



REVUE DE PRESSE

Du 30 novembre 2022

Mission Communication

SOMMAIRE

01 **TOURISME DURABLE**..... P3

"LA CROISSANCE DU TOURISME NE DEPEND PAS EMISSIONS DE CO2" SELON LE WTTC P3

DEMARKETING, QUOTAS : COMMENT PORTO-VECCHIO REAGIT AU SURTOURISMEP4

SURTOURISME : L'ACCES AUX CALANQUES DE SUGITON PROLONGE POUR CINQ ETES P5

AIR CORSICA VOLE EN ATR 72-600P6

TRANSPORT AERIEN ET ENVIRONNEMENT : COMMENT POSER LE PROBLEME ?P8

TOURMAG DU 30/11

"LA CROISSANCE DU TOURISME NE DEPEND PAS EMISSIONS DE CO2" SELON LE WTTC

https://www.tourmag.com/La-croissance-du-tourisme-ne-depend-pas-emissions-de-CO2-selon-le-WTTC_a116443.html

Le WTTC vient de publier une nouvelle étude sur l'environnement et le tourisme

Le tourisme est massivement montré du doigt sur son impact environnemental et ses faibles actions pour les atténuer. Sauf que pour le World Travel & Tourism Council, la pollution du secteur doit être décorrélée de sa croissance économique. D'après une nouvelle étude, de l'organe de lobby de l'industrie, le PIB du secteur aurait "augmenté en moyenne de 4,3 % par an alors que son empreinte environnementale n'a augmenté que de 2,4 %". Le communiqué n'explique pas sur quoi se basent cette enquête et ses constats.

Le tourisme est grandement pointé du doigt pour son impact sur l'environnement.

Avec des émissions de CO2 évalué à 3,9 milliards de tonnes par an, pour 8% de la pollution mondiale, l'industrie est loin d'être vertueuse dans ce domaine, à en croire la revue scientifique Nature Climate Change.

Une contribution loin d'être anecdotique et qui n'est pas amenée à baisser.

Lors du 22e Sommet mondial de l'organisme mondial du tourisme à Riyad, une nouvelle étude "l'Environmental & Social Research (ESR)" vient remettre dans le contexte les conséquences de l'activité touristique, en rapport à son impact économique.

Réalisé le Conseil mondial du voyage et du tourisme, mais aussi le Centre du tourisme mondial durable basé en Arabie saoudite, l'enquête révèle "la divergence entre la croissance économique du secteur et son empreinte climatique entre 2010 et 2019."

Cette étude couvre 185 pays dans le monde, elle est unique par son ampleur.

Elle prouve surtout que la croissance du PIB touristique n'est pas dépendante de la croissance des émissions de CO2.

Tourisme : "Un PIB en croissance de 4,3% par an, contre des émissions en hausse de 2,4%"

Pour le WTTC, les émissions du secteur du tourisme ont diminué de façon constante depuis 2019.

"Entre 2010 et 2019, le PIB de notre secteur a augmenté en moyenne de 4,3 % par an alors que son empreinte environnementale n'a augmenté que de 2,4 %," rapporte le communiqué.

L'Environmental & Social Research (ESR) prend en compte une série d'indicateurs comme les polluants, les sources d'énergie, l'utilisation de l'eau, ainsi que des données sociales, notamment les profils d'âge, de salaire et de genre des emplois liés aux voyages et au tourisme.

"Les voyages et le tourisme font d'énormes progrès en matière de décarbonation, mais les gouvernements doivent définir le cadre.

Nous devons nous concentrer sur l'augmentation de la production de carburants d'aviation durables avec des incitations gouvernementales.

La technologie existe. Nous avons également besoin d'une plus grande utilisation des énergies renouvelables dans nos réseaux nationaux – ainsi, lorsque nous allumons une lumière dans une chambre d'hôtel, elle utilise une source d'énergie durable," précise Julia Simpson, présidente et chef de la direction du WTTC.

Au moment, où nous écrivons ces lignes, nous n'en savons pas plus sur la nature de cette étude et par qui elle a été menée.

TOM.TRAVEL DU 30/1

DEMARKETING, QUOTAS : COMMENT PORTO-VECCHIO REAGIT AU SURTOURISME

<https://www.tom.travel/2022/11/29/demarketing-quotas-comment-porto-vecchio-reagit-au-surtourisme/>

Prisée par les adeptes de bronzage sur les plages de sable fin et d'eau turquoise, la ville de Porto-Vecchio en Corse est confrontée à une saturation de certains de ses lieux touristiques. Elle veut désormais repenser son tourisme et devenir un modèle pour l'île en matière de tourisme durable.

« Nous avons des touristes, mais pas de tourisme », le constat établi par Dumenica Verdoni, 4e adjointe de Porto-Vecchio, était sans appel lors des Ateliers du Tourisme Durable organisés dans la ville le lundi 28 novembre. La destination, qui attire de nombreux vacanciers désireux de découvrir ses plages paradisiaques (Santa Giulia et Palombaggia notamment), subit l'afflux de touristes depuis les années 60-70, sans réelle politique touristique publique.

Une situation que le maire de Porto-Vecchio élu depuis deux ans, Jean-Christophe Angelini, veut changer : « Nous devons repenser notre stratégie touristique. Le tourisme n'est pas une maladie honteuse. Il est essentiel sur le plan économique et social. Mais nous le voulons plus durable et maîtrisé ». 35% de la totalité des personnes qui voyagent en Corse passent par Porto-Vecchio aujourd'hui, soit près d'un million de touristes.

Des touristes qui affluent principalement l'été et qui saturent certains lieux naturels, comme les plages ou le site montagneux de Bavella, et qui poussent la mairie de Porto-Vecchio à réfléchir à la mise en place de quotas. « C'est déjà le cas dans les îles Lavezzi dans les Bouches de Bonifacio qui ont annoncé vouloir limiter l'accès à 2 000 visiteurs. Mais la question des ressources se pose. Car aujourd'hui, il n'y a pas vraiment de contrôle pour comptabiliser les visiteurs », explique Santina Ferracci, Conseillère municipale en charge du tourisme de Porto-Vecchio.

Des dispositifs et une nouvelle offre touristique pour réduire la surfréquentation

Pour limiter la surfréquentation de certains lieux, l'office de tourisme intercommunal de Porto-Vecchio a également adopté le démarketing il y a un an. Dans le tourisme, ce concept consiste à montrer des images de certains lieux lorsqu'ils sont surfréquentés afin de dissuader le public de s'y rendre durant les périodes critiques (l'été principalement) ou à adopter une stratégie du silence. Pour la destination corse, ce sont des images des plages bondées l'été qui sont diffusées.

La volonté de la ville est aussi de lisser les flux touristiques sur toute l'année. Pour cela, elle est en train de repenser son offre touristique en développant notamment des parcours pédestres et adaptés à la mobilité douce, mais aussi en mettant en lumière son artisanat et sa gastronomie. Elle aimerait également exploiter différemment ses marais salants, mais est confrontée à un problème récurrent dans la région : le site est une propriété privée sur lequel la mairie n'a pas de pouvoir, à moins que celui-ci ne devienne classé.

Devenir un modèle pour le reste de l'île

Avec sa deuxième édition des Ateliers du Tourisme Durable, la ville de Porto-Vecchio a voulu prolonger les discussions autour de la mise en place d'un tourisme « plus vertueux et plus acceptable sur le plan social et environnemental », d'après les termes de Santina Ferracci. Pour le maire de la ville, ce rendez-vous qui aura une troisième édition l'an prochain « veut être pionnier dans ce que la Corse peut dire et faire ». Il est conscient que « le pari est ambitieux », mais veut aider l'île à « être un modèle d'un tourisme ancré dans les problématiques de son temps d'ici 2030-2040 ».

ECHO TOURISTIQUE DU 30/11

SURTOURISME : L'ACCES AUX CALANQUES DE SUGITON PROLONGE POUR CINQ ETES

<https://www.lechotouristique.com/article/surtourisme-laccess-aux-calanques-de-sugiton-prolonge-pour-cinq-etes>

La décision de prolonger l'expérimentation de l'accès sur réservation préalable à la petite calanque de Sugiton a été adoptée à l'unanimité lors d'une réunion du Conseil d'administration, a indiqué la direction du parc.

Le parc national des Calanques a décidé mardi de prolonger pour cinq ans le contingentement sur réservation testé cet été pour limiter l'accès à une de ses criques emblématiques aux portes de Marseille, particulièrement menacée par la surfréquentation.

Comme durant l'été 2022, les réservations se feront en ligne. La mesure, une première en France pour un parc national, a permis de limiter à 400 personnes par jour l'accès à Sugiton, l'une des plus belles criques du parc des calanques, durant un week-end test en juin, puis tous les jours du 10 juillet au 21 août.

Très loin donc des 2500 visiteurs qui s'y agglutinaient certains jours d'été, surfréquentation qui avait entraîné une forte dégradation de cet environnement fragile.

« Il est un peu tôt pour évaluer précisément, mais il y a eu beaucoup moins de dégâts sur l'environnement et il n'y a eu aucun problème d'acceptabilité de la mesure », a expliqué à l'AFP le président du conseil d'administration du parc, Didier Réault. Il n'y a ainsi eu que deux contraventions dressées et les retours des visiteurs sur leur « expérience » dans un site moins bondé ont été très positifs, a-t-il souligné.

Une mesure applicable dès juin

L'expérimentation « a très bien fonctionné sur toute la chaîne », de l'information préalable du public à la plateforme de réservation jusqu'à la mise en œuvre et aux contrôles sur le terrain, a précisé de son côté à l'AFP Gaëlle Berthaud, directrice du parc.

La prolongation pour cinq ans a été proposée car le conseil scientifique du parc a estimé que « c'est la bonne durée pour pouvoir constater une possible reprise environnementale », a-t-elle précisé. La durée de la mesure sera par ailleurs étendue à deux week-ends du mois de juin, la totalité des mois de juillet et d'août et deux week-ends de septembre.

La fréquentation a en effet fortement repris dès la fin de l'expérimentation cet été.

« Il n'est pas prévu d'étendre ce système (de contingentement) à d'autres sites du parc » national, a assuré la directrice, Sugiton étant dans une situation particulière avec « la crainte d'atteintes environnementales irrémediables ».

« Chaque site doit être géré avec des solutions particulières », a relevé M. Réault.

Sont ainsi possibles des restrictions ou aménagements d'accès, en bateau ou en VTT notamment, de circulation automobile, ou de mouillage pour les kayaks ou autres embarcations.

AIR JOURNAL DU 30/11

AIR CORSICA VOLE EN ATR 72-600

<https://www.air-journal.fr/2022-11-30-air-corsica-vole-en-atr-72-600-photos-video-5244524.html>

ATR a livré hier à la compagnie aérienne Air Corsica le premier ATR 72-600 doté du tout nouveau moteur PW127XT.

Le premier des cinq 72-600 commandés fermes en novembre dernier par la compagnie corse lui a été remis le 29 novembre 2022 à Toulouse, s'envolant dans la foulée en direction de l'aéroport d'Ajaccio. Immatriculé F-HXKA et baptisé « A Paglia Orba », le biturboprop est équipé des nouveaux moteurs Pratt & Whitney Canada, les PW127XT (dont Air Corsica est client de lancement); le 72-600

remplacera dans sa flotte le 72-500 de 70 places (cinq exemplaires mis en service depuis 2010).

Les passagers d'Air Corsica apprécieront par ailleurs le haut niveau de confort de la cabine et d'autres innovations, telles que les ports USB à disposition pour recharger les appareils électroniques pendant le vol – une première dans les cabines ATR.

Selon le constructeur numéro un mondial d'avions régionaux, la livraison de ce 72-600 « marque un jalon important dans le renouvellement de la flotte et le développement durable d'Air Corsica, permettant à la compagnie aérienne de poursuivre sa mission de service public avec les avions les plus économiques, fiables et responsables du marché ». Dévoilé il y a un an, le nouveau moteur PW127XT « réduit les coûts de maintenance de 20% et améliore la consommation de carburant de 3% par rapport au modèle PW127M, soit 45% de carburant et d'émissions de CO₂ de moins que les jets régionaux de taille similaire », rappelle ATR.

La compagnie va également optimiser la maintenance de l'ensemble de sa flotte ATR grâce à un Contrat de maintenance globale (GMA) de 12 ans. Ce contrat à l'heure de vol couvre « la réparation, la révision et l'approvisionnement des unités remplaçables en piste, ainsi que la mise à disposition et la maintenance des hélices, des trains d'atterrissage et des bords d'attaque, et un accord à long terme portant sur le prix de plus de 2000 pièces de rechange ».

Marie-Hélène Casanova-Servas, Présidente du Conseil de surveillance d'Air Corsica, a déclaré dans un communiqué : « Les ATR sont au cœur de notre modèle de transport aérien en Corse. Ils ont prouvé qu'ils sont le produit dont nous avons besoin pour nos opérations court-courrier, en nous permettant de limiter notre impact sur l'environnement préservé de notre île et de répondre à la demande de nos passagers en quête de liaisons rapides, fréquentes, fiables et à faibles émissions. En optant pour la dernière génération de turbopropulseurs, le moteur le plus récent du marché pour les équiper, et le meilleur programme de maintenance pour optimiser leur fiabilité, nous prenons une décision qui a du sens pour notre entreprise, mais aussi pour la planète ».

Nathalie Tarnaud Laude, Présidente exécutive d'ATR, a ajouté : « Depuis leur premier vol ATR en 1990, Air Corsica et ATR ont évolué main dans la main. Au fil des décennies, la compagnie n'a cessé de réaffirmer son engagement à opérer les avions les plus responsables du marché, équipés des dernières technologies. Alors que nos produits évoluent pour répondre aux nouveaux besoins des compagnies régionales et intègrent d'autres innovations, ils demeurent les avions les plus fiables, efficaces et rentables du marché et la solution la plus durable pour les liaisons régionales. C'est ce qui fait le succès de la relation entre ATR et Air Corsica ».

La hausse du prix du carburant, l'augmentation des taxes carbone et la demande croissante de moyens de transport plus responsables de la part des passagers sont autant de facteurs qui poussent naturellement le secteur aérien à favoriser les avions à faibles émissions de carbone, tels que les turbopropulseurs d'ATR. Les études montrent que si tous les jets régionaux d'Europe étaient remplacés aujourd'hui par des turbopropulseurs, la réduction des émissions de CO₂ serait équivalente à la quantité de CO₂ absorbée par une forêt de 5 000 km², soit approximativement la superficie des forêts corses.

https://www.tourmag.com/Transport-aerien-et-environnement-comment-poser-le-probleme_a116287.html

Nathalie Roseau, Professeure d'urbanisme, École des Ponts ParisTech (ENPC) revient dans un article publié dans The Conversation sur l'impact du transport aérien sur le climat. Selon elle, pour poser le problème dans son ensemble, trois questions paraissent cruciales : la mesure des effets du transport aérien, l'empreinte de son infrastructure et le temps de sa transition.

Le transport aérien nourrit nombre de controverses environnementales comme le montre l'actualité en France de ces dernières années. Il y a bien entendu eu le projet nantais d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes auquel le gouvernement a renoncé en 2018, mais aussi l'arrêt du projet de mégacentre de loisirs EuropaCity en 2019, envisagé aux abords de l'aéroport de Roissy, puis l'abandon du Terminal 4 en 2021, qui devait augmenter de 50 % sa capacité.

Entre-temps, la question de la privatisation d'Aéroports de Paris s'est invitée durant les débats sur le projet de loi Pacte. À cette occasion, près de 250 parlementaires se sont mobilisés, demandant un référendum d'initiative populaire relatif au maintien du statut public de l'autorité. Si la requête n'a pu réunir le quorum exigé par la loi, le projet de privatisation s'est vu retarder alors que la pandémie liée au coronavirus mettait à l'arrêt les aéroports.

Cible récurrente du débat public, le développement de l'aviation fait surgir d'autres questions encore : celle d'une sécession des élites qui s'affranchiraient des contingences terrestres (souvenons-nous de la polémique sur les jets privés) ou celle des crises énergétiques qui mettent à jour les obstacles techno-politiques à la sortie des énergies fossiles.

Pourtant, comme l'ont montré nos travaux, les devenir du transport aérien ne peuvent être saisis seulement à partir de « crises » dont les « problèmes » nécessiteraient d'être « résolus ». Si des controverses ont permis d'approfondir les enjeux à l'œuvre, en offrant une arène pour le débat public, d'autres sont restées au stade de la polémique. Pour poser le problème dans son ensemble, trois questions paraissent cruciales : la mesure des effets du transport aérien, l'empreinte de son infrastructure et le temps de sa transition.

Des chiffres incomplets

Pour comprendre le rôle de la mobilité aérienne dans les désordres environnementaux, il convient d'abord d'en mesurer les effets globaux. La tâche n'est cependant pas aisée du fait du caractère mondial des données nécessaires et du mode d'élaboration des indicateurs destinés à apprécier la grandeur du problème. Que compte-t-on dans les sources, les volumes, les natures et les impacts des émissions ?

La contribution du transport aérien au changement climatique est actuellement calculée sous la forme d'un pourcentage estimé autour de 4 % selon les dernières

études scientifiques de référence (Atmospheric Environment, Environmental Research, The Shift Project). Sa mesure intègre les émissions de dioxyde de carbone mais aussi celles des autres gaz à effet de serre comme les oxydes d'azote, l'ozone ou le méthane. Sont également considérés les effets des cirrus, ces nuages issus des traînées de condensation qui aggravent le forçage radiatif.

Les efforts demandés au secteur aérien pour rester dans la limite d'un réchauffement global de 1.5 °C se heurtent néanmoins à la partialité des chiffres sur lesquels sont fondés les accords internationaux climatiques. D'une part, seules les émissions de CO2 sont prises en compte et non les émissions hors CO2 qui sont significatives.

D'autre part, le trafic aérien international est exclu des objectifs fixés pour les États, qu'il s'agisse du protocole de Kyoto ou des accords de Paris. En France, la Direction générale de l'aviation civile a mis au point un outil de mesure nommé Tarmaac (pour Traitements et analyses des rejets émis dans l'atmosphère par l'aviation civile) qui ne couvre que les vols Métropole et Outre-mer, hors aviation militaire et privée. Mais le suivi s'arrête là. Pourtant, la part des émissions des vols internationaux est estimée à 80 % du total.

La réception des chiffres est quant à elle contrastée. Les uns relativisent l'importance du transport aérien au regard des secteurs de la construction ou des transports terrestres, bien plus émetteurs en volumes globaux. Mais la comparaison vaut-elle entre le déplacement dans les airs, non démocratisé car non vital, et l'habiter sur terre qui concerne tout un chacun ? D'autres au contraire soulignent l'importance de ce chiffre, privilégiant sa valeur absolue mise en regard de la question des limites planétaires.

Un autre indicateur est parfois utilisé : le taux d'émission par passager par kilomètre parcouru. Comparé au train, l'avion est très émetteur ; avec l'automobile, il est à égalité. La mesure par kilomètre pose toutefois la question de l'impact écologique de l'accélération, car on ne franchit pas les mêmes distances en automobile et en avion.

Comme le soulignent l'économiste des transports Yves Crozet et le sociologue Hartmut Rosa, l'augmentation des vitesses de transport a produit, non pas un « gain » de temps pour les usagers, mais un allongement des distances parcourues. Il serait donc plus juste de comptabiliser le facteur du temps de transport pour mesurer les effets comparés des modes de déplacement. C'est ce que propose l'économiste de l'environnement Aurélien Bigo, dont les calculs font grimper l'aviation en haut des transports les plus émetteurs.

Infrastructure, territoire et culture

Toutes ces analyses, en outre, ne tiennent compte que d'une partie du problème car elles ne mesurent que les impacts des vols stricto sensu, oubliant les infrastructures aéroportuaires et la construction aéronautique sans lesquelles les avions ne pourraient pas voler. Comment mesurer la globalité des empreintes du transport aérien, qui comprend les cycles de vie des aéronefs, l'impact des aéroports et l'environnement des vols ?

Scruter la contribution de la mobilité aérienne aux changements globaux suppose de mettre à jour ses « moteurs immobiles » comme l'énonçait Bruno Latour. Avec

le transport aérien, la construction aéronautique et l'infrastructure aéroportuaire forment les piliers d'un macro-système au sein duquel opèrent des entreprises qui agissent sur la scène globale des groupes mondiaux. Désir de mouvement, globalisation des flux, accélération des vitesses, épreuves du risque ont aussi produit une longue traîne d'influences et d'expériences, façonnant une culture aérienne qui a métamorphosé nos relations aux territoires, leur espace, leur histoire, leurs échelles.

Ainsi, l'emprise de l'infrastructure aérienne est ample et diffuse. Elle ne saurait être réduite aux seules plates-formes sur lesquelles atterrissent les aéronefs. Il faut aussi compter les sites et leurs dépendances, les clôtures et leurs rives, les voies d'accès qui l'irriguent, les routes aériennes et les territoires qu'elles survolent, les institutions qui la soutiennent, les produits et les dérivés qui l'alimentent.

Dès lors, matérialiser son empreinte permet de comprendre ce qui se joue dans les divergences d'intérêt dont font l'objet les grands projets contestés, d'envisager les alternatives aussi, et les réversibilités.

Penser le temps de la transition

Si comprendre les impacts du transport aérien est difficile à mesurer, appréhender ses futurs l'est tout autant. Sa croissance mondiale s'annonce florissante, autour de 5 % par an, soit un doublement de son niveau en 15 ans. L'Organisation de l'aviation civile internationale prévoit quant à elle une multiplication par quatre des volumes d'émissions d'ici 2050.

À ces trajectoires qui divergent de l'impératif climatique, tentent de répondre les prospectives qui parient sur l'innovation technologique et énergétique. Pourtant, si nous considérons la seule question énergétique, la recherche sur des alternatives non fossiles – biocarburants et carburants de synthèse, électricité et hydrogène – soulève tout un ensemble de questions sur les possibilités d'y parvenir, sur les ressources mobilisables (eau, énergie, cultures intensives), sur l'adéquation des flottes existantes ou sur la durée des amortissements des investissements. L'actualité de la crise, en Europe et en France, montre par ailleurs la persistance d'un « mix » qui agrège les énergies fossiles et renouvelables, modifiant et renforçant en même temps les structures économiques et politiques qui les soutiennent.

Du temps est nécessaire comme le montre le cas de l'automobile dont le modèle électrique est pourtant possible sur le plan technologique. En effet, la pertinence d'une transition massive soulève bien des questions sur le plan écologique, par ailleurs en butte à maints obstacles : poids des batteries, disponibilité des métaux rares, volumes d'énergie, coûts sociaux... Ces paris incertains ne peuvent donc être exclusifs d'autres options que sont la sobriété, la réduction et la régulation.

Omniprésent et ambigu, le terme de transition est souvent entendu comme un temps linéaire et défini à l'issue duquel seraient surmontées les crises, nous projetant dans un « monde d'après » dont nous peinons peut-être à comprendre qu'il ne ressemblera à rien du monde d'avant.

Confrontés à la question de son (in)habitabilité, les citoyens de la terre gagneraient à être mieux éclairés sur notre présent, ce « plasma dans lequel baignent les phénomènes et comme le lieu de leur intelligibilité » nous disait l'historien Marc

Bloch. Forte de son histoire pluriséculaire, l'économie aérienne peut-elle y parvenir ?

Atc.corsica