

# Cahier Régional Occitanie sur les Changements Climatiques



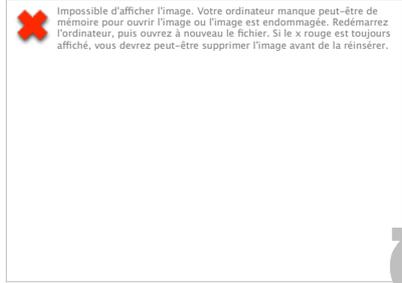
## Diapositives résumées

Le CROCC\_2021 bénéficie du soutien financier de :



Autres soutiens du CROCC\_2021 :





# CHAPITRE 9

## TOURISME

**Coordination : Émeline HATT et Vincent VLÈS**

**Contributions :** Coralie ACHIN, Solène ALBERT, Alexandre BRUN, Carlo M. CARMAGNOLA, Hugues FRANÇOIS, Emmanuelle GEORGE, Steve HAGIMONT, Joël IDT, Jules-Mathieu MEUNIER, Samuel MORIN, Lucie RENO, Hélène REYVALETTE, Laura ROUCH, Raphaëlle SAMACOÏTS, Bernard SCHÉOU, JeanMichel SOUBEYROUX.

# L'impact environnemental et social des mobilités touristiques d'Occitanie d'ici 2030



## Nuitées touristiques en Occitanie (2019)

- 24 % (hab. de la région)
- 41 % (résidents d'autres régions françaises)
- 35 % (résidents de pays étrangers,  $\frac{3}{4}$  sont réalisées par des européens)
- 36 % (centres urbains)
- 29 % (espace rural)
- 23 % (espace littoral)
- 7 % (massif pyrénéen)
- 4 % (massif central)

### Modes de transports :

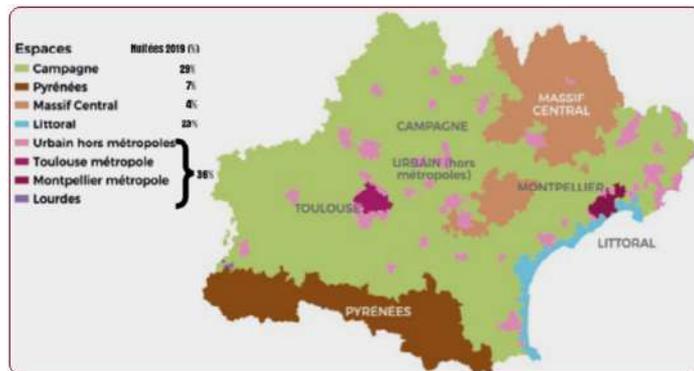
- En moyenne, tous milieux confondus → 84,5 % des transports en voiture
- 85 % pour le milieu rural, 88 % pour le milieu littoral, 89 % pour le milieu montagnard

### → Des effets au niveau environnemental :

- Changements climatiques / émissions de GES
- Pollution atmosphérique locale
- Nuisances sonores

### → Des effets au niveau social :

- Temps perdu par la congestion
- Accidents
- Santé



Répartition des nuitées touristiques en 2019 par type d'espace fréquenté.

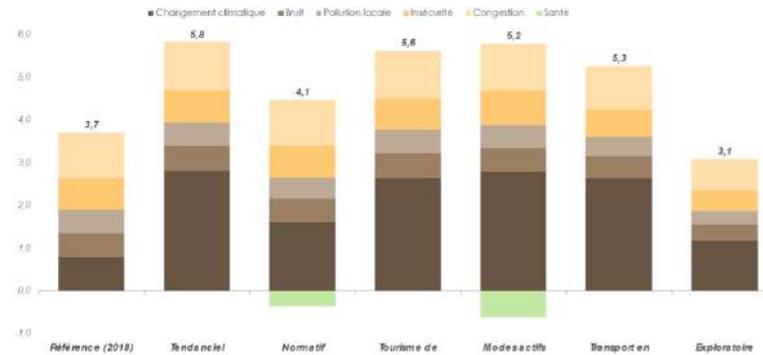
(Source : Destination Occitanie, 2020a pour le fond de carte et pour les chiffres.)

# L'impact environnemental et social des mobilités touristiques d'Occitanie d'ici 2030



Coûts des effets de la mobilité en Occitanie (2018) = **3,6 milliards €**

Une étude a estimé et modélisé l'impact environnemental et social des mobilités touristiques en Occitanie d'ici à 2030 selon 6 scénarios d'évolution : **Tendanciel / Normatif / Tourisme de proximité / Transports en commun / Modes actifs / Exploratoire** (cf figure ci-contre)



- Quel que soit le scénario retenu, **la part des changements climatiques s'accroît dans les externalités de la mobilité touristique à l'horizon 2030**, même si elle s'accompagne d'une réduction d'autres effets négatifs
- Le **scénario exploratoire** serait le seul à permettre une **baisse du total estimé des effets négatifs des mobilités touristiques en 2030** par rapport à 2018.
- Amener les touristes à abandonner la voiture particulière est une tâche ardue qui suppose non seulement **d'agir sur l'ensemble de la chaîne des déplacements**, du point de départ jusqu'aux déplacements sur place, en proposant des **solutions alternatives efficaces, coordonnées et intégrées**, mais en plus de les **convaincre de changer de comportement** malgré de nombreux freins.
- La mise en place d'actions à la hauteur de l'enjeu climatique suppose au préalable, la **production d'une connaissance scientifique** plus fine des mobilités touristiques et de leurs déterminants.

# Perspectives d'enneigement dans les stations pyrénéennes de sports d'hiver



**Constat : diminution tendancielle du manteau neigeux  
et variabilité interannuelle intrinsèque des conditions naturelles d'enneigement**

## **Résultats des simulations des conditions d'exploitation des domaines skiables :**

- L'altitude de fiabilité de l'enneigement naturel damé sur terrain plat des Pyrénées françaises se situe pour la période de référence **1986-2005** à environ **2000 m d'altitude**.
- **En milieu de siècle**, l'altitude de fiabilité remonte environ à **2300 m** sans production de neige, mais à **1800 m avec production**, par rapport à la période de référence et pourrait aller **jusqu'à 2750 m**, pour le **scénario de fortes émissions**, en fin de siècle.
- La contribution de la neige de culture pour réduire l'impact des changements climatiques apparaît relativement marginale en permettant de reculer de quelques années cette échéance, tout en réduisant l'amplitude de la variabilité interannuelle de l'enneigement.

**→ Rapprochement du point d'inflexion pour certaines stations voire remise en cause de leur existence**

# Le virage de la diversification touristique dans les massifs : un renouvellement des trajectoires territoriales des stations



Années 1980 : incertitudes (premiers hivers sans neige, tassement de la fréquentation touristique, premières méventes immobilières...) → **affirmation de la notion de diversification**

- Développement du tourisme « 4 saisons » avec une importance des saisons estivale et hivernale, grâce à des démarches individuelles (spontanées) et soutenues par des dispositifs d'action publique.
  - La structuration de pôles touristiques encouragés par le Commissariat de massif des Pyrénées ;
  - Les Pôles de pleine nature dans le Massif central ;
  - Les espaces Valléens dans les Alpes.
- La dynamique de **diversification** touristique repose essentiellement sur des **activités et des prestations assez similaires** (les activités de pleine nature constituent les principales activités développées dans les stations et les territoires de projet)
- Les processus de diversification, spontanés comme soutenus politiquement, ont amené des **recompositions territoriales, interrogeant la centralité des sports d'hiver** au sein de territoires de projet comme le renouvellement de la gouvernance touristique et territoriale.
- La mobilisation de ressources issues des secteurs agricole, culturel ou de l'environnement contribue à **élargir le système d'acteurs** et à mettre en exergue les **visions différenciées du territoire et de son futur**

# Les stations touristiques ont-elles un plan de repli ?



## **Stations de sport d'hiver :**

- Diversifier les activités ;
- Moderniser l'hôtellerie.

→ *Le Conseil régional d'Occitanie et la Banque des Territoires ont constitué une société de participation dans les stations de ski, la Compagnie des Pyrénées, et une foncière pour soutenir les domaines fragilisés par la diminution de l'enneigement (la première station concernée est le Grand Tourmalet).*

## **Stations balnéaires :**

- Des difficultés de repli liées à leur localisation, leur composition urbaine ;
- Une adaptation possible pour la Grande Motte par exemple (traitement architectural et urbain exceptionnel), plus difficile pour Agde notamment.

# Les usages énergétiques des bâtiments : deuxième émetteur de gaz à effet de serre en stations de montagne



Bilan carbone de 10 stations de ski (ANMSM, 2007) :

- Transports de personnes = 57% DES émissions de GES
  - Usages énergétiques des bâtiments = 27 % des émissions de GES (16% tertiaire + 11% résidentiel)
- **Les résidences secondaires représentent 45 % des émissions de GES du secteur résidentiel**

**Des engagements réglementaires pour accompagner les acteurs vers plus d'efficacité énergétique :**

- Opérations de Réhabilitation de l'immobilier de loisir (ORIL, 2000)
  - Loi portant engagement national pour l'environnement (ENE, 2010)
  - Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (loi TECV de 2015)
- **Une expérimentation sur la réhabilitation de l'immobilier de loisir et la transition énergétique des stations (2 stations en Occitanie : Saint-Lary-Soulan et Ax-les-Thermes)**

**Pistes de solution :**

- Mieux observer et piloter la destination
- Mobiliser et sensibiliser les acteurs locaux
- Mettre à disposition des outils d'accompagnement liés aux opérations de rénovation

→ **En 2015, la station de Peyragudes fut la première station française à recevoir la certification ISO 50001 sur l'exploitation, la maintenance des remontées mécaniques, le parc roulant, le damage, la neige de culture, mais également les bâtiments. La station a diminué sa dépense énergétique par jour d'exploitation de 5,2 %.**

# Économie et vulnérabilité des plages face à la submersion marine



**Pour 1 m d'augmentation du niveau de la mer en 2100 et dans un scénario d'absence d'adaptation planifiée, c'est 27 % de la surface des plages perdue** (*variabilité de 5 % à 50 % selon les communes*).

→ Des possibilités d'adaptation différenciées pour les plages en fonction de leur nature : les plages des secteurs urbanisés sont plus vulnérables que les plages naturelles qui peuvent s'adapter grâce à leur mobilité.

Des conséquences difficiles à estimer → la piste des **valeurs d'usage** :

- La valeur accordée par les résidents principaux et secondaires à la protection contre les tempêtes s'élève à 2,1 millions €/hectare ;
- La valeur récréative pour l'ensemble des usagers (résident principaux et secondaires, touristes et excursionnistes) s'établit à 3,3 millions €/hectare.

→ Le cumul de ces deux fonctions permet d'estimer la valeur d'usage d'un hectare de plage à 5,4 millions €, et dès lors, l'effet des changements climatique (perte maximale de 27 %) à l'échelle régionale à 2,43 milliards € ;

→ A moyen terme face aux coûts croissants de rechargement, il s'agira pour les plages urbaines de mettre en œuvre des politiques d'adaptation impliquant la **relocalisation des biens et infrastructures les plus exposés** afin de **réduire la vulnérabilité des plages** et **maintenir l'attractivité de ces territoires**.

# Les petites villes littorales en situation de dépendance très forte au tourisme : le cas de Marseillan



Méthodes de l'étude de cas de Marseillan : rencontres, visites de terrain, séminaire-débat, etc.

→ Toutes les politiques d'aménagement du territoire ont été orientées vers le développement de l'industrie touristique.

## Constat :

- D'importantes variations démographiques (8000 hab. en hiver contre 60 000 l'été) ;
- La gestion de la commune est rythmée par l'organisation et le déroulement de la saison touristique ;
- Le tourisme est au cœur des perspectives d'évolution du territoire et des instruments de planification ;
- Dualisation de la société locale ;
- Tensions entre les activités touristiques dominantes et les secteurs économiques minoritaires ;
- Pressions sur l'urbanisation et les besoins en logements ;
- Effets pervers en matière d'environnement ;
- Tension entre un modèle économique condamné à terme et des politiques intégrant le risque de submersion marine qui peinent à voir le jour.

## Pistes d'adaptation :

- Requalification des infrastructures touristiques ;
- Amélioration de la connaissance et de la prise en compte des transformations démographiques locales dans les outils de planification urbaine ;
- Mutualisation des problèmes liés au tourisme.