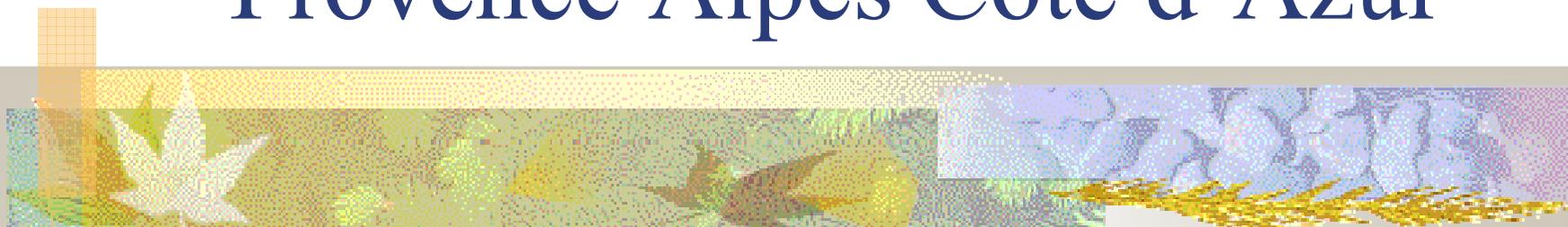


# Étude prospective sur les déplacements liés au tourisme en Provence Alpes Côte d'Azur

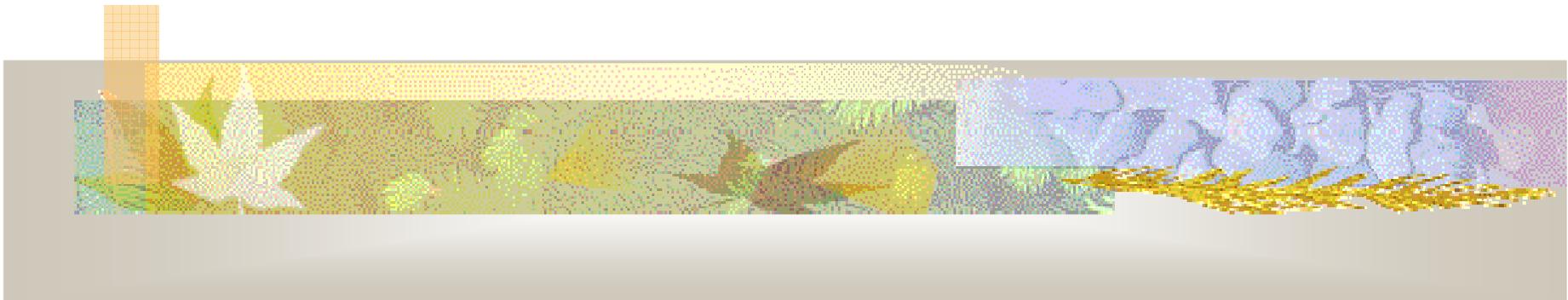




# Objectifs de l'étude

- Évaluer les déplacements générés par le tourisme
- Analyser les nouvelles tendances en matière de pratiques touristiques
- En déduire les conséquences possibles sur les déplacements

# Contexte



## Le contexte

- 3<sup>ème</sup> région européenne pour les capacités d'accueil

		Nombre de places/lits
1	Catalogne	580 734
2	Sud-Ouest Grande Bretagne	539 685
<b>3</b>	<b>Provence Alpes Côte d'Azur</b>	<b>524 646</b>
4	Bavière	520 315
5	Rhône Alpes	476 172

- Au niveau national, 2<sup>ème</sup> pour les hébergements hôteliers et 1<sup>ère</sup> tous modes confondus

Fréquentation	Hôtels classés	Tous hébergements
Ile de France	31,7%	10,6%
<b>Provence Alpes Côte d'Azur</b>	<b>12,1%</b>	<b>14,3%</b>
Rhône Alpes	9,7%	11,3%
Midi Pyrénées	4,8%	4,8%
Aquitaine	4,3%	7,4%
Languedoc Roussillon	3,8%	9,2%



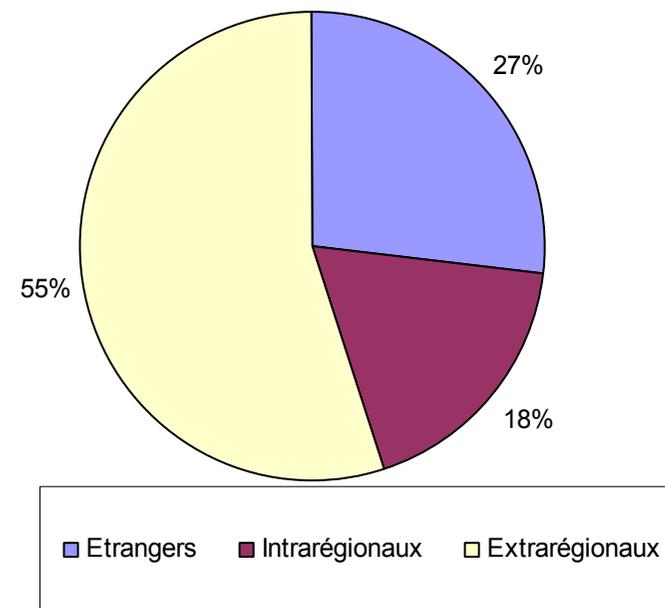
## Le tourisme dans les départements

- Le Var offre la plus importante capacité d'accueil, Bouches du Rh. et Vaucluse les plus faibles
- Fréquentation :

	Nombre séjours(milliers)	%
Alpes de Haute Provence	2 600	7,1%
Hautes Alpes	3 200	9,1%
Alpes Maritimes	7 600	23,0%
Bouches du Rhône	9 100	24,1%
Var	9 400	26,2%
Vaucluse	3 900	10,4%
Région	35 700	100,0%

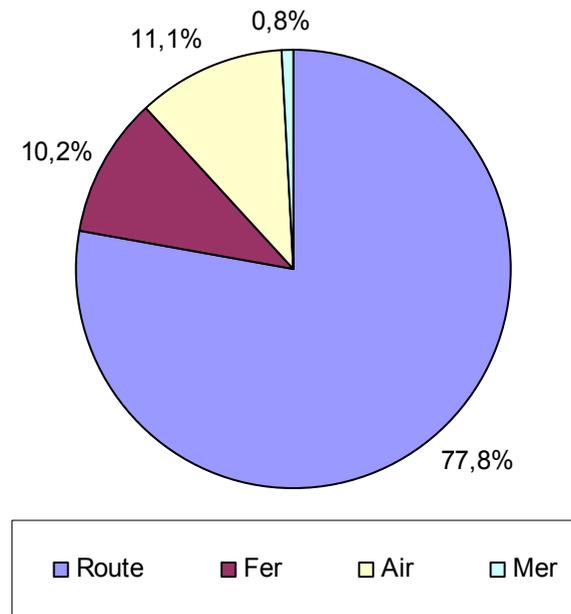
# Origine de la clientèle

- La première clientèle est française extra-régionale
- ... mais majoritairement étrangère dans les Alpes Maritimes
- ... et majoritairement régionale dans les Hautes Alpes



## Mode d'arrivée

- Quasi exclusivité de la route dans les départements Alpains et le Var
- Mode fer important dans les Bouches du Rh, les Alpes M., le Vaucluse
- 25% d'aérien dans les Alpes Maritimes





# Évolution des comportements

- Un fractionnement croissant des vacances
- Une clientèle de plus en plus exigeante
  - ✓ qualité de l'accueil
  - ✓ diversité des activités
- Une clientèle versatile

## INTENSITE DU TRAFIC ESTIVAL SUR LE RESEAU ROUTIER EN 2002



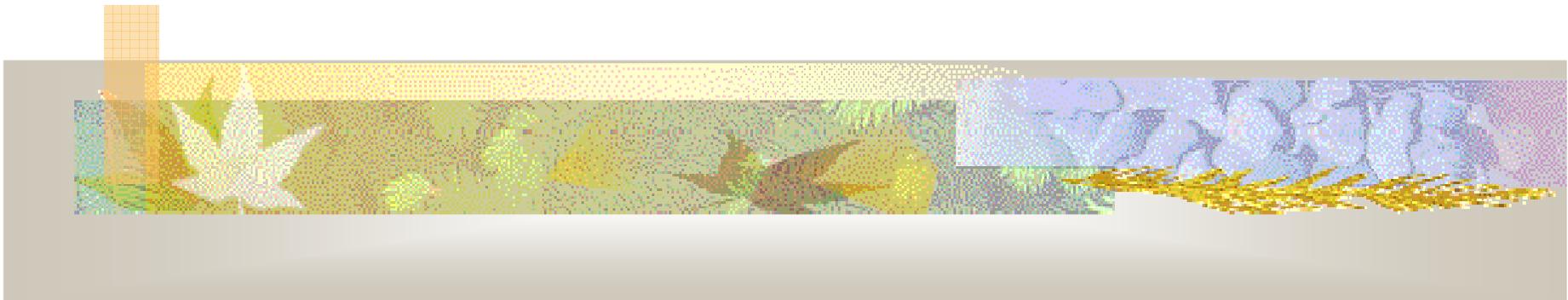
© J.P. Cassai - Toulouse  
CETE - DRE PACA

Paléoniel de trafic estival en litre par km et jour  
(0475 - 0478) (LDA)



# Interactions

## tourisme – déplacements





## L'accès à la région

- L'accessibilité de la région est considérée comme bonne, malgré les phénomènes de pointe
- La médiocre desserte ferroviaire de la Côte d'Azur est une des principales insuffisances.

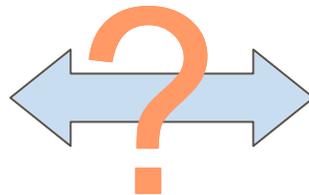


# Les déplacements intrarégionaux

- L'accessibilité favorise les courts séjours
- La multiplication des séjours entraîne la multiplication des déplacements
- Améliorer les réseaux existants
- Améliorer le jalonnement, la signalétique, le stationnement, etc.
- Savoir maîtriser l'accès à certains sites fragiles

# Analyse des corrélations

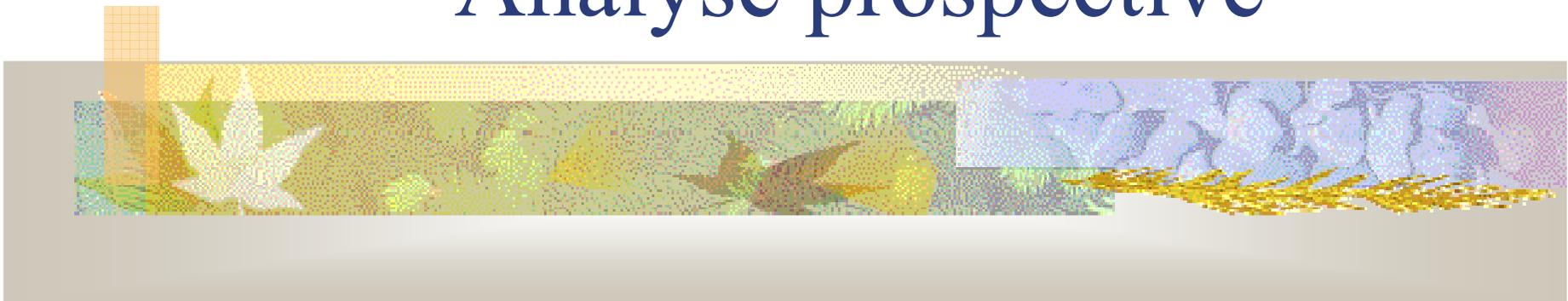
Offre de  
transport



Fréquentation  
touristique

- Pas de corrélation pour les touristes étrangers, sauf pour le TGV et surtout les aéroports
- Corrélation assez nette pour les touristes résidents

# Analyse prospective





# Scénarios d'évolution

2 hypothèses pour le tourisme :

-  poursuite des tendances
-  politique touristique

2 hypothèses pour les capacités d'infrastructures :

-  augmentation limitée
-  forte augmentation



## Scénario « fil de l'eau »

- PACA perd des parts de marché au profit de destinations lointaines ou en Méditerranée
- La clientèle prédominante reste une clientèle de proximité
- Au total, +15% entre 2002 et 2020
- Hausse de la fréquentation sur le littoral
- Faible hausse dans l'arrière pays
- Baisse de la fréquentation en zone de montagne



## Fil de l'eau : conséquences sur les trafics routiers

- +60% au total, +74% pour les trafics touristiques
- augmentation même là où la fréquentation diminue
- saisonnalité moins marquée en 2020



# Scénario politique touristique

- Croissance comparable à celle des autres régions méditerranéennes
- Dé-saisonnalité accrue
  
- Au total, +38% entre 2002 et 2020
- Hausse limitée en zone de montagne
- Forte hausse sur le littoral et dans l'arrière pays



## Politique touristique : conséquences sur les trafics

- En moyenne sur la région, doublement des trafics touristiques
- Fortes hausses même en zone de montagne
- Augmentation de la part des trafics touristiques dans le trafic total
- Hausse importantes au printemps dans l'arrière pays; l'été continue à dominer sur le littoral



# Impacts sur le ferroviaire

- Fil de l'eau :
  - + 1 million de touristes par an en 2020
  - ... soit 12 à 15% des arrivées touristiques
  
- Politique touristique
  - + 2,25 millions de touristes par an en 2020



# Impacts des nouvelles infrastructures routières

- Avec un scénario touristique « fil de l'eau » :
  - ✓ croissance un peu + rapide de la fréquentation
  - ✓ baisse moins forte en zone de montagne
  - ✓ croissance un peu plus forte ailleurs
- Avec un scénario « politique touristique » :
  - ✓ effet marginal sur la fréquentation totale par rapport au scénario 2

# Impacts du TGV PACA

Nombre de touristes supplémentaires/an (*)	Scénario fil de l'eau	Politique touristique
Toulon	300 000	360 000
Nice	1 300 000	1 500 000

(\*) : par rapport au scénario 1

- Le TGV PACA amène une forte hausse de la fréquentation dans les Alpes maritimes et l'Est Varois.
- Peu d'impact sur le mode aérien



## En résumé, d'ici 2020 ...

- Le tourisme se développe principalement sur le littoral et dans certaines zones d'arrière pays
- La fréquentation augmente tout au long de l'année, mais surtout au printemps et à l'automne
- L'ampleur de la croissance de la fréquentation dépend beaucoup plus de la capacité des acteurs de la filière tourisme à accompagner les évolutions de la demande que de l'offre d'infrastructures



## Les conséquences

- Les trafics routiers augmentent fortement et les périodes de gêne sont de plus en plus fréquentes ...
  - ✓ sur le littoral où les autres trafics sont déjà importants ...
  - ✓ mais aussi dans l'arrière pays où les capacités du réseau sont limitées
- Le développement des autres modes (TGV, c<sup>ies</sup> low cost) n'est pas un frein au développement du trafic routier intérieur à la région