante en anthropologie Garance Bazin, la sociologue Saskia Cousin, l'économiste Gilles Caire et le sociologue Prosper Wanner, et en mobilisant l'expertise des collectifs locaux concernés par la thématique aérien.

Il esquisse des réponses à ces grandes questions :

- Quels sont les acteurs du tourisme dont l'activité est liée aux flux aériens et selon quelles modalités ?
- Quels sont les éléments non pris en compte dans les évaluations des impacts du tourisme aérien : coût pour faire venir un tourisme international, les catégories "autres voyageurs", les effets de substitution du numérique (télétravail, RSE, ..) ?
- Quelles sont les alternatives aux flux aériens qui existent et/ou se sont renforcées dans le tourisme avec la pandémie ?

I. L'impact socio-économique des aéroports largement surestimé

Aéroport Marseille-Provence : un projet d'extension à impact socio-économique négatif

Le mode de calcul de l'impact socio-économique des extensions d'aéroport contient plusieurs biais, comme observé sur l'étude de cas de l'aéroport Marseille-Provence. L'enquête publique de l'extension de

l'aéroport, présentée en novembre 2019, comporte ainsi plusieurs omissions et minimisations préjudiciables. Notamment :

- Dans la balance entre les départs et les arrivées touristiques, l'enquête publique ne retient que les recettes des arrivées et « oublie » le manque à gagner lié aux résidents partis en avion dépenser de l'argent sur un autre territoire. Les résidents représentent pourtant 69 % des passagers de l'aéroport ! **Ce manque à gagner est estimé à 4 milliards d'euros d'ici 2045.**
- Le dossier d'impact associé à l'enquête publique estime que la croissance du trafic aérien entraînée par l'extension de l'aéroport (+4 millions de passagers en 2045) sera « neutre en carbone ». Pour ce faire, elle omet l'impact important sur le climat des effets non CO2, et mise massivement sur la compensation carbone via le mécanisme Corsia. Ce dernier porte uniquement sur les vols internationaux, alors que les vols intérieurs représentaient 75 % des vols de l'aéroport Marseille Provence en 2019. Sans ces biais, l'empreinte carbone supplémentaire liée à l'extension de l'aéroport est évaluée à 11,5 millions tonnes eqCO2 d'ici 2045. En valorisant ces émissions selon la grille dite Quinet 2 (c'est à dire en prenant en compte les effets non-CO2, qui alourdissent le pouvoir réchauffant des avions), **cela conduit à un impact environnemental négatif proche de 5 milliards d'euros.**

In fine, l'ensemble de ces biais amène à conclure qu'en termes d'impact socio-économique, **le projet d'extension de l'aéroport Marseille-Provence est largement déficitaire (-3,5 milliards d'euros d'ici 2045 de valeur nette)**, a contrario de ce qui est affirmé dans l'enquête publique (+5,5 milliards d'euros d'ici 2045).

Recalcul de l'impact socio-économique de l'extension de l'aéroport Marseille-Provence	Valeur 2017-2045 (actualisé 2022)	Pourcentage %
Investissement en infrastructure	- 243 464 k€	-4,40 %
Coûts d'exploitation de l'infrastructure	- 457 432 k€	-8,30 %
Impact sur l'économie locale	+ 6 238 861 k€	113,80 %
Monétisation des effets négatifs	- 54 612 k€	-1,10 %
SOMME SCENARIO	5 483 352 k€	100,00 %
Correction dépenses résidents (69% des passagers)	- 4 035 000 k€	-74,00 %
SOMME + BALANCE	1 448 352 k€	26,40 %
Correction émission GES panier OACI (6 millions de tonnes)	- 805 592 k€	-14,70 %
SOMME + GES	642 760 k€	11,70 %
Correction coût de la tonne de carbone Quinet II	- 2 464 399 k€	-44,90 %
SOMME + GES + QUINET II	- 1 016 047 k€	-118,50 %
Correction effets hors CO ₂ (GIEC)	- 4 928 799 k€	-89,90 %
SOMME + GES + QUINET II + EFFETS HORS CO₂	-3 480 447 K€	-163,00 %

L : Recalcul de l'impact socio-économique de l'extension de l'aéroport Marseille-Provence

Un manque de données pour évaluer tous les impacts socio-économiques des aéroports

D'autres effets, non pris en compte dans cette étude d'impact, mériteraient d'être intégrés pour évaluer l'impact socio-économique d'un aéroport. Notamment :

- **Le coût d'attraction d'un touriste international**, c'est-à-dire les coûts de marketing pour faire connaître une destination auprès de touristes étrangers (ex : programme « Fly2 Côte d'Azur » de la

région Sud)

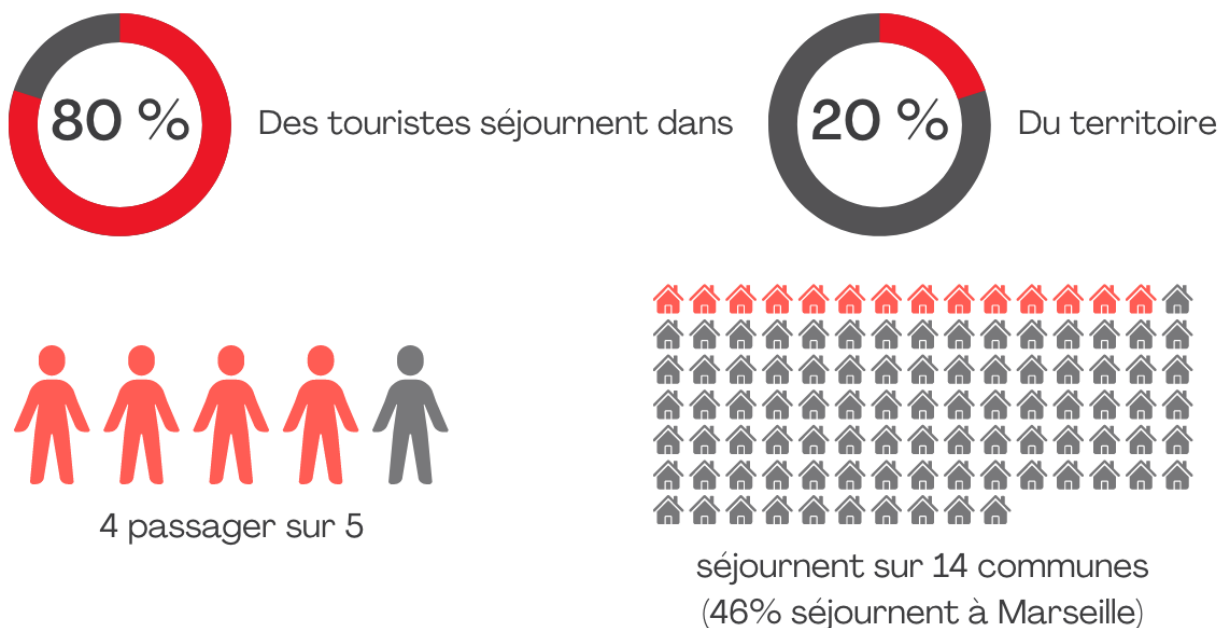
- **La substitution entre les modes de transport**, c'est-à-dire la possibilité de venir dans un territoire par un autre moyen que l'avion. A Tours par exemple, 2/3 des visiteurs de l'aéroport seraient venus même si l'aéroport n'existait pas.
- **Les effets de la compétition entre aéroports**, avec par exemple deux « gros » aéroports proches géographiquement (Nice et Marseille) en concurrence sur la clientèle internationale, ou bien l'existence de petits « aéroports Ryanair » à Béziers et Carcassonne, en compétition avec ceux de Montpellier et Toulouse.

Faute de données consolidées, ces éléments n'ont pu être intégrés dans le recalcul de l'impact socio-économique du projet d'extension de l'aéroport Marseille-Provence.

II. L'aérien, facteur de concentration touristique

Tourisme aérien : des retombées économiques concentrées sur le haut de gamme et les grandes villes

Selon l'aéroport de Marseille-Provence, en 2018, quatre touristes sur cinq ont séjourné dans 14 villes et presque un sur deux à Marseille. Les départements alpins (04, 05) reçoivent moins de 3% des retombées touristiques liées à l'aéroport Marseille-Provence.



L : Répartition géographique des touristes arrivés par l'aéroport Marseille-Provence

La métropole Aix-Marseille s'était fixée jusqu'alors une stratégie de développement touristique basée notamment sur **l'attraction d'une clientèle étrangère de luxe**. Cependant, cette stratégie pourrait évoluer car la Ville de Marseille vient de récupérer la compétence tourisme et la présidence de l'Office du tourisme. Le projet d'extension de l'aéroport de Marseille-Provence vise de son côté une augmentation des visiteurs internationaux qui devrait passer de 25% en 2017 à 50% des visiteurs en 2045.

Cette stratégie est à mettre en parallèle avec la montée en gamme de l'hébergement à Marseille. En 2010, les hôtels une étoile (1067) étaient plus nombreux que les hôtels quatre étoiles (1063). Aujourd'hui les quatre étoiles (2273) sont largement dominants, alors que les hôtels une étoile (101) ont quasiment disparu, entraînant une difficulté à se loger pour les voyageurs de passage les plus modestes. De son côté, la forte croissance d'appartements mis en location courte durée tend le marché du logement à Marseille, et renforce la difficulté des plus précaires, comme les étudiants, à se loger.

Au delà de Marseille, **cette fascination pour le haut de gamme et la clientèle lointaine est partagée largement** (professionnels du tourisme, acteurs de la culture et collectivités locales) et amène à déprécier certaines clientèles touristiques : étudiants, aidants, saisonniers...

Le tourisme ferroviaire, moins élitiste et plus diffus que le tourisme aérien

Paradoxalement, l'essor du low-cost n'a pas modifié fondamentalement les caractéristiques des passagers aériens (plus aisés, diplômés, et urbains que la moyenne des français). On observe même un renforcement de la concentration du recours à l'avion chez les plus privilégiés (les 10% les plus riches concentraient 60% des km parcourus en avion en 2008 contre 50% en 1993 et 30% en 1981). Autrement dit, la massification masque une intensification de la mobilité des plus mobiles.



A l'inverse, d'autres stratégies touristiques permettent de toucher un public plus large. L'étude de cas de la Région Occitanie révèle que **le fléchage de financements publics sur le ferroviaire et sur des critères sociaux a un impact significatif sur le développement du tourisme de proximité, la diffusion des flux sur le territoire et l'accès aux vacances et loisirs des moins favorisés**.

La carte Occ'ygene, donnant accès les premiers dimanches de chaque mois à un billet de TER à 1 euro, a permis aux habitants dont les plus précaires de visiter leur propre région à moindre frais, leur permettant aussi d'avoir accès aux loisirs de plein air via des offres à prix réduits et des aides au départ organisées par le CRTL (Comité régional du tourisme et des loisirs). Ce sont ainsi 15 000 foyers qui ont pu se rendre dans des lieux de loisirs grâce à la carte Occ'ygene en 2021.

Selon le CREDOC, les personnes qui partent souvent en vacances se sentent majoritairement "très heureux" (70%) alors que celles qui partent rarement en vacances se sentent rarement heureux (20%). Aussi mieux vaut-il investir dans les départs de ceux qui partent déjà souvent (via notamment les infrastructures aéroportuaires) ou bien dans l'accès aux vacances pour tous lorsque 40 % des Français ne partent pas en vacances chaque année ? La question mérite d'être posée.

Recommandation du Réseau des luttes pour la réduction du trafic aérien

Le Réseau des luttes pour la réduction du trafic aérien regroupe des collectifs locaux qui militent contre ces extensions d'aéroports. Réseau d'entraide entre les luttes et véritable caisse de résonance de leurs actualités, c'est la première fois qu'il commandite une étude.

A ce jour, une dizaine de projets d'extensions d'aéroports est toujours envisagée sur le territoire français, alors même que la Convention Citoyenne pour le Climat avait recommandé leur interdiction, et que [les scénarios de décarbonation de l'ADEME](#), parus en septembre 2022, montrent que la seule voie efficace d'ici 2030 reste la réduction du trafic aérien.

Cette étude apporte un nouvel éclairage sur la revendication du Réseau des luttes de stopper les projets d'extension d'aéroport, **en cela qu'elle permet de lever les angles morts des études d'impact et de souligner des alternatives plus durables et justes au tourisme aérien** (qui fait venir des clientèles lointaines, mise sur le haut de gamme et concentre dans les grandes villes), comme le tourisme ferroviaire (qui favorise un tourisme de proximité, et plus diffus).