



réseau
action
climat france

TROP DE TOURISTES EN FRANCE ?

**L'IMPASSE DE LA STRATÉGIE TOURISTIQUE FRANÇAISE :
ATTIRER TOUJOURS PLUS DE TOURISTES LOINTAINS,
AU DÉTRIMENT DU CLIMAT ET DU CADRE DE VIE DES HABITANTS**

Publication : Septembre 2026

Coordination et rédaction : Alexis Chailloux, responsable Transport du Réseau Action Climat

Contribution : Prosper Wanner (SCIC les Oiseaux de Passage)

Relecture : Jean Pinard (consultant, ancien directeur du Comité régional du tourisme et des loisirs d'Occitanie), Betty Rech, Caroline Mignon et Jean-Michel Blanc (Acteurs du Tourisme Durable), Gilles Caire (économiste, Université de Poitiers),

Graphisme couverture : Zelda Mauger

Réseau Action Climat

17 Avenue Jean Aicard

75 011 Paris – France

contact@reseauactionclimat.org

01 48 58 83 92

SYNTHESE

Ce rapport compile et fait dialoguer les données les plus récentes sur l'activité touristique en France. Citons, entre juin et juillet 2026, les publications d'[Atout France](#), de la [Banque de France](#), du [Credoc](#), de la [Direction générale de l'Aviation civile](#), du [Forum Vies mobiles](#), de l'[Institut Terram](#) ou de [Transport & Environment](#).

1. Ce sont les touristes locaux et européens qui font vivre l'économie touristique

Les données économiques du tourisme en France dégagent deux tendances nettes :

- **Le tourisme interne est, de loin, le premier pilier de l'économie touristique française.** En 2023, les résidents français représentaient les deux tiers de la consommation touristique intérieure : 135 milliards d'euros dépensés par les résidents français, pour un total de 211 milliards d'euros ([INSEE, 2025](#)).
- **Le tourisme d'origine internationale est porté par les pays proches.** Les touristes européens (UE + Suisse + Royaume-Uni) ont dépensé 54 milliards d'euros en France en 2025, contre 24 milliards pour les touristes du reste du monde. Le solde positif de la balance commerciale du tourisme repose à 90 % sur l'Europe, et notamment les touristes de 5 pays proches : Allemagne, Belgique, Pays-Bas, Royaume-Uni et Suisse ([Banque de France, 2026](#)).

Si la France vise 100 milliards d'euros de recettes des touristes internationaux d'ici 2030 (+ 30 % par rapport à 2025), il n'existe aucun objectif équivalent pour les touristes français.

2. La montée en gamme de l'offre touristique conduit les Français à partir à l'étranger, ou à séjourner en France moins longtemps

Les gouvernements successifs ont favorisé une montée en gamme de l'offre touristique, notamment hôtelière. Entre 2019 et 2025, le nombre de chambres d'hôtels bas de gamme (1 et 2 étoiles) a baissé de 15 %, tandis que le haut de gamme (4 et 5 étoiles) a augmenté de 22 % ([Atout France, 2026](#)). Cette montée en gamme est allée de pair avec une internationalisation de la clientèle hôtelière au détriment d'une clientèle résidente.

Globalement, **le prix des hébergements touristiques a augmenté près de deux fois plus vite que l'inflation depuis 20 ans** ([Wanner, 2025](#)), et cette hausse des tarifs concerne tous les acteurs touristiques (restaurateurs, acteurs culturels, etc.).

Sans que cela soit intentionnel, cette stratégie éloigne une partie des résidents français, qui arbitrent pour des séjours plus courts ou des vacances à l'étranger, devenues comparativement moins chères ([Atout France, 2026](#)). Le nombre de nuitées touristiques des résidents en France a baissé de 13 % entre 2018 et 2025, tandis que les nuitées à l'étranger sont portées par une forte dynamique depuis 2022 ([Insee, 2026](#)).

Ce double mouvement doit alerter les acteurs touristiques : la croissance des recettes touristiques ne dit rien de l'accessibilité du territoire à sa propre population.

3 L'essor du tourisme international booste le trafic aérien et alimente directement le réchauffement climatique

L'aérien est l'un des rares secteurs qui continue d'augmenter ses émissions de gaz à effet de serre en France ([Citepa, 2026](#)). Ce sont les vols internationaux qui portent la croissance du trafic (+ 11 millions de passagers entre 2019 et 2025), tandis que les vols intérieurs chutent fortement dans l'Hexagone (- 7 millions sur la même période) ([DGAC, 2026](#)).

Trois chiffres illustrent les liens étroits entre les secteurs aérien et touristique :

- **Environ 2 passagers sur 3 prennent l'avion pour des raisons touristiques** ([Forum Vies Mobiles 2026](#), [DGAC 2026](#), [CDGG 2021](#)), et ceux qui déclarent un autre motif profitent souvent du voyage pour faire du tourisme sur place ([DGAC, 2026](#)).
- **Les extra-européens représentent 3 % des touristes en France, mais 20 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur touristique**, en raison du poids climatique des vols long-courriers. Le séjour d'un touriste lointain en France sera 10 fois plus émetteur que celui d'un résident français, et 5 fois plus que celui d'un touriste européen ([ADEME, 2024](#)).
- **Le transport aérien représentait 41 % des émissions de gaz à effet de serre du tourisme en France en 2018** ([ADEME, 2024](#)), une part qui a possiblement augmenté depuis en raison de la hausse des vols internationaux.

4. Les aéroports français font partir plus de touristes à l'étranger qu'ils n'en font venir

Les aéroports français font partir plus de Français à l'étranger (62 %) qu'ils ne font venir d'étrangers en France (38 %). Cette tendance s'accroît puisque le trafic dit "émetteur" (les résidents français qui partent à l'étranger) a augmenté de 4,1 % entre 2024 et 2025, contre 3 % pour le trafic "récepteur" (les non-résidents qui viennent en France).

Le succès du pourtour méditerranéen (Europe du sud, Maghreb), marqué par un trafic majoritairement "émetteur", s'explique notamment par l'essor des compagnies low-cost. En 2025, le low-cost représentait 45 % du trafic aérien, contre 35 % en 2019 ([UAF, 2026](#)).

Ce constat dément la thèse selon laquelle la hausse du trafic aérien serait nécessairement une bonne nouvelle pour le secteur touristique français. Un aéroport français qui multiplie les dessertes méditerranéennes risque de dégrader la balance commerciale du tourisme de la France. C'est pourtant le modèle de nombreux aéroports régionaux, subventionnés par les collectivités locales.

5. Le tourisme lointain ne bénéficie qu'à certains territoires, et contribue à augmenter les loyers

Les touristes lointains font souvent le “voyage d’une vie” en France, et se concentrent en région parisienne et sur la côte d’Azur. Ainsi, à l’été 2024, 62 % des nuitées des touristes états-uniens ont eu lieu en Ile-de-France ([INSEE, 2024](#)). A l’inverse, les touristes européens, qui viennent principalement en voiture, se répartissent mieux sur l’intégralité du territoire hexagonal.

Cette concentration géographique exerce une pression sur le foncier, et alimente directement la hausse du prix des loyers ([Transport & Environment, 2026](#)). Dans les zones les plus touristiques, des investisseurs achètent des biens immobiliers pour les transformer en location de courte durée (sur des plateformes type Airbnb), et aggravent la tension sur le marché locatif traditionnel pour les résidents.

La concentration des touristes lointains est aussi économique : les hôteliers et les restaurateurs haut de gamme sont les premiers bénéficiaires du tourisme lointain, à l’inverse des campings ([CCI Ile-de-France, 2025](#), [Atout France, 2026](#)). La littérature académique, bien que limitée, tend à indiquer que les groupes hôteliers génèrent des taux de fuite économique plus élevés que les structures indépendantes, c’est-à-dire qu’une part plus importante de la valeur créée localement s’échappe du territoire.

6. La recommandation du Réseau Action Climat : recentrer la stratégie hexagonale sur l’accueil des touristes de proximité (France et Europe)

Entre 2018 et 2022, le recentrage vers les clientèles proches européennes a permis de réduire fortement les émissions (-16 %) tout en maintenant l’activité économique ([ADEME, 2024](#)). Cette réorientation était cependant conjoncturelle, suite à la pandémie de Covid-19. Afin d’amorcer un changement structurel, nous proposons les mesures suivantes :

- 1. Développer le tourisme interne et les vacances pour tous** en réhaussant l’ambition du “billet de congés annuel” (un aller-retour en train par an par personne à 49 €), et en créant un *Fonds national de soutien au départ en vacances*.
- 2. Privilégier les clientèles internationales proches**, en publiant le budget des campagnes de promotion de la France à l’étranger (Atout France + offices de tourisme), et en l’affectant en priorité vers les pays européens proches.
- 3. Limiter l’essor du trafic aérien**, en stoppant le projet d’extension de Roissy CDG ainsi que les subventions et exonérations fiscales dont jouit le secteur (aucune taxe sur le kérosène, TVA à 0% sur les vols internationaux, aides au low-cost, etc.)
- 4. Changer les indicateurs touristiques**, en soumettant toutes les politiques publiques à 4 indicateurs : intensité carbone par visiteur, stimulation de l’économie locale, préservation du cadre de vie et accessibilité tarifaire. Les objectifs de consommation seront fixés en priorité pour le marché domestique et européen.

INTRODUCTION

La France a accueilli plus de 100 millions de touristes étrangers en 2025, et reste la première destination mondiale en termes d'arrivées internationales devant l'Espagne. L'objectif fixé par le gouvernement en 2014 a été atteint en 10 ans, malgré l'arrêt brutal du tourisme aérien post-Covid. Mais à quel prix ? De plus en plus de destinations françaises souffrent à la fois d'une fréquentation touristique qui dégrade le cadre de vie des habitants, et des conséquences de l'aggravation du réchauffement climatique.

Le 23 juillet 2026 est une illustration dramatique des liens entre tourisme international et réchauffement climatique. Selon le site Flightradar, 253 000 vols commerciaux ont été recensés ce jour-là dans le monde, un nouveau "record" stimulé par les flux touristiques internationaux. Le même jour, le méga-feu près du bassin d'Arcachon devenait incontrôlable, entraînant la disparition de 42 000 hectares de forêt, la destruction d'une partie du village du Porge, le déplacement de plus de 200 000 personnes et l'arrêt brutal des activités touristiques. Si la concomitance de ces deux événements précis est une coïncidence, il existe un lien de causalité direct entre la croissance des vols internationaux et le réchauffement climatique. La multiplication et l'intensification des méga-feux en sont une des conséquences tragiques.

Ce rapport pose une question qui semble encore taboue : **pourquoi l'accueil de touristes lointains est-il si valorisé en France, alors qu'il bénéficie à très peu de territoires et contribue à réchauffer le climat ?** Il n'est pas non plus celui qui génère le plus de retombées : le tourisme domestique représente les deux tiers de la consommation touristique intérieure, et parmi les touristes internationaux ce sont nos voisins européens (Royaume-Uni, Belgique, Pays-Bas, Allemagne et Suisse) qui contribuent le plus à l'économie touristique.

Après avoir analysé les effets pervers de la stratégie gouvernementale, dont un report des touristes français vers l'étranger en raison de l'augmentation du coût des vacances en France, le Réseau Action Climat propose une orientation alternative et formule des recommandations. Celles-ci concilient maintien de l'activité touristique et de ses emplois, amélioration du cadre de vie des Français, atténuation du réchauffement climatique et démocratisation des vacances. Rappelons que 2 Français sur 5 ne partent pas en vacances chaque année, un chiffre stable depuis 40 ans, faute de politique publique à la hauteur.

INTRODUCTION.....	5
A. LE MYTHE DU TOURISME LOINTAIN A L'EPREUVE DES CHIFFRES.....	9
1. <i>Domestique, européen, et enfin lointain : une économie touristique à 3 vitesses</i>	9
• Un marché touristique principalement domestique	9
• Un tourisme européen très dynamique grâce à cinq pays proches	9
• Les pays du sud de l'Europe ont une balance touristique négative	10
• Un marché extra-européen bien moins contributeur à l'économie touristique	11
• Des touristes états-uniens essentiels au solde positif extra-européen	12
• Des touristes lointains, hors Amérique du Nord, qui servent surtout de vitrine	13
2. <i>Montée en gamme et tourisme lointain : les deux faces d'une même stratégie</i>	13
• Des étrangers qui préfèrent l'hébergement marchand	13
• Les touristes extra-européens boudent le camping	14
• Plus on monte en gamme, plus la clientèle est internationale	15
• Une montée en gamme continue de l'offre hôtelière pour les touristes internationaux premium	15
• Une clientèle à fort pouvoir d'achat concentrée géographiquement	16
• Un haut de gamme plus sensible aux crises internationales	17
• Des stratégies nationales et locales d'attractivité difficilement lisibles	17
3. <i>Les aéroports français font partir bien plus de touristes qu'ils n'en font venir</i>	18
• La France a un trafic aérien émetteur, et cette tendance s'accroît	18
• Le trafic émetteur se concentre vers la Méditerranée et l'Asie	19
• Les liaisons aériennes France > Etats-Unis sont, de loin, les plus émettrices	20
• Le boom des destinations méditerranéennes et nord-américaines	22
4. <i>En conclusion : la proximité, pilier économique sous-estimé du tourisme intérieur</i>	22
B. LES EFFETS PERVERS DE LA POLITIQUE D'ATTRACTIVITE DE LA FRANCE A L'INTERNATIONAL	23
1. <i>Une croissance du trafic aérien qui aggrave le réchauffement climatique</i>	23
• La hausse du trafic aérien est portée par les vols internationaux	23
• Les compagnies low-cost représentent désormais près d'un vol sur deux	23
• Environ 2 passagers sur 3 prennent l'avion pour des motifs touristiques	23
• L'Europe du sud et l'Asie ont un trafic très majoritairement loisirs	25
• Les vols (tous motifs) vers l'Asie émettent 4 fois plus que les vols internes	25
• Les vols de loisir vers la Méditerranée et l'Asie pèsent 30 % des émissions de l'aérien	26
• Le transport aérien représente plus de 40 % des émissions du tourisme	27
2. <i>Quand la montée en gamme fragilise l'accès au départ en vacances</i>	29
• Une montée en gamme qui s'accompagne d'une hausse tarifaire	29
• Une incitation pour les résidents à moins voyager en France	29
• Des résidents qui voyagent de plus en plus loin	30
3. <i>Une hausse des loyers dans les destinations les plus touristiques</i>	31
• Le tourisme aérien est marqué par une concentration géographique	31
• L'essor de locations type Airbnb alimente la pression sur le foncier	31
• Les touristes étrangers contribuent largement à l'essor de l'offre Airbnb	31
• Le tourisme aérien alimente directement la hausse des loyers	32
4. <i>Une concentration des retombées touristiques</i>	34
• Le tourisme lointain profite d'abord aux hôteliers-restaurateurs	34
• Les grandes entreprises captent une part croissante de la valeur	35
• La valeur créée par le tourisme ne profite pas aux travailleurs	36
5. <i>En conclusion : les coûts cachés d'une politique d'attractivité internationale</i>	36
C. UN SCENARIO ALTERNATIF POUR CONTINUER A VOYAGER DANS LE RESPECT DE L'ACCORD DE PARIS	38
1. <i>Prioriser les touristes locaux (France, Europe), c'est bon pour le climat et l'économie</i>	38
• Un résident qui part en France émet 10 fois moins qu'un touriste extra-européen... ..	38
• ... et 5 fois moins que s'il partait à l'étranger	39
• Après le covid, les émissions du secteur touristique ont baissé de 16 %	39
• L'activité économique s'est maintenue grâce aux touristes européens	40
• Les flux touristiques se sont mieux répartis sur le territoire	40
• Généraliser un nouvel indicateur : l'empreinte carbone par euro dépensé	42

2.	<i>Cibler les grands oubliés du tourisme : non-partants et autres personnes de passage</i>	43
•	40 % de Français ne partent pas en vacances chaque année	43
•	D'autres visiteurs invisibles malgré leur nombre (aidants, saisonniers...).....	43
•	Des visiteurs moins carbonés qui contribuent à l'économie locale.....	44
•	Un désaccueil des autres personnes de passage qui nuit au territoire.....	44
	<i>En conclusion : qui accueillir et qui faire partir, un choix de politique publique</i>	44
D.	CONCLUSION : PASSER TOUTES LES POLITIQUES TOURISTIQUES AU CRIBLE DE 4 CRITERES	46
E.	RECOMMANDATIONS	47
F.	GLOSSAIRE.....	51
	<i>Définitions ONU tourisme</i>	51
	<i>Définitions ADEME</i>	52
	<i>Autres définitions</i>	52
G.	ELEMENTS METHODOLOGIQUES	53
	Des données touristiques partielles et partiales	53
	Le bulletin annuel de la DGAC invisibilise les vols en correspondance	54
	Empreinte carbone de l'aérien : application d'un facteur 2 pour les effets "hors CO2".....	55
	Hypothèses de calcul pour le coût d'un billet de congé annuel étendu	56
H.	BIBLIOGRAPHIE.....	57
I.	ANNEXES	60
	Annexe I : ventilation géographique de la balance des paiements des voyages en France entre 2023 et 2025 (Banque de France, en milliards d'euros).....	60
	Annexe II : classement des pays dont les liaisons aériennes avec la France sont les plus émettrices de gaz à effet de serre (DGAC, ADEME)	62
	Annexe III : typologie des aéroports français en fonction du caractère émetteur ou récepteur du trafic	66
	Annexe IV : ventilation des émissions de gaz à effet de serre du transport aérien français par zone géographique et motif de vol	67

A. Le mythe du tourisme lointain à l'épreuve des chiffres

1. DOMESTIQUE, EUROPEEN, ET ENFIN LOINTAIN : UNE ECONOMIE TOURISTIQUE A 3 VITESSES

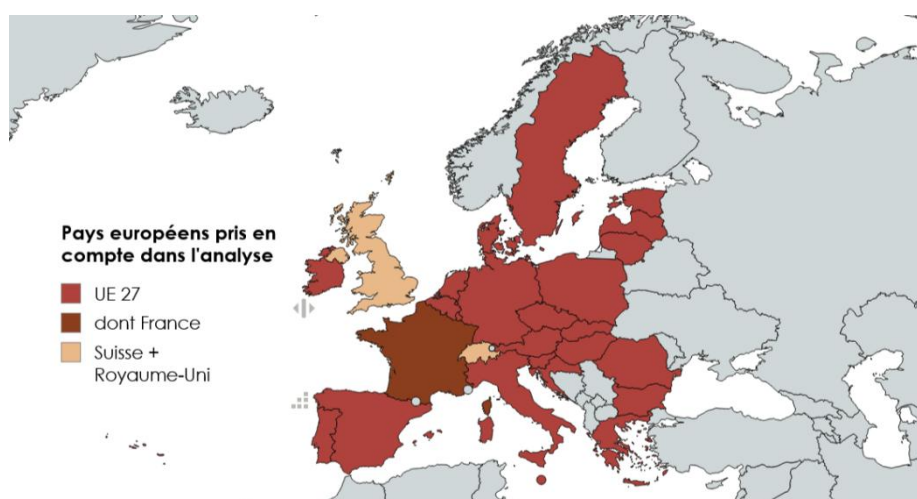
- **Un marché touristique principalement domestique**

La consommation touristique intérieure est estimée à 222 milliards d'euros en 2025 par Atout France ([Atout France, 2026](#)). En 2023, la consommation touristique intérieure en France s'élevait à 211 milliards d'euros, dont les deux tiers générés par les résidents français qui voyagent sur le territoire national, soit 135 milliards d'euros (INSEE, 2025).

Ce chiffre rappelle une réalité que les discours sur l'attractivité internationale minimisent souvent : **le tourisme domestique est, et de loin, le principal pilier de l'économie touristique française.**

- **Un tourisme européen très dynamique grâce à cinq pays proches**

Afin de prendre en compte les principaux pays européens qui contribuent à l'économie touristique en France, nous avons agrégé les données Banque de France¹ des 27 pays de l'Union européenne avec deux pays frontaliers hors UE : la Suisse et le Royaume Uni.



Les dépenses des visiteurs étrangers en France s'élèvent en 2025 à 77,5 milliards d'euros ([Banque de France, 2025](#)). Les européens (UE + pays frontaliers²) ont dépensé en France 53,5 milliards d'euros, plus du double que le reste du monde (24 milliards d'euros).

Une fois déduits les 57,5 milliards d'euros de dépenses des résidents français à l'étranger, le solde net du tourisme international, c'est-à-dire ce que l'économie française gagne réellement grâce aux visiteurs étrangers, s'élève à 20 milliards d'euros, dont 90 % grâce aux européens et 10 % au reste du monde.

Le solde positif européen est essentiellement le fruit de cinq pays proches (Allemagne, Belgique, Pays-Bas, Royaume-Uni et Suisse), qui génèrent à eux seuls 25,6 milliards d'euros d'excédent en 2025 (en hausse

¹ Données Banque de France issues de la balance des échanges de voyage 2025.

² Nous avons agrégé les données des pays de l'Union Européenne et des pays frontaliers hors UE (Suisse, Grande Bretagne) de la balance des échanges de voyages du Rapport de la balance des paiements et de la position extérieure de la France 2025 de la Banque de France.

de 47 % par rapport à 2023), soit bien plus que le solde positif total de la balance des échanges de voyages. Dit autrement, sans ces 5 pays, le solde de la balance des échanges de voyage de la France serait déficitaire.

Balance des échanges de voyages – France (en milliards d'euros)							
	2023		2024		2025		
Zone géographique	Recettes	Solde	Recettes	Solde	Recettes	Dépenses	Solde
Total	65,9	14,1	71,1	15,9	77,5	57,5	20,0
UE 27 + Suisse + Royaume-Uni	45,4	12,8	49,1	14,5	53,5	35,4	18,1
dont : Allemagne	6,7	3,5	7,5	4,0	8,9	3,6	5,3
Belgique	8,5	5,6	9,7	6,7	10,2	2,9	7,3
Espagne	4,9	-2,1	4,8	-2,7	5,0	7,7	-2,7
Grèce	0,1	-1,5	0,1	-1,6	0,1	1,7	-1,5
Pays-Bas	2,6	1,5	2,8	1,6	3,1	1,1	2,0
Portugal	0,6	-1,5	0,6	-1,5	0,6	2,1	-1,5
Royaume-Uni	7,4	5,9	7,9	6,2	8,0	1,8	6,2
Suisse	6,8	4,1	7,2	4,4	7,8	2,8	5,0
Reste du monde	20,5	1,2	22,0	1,4	24,0	22,1	1,9
dont : États-Unis	6,5	5,5	6,9	6,3	7,7	0,6	7,1
Japon	0,6	-0,9	0,7	-1,5	0,7	2,5	-1,8

- **Les pays du sud de l'Europe ont une balance touristique négative**

Tous les pays du sud de l'Europe dont la balance touristique est publiée par la Banque de France (Croatie, Espagne, Grèce, Portugal, Italie) sont caractérisés par un solde négatif, c'est-à-dire que les Français y dépensent bien plus d'argent que les visiteurs de ces pays n'en dépensent en France.

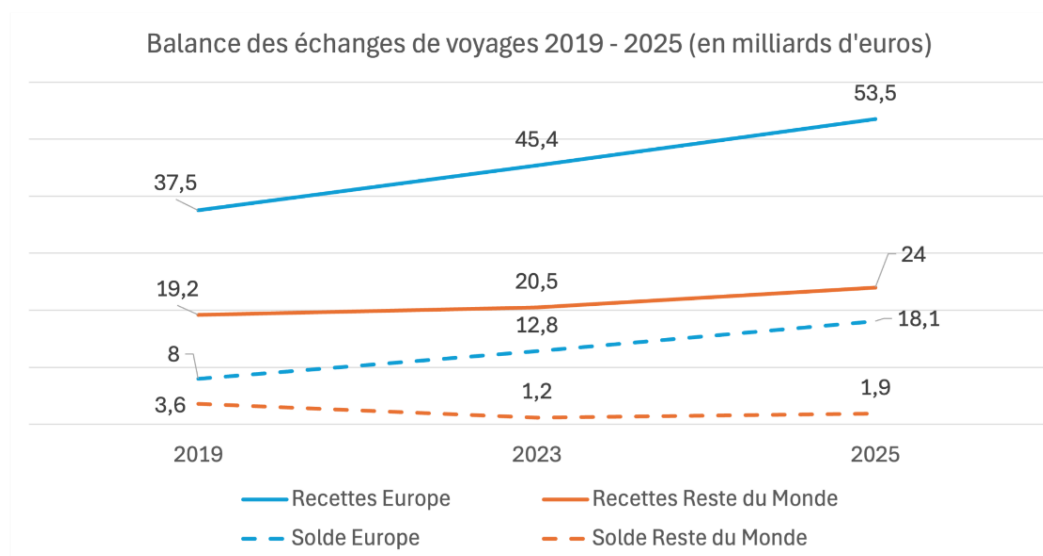
L'exemple de la Grèce est assez éloquent : les voyageurs grecs ont dépensé environ 100 millions d'euros en France en 2025, quand les Français en ont dépensé 17 fois plus en Grèce (1,7 milliards).

Balance des échanges de voyages – France (en milliards d'euros, 2025)			
	Recettes	Dépenses	Solde
Pays du sud de l'Europe (fournis par la Banque de France)	9,7	17,7	- 7,8

Croatie	0,0	0,7	-0,7
Espagne	5,0	7,7	-2,7
Grèce	0,1	1,7	-1,5
Italie	4,0	5,5	-1,4
Portugal	0,6	2,1	-1,5

- **Un marché extra-européen bien moins contributeur à l'économie touristique**

En 2019, année de référence du secteur avant la crise de Covid-19, le solde net du tourisme international s'élevait à 11,6 milliards d'euros, dont environ 70 % provenant des européens et 30 % des extra-européens. Entre 2019 et 2025, le solde du tourisme européen a plus que doublé (de 8 à 18,1 milliards d'euros), celui du tourisme extra-européen a été divisé par deux (de 3,6 à 1,9 milliards d'euros).



Autrement dit, le solde du tourisme international est porté à 90 % par les pays européens, et cet écart s'est fortement accentué depuis 2019 (+20 points).

Si le solde des pays extra-européen est reparti à la hausse depuis 2023, cette hausse reste timide en comparaison à celle des pays européens. Sur les 5,9 milliards de hausse du solde touristique, 88 % (5,2 milliards d'euros) proviennent des échanges avec l'Europe, et seulement 12% (0,7 milliard d'euros) des échanges avec le reste du monde.

Le "taux de marge" sur le tourisme européen (solde / recettes) en 2025 est de +34%. Il est quatre fois supérieur au taux de marge sur le tourisme extra-européen (+7,9%).

Taux de marge (solde / recettes)	2019	2023	2024	2025
Europe (UE + Pays frontaliers)	21%	28%	30%	34%

Taux de marge (solde / recettes)	2019	2023	2024	2025
Reste du monde (extra-européen)	19%	5,9%	6,4%	7,9%

Ces chiffres rappellent une autre réalité que les discours sur l'attractivité internationale occultent trop souvent : après le tourisme domestique, le tourisme européen est de loin le premier contributeur international à l'économie touristique française, bien devant les autres régions du monde.

- **Des touristes états-unis essentiels au solde positif extra-européen**

La clientèle des Etats-Unis est, de loin, la plus contributrice au solde positif extra-européen : 7,1 milliards d'euros sur les 1,9 milliards d'euros de solde pour l'ensemble des pays (hors Europe). Les recettes des touristes états-unis en France ont crû de 18 % en deux ans (6,6 milliards d'euros en 2023, 7,7 milliards en 2025), quand les dépenses des Français aux Etats-Unis ont diminué de moitié (1,1 milliard en 2023, 0,6 milliard en 2025).

Dit autrement, **sans les touristes venus des Etats-Unis le solde des touristes extra-européens serait largement déficitaire.**

Parmi les neuf premières clientèles internationales (hors Canada³) en termes de recettes touristiques, les Etats-unis ont la dépense journalière la plus élevée (1 470 € par séjour), soit plus du double de la dépense moyenne par jour et par séjour des touristes de 9 pays.

Arrivées et recettes des principales clientèles internationales en 2025 (<i>Atout France, 2026</i>)				
Pays	Nombre d'arrivées (millions)	Dépense moyenne des touristes par jour (€)	Durée moyenne de séjour (jours)	Dépense moyenne des touristes par séjour (€)
Allemagne	14,6	78 €	7,8	604 €
Belgique	14,6	78 €	8	619 €
Royaume-Uni	13,1	84 €	7,6	642 €
Suisse	9,0	101 €	7,7	777 €
Italie	7,7	68 €	8	545 €
Pays-Bas	6,9	65 €	7,3	471 €
Espagne	6,8	139 €	5,6	775 €
Total top 7 Europe	72,7	84 €	7,6	632 €
États-Unis	5,5	184 €	8	1 468 €

³ Le Canada est à la 9e place en termes de recettes touristiques avec 1,7 milliards d'euros (Atout France, 2025). Néanmoins le pays est hors du top 10 en termes de nombre de touristes, aussi le nombre d'arrivées n'est pas fourni par le Memento d'Atout France. Quant à la Chine, si elle est 10e en termes de nombre d'arrivées, elle ne figure pas dans le top 10 en termes de recettes.

Brésil	2,0	94 €	8,6	804 €
Total Brésil + Etats-Unis	7,5	158 €	8,2	1 291 €
TOTAL top 9	80,2	91 €	7,6	694 €

La dépense journalière des touristes états-uniens varie cependant fortement suivant les études et les destinations touristiques : 184€ au national ([Atout France, 2026](#)), 155 € à Paris ([Visit Paris, 2024](#)), et 128€ à Marseille ([Provence tourisme, 2025](#)). Aussi ces données sont à prendre comme des ordres de grandeur, utiles à la comparaison, mais à manipuler avec parcimonie en valeur absolue.

- **Des touristes lointains, hors Amérique du Nord, qui servent surtout de vitrine**

Les discours médiatiques et institutionnels ont tendance à présenter le touriste lointain comme moteur de l'économie touristique :

“En Amérique du Nord, du Sud, au Moyen-Orient, en Asie, une nouvelle classe moyenne aisée se montre avide de voyages en Europe, en particulier en France” ([Le Monde, janvier 2026](#)),

“Il y a trois soucis pour cette clientèle [Shanghai]. La première, c'est que Lyon n'a pas de palace. (...) Il nous manque aussi des boutiques de luxe. (...). troisième chose, il manque dans nos hôtels des petits-déjeuners adaptés aux goûts chinois. Aussi, on n'entend jamais parler de l'Inde et des Indiens. À mon avis le potentiel est dingue. Mais avant tout, je pense que le marché qu'il faut redévelopper, ce sont les Américains.” (Christophe Marguin, président d'Only Lyon Tourisme et Congrès, [La tribune de Lyon, août 2026](#))

“En 2025, le tourisme en France est avant tout porté par la clientèle internationale” ([Atout France, 2026](#)).

En réalité, les chiffres de la Banque de France et d'Atout France révèlent une hiérarchie que la communication touristique institutionnelle semble ignorer : la consommation touristique interne (135 milliards) pèse largement plus lourd que les soldes touristiques extérieurs : 7 fois le solde européen (18,1 milliards) et 70 fois le solde extra-européen (1,9 milliard). Bien que consommation et les dépenses touristiques ne soient strictement pas comparables, les ordres de grandeur restent néanmoins significatifs.

En résumé : les discours donnent à voir l'importance pour de nombreux acteurs touristiques de faire “rayonner” leur destination dans le monde entier, à rebours des enjeux climatiques et même parfois du potentiel réel pour la balance nationale des échanges de voyage.

2. MONTEE EN GAMME ET TOURISME LOINTAIN : LES DEUX FACES D'UNE MEME STRATEGIE

- **Des étrangers qui préfèrent l'hébergement marchand**

Si les touristes français ont recours à parts égales aux hébergements marchands et non marchands ([INSEE, 2025](#)), les clientèles les plus lointaines sont celles qui recourent le plus à l'hébergement marchand. C'est le cas de 4 personnes sur 10 pour les visiteurs d'Océanie, 7 sur 10 pour l'Asie, de 3 sur 4 pour les visiteurs américains ([DGE, INSEE, 2019](#)).

À l’opposé, les visiteurs d’Afrique du Nord n’ont recours à l’hébergement marchand que pour moins de la moitié de leurs nuitées, confirmant leur profil spécifique de séjours majoritairement chez des proches.

Les visiteurs européens se situent dans une position intermédiaire deux nuits sur trois en hébergement marchand avec une mixité d’hébergements. En 2024, la fréquentation non-résidente des campings est presque exclusivement européenne, comme avant la crise pandémique ([INSEE, 2025](#)).

Origine du visiteur (INSEE, 2018)	Part en hébergement marchand / nuitées totales
Europe	69,7%
Amérique	73,5%
Asie	71,5%
Afrique	38,8%
Océanie	83,9%
Ensemble des étrangers	68,6%

• **Les touristes extra-européens boudent le camping**

Les touristes français et européens ont recours de manière significative au camping pour leurs vacances d’été. Ce mode d’hébergement a la particularité d’être assez bien réparti sur le territoire hexagonal, avec une présence importante sur le littoral et en ruralité. A l’inverse, les touristes extra-européens boudent ce mode d’hébergement : en 2017, ils ont réalisé 27 millions de nuitées en hôtel et... presque aucune en camping.

En 2024, selon l’INSEE, la clientèle américaine redevient la plus dynamique avec 10,4 millions de nuitées. La clientèle asiatique confirme son retour dans les hôtels français en 2024, sans être revenue à ses niveaux d’avant la crise sanitaire ([INSEE, 2025](#)).

Nuitées en hébergement marchand en 2017 (INSEE 2018)	Hôtellerie de tourisme	Hôtellerie de plein air, dont camping	Autres hébergements collectifs
Nombre de nuitées étrangers (en millions)	76 (36 % total)	39 (31 % total)	18 (19 % total)
<i>Dont européens</i>	49 (23 %)	39 (31 %)	NC
<i>Dont reste du monde</i>	27 (13 %)	0 (0 %)	NC
Nombre de nuitées Français (en millions)	134 (64 %)	85 (69 %)	77 (81 %)
Total nuitées (en millions)	210	124	95

- **Plus on monte en gamme, plus la clientèle est internationale**

Plus un hôtel monte en gamme, plus il a une clientèle internationale, et plus une clientèle est lointaine, plus elle a recours à l'hôtel ([Wanner, 2025](#)).

En 2024, les clientèles étrangères représentaient un quart des nuitées dans les hôtels 1 et 2 étoiles, un tiers dans les 3 étoiles, et la moitié dans les 4 et 5 étoiles ([INSEE, 2026](#)). Une tendance similaire était déjà documentée par l'INSEE en 2017 avec pour les 5 étoiles une clientèle au deux tiers étrangère ([INSEE, DGE, 2019](#)). Concernant la trentaine d'hôtels 5 étoiles classés comme "Palaces", 83% de la clientèle est étrangère ([Rydge Conseil, 2025](#)).

	Part nuitées non-résidents dans l'hôtellerie (série INSEE)		
Année	1-2 étoiles	3 étoiles	4-5 étoiles
2024	25,3%	33,8%	48,3%

L'été 2025 confirme cette tendance à l'échelle nationale : la clientèle extra-européenne, notamment celle des États-Unis, est plus nombreuse dans les hôtels, tandis que les touristes européens stimulent davantage la fréquentation des campings et des autres types d'hébergements collectifs : résidences hôtelières de tourisme, villages de vacances, maisons familiales de vacances, auberges de jeunesse, centres internationaux de séjour et centres sportifs ([INSEE, 2025](#)).

À noter que si la part des services croît avec le niveau du classement hôtelier, cela ne se traduit pas dans la part des frais de personnel dans le chiffre d'affaires, sauf concernant les 5 étoiles qui représentent moins de 5% des chambres du parc hôtelier ([Rydge Conseil, 2025](#)).

2025	1-2 étoiles	3 étoiles	4 étoiles	5 étoiles
Frais de personnel / Chiffre d'Affaires	28,6%	25,6%	25,1%	35,2%

- **Une montée en gamme continue de l'offre hôtelière pour les touristes internationaux premium**

L'offre hôtelière est stable depuis 2019, mais se redistribue vers les catégories haut de gamme, qui cible particulièrement des clientèles internationales à fort pouvoir d'achat. Entre 2019 et 2025, le nombre de chambres d'hôtels bas de gamme (1 et 2 étoiles) a baissé de 15 %, tandis que le parc hôtelier classé 4 et 5 étoiles a continué de progresser de 22 % ([Atout France, 2026](#)).

Nombre de chambres par catégorie d'hôtel entre 2019 et 2025 (Atout France, 2026)					
		2019		2025	
Catégorie d'hôtel	Evolution 2025/2019	Nombre de chambres	Part	Nombre de chambres	Part
Non classés	- 22 %	100 212	16%	78 597	12%
1 et 2 étoiles	-15%	148 593	23%	127 018	20%
3 étoiles	+ 7%	240 112	37%	256 553	40%
4 et 5 étoiles	+ 22%	153 862	24%	187 310	29%
TOTAL	+ 1%	642 779	100%	649 478	100%

Si cette montée s'explique pour partie par la simplification du système de classement hôtelier en 2015, les deux tiers des opérateurs touristiques indiquent que leurs investissements en 2024 ont contribué à cette montée en gamme ([Atout France, 2026](#)).

L'appel à monter en gamme est un discours récurrent qui conditionne les choix de politiques publiques et l'accès aux subventions publiques ([Wanner, 2022](#)). Dans le cadre de l'annonce du Plan destination France, Jean Castex, alors Premier ministre, invitait à "accélérer sur l'accompagnement de la montée en qualité de l'offre touristique" ([Plan Destination France, 2021](#)).

Selon Atout France, "la croissance du secteur touristique en France est de plus en plus portée par une montée en gamme de l'offre d'hébergement et des services, traduisant un repositionnement structurel de la destination vers des segments à plus forte valeur ajoutée (...) On observe ici une transformation structurelle de l'offre, davantage orientée vers des standards élevés et des clientèles internationales à plus forte contribution." ([Atout France, 2026](#)).

Si la dépense moyenne des touristes internationaux a augmenté de 7 % entre 2024 et 2025, cela traduit selon Atout France "une consommation plus qualitative et un mix de clientèles plus premium."

- **Une clientèle à fort pouvoir d'achat concentrée géographiquement**

La Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) Paris Île-de-France définit une clientèle "à haute contribution" par un seuil minimum de 217 € de dépenses journalières par personne ([CCI Paris Île-de-France, 2025](#)). Les touristes états-uniens, chinois et des pays du Golfe constituent les principales clientèles à haute contribution en Île-de-France et, par extension, les premiers clients des hôtels de luxe, des restaurants étoilés et des commerces haut de gamme à Paris.

Si l'offre hôtelière globale a peu évolué dans la capitale depuis 2019 (+ 1,8 % pour le nombre d'hôtels et + 5,5 % pour le nombre de chambres), les hôtels 5 étoiles parisiens ont explosé sur la même période (+ 37 % d'hôtels, + 29 % chambres). ([CCI Paris Ile-de-France, 2025](#))

Leur concentration est particulièrement forte en Île-de-France, qui capte 62 % des nuitées hôtelières américaines ([INSEE, 2024](#)), comme sur la Côte d'Azur. Les touristes états-uniens sont devenus en 2018 la première clientèle étrangère dans les hôtels de la Côte d'Azur après les Britanniques ([INSEE, 2019](#)).

Cette concentration est double, à la fois géographique dans les deux principales destinations françaises accessibles en avion long-courrier, et dans le haut de gamme : hôtels, restaurants, commerces ([CCI Paris Ile-de-France, 2025](#)).

- **Un haut de gamme plus sensible aux crises internationales**

La forte sensibilité du tourisme extra-européen aux crises internationales de plus en plus fréquentes (pandémies, conflits, crises économiques ou géopolitiques, catastrophes naturelles, etc.) se répercute de fait sur l'offre touristique haut-de-gamme locale : hôtellerie, restauration, commerces.

Le confinement lié à la pandémie de Covid-19, qui a généré l'arrêt brutal des flux de touristes internationaux, a montré la forte dépendance au tourisme international des hôtels en fonction de leur niveau de classement. Le recul de la fréquentation hôtelière a été plus marqué dans le haut de gamme 4 et 5 étoiles (-75 %) que pour les hôtels plus modestes ([INSEE, 2021](#)).

- **Des stratégies nationales et locales d'attractivité difficilement lisibles**

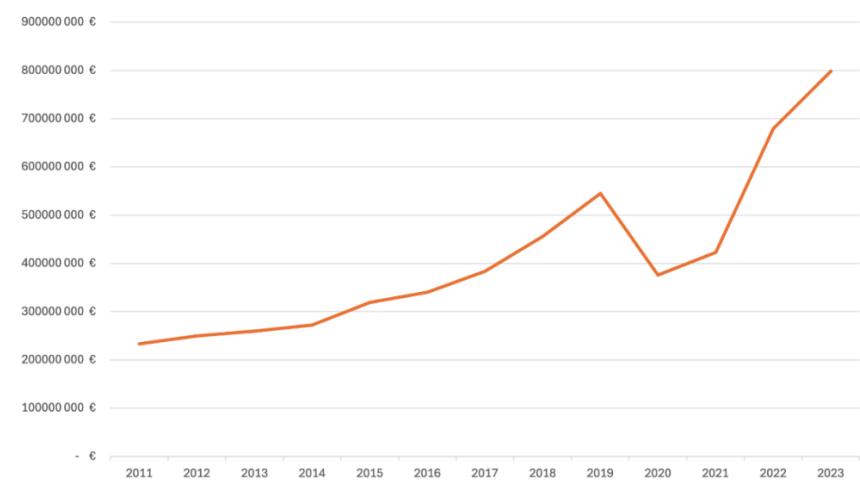
L'effort public en faveur du tourisme relève d'au moins 8 ministères distincts et représente 7 milliards d'euros mobilisés à travers 21 programmes et 13 missions différentes, *"sans qu'une vision consolidée ne permette d'en mesurer l'efficacité"* ([Assemblée Nationale, 2025](#)). À l'échelle nationale, Atout France, doté d'un budget global de 60 millions d'euros, a parmi ses missions la promotion internationale de l'offre française.

À l'échelle locale, plus de 80% des communes ont adopté la taxe de séjour. Son niveau de collecte a quadruplé en dix ans pour passer nationalement de 250 millions en 2015 à plus d'un milliard en 2024 ([DGCL, 2025](#)). Depuis la réforme de la taxe de séjour en 2015, le montant collecté hors pandémie croît de 10% chaque année. A Marseille, elle est passée de 2,5 millions collectés en 2015 à 13,6 millions d'euros en 2024.

Elle est acquittée par toutes les personnes séjournant dans un hébergement touristique marchand à de rares exceptions près. Le produit de la taxe vise à favoriser la fréquentation touristique, notamment via le financement des offices du tourisme. Malgré l'obligation de faire figurer en annexe du compte administratif l'emploi des recettes procurées par la taxe ([article R. 2333-45 du CGCT](#)), peu de comptes détaillés sont publics.

À l'échelle nationale comme locale, les données disponibles ne permettent pas d'évaluer le montant affecté à l'attractivité de clientèles internationales.

Evolution du produit de la taxe de séjour au profit du bloc communal (Source : [DGCL](#))



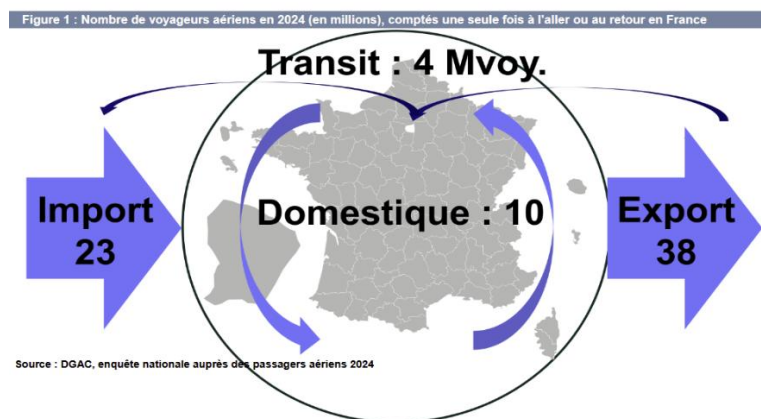
Source : [Marseille Hospitalités, 2026](#), d'après les données DGCL.

3. LES AEROPORTS FRANÇAIS FONT PARTIR BIEN PLUS DE TOURISTES QU'ILS N'EN FONT VENIR

- **La France a un trafic aérien émetteur, et cette tendance s'accroît**

Parmi les 61 millions de passagers internationaux dans les aéroports français, 38 millions sont des résidents français qui partent à l'étranger, 23 millions des voyageurs étrangers qui viennent en France ([DGAC, 2024](#)). A ces 61 millions de passagers internationaux, il faut ajouter 10 millions de voyageurs intérieurs (qui circulent entre deux aéroports français) et 4 millions de passagers en transit (qui font une escale en France sur un trajet entre deux autres pays).

Ces chiffres s'appuient sur les résultats de l'Enquête Nationale sur les Passagers Aériens (ENPA), aussi le nombre de voyageurs est-il calculé selon la réelle origine / destination, quelles que soient les éventuelles correspondances. Un passager entre Marseille et New-York, avec escale à Paris CDG, sera ainsi comptabilisé parmi les 38 millions de voyageurs "à l'export".



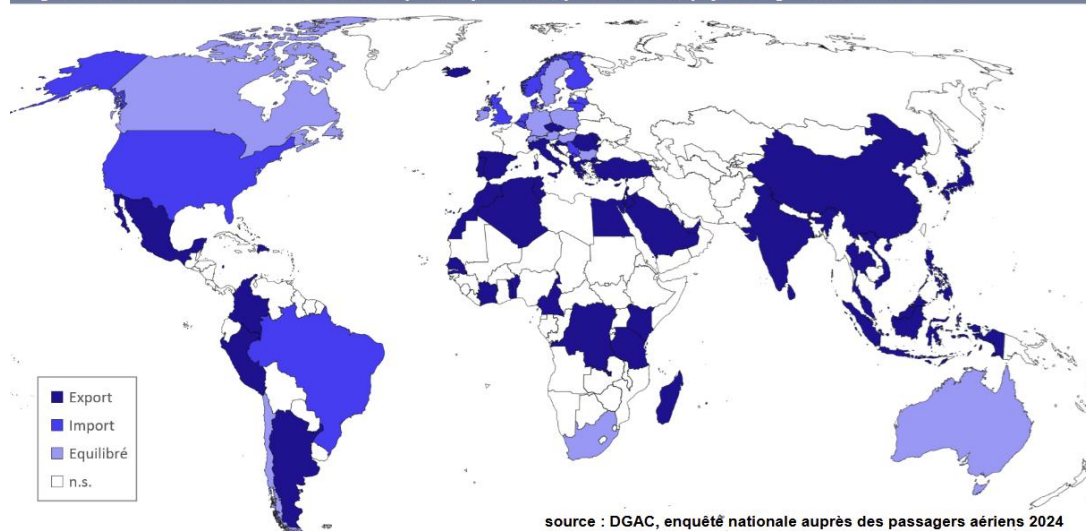
Autrement dit, **les aéroports français font partir bien plus de voyageurs français à l'international (62 %) qu'ils n'accueillent de voyageurs internationaux en France (38 %), et la tendance s'accroît** puisque trafic aérien émetteur croît plus vite que le trafic récepteur (respectivement +4,1 % et +3,0 % entre 2024 et 2025).

Parmi les 10 principaux aéroports français, qui représentent 86 % du trafic aérien, seul celui de Nice est majoritairement "récepteur" de passagers internationaux (il en accueille plus qu'il n'en fait partir), les 9 autres aéroports sont majoritairement "émetteurs" ([DGAC, 2024](#)). Le solde détaillé pour chacun des aéroports français n'est pas rendu public par la DGAC⁴.

- **Le trafic émetteur se concentre vers la Méditerranée et l'Asie**

La DGAC précise également la dominante import / export de passagers internationaux pour les principaux pays reliés en avion depuis la France, comme le montre la carte ci-dessous.

Figure 3 : Dominante de la demande entre import / équilibré / export, selon les pays d'origine et de destination



Parmi les pays ayant reçu plus de 300 000 passagers aériens depuis la France :

- Le trafic à dominante émetteur (export) se concentre dans les pays du Sud de l'Europe (Espagne, Italie, Portugal, Grèce, Croatie, Albanie, Turquie), du Maghreb (Maroc, Algérie, Tunisie), d'Asie (Chine, Inde, Japon, Singapour, Corée du Sud, Thaïlande, Vietnam, Hong-Kong), du Proche Orient (Égypte, Israël, Liban, Emirats Arabes Unis, Arabie Saoudite, Qatar), d'Afrique subsaharienne (Sénégal, Côte d'Ivoire) et dans certains pays d'Amérique Latine (Mexique, Colombie)
- Le trafic à dominante récepteur (import) se concentre dans le Nord de l'Europe (Royaume-Uni, Pays-Bas, Danemark, Norvège), aux États-Unis et au Brésil
- Certains pays présentent un solde équilibré, notamment en Europe centrale (Allemagne, Pologne, Autriche, Hongrie, Suisse), en Europe du Nord (Irlande, Suède), en Afrique du Sud et au Canada.

Ce constat dément l'idée selon laquelle la hausse du trafic aérien serait nécessairement une bonne nouvelle pour le secteur touristique. Un aéroport français qui multiplie les dessertes internationales risque

⁴ La DGAC propose en revanche le [solde export / import par typologie d'aéroport](#) (hors Paris). Ces données sont reproduites en Annexe III. Dans ce regroupement par typologie d'aéroport, le trafic domestique est intégré dans le solde import / export : un Toulousain qui irait à Paris sera considéré comme un "export" pour l'aéroport de Toulouse dans les chiffres présentés en Annexe III, alors qu'il est comptabilisé parmi les 10 millions de passagers domestiques dans l'ENPA.

d'aggraver le solde départs / arrivées de passagers internationaux, avec un impact incertain sur les retombées économiques nettes en France.

- **Les liaisons aériennes France > Etats-Unis sont, de loin, les plus émettrices**

Afin de mesurer précisément l'impact climatique des liaisons avec chaque pays, nous avons multiplié le nombre de passagers aériens par pays ([DGAC, 2025](#)) avec la distance moyenne de vol et les émissions de gaz à effet de serre par kilomètre / passager ([ADEME](#)). Par souci de simplification nous avons considéré que la distance moyenne entre la France et un pays donné était celle entre l'aéroport de Paris CDG et le principal aéroport international connecté à la France (ex : Madrid pour l'Espagne, Montréal pour le Canada), et estimé qu'il n'y avait pas de gain énergétique sur les aéronefs entre 2019 et 2025.

Nous avons listé ici les résultats pour les 18 pays dont les liaisons aériennes avec la France dépassent le demi-million de tonne équivalent CO₂. Ces pays cumulent les $\frac{2}{3}$ des émissions de gaz à effet de serre, et près de 90 % de l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre entre 2019 et 2025. Les chiffres du trafic passager fournis par la DGAC correspondent au premier aéroport de débarquement depuis la France : un passager Paris-Tokyo via Amsterdam sera comptabilisé dans les passagers vers les Pays-Bas. La contribution de destinations lointaines est donc largement sous-évaluée.

Principales liaisons aériennes depuis la France en termes d'émissions de gaz à effet de serre en 2025 (DGAC 2026, ADEME)						
Rang	Pays	Emissions de GES totales 2025 (tCO2e)	Solde des émissions de GES 2019 / 2025 (tCO2e)	Trafic récepteur ou émetteur	Passagers 2025 (DGAC)	Emissions GES par passager (ADEME, tCO2e)
1	Etats-Unis	4 806 419	193 733	Récepteur	9 256 892	1,038
2	Maroc	1 757 771	525 976	Emetteur	9 840 976	0,357
3	Espagne	1 749 566	246 502	Emetteur	17 810 002	0,196
4	Canada	1 706 939	391 886	Equilibré	3 471 957	0,983
5	Italie	1 463 938	198 650	Emetteur	14 374 532	0,204
6	Chine	1 147 899	-545 167	Emetteur	1 574 816	1,458
7	Portugal	1 116 230	73 998	Emetteur	8 209 083	0,272
8	Emirats Arabes Unis	1 086 505	81 412	Emetteur	2 330 200	0,933
9	Brésil	1 052 014	176 795	Récepteur	1 256 819	1,674
10	Turquie	859 711	291 119	Emetteur	4 654 585	0,369
11	Algérie	738 812	187 048	Emetteur	5 830 043	0,253
12	Japon	727 615	-243 834	Emetteur	842 135	1,728
13	Grèce	650 770	125 955	Emetteur	3 697 178	0,352
14	Mexique	632 453	632	Emetteur	772 499	1,637
15	Tunisie	627 162	151 679	Emetteur	4 559 603	0,275
16	Inde	534 996	101 098	Emetteur	915 643	1,169
17	Singapour	529 761	119 411	Emetteur	555 051	1,909
18	Royaume-Uni	501 960	-28 093	Récepteur	12 821 460	0,078
Total 18 liaisons > 1/2 MtCO2e		21 690 521	+ 2 076 895		102 773 474	
Total trafic aérien		32 761 905	+ 2 918 556		153 502 295	
Part 18 liaisons > 1/2 MtCO2e		66%	88%		67%	

Légende : 18 pays dont les liaisons aériennes vers / depuis la France contribuent le plus au réchauffement climatique. L'intégralité des résultats est reproduite en Annexe II.

- **Le boom des destinations méditerranéennes et nord-américaines**

Les liaisons vers les 7 principales destinations méditerranéennes en nombre de voyageurs (Maroc, Espagne, Italie, Portugal, Turquie, Grèce, Tunisie⁵) ont vu leurs émissions croître de 1,6 million de tonnes équivalent CO₂ entre 2019 et 2025. Cela représente les $\frac{2}{3}$ du solde total des émissions sur la période. Toutes ces destinations sont marquées par un trafic émetteur. **Le développement de ces dessertes, qui caractérise de nombreux aéroports français, dégrade donc le solde import / export de voyageurs internationaux, tout en augmentant sensiblement l'empreinte carbone du pays.**

Les liaisons vers l'Amérique du Nord (Etats-Unis, Canada) contribuent aussi fortement à la hausse des émissions de gaz à effet de serre, avec 0,6 million de tonnes équivalent CO₂ supplémentaires émises entre 2019 et 2025. Le Canada contribue pour les $\frac{2}{3}$ de cette hausse, et jouit d'un trafic équilibré, quand les Etats-Unis ont un trafic majoritairement récepteur.

La situation est plus contrastée en Asie avec la Chine et le Japon qui ont vu leurs émissions baisser très fortement (- 0,8 Mt CO₂e), conséquence d'un trafic aérien qui n'a pas retrouvé ses niveaux pré-Covid. D'autres destinations comme l'Inde ou Singapour voient leur trafic augmenter sensiblement. Rappelons que beaucoup de vols vers l'Asie nécessitent une correspondance, et ne sont donc pas comptabilisés dans le bulletin annuel de la DGAC. La valeur absolue des émissions de gaz à effet de serre est donc sous-estimée, et l'évolution d'une année sur l'autre est à observer avec prudence, dans la mesure où elle peut être liée à un changement de pays d'escale. Le trafic vers l'Asie est à dominante émetteur.

En résumé : les aéroports français ont un trafic international très majoritairement émetteur, en particulier vers la Méditerranée. L'analyse pourrait être affinée avec la fin de l'opacité concernant deux jeux de données d'utilité publique : le détail du solde import / export de passagers internationaux par aéroport et par destination, et le détail des subventions, directes et indirectes, versées par les collectivités locales aux aéroports et compagnies aériennes.

4. EN CONCLUSION : LA PROXIMITE, PILIER ECONOMIQUE SOUS-ESTIME DU TOURISME INTERIEUR

L'analyse croisée des données de la Banque de France, de l'INSEE, d'Atout France et de la DGAC dessine un tableau qui contredit largement les discours dominants sur l'attractivité touristique internationale.

L'économie touristique française repose d'abord et avant tout sur les résidents français eux-mêmes (135 milliards d'euros de consommation touristique intérieure en 2023), puis sur cinq pays frontaliers européens qui génèrent à eux seuls l'essentiel du solde positif de la balance des échanges de voyages.

Le tourisme extra-européen, souvent présenté comme moteur de l'économie touristique, ne contribue qu'à hauteur de 1,9 milliard d'euros au solde net, dix fois moins que le tourisme européen, avec un taux de marge de seulement 7,9 % contre 34 % pour les échanges européens. Et sans les touristes états-uniens, ce solde extra-européen serait largement déficitaire.

Le mythe du touriste lointain comme moteur économique incontournable résiste mal à l'épreuve des chiffres. Le tourisme de proximité est, de loin, le premier pilier de l'économie touristique française, et celui qui contribue le moins au réchauffement climatique.

⁵ L'Algérie n'est pas intégrée dans cette liste en raison de flux touristiques faibles depuis la France.

B. Les effets pervers de la politique d'attractivité de la France à l'international

1. UNE CROISSANCE DU TRAFIC AERIEN QUI AGGRAVE LE RECHAUFFEMENT CLIMATIQUE

- **La hausse du trafic aérien est portée par les vols internationaux**

En 2025, le trafic aérien français a dépassé ses niveaux pré-Covid avec une croissance annuelle de près de 3 % entre 2024 et 2025 (DGAC, 2026). Ce constat masque des fortes divergences entre le trafic hexagonal et le trafic international.

Le trafic aérien entre l'Hexagone et l'international connaît une forte croissance : il progresse de 8 % entre 2019 et 2025 (+ 11 millions de passagers). A l'inverse, le trafic intérieur hexagonal est marqué par un recul structurel, avec une baisse de 27 % entre 2025 et 2019 (- 7 millions de passagers). Conséquence de cette double dynamique : la part du trafic international (hors Outre-mer) représente 85 % du trafic aérien total en 2025 (contre 79 % en 2019), quand la part du trafic interne chute à 11 % (contre 15 % en 2019).

Quant au trafic vers et depuis les Outre-mer, il a presque retrouvé ses niveaux pré-Covid, avec des dynamiques différentes selon que les liaisons relient l'Hexagone (+3 % entre 2025 et 2019), l'international (-8 %) ou d'autres territoires ultramarins (- 6 %).

- **Les compagnies low-cost représentent désormais près d'un vol sur deux**

Le secteur aérien français est également marqué par une explosion de l'offre des compagnies aériennes low-cost. Le trafic aérien low-cost représente 45 % du trafic en France hexagonale en 2025, contre 35 % en 2019 (UAF, 2026). En retirant l'aéroport de Paris-CDG, le trafic low-cost atteint même 63 % en 2025. Le trafic des compagnies low-cost a fortement augmenté (+25 % entre 2019 et 2025) pendant que le trafic des compagnies "traditionnelles" baissait (- 16 % sur la même période).

En résumé : la croissance du trafic aérien depuis la France est portée par les liaisons internationales (+ 5 points entre 2019 et 2025) et les compagnies low-cost (+ 10 points). Cette tendance aggrave la contribution du secteur aérien au réchauffement climatique, puisque les vols internationaux sont plus lointains, et donc plus émetteurs que les vols hexagonaux.

- **Environ 2 passagers sur 3 prennent l'avion pour des motifs touristiques**

Trois études ont analysé les motifs de voyage des passagers aériens en France, et convergent vers une large prépondérance des vols pour motifs touristiques, malgré des objectifs et méthodes différentes :

L'étude CABINES (CARNET de Biographies aériennes) conduite par les sociologues des transports Yoann Demoli et Pierre Lannoy pour le think tank Forum Vies Mobiles, sur un échantillon représentatif de 2 050 résidents français hors DOM.

L'Enquête Nationale sur les Passagers Aériens 2025 (ENPA), réalisée en 2026 par la DGAC auprès de 158 000 passagers aériens (français et étrangers), interrogés en face à face dans les aéroports français.

[L'Enquête sur la Mobilité des Personnes 2019 \(EMP\)](#), réalisée par le Commissariat Général au Développement Durable (CGDD) sur un échantillon de 12 000 résidents français issus du recensement.

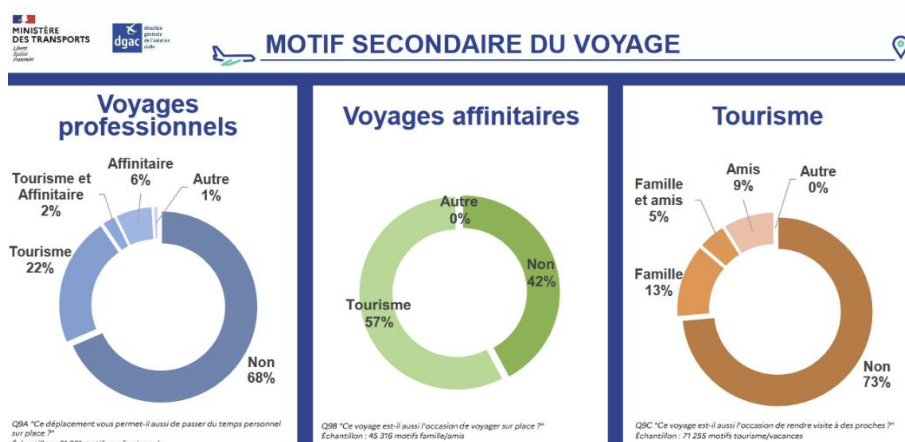
Part des vols par type de motif en France, selon 3 études de référence				
Nom de l'étude et date de récolte des données	Vols de loisirs	Vols pour visite à des proches (dont amis)	Vols professionnels (dont études)	Autres motifs de vol (dont événements)
CABINES (Forum Vies Mobiles, 2025)	64 % des passagers	21 % des passagers	12 % des passagers	3 % des passagers
ENPA (DGAC, 2025)	54 %	23 % (6 %)	19 % ⁶ (2 %)	5 % (2 %)
EMP (CGDD, 2019)	64 %	19 % (3 %)	17 %	4 %

Légende : comparaison de la répartition des motifs de vols des passagers aériens français dans les 3 études de référence sur le sujet. Entre parenthèses, sont isolés des sous-motifs de vols (visite à des amis, études, événements) lorsque l'information est disponible.

Selon ces 3 études, les motifs de loisirs représentent entre 54 % et 64 % des vols depuis la France, auxquels on peut ajouter entre 3 et 6 % de vols pour rendre visite à des amis, et 2 % pour se rendre à un événement culturel ou sportif, motifs qui se rattachent à la notion de loisirs.

L'Enquête Nationale sur les Passagers Aériens 2025 ([DGAC, 2026](#)) affine ce constat en analysant les motifs secondaires de vol. Sur 10 passagers aériens qui déclarent prendre l'avion pour rendre visite à des proches, 6 affirment que c'est également l'occasion de faire du tourisme sur place. A l'inverse, sur 10 passagers déclarant un motif touristique, seuls 3 affirment visiter également des proches.

En résumé, en France, environ 2 passagers sur 3 prennent l'avion pour des raisons touristiques, et même ceux qui déclarent un autre motif profitent souvent du voyage pour faire du tourisme sur place.



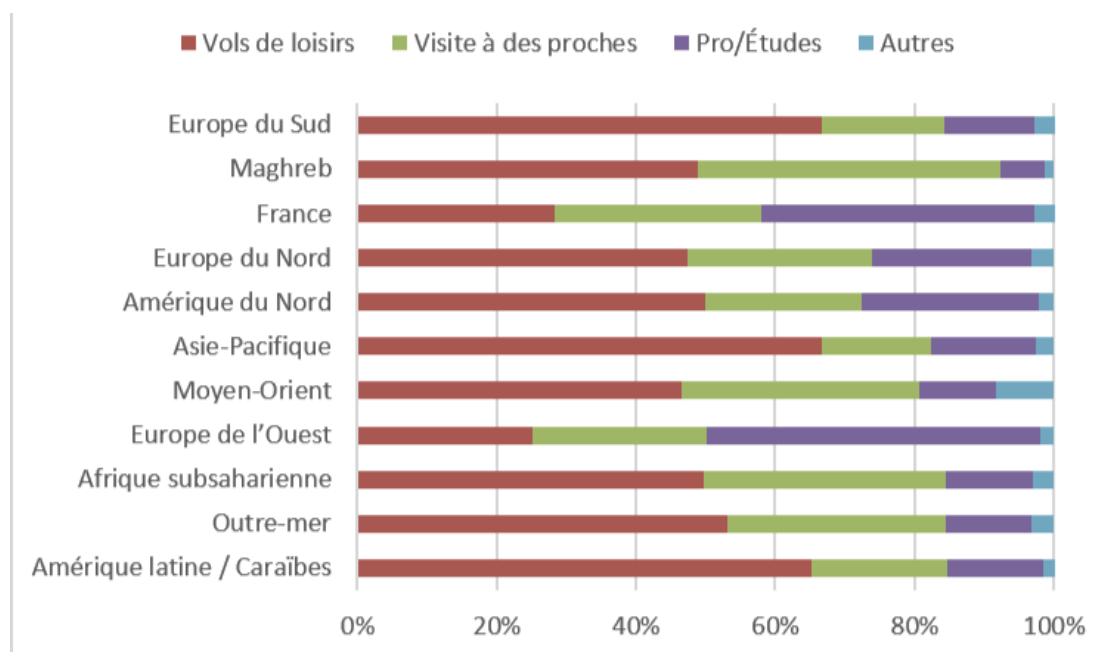
⁶ Les passagers sur les liaisons intérieures sont comptabilisés à l'aller et au retour, à l'inverse des passagers internationaux, conduisant à une surestimation probable des motifs professionnels, plus fréquents sur les vols intérieurs.

- **L'Europe du sud et l'Asie ont un trafic très majoritairement loisirs**

A partir de l'Enquête Nationale sur les Passagers aériens de 2024 ([DGAC 2025](#)), l'étude Cabines affine encore ce constat en analysant le motif de selon la région de destination. Parmi les observations notables :

- L'Europe du Sud, l'Asie - Pacifique et Amérique Latine - Caraïbes, sont marquées par un trafic très majoritairement loisirs. Ces régions partagent un fort ensoleillement et un imaginaire de tourisme balnéaire.
- Le Maghreb, le Moyen-Orient, l'Afrique subsaharienne, et les Outre-mer sont marqués par un trafic mixte loisirs / visite à des proches. Ces régions regroupent de nombreux pays colonisés par la France, ce qui explique la part de vols pour motifs familiaux.
- L'Europe occidentale et la France hexagonale sont marquées par un trafic majoritairement professionnel.
- L'Amérique du Nord et l'Europe du Nord sont marqués par un trafic majoritairement loisirs, mais avec une composante professionnelle et familiale importante.

Motifs de vol par grande zone géographique au départ de la France ([Forum Vies Mobiles, 2026](#))



Source : Enquête Cabines (Forum Vies Mobiles), à partir de l'ENPA 2024 ([DGAC 2025](#)). Les catégories "autres Europe" et "autres Afrique" ont été supprimées par nos soins car marginales en termes de trafic. La catégorie "Europe de l'Est" a également été retirée en raison d'une coquille (total > 100 %).

- **Les vols (tous motifs) vers l'Asie émettent 4 fois plus que les vols internes**

Les auteurs de l'étude Cabines ont eu accès aux données de 2024 de l'Enquête nationale sur les passagers aériens de la DGAC. Cette étude récolte la destination finale déclarée par les passagers des aéroports français, tandis que le bulletin statistique annuel de la DGAC permet seulement de connaître le trafic passager depuis la France vers le premier aéroport de débarquement, minimisant de nombreux voyages lointains avec correspondance. Le trafic vers la Nouvelle-Zélande par exemple est considéré dans ce bulletin comme... nul car il n'existe aucun vol direct.

Autrement dit, cette étude est la première qui permet d'évaluer correctement la part de chaque zone géographique, en intégrant les vols avec correspondance.

Cette méthodologie conduit à réévaluer à la hausse l'empreinte carbone des voyages vers l'Asie et l'Océanie (19 % des émissions totales), qui nécessitent souvent une correspondance dans un hub du Moyen-Orient (ex : Istanbul, Dubaï, Doha), d'Asie (ex : Singapour, Hong Kong, Bangkok) ou d'Europe (ex : Amsterdam). C'est vrai également pour les destinations caribéennes et latino-américaines (5 % des émissions totales), vers lesquelles une correspondance en Europe ou aux Etats-Unis est fréquente.

A l'inverse, les vols intérieurs hexagonaux ne pèsent plus que 4,5 % des émissions totales, deux fois moins que les vols entre l'Hexagone et les Outre-mer.

Part des émissions du secteur aérien par zone géographique et motifs de vol (Forum Vies Mobiles, 2026)					
Part des émissions par zone géographique		<i>Dont motifs loisirs</i>	<i>Dont motifs affinitaires (famille + amis)</i>	<i>Dont motifs professionnels + études</i>	<i>Dont motifs autres</i>
Asie-Pacifique	18,9%	12,6%	2,9%	2,5%	0,5%
Europe du Sud	16,3%	10,9%	2,9%	2,1%	0,4%
Amérique du Nord	13,4%	6,7%	3,0%	3,4%	0,3%
Maghreb	11,0%	5,4%	4,8%	0,7%	0,1%
Outre-mer	8,9%	4,7%	2,8%	1,0%	0,3%
Afrique subsaharienne	7,4%	3,7%	2,6%	0,9%	0,2%
Moyen-Orient	7,0%	3,3%	2,4%	0,7%	0,6%
Amérique Latine / Caraïbes	5,0%	3,3%	1,0%	0,5%	0,1%
France hexagonale	4,5%	1,3%	1,3%	1,7%	0,1%
Europe du Nord	3,5%	1,6%	0,9%	0,8%	0,1%
Europe de l'Est	2,2%	0,9%	0,6%	0,6%	0,0%
Europe de l'Ouest	1,7%	0,4%	0,4%	0,8%	0,0%
TOTAL	100 %	55%	26%	16%	3%

- **Les vols de loisir vers la Méditerranée et l'Asie pèsent 30 % des émissions de l'aérien**

Une autre singularité de l'étude Cabines est de calculer les émissions de gaz à effet de serre générées pour chaque combinaison zone géographique / motif de vol. Les deux combinaisons les plus émettrices ont des

profils très différents : les vols de loisir vers l'Asie-Pacifique représentent une faible part de passagers (4 %), mais avec des distances parcourues très importantes, tandis que les vols de loisir vers l'Europe du Sud concentrent 20 % des passagers mais sur des distances bien plus réduites ([Forum Vies Mobiles, 2026](#)).

Les vols de loisir vers l'Asie, l'Europe du Sud et le Maghreb représentent à eux seuls 30% des émissions de gaz à effet de serre du transport aérien. Rappelons que ces 3 zones géographiques ont un trafic largement émetteur, c'est-à-dire que les aéroports français font partir bien plus de touristes vers ces destinations qu'ils n'en font venir. L'ensemble des vols de loisir pèse 55 % des émissions (voir le détail en Annexe IV).

Ces estimations représentent un plancher, dans la mesure où les ⅓ des passagers aériens pour motif affinitaire déclare également voyager sur place. Ajoutons qu'une partie des "autres motifs" se rattache aisément à des vols de loisir (ex : coupe du monde de rugby).

- **Le transport aérien représente plus de 40 % des émissions du tourisme**

En 2018, avant l'arrêt brutal du transport aérien avec la pandémie de Covid-19, le tourisme intérieur français (c'est-à-dire l'ensemble des séjours touristiques réalisés sur le territoire français, par des résidents français et étrangers) a émis environ 118 Mt CO₂e. L'ordre de grandeur n'est pas très éloigné du total des émissions du secteur des transports domestiques en France (hors routes internationales), estimées à 136 Mt CO₂e en 2022 ([Citepa, 2026](#)).

Le transport aérien représentait 48 Mt CO₂e, soit 41 % du total des émissions de gaz à effet de serre du tourisme intérieur ([ADEME, 2021](#)).

Le tourisme émissif, c'est-à-dire l'ensemble des séjours des résidents français à l'étranger, a émis 37 Mt CO₂e en 2018, dont 25 Mt CO₂e pour le transport aérien, soit 68 %. Le trafic international ayant augmenté entre 2018 et 2025⁷, il est probable que la part de l'aérien ait augmenté pour le tourisme intérieur comme pour le tourisme émissif.

	Emissions totales (Mt CO ₂ e)	Dont aérien (Mt CO ₂ e)	Part de l'aérien dans les émissions totales
Tourisme intérieur	118	48	41 %
Tourisme émissif	37	25	68 %

En résumé, il est possible d'affirmer que **l'essor du tourisme international, vers et depuis la France, contribue à alimenter directement la crise climatique.**

⁷ Les touristes états-uniens ont réalisé 774 000 séjours sur la côte d'Azur en 2025 ([Cote Azur Tourisme, 2026](#)), pour environ 5,5 millions d'arrivées de touristes en France la même année ([Insee, 2026](#))

Le nouveau projet d'extension de l'aéroport de Roissy, une bombe climatique

Le projet d'un quatrième terminal à l'aéroport de Paris-CDG, qui visait 40 millions de passagers supplémentaires d'ici 2037, a été abandonné en février 2021 à la demande du gouvernement. La ministre de la transition écologique, Barbara Pompili, estimait ainsi que ce projet était "obsolète" et "ne correspondait plus à la politique environnementale du gouvernement" ([Le Monde, février 2021](#)).

Le groupe ADP (Aéroports de Paris) a présenté un nouveau projet début 2025. L'objectif est de passer de 70 millions de passagers en 2024 à 105 millions en 2050, soit 35 millions de passagers supplémentaires (l'équivalent à celui de l'aéroport de Paris-Orly). Le projet vise donc toujours à augmenter de 50 % le trafic de l'aéroport mais à horizon plus lointain (2050), et de manière "progressive" et "modulaire", plutôt qu'en construisant un nouveau terminal.

Un tel projet augmenterait les émissions de l'aéroport de l'ordre de 28 % d'ici 2050 par rapport à un scénario tendanciel, c'est-à-dire sans augmentation de capacité, ni mesure de réduction de trafic ([T&E, Carbone 4, 2026](#)). Le cas de Paris CDG est particulièrement critique puisque l'aéroport concentrait 56 % des émissions du transport aérien français en 2023 ([DGAC, 2024](#)), en raison notamment de ses dessertes internationales lointaines.

D'autres extensions d'aéroport sont en projet, et alourdiront l'empreinte carbone du secteur touristique. Citons notamment l'aéroport de Beauvais, qui pourrait passer de 6,6 à 9,5 millions de passagers, avec 45% d'émissions de CO₂ supplémentaires en 2050 ([T&E, Carbone 4, 2026](#)). Cet aéroport est principalement opéré par la compagnie low-cost Ryanair, qui stimule artificiellement la demande de transport aérien, notamment vers le sud de l'Europe, en proposant des prix extrêmement bas à certaines périodes.

Le Haut conseil pour le climat recommande "un moratoire sur les capacités des aéroports français, y compris l'aéroport Charles de Gaulle, afin de maîtriser la hausse du trafic aérien" ([HCC, 2026](#)).

Une [pétition contre le projet d'extension de Paris-CDG](#) a été lancée par le réseau Rester sur terre et l'ADVOCNAR (qui regroupe les riverains de l'aéroport de Roissy, gênés par le bruit des mouvements aériens), rejoints par de nombreux collectifs et associations environnementales, dont le Réseau Action Climat. Au 1er septembre 2026, elle avait été signée par plus de 30 000 personnes.

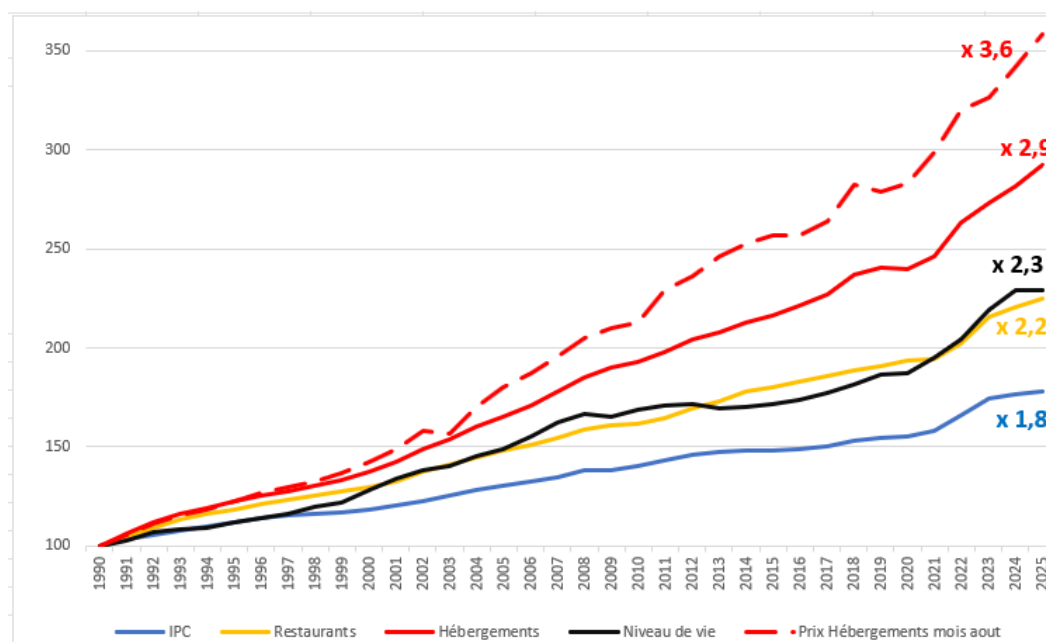
2. QUAND LA MONTEE EN GAMME FRAGILISE L'ACCES AU DEPART EN VACANCES

- **Une montée en gamme qui s'accompagne d'une hausse tarifaire**

La montée en gamme des acteurs du tourisme (hébergeurs, restaurateurs, agences, acteurs culturels, etc.) s'accompagne d'une hausse de leurs tarifs qui, selon l'INSEE, a progressé en moyenne à minima deux fois plus vite que l'indice général des prix en France hexagonale sur les vingt dernières années ([Wanner, 2025](#)). Une tendance qui se poursuit, l'hôtellerie française ayant affiché en 2025 une hausse du prix moyen ([Atout France, 2026](#)).

Une tendance que l'économiste Gilles Caire a continué à rappeler et documenter à l'occasion des 90 ans des congés payés : "Une tendance aux origines diverses, entre la progression des prix des transports, la hausse du coût du foncier et surtout la montée en gamme progressive de toute l'activité touristique, des hôtels aux restaurants et prestataires d'activités." ([Le Figaro, 2026](#)).

Evolution du prix de l'offre touristique en fonction de l'inflation et du niveau de vie (Gilles Caire, à paraître)



Lecture : En 35 ans, l'indice général des prix à la consommation (inflation) a été multiplié par 1,8. Dans le même temps les prix dans la restauration ont été multipliés par 2,2, le revenu moyen d'un ménage par 2,3, et les prix dans les hébergements touristiques (de tous types, hôtels, résidence de tourisme, gîtes, auberges de jeunesse, villages de vacances...) par 2,9 en moyenne annuelle et par 3,6 au mois d'août. Source : Gilles Caire à partir de données INSEE. Article à paraître.

- **Une incitation pour les résidents à moins voyager en France**

Les touristes français privilégient de plus en plus les courts séjours, souvent en dehors de la haute saison, ou optent pour des destinations internationales, notamment les destinations d'Europe du sud (Espagne, Italie, Portugal), qui bénéficient d'un avantage en termes de pouvoir d'achat et d'une offre aérienne low-cost croissante ([Atout France, 2026](#)).

En 2025, les nuitées des résidents en France hexagonale et dans les DOM s'établissent à 848 millions sur l'ensemble de l'année, soit un niveau en retrait de 4% par rapport à 2024, et inférieur à celui de 2019, année de référence pré-Covid ([INSEE, 2026](#)). Le recul est particulièrement marqué en août (- 6 % par rapport à 2024, et - 20 % par rapport à 2019). Les chiffres de l'été 2026 diront si cette tendance devient structurelle.

Entre 2022 et 2025, selon l'INSEE, la fréquentation hôtelière a augmenté de 4% grâce aux touristes étrangers (+25%), la fréquentation des résidents étant en baisse (-4%).

- **Des résidents qui voyagent de plus en plus loin**

Selon l'enquête annuelle de suivi de la demande touristique de l'INSEE ([SDT](#)), entre 2022 et 2025, si les nuitées personnelles et professionnelles des résidents à destination de la France ont baissé de 5% (-42 millions), celles vers l'étranger ont augmenté de 33 % (+ 64 millions), avec une dynamique plus forte hors d'Europe (+ 70 %) qu'en Europe (+ 15 %). Les nuitées des Français dans les destinations extra-européennes ont désormais dépassé leur niveau pré-Covid.

Entre 2018 et 2025, le nombre de nuitées totales des résidents français a baissé de 11 % depuis 2018 (- 130 millions), avec une forte baisse des nuitées en France (- 13 %) et un rattrapage des nuitées internationales (- 3 % depuis 2025, mais en forte hausse depuis 2022).

Nuitées des résidents français par région de destination (Insee 2026)					
	Nombre de nuitées totales	France (Hexagone + Outre-mer)	Etranger	Dont Europe	Dont reste du monde
2025	1 103	848	255	142	113
2024	1 118	880	238	141	97
2023	1 124	900	225	135	90
2022	1 080	890	191	124	67
2019	1 194	922	272	153	119
2018	1 233	970	263	156	107

En résumé : sans qu'il s'agisse d'une éviction délibérée, la dynamique tarifaire et la montée en gamme de l'offre produisent deux effets conjoints : elles attirent davantage de visiteurs étrangers à fort pouvoir d'achat, et incitent une partie des résidents français à moins voyager en France, notamment au bénéfice de l'international. Ce double mouvement doit alerter les politiques touristiques : la croissance des recettes internationales ne dit rien de l'accessibilité du territoire à sa propre population.

3. UNE HAUSSE DES LOYERS DANS LES DESTINATIONS LES PLUS TOURISTIQUES

- **Le tourisme aérien est marqué par une concentration géographique**

Les touristes internationaux se concentrent dans les lieux les plus touristiques : 53 % des nuitées des non-résidents ont lieu en Île de France ou en région Sud ([Insee, 2025](#)).

Le tourisme aérien se caractérise par une concentration encore plus forte, généralement à proximité des aéroports internationaux. Les touristes états-unis se concentrent ainsi très majoritairement en Île de France (62 % de leurs nuitées en 2025 [selon l'Insee](#)), et dans une moindre mesure dans la région de Nice (environ 14 % de leurs séjours en 2025).

La concentration touristique n'est pas un problème en soi : des stations balnéaires comme la Grande Motte sont pensées pour l'accueil de dizaines de milliers de vacanciers. Elle le devient lorsque des villes ou des quartiers n'ont pas été pensées pour le tourisme, et dont le cadre de vie des résidents se dégrade en raison de l'affluence touristique.

- **L'essor de locations type Airbnb alimente la pression sur le foncier**

Face à la demande touristique de certaines destinations, des investisseurs achètent des biens immobiliers pour les transformer en location meublées de courte durée (via des plateformes type Airbnb). L'offre de logements sur le marché locatif traditionnel diminue en conséquence, tandis que la demande se maintient voire augmente, entraînant les prix à la hausse, et l'éviction de certains résidents des quartiers les plus courus.

La Direction Générale des Entreprises, administration du ministère des Finances en charge de l'activité touristique, ne dit pas autre chose : *"l'intensification des locations de courte durée, aux dépens des locations résidentielles opère et amplifie un phénomène d'« embourgeoisement » de certaines villes ou certains quartiers, aux dépens des populations résidentielles aux plus faibles revenus"* ([DGE, 2023](#)).

Selon cette même étude, l'augmentation d'un point de la densité d'offre Airbnb dite "professionnelle", c'est-à-dire de loueurs disposant d'au moins 2 logements et/ou de plus de 120 jours de réservation, augmente le montant des loyers de 1,2 %, toutes choses égales par ailleurs.

- **Les touristes étrangers contribuent largement à l'essor de l'offre Airbnb**

Selon cette même étude de la DGE, les réservations sur les plateformes comme Airbnb émanent en majorité des résidents français (57 % en 2018, vs 43% pour les non-résidents).

Cependant, les touristes français représentant les 2/3 des nuitées marchandes en France ([Atout France, 2026](#)), la part de nuitées en location touristique est sensiblement supérieure pour les non-résidents (43,3 %), que pour les résidents (35,5 %). Autrement dit, en proportion les touristes étrangers se tournent plus vers les locations courte durée que les touristes français.

Nuitées en hébergements locatifs et collectifs selon le lieu de résidence, Atout France 2026				
2025		Résidents	Non-résidents	Total
Hébergement locatif	Nombre de nuitées (en millions)	173	113	286
	Part des nuitées	35,5 %	43,3 %	38 %
Hébergement collectif	Nombre de nuitées (en millions)	313	148	461
	Part des nuitées	64,5 %	56,7 %	62 %
Nombre de nuitées totales		486	261	747

Légende : nombre de nuitées marchandes par type d'hébergement (locatif ou collectif) et de tourisme (résident et non-résident). Source : [Atout France, 2026](#).

Par ailleurs, la montée en gamme hôtelière, qui cible en priorité les clientèles internationales, a eu pour effet de déporter une partie des touristes français de l'hébergement hôtelier, devenu trop onéreux, vers la location courte durée type Airbnb.

Il est donc possible de conclure que le tourisme international contribue largement et directement à l'explosion de l'offre de location de meublés touristiques en France.

- **Le tourisme aérien alimente directement la hausse des loyers**

Une étude récente a isolé la responsabilité du tourisme aérien international dans la hausse des loyers dans différents pays d'Europe ([T&E, NEF, 2026](#)).

Selon cette même étude, entre 2019 et 2025, les loyers ont augmenté en France de 44 € par an et par ménage en raison des arrivées internationales en avion. D'ici à 2031, ce sont 95 € euros annuels supplémentaires qui s'ajouteront pour les ménages français. Si ces montants peuvent paraître relativement faibles, il s'agit en réalité d'une moyenne nationale. Dans les régions prisées par les touristes internationaux (Paris, Côte d'Azur, Marseille), la hausse de loyer imputable au tourisme sera certainement supérieure.

Ces estimations sont des ordres de grandeur, qui permettent de comparer un pays à l'autre, et ne prennent pas en compte les effets des politiques publiques locales (ou de leur absence). Des études plus fines seraient nécessaires pour connaître l'impact précis du tourisme aérien sur les loyers d'une région, d'une ville ou d'un quartier.

En résumé, l'essor du tourisme international, et en particulier le tourisme aérien qui est le plus concentré géographiquement, contribue donc à l'essor des locations courte durée, et à la pression sur le marché locatif traditionnel.

Les croisières à Marseille, symboles d'un tourisme hors-sol et polluant

Le port de Marseille concentre à lui seul 48 % des croisiéristes en escale sur le territoire français ([Eurostat, 2025](#)). Il est caractérisé par des paquebots de croisière particulièrement volumineux : la majorité des croisiéristes en escale à Marseille proviennent de navires avec une capacité supérieure à 4 500 passagers ([CLIA, 2025](#))

Les bateaux de croisières, qui utilisent encore très majoritairement des carburants fossiles, aggravent la pollution de l'air dans les villes escales. Les panaches de fumée émettent des oxydes de soufre (SOx), des oxydes d'azote (NOx) et des particules fines, autant de polluants qui exposent les habitants à des risques de maladies cardiovasculaires et de cancer. A titre de comparaison, en 2022, les navires en escale à Marseille ont émis autant de dioxyde de soufre que 720 000 voitures, soit le double du nombre de voitures en circulation dans la ville, selon l'association Transport & Environment ([T&E, 2023](#))⁸.

Les bateaux de croisière ont également un impact climatique considérable. De par leur gigantisme et leur importante consommation énergétique, ce sont les navires qui émettent le plus de CO2 ([T&E, 2024](#)), et le secteur connaît une forte croissance. A l'échelle mondiale, le nombre de croisiéristes est passé de 18 millions en 2014 à 35 millions en 2024 ([CLIA, 2024](#)), alourdissant l'empreinte carbone du secteur. Concrètement, un Français qui embarque pour une croisière de 5 jours et 2000 km en Méditerranée émettra autant de CO2 que s'il allait à Istanbul dans un hôtel 5 étoiles⁹. La comparaison avec l'aviation est cependant limitée. Une croisière n'offre pas de service de transport à proprement parler : c'est une destination à part entière, avec ses nombreuses commodités à bord (piscines, restaurants, cinémas, etc.).

Quant aux retombées économiques, elles sont très incertaines. Les croisiéristes en transit restent moins de 5h à Marseille, et y dépensent une cinquantaine d'euros en moyenne ([CLIA, 2025](#)). Aucune information n'est donnée sur la part de croisiéristes qui restent à bord, ni sur le type d'acteurs économiques qui bénéficient de cette manne. Il est plausible qu'une part importante de l'argent revienne directement à l'entreprise de croisière, qui aura internalisé certaines prestations (ex : visites de la ville) ou négocié des commissions avec une poignée de commerçants, et échappe ainsi au territoire.

Cette étude ne mentionne pas non plus l'impact sur le cadre de vie. De mai à octobre, ce sont 9 000 croisiéristes qui débarquent à Marseille tous les jours, dont la moitié visite le quartier du Panier en moins de 2h ([CLIA, 2025](#)).

Une chose est sûre : **les coûts associés à ces pollutions ne sont pas couverts en raison de nombreuses exonérations fiscales** (TVA à 0 %, aucune taxe sur le carburant, absence de taxe de séjour). En moyenne, en France, une nuit sur un bateau de croisière est taxée à 9 %, contre 24 % pour une nuit dans un hôtel ([T&E, 2026](#)), alors même que cette industrie pollue nettement plus par nuitée.

⁸ Si l'électrification des ports permet de réduire les polluants lorsque les bateaux sont à quai, cette pratique est loin d'être généralisée. Dans le port de Marseille, qui a annoncé en grande pompe la mise en place de 3 postes électriques de raccordement, [seuls 7 bateaux, sur les 87 qui font escale au port, sont équipés](#) d'un branchement compatible. En 2024, le président de Marseille Provence Croisière, représentant les intérêts de l'industrie, espérait pourtant couvrir [90 % des escales fin 2026](#). Par ailleurs, ces branchements ne réduisent aucunement les émissions au départ et à l'arrivée du navire dans le port.

⁹ Les bateaux de croisière les plus efficaces émettent 250 g CO2 par passager et par kilomètre ([ICCT 2026](#)). Détail du calcul : le passager en croisière émettra 250 g x 5 jours x 2000 km = 500 kg CO2. Le passager aérien émettra 388 kg CO2 AR [selon la DGAC](#), auquel nous ajoutons 75 kg CO2 pour l'hébergement ([ICCT 2026](#)), soit 463 kg CO2. L'impact réchauffant des autres substances à courte durée de vie, comme le méthane ou les traînées de condensation des avions n'est pas intégré dans le calcul.

L'association Transport & Environment propose, entre autres, de collecter auprès des entreprises une taxe forfaitaire de 15 € par nuitée et par passager, pour compenser en partie les externalités négatives de cette industrie. Elle propose également de limiter le nombre d'escales et de passagers dans chaque destination, à l'instar de certains ports européens ([Barcelone](#), [Dubrovnik](#)) et français ([La Rochelle](#)).

4. UNE CONCENTRATION DES RETOMBÉES TOURISTIQUES

- **Le tourisme lointain profite d'abord aux hôteliers-restaurateurs**

La structure des dépenses touristiques révèle des logiques de consommation nettement différenciées entre résidents et non-résidents. **L'hébergement restauration représente la moitié du budget des non-résidents, contre un quart pour les résidents** ([INSEE, 2023](#)). Cela s'explique notamment car les résidents privilégient autant les hébergements marchands que ceux non-marchands : résidences secondaires, hébergement chez des proches, échanges entre particuliers.

Poste de dépenses en milliards d'euros, INSEE, 2023	Consommation des résidents	Consommation des non-résidents	Ensemble
Hébergements touristiques non marchands	22,8 (91%)	2,3 (9%)	25,1 (100%)

Cette divergence se confirme lorsqu'on agrège les postes hébergement et restauration : ils concentrent 47 % des dépenses des non-résidents contre 27 % pour les résidents. Les non-résidents consacrent ainsi la moitié de leur budget à ces deux postes essentiels du séjour, contre un peu plus du quart pour les résidents, qui redirigent une part plus importante de leurs dépenses vers d'autres postes : loisirs, transport local, achats.

Le tourisme des résidents ne génère pas les mêmes retombées économiques que le tourisme des non-résidents, notamment pour les hôtels et restaurants.

Principaux postes de dépenses des résidents et non-résidents durant leurs séjours en France (en milliards d'euros, INSEE, 2023)			
	Consommation des résidents (en milliards d'euros)	Consommation des non-résidents (en milliards d'euros)	Ensemble
Hébergements touristiques marchands	20,1 (18% total)	27,3 (37% total)	47,4
<i>Dont Hôtels</i>	8,4 (42% hébergement)	18,9 (69% hébergement)	27,3
<i>Dont Campings</i>	2,5 (12% hébergement)	1,4 (5% hébergement)	3,9
<i>Dont Gîtes ruraux et autres locations saisonnières</i>	6,7 (33% hébergement)	5,1 (19% hébergement)	11,8
<i>Dont Autres hébergements marchands</i>	2,5 (12% hébergement)	1,9 (7% hébergement)	4,4
Restaurants et cafés	10,5 (9% total)	10 (13% total)	20,6
Services culturels, sportifs, de loisirs et des voyageurs	17,4 (16% total)	6,6 (9% total)	24
Services de transport non urbains	29,5 (26% total)	13,7 (18 % total)	43,2
Autres	34,3 (31% total)	16,5 (22 % total)	50,7
Dépenses touristiques intérieures totales	111,8	74,1	185,9

- **Les grandes entreprises captent une part croissante de la valeur**

La part des revenus des services d'hébergement revenant aux grandes entreprises (plus de 250 salariés) est "assez élevée" en France (34 %), contre 47% pour le plus élevé en Suède et 12% pour le moins élevé en Italie ([T&E, NEF, 2026](#)).

Dans le secteur de l'hébergement, les grandes entreprises ont vu leur part de marché entre 2013 et 2018 fortement progresser en Grèce, en Espagne et en France. Cette concentration des hébergements touristiques entre les mains d'un nombre réduit de grands opérateurs n'a pas contribué à l'amélioration des salaires ([T&E, NEF, 2026](#))

La littérature académique, bien que limitée, tend à montrer que les hôtels privés, de grande taille et appartenant à des chaînes génèrent des taux de fuite économique plus élevés que les structures

indépendantes, c'est-à-dire qu'une part plus importante de la valeur créée localement s'en échappe vers des actionnaires extérieurs au territoire.

Une équipe universitaire a développé un modèle quantitatif de mesure de la fuite économique dans le secteur hôtelier. Le taux de fuite économique mesure la part des dépenses touristiques qui ne reste pas dans l'économie locale. Leurs résultats d'application à la région de Valence en Espagne montrent que le taux de fuite varie considérablement selon le profil de la destination : il atteint 38,8 % à Benidorm, la zone à plus forte concentration de touristes étrangers, contre 11,9 % à Valence, plus orientée vers le tourisme national et de proximité ([Garrigos-Simon, 2015](#))

L'équipe identifie deux sources principales de fuite qui sont le recours à des fournisseurs étrangers pour les achats de l'hôtel (énergie, alimentation, services) et la distribution via des intermédiaires étrangers (tour-opérateurs et plateformes de réservation en ligne) qui captent une commission significative avant même que le touriste n'arrive sur le territoire.

Les études académiques ne parviennent pas à documenter précisément le taux de fuite liée à la propriété des établissements hôteliers par des multinationales, c'est-à-dire la part des profits rapatriés vers leur siège social.

- **La valeur créée par le tourisme ne profite pas aux travailleurs**

Sur la période 2008–2023, 107 milliards d'euros de valeur ajoutée brute supplémentaire ont été créés dans le secteur du tourisme en Europe dont (seulement) 54,8 % ont été captés par les salariés dans un secteur très demandeur en main-d'œuvre ([T&E, NEF, 2026](#)).

En France, la hausse de 40 % des arrivées de touristes étrangers entre 2008 et 2024 ne s'est pas traduite par une progression des salaires réels dans le secteur. En France, les salaires réels dans le tourisme ont même reculé modestement sur cette période 2008–2024. Les salaires ont progressé essentiellement dans les pays où la part des grandes entreprises a reculé comme en Pologne et au Portugal ([T&E, NEF, 2026](#)).

En résumé : afin de stimuler l'économie présentielle locale, Transport & Environment recommande de réorienter les stratégies touristiques vers des modèles d'hébergement à propriété distribuée et ancrée localement (coopératives, associations, structures indépendantes, petites entreprises) plutôt que vers les grandes chaînes hôtelières internationales ([T&E, NEF, 2026](#)).

5. EN CONCLUSION : LES COÛTS CACHES D'UNE POLITIQUE D'ATTRACTIVITE INTERNATIONALE

Le développement du tourisme loin vers la France multiplie les externalités négatives :

Sur le plan climatique, le trafic aérien augmente fortement en raison de la demande touristique internationale, au point de peser pour plus de 40 % des émissions du tourisme intérieur français. Les projets d'extension des aéroports aggravent d'autant plus cette trajectoire, en contradiction avec les objectifs climatiques de la France.

Sur le plan de l'accessibilité, la montée en gamme de l'offre touristique, dont les prix progressent deux fois plus vite que l'inflation depuis vingt ans, incite les résidents à moins voyager en France. Entre 2022 et 2025, la fréquentation hôtelière des résidents a reculé de 4 % quand celle des touristes étrangers progressait de 25 %.

Sur le plan immobilier : la concentration géographique du tourisme international alimente l'essor des locations courte durée et la pression sur les loyers avec une hausse estimée à 44 € par an et par ménage entre 2019 et 2025, appelée à s'accroître.

Sur le plan économique enfin : les grandes entreprises de l'hôtellerie-restauration concentrent une part croissante des revenus sans améliorer les salaires. Les fuites économiques privent les territoires d'une part significative des retombées affichées, même si elles restent à mieux documenter.

C. Un scénario alternatif pour continuer à voyager dans le respect de l'Accord de Paris

1. PRIORISER LES TOURISTES LOCAUX (FRANCE, EUROPE), C'EST BON POUR LE CLIMAT ET L'ECONOMIE

- Un résident qui part en France émet 10 fois moins qu'un touriste extra-européen...

Au sein du tourisme intérieur, les émissions par personne varient fortement selon le type de profil : le séjour d'un touriste non-européen en France aura un impact 10 fois plus important sur le climat que le séjour d'un touriste français sur place. Un touriste européen se rapproche bien plus d'un touriste français, avec des émissions 1,7 fois supérieure (260 kg CO₂e par séjour, contre 150 kg CO₂e pour un résident français).

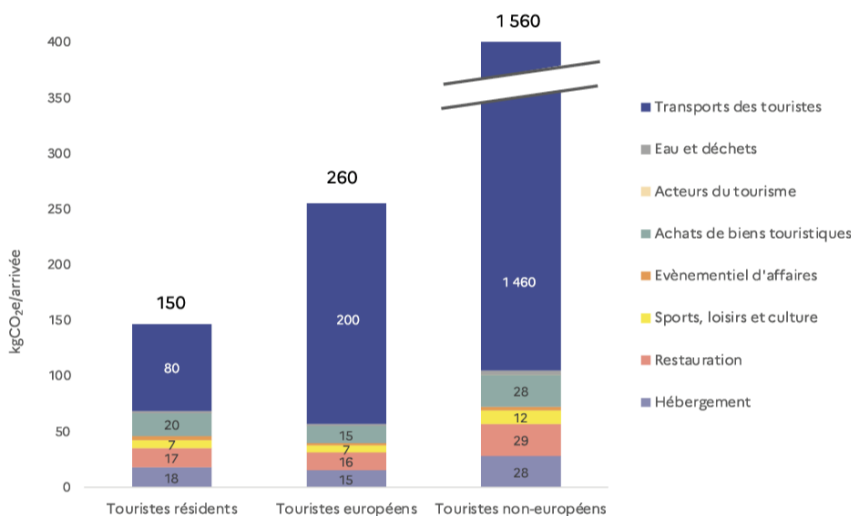


Figure 22 - Comparaison de l'intensité carbone des séjours pour les touristes résidents, européens et non-européens (excursionnistes compris) en kgCO₂e/arrivée

Source : [ADEME, 2024](#)

Ces écarts s'expliquent en grande partie par le poids des émissions du transport aérien. Ainsi, le poids carbone du séjour d'un touriste new-yorkais en visite en France sera 6 fois plus important que celui d'un touriste londonien, quand bien même les deux seraient venus en avion, et 12 fois plus important qu'un Lyonnais qui voyagerait en voiture jusqu'à Bourg-Saint-Maurice.

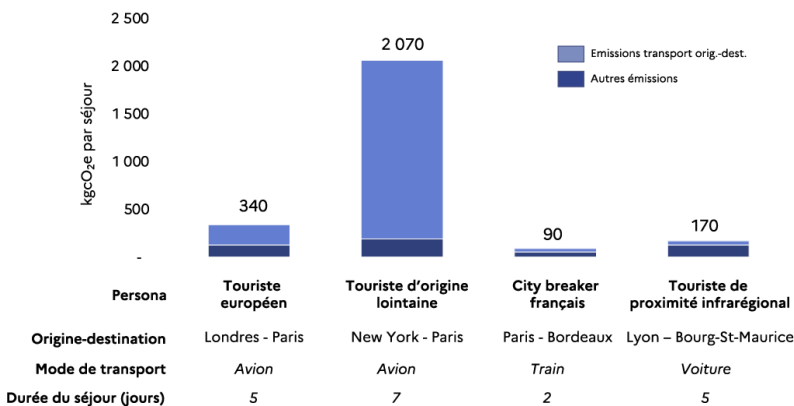


Figure 17 - Émissions de GES de quatre profils-type de touristes pour motif personnel sur la durée du séjour

Source : [ADEME, 2024](#)

Résultat : les touristes non-européens ne représentent que 3 % des arrivées touristiques en France, mais 20 % des émissions de gaz à effet de serre du tourisme intérieur.

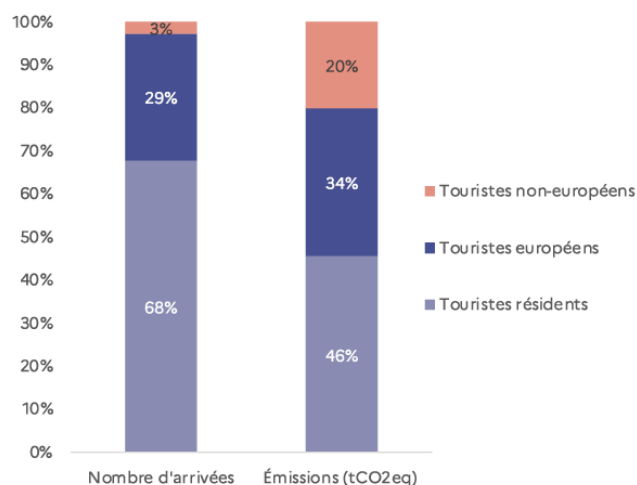


Figure 21 - Comparaison du nombre d'arrivées et des émissions de GES représentées au sein du secteur du tourisme par les touristes résidents, européens et non-européens (excursionnistes compris)

Source : [ADEME, 2024](#)

- **... et 5 fois moins que s'il partait à l'étranger**

Concernant le tourisme émissif, **le séjour d'un Français à l'étranger émettra 5 fois plus de gaz à effet de serre qu'un séjour en France**. L'empreinte carbone d'un séjour à l'étranger est en effet évaluée à 683 kg CO₂e, ce qui le positionne entre un touriste européen (260 kg) et un touriste non-européen (1 560 kg) accueilli en France¹⁰. L'ADEME ne fait pas la distinction entre un touriste français qui partirait en Europe et ailleurs dans le monde. Si le calcul était réalisé, il est probable que le poids carbone du séjour d'un Français à l'étranger se rapprocherait de celui des touristes étrangers accueillis en France.

Par conséquent, **si le tourisme émissif ne concerne que 11 % des séjours des résidents français, il génère 38 % des émissions de gaz à effet de serre**. Une relocalisation du tourisme semble ainsi doublement bénéfique pour le climat, en réduisant les deux profils de touristes qui sont les plus émetteurs : les extra-européens qui visitent la France, et les Français qui partent à l'étranger (en particulier en dehors de l'Europe).

- **Après le covid, les émissions du secteur touristique ont baissé de 16 %**

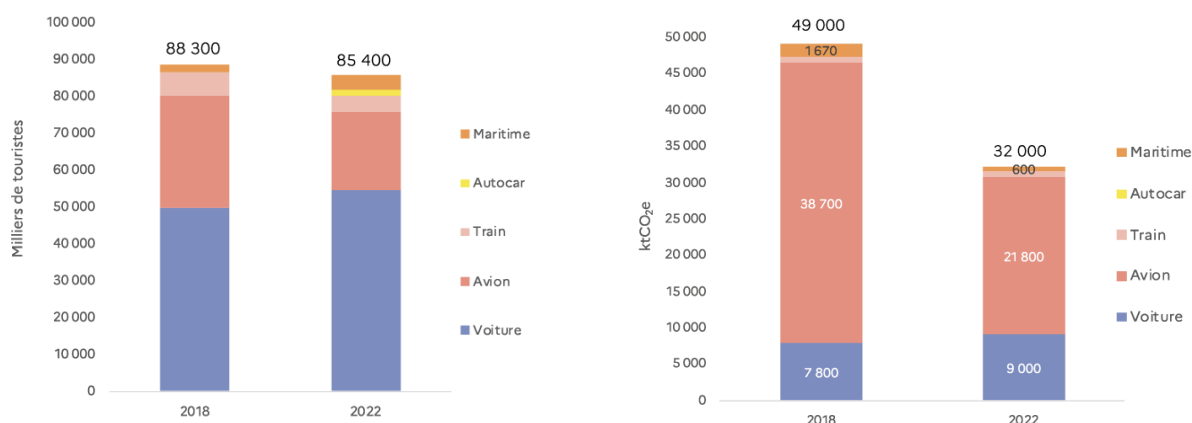
Cette stratégie touristique s'est produite "de fait" après la pandémie de Covid-19. En réalisant un Bilan des émissions de gaz à effet de serre (BEGES) du tourisme en 2018 et en 2022, l'ADEME a pu mesurer l'impact concret d'une telle stratégie, en comparant l'impact climatique et les retombées économiques. L'étude livre deux conclusions importantes.

Les émissions du secteur du tourisme ont diminué de 16% entre 2018 et 2022 ([ADEME, 2024](#)). Cette baisse est liée en quasi-totalité (97%) au transport origine destinations des touristes, dont les émissions ont baissé de 35 % sur la période. Les arrivées de touristes étrangers sont relativement stables entre 2018 et

¹⁰ L'ADEME précise que les différences de périmètre et de précision de calcul entre le travail sur le tourisme réceptif et émissif ne permet pas de comparer ces chiffres. Néanmoins l'ADEME précise également que pour le transport origine destination, de loin le premier poste d'émission pour le tourisme lointain, la méthodologie est la même

2022 (-3 %), mais leur origine est fortement modifiée : le nombre de touristes européens (+ 7 %) et africains augmente, tandis que le volume des touristes américains et asiatiques (- 65 %) diminue.

Cette évolution des régions d'origine des touristes étrangers a un impact majeur sur la distance parcourue, qui a diminué de près de 30 % entre 2018 et 2022, et sur la part modale de la voiture qui augmente au détriment de l'avion. Sur un trajet de 1 000 kilomètres, un couple émettra 3 fois plus de gaz à effet de serre en prenant l'avion que la voiture ([ADEME, Impact CO2](#)).



Comparaison des arrivées liées au transport origine-destination pour les touristes non-résidents entre 2018 et 2022 ([ADEME, 2024](#)).

Comparaison des émissions liées au transport origine-destination pour les touristes non-résidents entre 2018 et 2022 ([ADEME, 2024](#)).

- ### L'activité économique s'est maintenue grâce aux touristes européens

La réduction significative des émissions est allée de pair avec le maintien des niveaux équivalents de la consommation touristique intérieure, autour de 180 milliards d'euros ([ADEME, 2024](#)), illustrant la convergence des objectifs environnementaux et économiques.

Le rôle des touristes européens a été central dans cette dynamique, et notamment des touristes des pays limitrophes. La consommation touristique intérieure des non-résidents a vu sa part augmenter de près de 3 % malgré la chute drastique des clientèles lointaines ([ADEME, 2024](#)). En 2022, 70% des touristes internationaux proviennent de pays limitrophes (Allemagne, Belgique, Italie, Suisse, Espagne et Royaume-Uni). Les séjours des touristes résidents a chuté assez fortement (- 9 % entre 2018 et 2022) mais avec un relatif maintien de leur consommation touristique intérieure (- 0,7 %).

- ### Les flux touristiques se sont mieux répartis sur le territoire

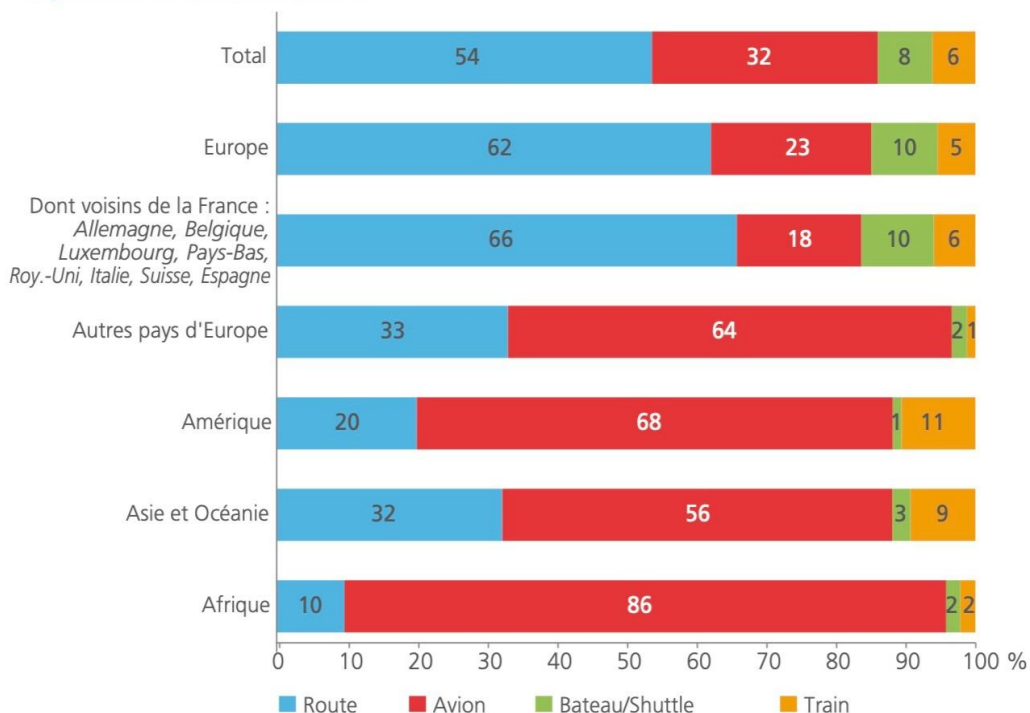
En 2022, 62 % des touristes des pays proches sont venus en voiture, contre 6 % en train ([ADEME, 2024](#)). Or **la voiture, au-delà d'être moins émettrice que l'avion à partir de deux passagers, permet de mieux répartir le flux des visiteurs sur le territoire français.**

Les clientèles lointaines comptent une part élevée de primo-visiteurs et sont plus enclines aux visites des lieux culturels incontournables, dans le cadre du "voyage d'une vie" en France. Les clientèles européennes proches sont plus familières de la destination et souvent plus régulières. Leurs visites culturelles, par exemple, peuvent être plus diversifiées et concerner des lieux de moindre notoriété ([Ministère de la culture, 2022](#)).

Un couple japonais qui passera très probablement plusieurs jours dans des lieux perçus comme iconiques de la France, comme Paris ou le Mont Saint Michel, qui concentrent déjà une forte densité de touristes. Un couple britannique ou néerlandais qui vient en voiture sera plus à même de découvrir le Loiret, l'Allier ou le Gers, et contribuera ainsi à limiter les phénomènes de surfréquentation.

Sans surprise, les clientèles européennes proches utilisent à 72 % la voiture ou le train pour venir en France, contre 41 % pour les touristes d'Asie et Océanie, 34 % depuis d'autres pays d'Europe, 31 % pour depuis l'Amérique (Nord et Sud), et seulement 12 % pour les touristes d'Afrique ([DGE, 2019](#)).

Graphique 2 : Arrivées des touristes étrangers en France selon le mode de transport et par continent de résidence



Source : [DGE, 2019](#).

L'analyse de ces données révèle que les touristes américains et asiatiques visitent plusieurs pays lorsqu'ils viennent en France, et qu'une partie non négligeable traverse la frontière française depuis un pays frontalier (Royaume-Uni, Espagne, Italie, Suisse, etc.) À l'inverse, les touristes africains, et notamment nord-africains, arrivent directement en France en avion pour leur écrasante majorité (9 sur 10), semblant indiquer que la France est le seul pays visité.

La baisse des émissions entre 2018 et 2022 est liée à des facteurs conjoncturels, et les dernières années ont vu le retour à la situation pré-Covid, avec des clientèles lointaines de plus en plus nombreuses. Des actions structurelles sont indispensables pour concilier les objectifs environnementaux et économiques.

Nous recommandons d'assumer le recentrage de la politique touristique de la France auprès des clientèles européennes, qui peuvent venir en train ou en voiture, et de la clientèle française. Une telle orientation stratégique permet d'agir rapidement et fortement sur les émissions liées au transport origine destination, tout en maintenant le dynamisme économique de la filière. Elle demande de repenser les indicateurs.

- **Généraliser un nouvel indicateur : l'empreinte carbone par euro dépensé**

Pour atténuer le réchauffement climatique, et conserver la possibilité pour le plus grand nombre de voyager sur une planète habitable, **nous proposons de généraliser un nouvel indicateur touristique : l'empreinte carbone par euro dépensée.**

	Empreinte carbone d'un séjour (ADEME, 2022, kgCO ₂ e)	Dépense moyenne par séjour (Atout France, 2025, €)	Empreinte carbone / euro dépensé (kgCO ₂ e / €)
Touriste extra-européen	1 560	1 290	1,21
Touriste européen	260	630	0,41

Un tel indicateur inverse complètement la hiérarchie de valeur des différentes clientèles : pour un euro dépensé, un touriste européen aura un impact sur le climat 3 fois inférieur à un touriste extra-européen.

Un collectif d'habitants marseillais a calculé cet indicateur pour les touristes séjournant à Marseille, et obtient un ordre de grandeur similaire : un touriste extra-européen émet 2,4 fois plus de CO₂ par euro dépensé qu'un touriste européen ([Marseille Hospitalités, 2026](#)). Grâce notamment aux données de Provence Tourisme, qui a publié les dépenses journalières de chaque personne de passage, le collectif marseillais a pu calculer cet indicateur pour 6 autres types de visiteurs : croisiériste, congressiste, visiteur maghrébin, stagiaire, étudiant et touriste régional ([Provence tourisme 2025](#)).

KgCO₂ / € dépensé <i>en moyenne lors d'un séjour à Marseille</i>		
 Touriste extraeuropéen 2,2 kgCO ₂ / € dépensé	 Croisiériste 1,8 kgCO ₂ / € dépensé	 Congressiste 1,1 kgCO ₂ / € dépensé
 Visiteur maghrébin 1 kgCO ₂ / € dépensé	 Touriste européen 0,9 kgCO ₂ / € dépensé	 Stagiaire formation 0,7 kgCO ₂ / € dépensé
 Touriste national 0,6 kgCO ₂ / € dépensé	 Étudiant 0,6 kgCO ₂ / € dépensé	 Touriste régional 0,6 kgCO ₂ / € dépensé

SCIC Les oiseaux de passage pour le collectif Marseille Hospitalités 2026 – marseille-hospitalites.fr

Légende : empreinte carbone par euro dépensé pour les différents types de voyageurs de passage à Marseille.
 Source : [Marseille Hospitalités, 2026](#).

A noter : si le ratio entre touristes européens et extra-européen est comparable, la valeur absolue du poids carbone par euro dépensé des touristes étrangers est deux fois plus importante dans le calcul du collectif Marseille Hospitalités. Cela signifierait que les non-résidents dépenseraient moins à Marseille qu'ailleurs. Comme noté précédemment, la dépense journalière des touristes états-uniens varie selon les études et les destinations : 184€ au national ([Memento Atout France, 2026](#)), 155 € à Paris ([Visit Paris, 2024](#)) et 128€ à Marseille ([Provence tourisme, 2025](#)).

La création d'un tel indicateur exige qu'Atout France et les Organismes Gestionnaires de Destination (offices de tourisme, agences d'attractivité, comités régionaux du tourisme, etc.) calculent l'empreinte carbone origine-destination de leurs différentes clientèles. En l'état de nombreuses destinations n'intègrent que les scope 1 et 2 dans le calcul de l'empreinte carbone des touristes, c'est-à-dire globalement les émissions sur place durant le séjour.

2. CIBLER LES GRANDS OUBLIES DU TOURISME : NON-PARTANTS ET AUTRES PERSONNES DE PASSAGE

Une grande partie des personnes accueillies dans les destinations touristiques ne sont pas ou plus prises en compte dans les stratégies actuelles : les non-partants et les autres personnes de passage (étudiants, saisonniers, aidants, etc.).

- **40 % de Français ne partent pas en vacances chaque année**

En 2025, 19 millions de Français ne sont pas partis en vacances, et pour environ la moitié 9,5 millions d'entre eux, ce non-départ résulte d'une contrainte financière. Les chiffres varient selon les sources et les conventions statistiques¹¹ mais l'ordre de grandeur ne varie pas : entre 25 % et 40 % de la population ne part pas en vacances chaque année.

Les inégalités sont particulièrement marquées à l'enfance : les trois quarts des enfants des familles les plus aisées partent au moins une fois par an, quand moins de la moitié des enfants des foyers les plus modestes ne partent en vacances. La comparaison européenne confirme cette relative contre-performance : malgré son statut de première destination touristique mondiale, la France se situe dans une position seulement médiane pour ce qui est de l'accès aux vacances de sa propre population ([Institut Terram, 2026](#)).

Depuis 40 ans, faute de politiques publiques locales comme nationales ambitieuses, le taux de départ en vacances stagne et la privation de départs en vacances est devenu un marqueur social stable.

- **D'autres visiteurs invisibles malgré leur nombre (aidants, saisonniers...)**

Les statistiques et politiques touristiques ignorent celles et ceux qui séjournent dans des hébergements touristiques pour se soigner, travailler, se loger en urgence ou étudier : apprentis, saisonniers, patients, aidants, réfugiés, artistes en résidence, travailleurs détachés, etc. Dans certains hébergements, comme les hôtels et chambres d'hôtes, ces personnes de passage représentent parfois une part structurelle des personnes accueillies.

Dans les Bouches-du-Rhône, ces autres personnes de passage sont aussi nombreuses que les touristes présents ([Wanner, 2025](#)). Or ces personnes de passage non-touristes constituent une opportunité pour la

¹¹ La définition internationale d'un départ en vacances correspond à un séjour d'au moins quatre nuits consécutives hors du domicile

transition écologique du secteur : venant généralement de moins loin, pour des séjours plus longs, avec une mobilité locale plus sobre, ils affichent une empreinte carbone nettement inférieure.

- **Des visiteurs moins carbonés qui contribuent à l'économie locale**

Les retombées économiques locales des autres personnes de passage dans les destinations touristiques sont loin d'être négligeables. Un étudiant contribue par exemple à hauteur de 7 734 € par an à l'économie locale ([UDICE, 2021](#)). Un stagiaire en formation à Marseille dépense en moyenne 366 euros durant son séjour (6 jours), un festivalier 471 euros (4 jours), un professionnel 320 euros (3 jours) ([Provence Tourisme, 2025](#)).

L'économiste Gilles Caire (Université de Poitiers) a mené une étude sur 24 centres de vacances et auberges collectives en Bretagne, Auvergne-Rhône-Alpes et PACA alpine. Un établissement moyen (137 lits, environ 15 600 nuitées annuelles) génère des dépenses totales 1,3 fois supérieures à son chiffre d'affaires, grâce aux dépenses complémentaires des vacanciers sur place, au niveau élevé d'emplois temps plein sur place les impôts et taxes aux collectivités locales ([Caire, 2026](#)). Ces hébergements s'adressent à des profils, aux comportements de consommation plus proches de ceux des résidents, et qui participent aussi moins à la pression sur le cadre de vie, les loyers et le climat.

- **Un désaccueil des autres personnes de passage qui nuit au territoire**

Si toutes ces personnes de passage dorment, consomment, produisent et s'acquittent de la taxe de séjour, elles restent largement absentes des observatoires et des stratégies d'attractivité touristiques.

Et faute d'être bien accueillis, des étudiants renoncent de plus en plus à étudier ou à effectuer un stage dans des destinations touristiques, des saisonniers refusent des offres d'embauche faute de logement, des groupes scolaires et sportifs partent sur d'autres territoires, des hospitalisations et des mises à l'abri sont reportées et des chantiers techniques ou de BTP peinent à se réaliser, faute de pouvoir loger leurs équipes.

Dans le même temps, la montée en gamme structurelle de l'offre touristique et la hausse des tarifs qui l'accompagne ont progressivement reconfiguré le marché au profit des clientèles étrangères à fort pouvoir d'achat, rendant l'hébergement marchand encore moins accessible aux résidents français aux revenus modestes, quel que soit leur motif de voyage.

EN CONCLUSION : QUI ACCUEILLIR ET QUI FAIRE PARTIR, UN CHOIX DE POLITIQUE PUBLIQUE

Ce double mouvement de recul de l'ambition sociale d'un côté et de valorisation de l'attractivité internationale de l'autre, n'est pas une fatalité : il est le résultat de choix politiques qui peuvent être revisités.

Lorsque l'État a mené une politique publique ambitieuse au côté d'autres acteurs (comités d'entreprise, tourisme social, communes, etc.), le taux de départ en vacances des Français a doublé en vingt ans, passant de 30 % à 60 % ([Caire, 2006](#), [Institut Terram 2026](#)).

L'ADEME ne dit rien d'autre quand elle invite la puissance publique à inscrire dans la durée le changement de clientèle qu'a imposé la pandémie avec comme résultat une économie touristique stable et bien moins carbonée ([ADEME, 2024](#)).

Des collectifs à Marseille, Nantes, Lyon demandent aux institutions touristiques de changer de paradigme d'accueil pour passer d'une logique de montée en gamme touristique généralisée aux hospitalités à toutes

les personnes de passage. Ils refusent de choisir entre attractivité économique et justice sociale, entre dynamisme touristique et préservation de l'environnement ([Marseille Hospitalités, 2025](#)).

Cette stratégie est aussi dans l'intérêt des destinations et acteurs touristiques dans la mesure où elle leur permet de diversifier leur clientèle, d'accueillir davantage de séjours longs, de renforcer leur robustesse économique et de réduire significativement leur impact carbone. Le réseau Acteurs du tourisme durable, qui regroupe notamment destinations et entreprises touristiques, appelle ainsi à se fixer un objectif de 70 % de départ en vacances en France, et d'investir dans un grand plan de développement des liaisons ferroviaires européennes ([Acteurs du Tourisme Durable, 2025](#)).

D. Conclusion : passer toutes les politiques touristiques au crible de 4 critères (climat, accessibilité tarifaire, cadre de vie, économie présenteielle)

La France semble n'avoir d'yeux que pour le tourisme international. Après l'objectif des 100 millions de visiteurs internationaux, atteint en 2024, voici les [100 milliards d'euros de retombées d'ici 2030](#), nouvel objectif fixé par le gouvernement Bayrou en juillet 2025. Aucun objectif aussi ambitieux et prioritaire n'a été proposé pour les touristes français, qui pèsent pourtant les deux tiers de la consommation touristique.

Les dernières actualités ne disent pas autre chose. Fin août 2026, Emmanuel Macron se félicitait de la possible ouverture d'un parc d'attractions sur Dragon Ball Z en région parisienne. La présidence de la République le justifie en ces termes : *"c'est un projet absolument majeur qui vient confirmer la place de la France en tant que première destination touristique au monde, et qui vient aussi témoigner de notre attractivité."* ([France Info, 25 août 2026](#)). Le financement par une pétromonarchie autoritaire, l'Arabie Saoudite, disposant d'un hub aéroportuaire connecté à l'Asie, un marché de potentiels visiteurs du parc, ne semble pas être un sujet de préoccupation pour l'exécutif.

Cette attention excessive aux clientèles lointaines est endossée par certains acteurs économiques du tourisme, qui y voient une vitrine du rayonnement de leur destination. Le président de l'office de tourisme de Lyon en est la caricature : tout en minimisant le réchauffement climatique ("[il fait chaud chaque année](#)") alors que la France vit un été 2026 caniculaire, il affirme vouloir mettre son énergie en priorité dans le développement de nouvelles liaisons aériennes depuis Lyon avec Turkish Airlines ou Emirates. D'autres, heureusement, perçoivent le décalage entre cette course à l'attractivité internationale lointaine et les impératifs climatiques, à l'instar du [réseau Acteurs du Tourisme Durable \(ATD\)](#).

Ce rapport révèle les points aveugles de cette stratégie. Non seulement elle aggrave sensiblement le réchauffement climatique, mais elle dégrade aussi le cadre de vie (hausse des loyers notamment) et renchérit le coût des séjours touristiques en France, conduisant de plus en plus de Français à partir en vacances à l'étranger. Quant aux retombées économiques, elles sont mineures comparées à celles des touristes locaux (France et pays européens proches), captées par un petit nombre de territoires et d'acteurs, et relativisées par les externalités négatives liées aux émissions de gaz à effet de serre.

Afin de transposer ces enjeux en outils d'aides à la décision, nous proposons de construire une grille d'analyse des politiques publiques en fonction de 4 nouveaux indicateurs¹² :

- **Indicateur « intensité carbone par profil »**, consacré à la mesure de l'impact carbone des différents types de visiteurs, à partir du bilan transport origine-destination et de la durée de séjour.
- **Indicateur « économie locale »**, destiné à la mesure de l'impact économique des différents visiteurs, en termes d'économie présenteielle (consommation directe, production locale par le travail ou bénévolat).

¹² Ces 4 indicateurs font l'objet d'une recherche action entre l'Equipe interdisciplinaire de recherche sur le tourisme (EIREST) de l'Université Panthéon-Sorbonne, et la Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC) Les oiseaux de passage, qui met en relation des voyageurs et des communautés d'hospitalité.

- **Indicateur « cadre de vie »**, consacré à la mesure de l'impact sur le cadre de vie des différents visiteurs, en tenant compte des périodes de fréquentation, de la répartition spatiale, de la pression foncière, de l'impact sur les commerces.
- **Indicateur « accessibilité tarifaire »**, consacrée à l'analyse des conditions d'accès à un hébergement : dispositifs d'aides au départ, accueil non-marchand, accueil social, etc.

Toutes les politiques publiques touristiques seraient évaluées à travers ces 4 indicateurs, afin de déterminer les actions prioritaires.

Par exemple, l'extension de l'aéroport de Roissy CDG serait très certainement jugée contre-productive, car aggravant l'empreinte carbone du tourisme, tout en accentuant la pression foncière sur certains quartiers. A l'inverse, une relance du "billet de congé annuel" permettrait d'inciter à voyager sur le territoire hexagonal plutôt qu'à l'étranger, et d'augmenter le taux de départ en vacances des Français

Nous proposons ci-après une liste de recommandations qui, selon toute vraisemblance, seront évaluées positivement par cette grille d'analyse.

E. Recommandations

1. Privilégier les clientèles internationales proches aux clientèles lointaines : objectifs 30 milliards d'excédent en 2030 (+25%)

- Se fixer en priorité des objectifs de consommation touristique pour le marché domestique, puis pour le marché européen.
- Modifier les indicateurs d'attractivité touristique en intégrant le climat, par exemple : remplacer la seule dépense journalière par le ratio empreinte carbone du séjour / retombées économiques.
- Publier les budgets détaillés des Organismes Gestionnaires de Destinations (dont les offices de tourisme) de manière transparente [comme l'exige la loi](#)¹³, ainsi que celui d'Atout France, et réaffecter le budget des campagnes de promotion de la France dans les pays lointains vers les pays proches.
- Inciter financièrement les touristes (français et européens) qui viennent en train, à l'instar des "tarifs bas-carbone" proposés par de nombreuses destinations.
- Bâtir une stratégie visant à favoriser la prolongation des séjours, l'itinérance ferroviaire et la fidélisation ("repeaters", c'est-à-dire les touristes étrangers qui reviennent en France) pour les clientèles européennes.

2. Développer les vacances des résidents français en France : objectif 70% de taux de départ en vacances dès 2030

- Rendre le "billet de congé annuel" automatique pour tous les résidents français, et le rendre plus avantageux (ex : un AR en TGV par an à moins de 50€ par personne, voir encadré ci-après).
- Relancer le "pass rail" pour tous les Français, toute l'année, soit un forfait mensuel bon marché (< 50€) qui permette de circuler librement sur tous les TER et trains Intercités.

¹³ L'article R. 2333-45 du Code général des collectivités territoriales impose à ces dernières de faire figurer en annexe du compte administratif les recettes procurées par la taxe de séjour et l'emploi de ces recettes.

- Renforcer l'ambition des politiques de tourisme social : chèque vacances, CAF, colonies de vacances, seniors en vacances, jeunes, classes découvertes, etc. ([UNAT, 2022](#)).
- Créer un fonds national de soutien au départ, pour coordonner toutes ces politiques, et cibler en priorité les départs en vacances des enfants et des non-salariés. Ce fonds serait financé par la taxe de séjour et contribution des concessionnaires autoroutiers ([Institut Terram, 2026](#))
- Reprendre le soutien à l'investissement dans les infrastructures de tourisme social et solidaire, intégré aux stratégies d'adaptation climatique des destinations ([Institut Terram, 2026](#))

3. Intégrer tous les voyageurs de passage (étudiants, aidants, saisonniers, etc.) aux stratégies d'accueil : objectif 30% taxe de séjour affecté aux hospitalités

- Élargir les outils d'observation à l'ensemble des personnes de passage, en créant un observatoire national des hospitalités intégré à Atout France.
- Affecter une partie de la taxe de séjour à l'accueil des autres voyageurs non-touristiques (saisonniers, aidants, étudiants, etc.) qui payent pour partie déjà cette taxe.
- Faire monter en compétence et en réseau les acteurs touristiques (hébergeurs individuels et collectifs, premiers accueils, etc.) à l'accueil de la diversité des personnes de passage (typologies, dispositifs existants, tiers de confiance, etc.).
- Intégrer à la gouvernance touristique l'ensemble des acteurs de l'hospitalité : accueil social, accueil étudiants, accueil hospitalier, accueil saisonnier, etc.
- Publier l'intégralité des données publiques du tourisme, dont celles de la DGE ayant permis de calculer l'intensité carbone des différents profils de tourisme ([ADEME, 2024](#)).

4. Limiter l'essor du trafic aérien et des croisières : objectif croissance zéro de l'aérien et des croisières

- Instaurer un moratoire sur les projets d'extensions d'aéroports, comme ceux en cours à Paris CDG, Beauvais ou Nice.
- Stopper les subventions publiques, directes et indirectes, aux aéroports et aux compagnies aériennes low cost (en commençant par rendre publiques ces données).
- Mettre fin aux exonérations fiscales dont jouissent le secteur aérien¹⁴ (hausse de la taxe sur les billets d'avion vers l'international pour compenser l'exonération de TVA et de taxe sur le kérosène) et celui des croisières (taxe de 15 € par nuitée comme proposé par T&E, taxe de séjour alignée sur les hébergements hôteliers, TVA à taux normal).
- Limiter le nombre de bateaux et de passagers débarqués dans les principaux ports d'escales de croisières de France, à l'instar de ce que fait La Rochelle.
- Publier les données de la DGAC (Enquête Nationale sur les Passagers Aériens) concernant le solde de voyageurs internationaux par aéroport et par pays de destination
- Renforcer les liaisons ferroviaires vers l'Europe, de jour comme de nuit (ex : rétablir la subvention pour le train de nuit Paris-Vienne, renforcer l'offre TGV sur Paris-Barcelone), la rendre moins

¹⁴ Les résidents ultramarins continueraient à bénéficier, non seulement d'exonérations fiscales mais de tarifs réduits pour se déplacer dans l'Hexagone, pour des raisons de continuité territoriale. Une [étude juridique de l'association Transport & Environment](#) a montré que de tels tarifs réduits étaient compatibles avec le droit de l'Union européenne, et déjà appliqué par des nombreux pays européens pour des régions dites "ultra périphériques". Les résidents hexagonaux qui voyageraient dans les Outre-mer seraient en revanche éligibles à la même fiscalité que vers n'importe quelle destination touristique.

coûteuse et faciliter la réservation et la protection des passagers en cas de voyage en correspondance (ex : Paris-Madrid via Barcelone).

Ces différentes recommandations ont un coût mais génèrent également des recettes (fin des exonérations fiscales sur l'aérien et les bateaux de croisières, contribution des concessionnaires autoroutiers), et des économies (réaffectation d'une partie de la taxe de séjour utilisée des campagnes de promotion de la France dans les pays lointains, ainsi que des subventions, directes et indirectes, vers les aéroports et compagnies aériennes low-cost).

Un "billet de congé annuel" pour rendre le TGV plus accessible

Le billet de congé annuel a été créé par le gouvernement du Front populaire en 1936. Au moment où les Français découvrent les premiers congés payés, le sous-secrétaire d'Etat aux loisirs, Léo Lagrange, instaure un "billet populaire de congé annuel" afin de faciliter les départs en vacances en train. Ce tarif donne droit à une réduction de 40 % sur un aller-retour en train, une fois par an, pour tous les résidents français.

Le dispositif existe toujours en 2026, sous le nom de "billet de congé annuel", mais il cumule deux difficultés :

- **Le tarif auquel il donne droit est nettement moins avantageux** : la réduction n'est plus que de 25 % sur un billet aller-retour, ne concerne que les trains opérés par la SNCF, et s'applique sur le tarif maximum en seconde classe ("tarif social de référence" ou "tarif réglementé"). Sur un trajet Paris-Marseille, l'aller-retour coûtera ainsi 185 € par personne en utilisant le billet de congé annuel en période de pointe¹⁵, et 152 € hors période de pointe. Or il est fréquent de trouver des allers-retours à un prix plus avantageux avec l'une des 3 entreprises qui opèrent cette liaison (TGV Inouï, Ouigo, Trenitalia France), notamment en période creuse. Jusqu'en 2023, la réduction était de 50 % si le billet était payé en chèque vacances, mais cette possibilité n'existe plus.
- **Le tarif est particulièrement compliqué à activer**, puisqu'il faut imprimer un formulaire papier, le faire signer par son employeur (ou réaliser une attestation sur l'honneur si l'on est indépendant, demandeur d'emploi ou retraité), puis déposer ce formulaire dans une agence agréée ou bien le soumettre en ligne à un chatbot dénommé "Tout'Oui". Dans ce dernier cas, il faut encore attendre le mail de confirmation, puis réserver par téléphone son billet.

A croire que tout est fait pour dissuader d'utiliser ce droit. Résultat : en 2025, seuls 24 000 personnes ont activé leur droit à un billet de congé annuel ([Assemblée Nationale, 2025](#)).

Le prix du TGV est un enjeu climatique évident : sur un Paris-Marseille, le TGV émet 67 fois moins de gaz à effet de serre par passager que l'avion selon l'ADEME. Mais c'est également un enjeu social. Dans les TGV Inouï, les CSP + urbaines sont très majoritaires ([Pérennes, 2025](#)), le profil sociologique des utilisateurs du TGV se confondant avec ceux de l'avion.

¹⁵ La réduction est calculée sur le tarif réglementé (123,4 € en pointe, 101,6 € hors pointe). [Source SNCF](#)

Nous proposons que le billet de congé annuel ouvre droit à un aller-retour sur le territoire français à un prix de 49 € par personne, une fois par an. Une telle politique a un coût important pour les finances publiques, de l'ordre de 2 milliards d'euros par an¹⁶. Elle permettrait cependant de générer des externalités positives importantes : relocalisation d'une partie des vacances sur le territoire hexagonal, augmentation du taux de départ en vacances, stimulation de la demande ferroviaire.

Réhausser l'ambition du billet de congé annuel n'est pas la seule solution pour développer le voyage populaire en train. Nous recommandons également le retour et l'extension du "pass rail", qui permettait de voyager de manière illimitée en TER et Intercités pour 49 € par mois (supplément de 19,5 € pour un voyage en train de nuit). Le dispositif qui a existé à l'été 2024 était réservé aux jeunes entre 16 et 27 durant les mois de juillet et d'août. Le coût pour les finances publiques de l'Etat a été évalué à 12 millions d'euros ([Ouest France, avril 2025](#)). Nous proposons son extension à tous les résidents français, toute l'année.

¹⁶ Les hypothèses retenues sont détaillées dans la partie "éléments méthodologiques".

F. Glossaire

DEFINITIONS ONU TOURISME

Dépenses touristiques : Les dépenses touristiques s'entendent des sommes déboursées pour l'acquisition de biens et de services de consommation, ainsi que d'objets de valeur, pour usage propre ou cédés sans contrepartie, en prévision et au cours de voyages de tourisme. Elles comprennent les dépenses réalisées par les visiteurs eux-mêmes, ainsi que les dépenses qui sont payées ou remboursées par autrui.

Consommation touristique : La consommation touristique a la même définition officielle que les dépenses touristiques. Néanmoins, le concept de consommation touristique utilisé dans le Compte satellite du tourisme déborde celui de dépenses touristiques. De fait, outre le montant payé pour l'acquisition de biens et de services de consommation ainsi que d'objets de valeur pour usage propre ou cédés sans contrepartie, en prévision et au cours de voyages de tourisme, correspondant aux opérations monétaires (principal objet des dépenses touristiques), il inclut les services associés à l'hébergement de vacances pour compte propre, les transferts sociaux en nature du tourisme et les autres consommations imputées.

Compte satellite du tourisme : Le Compte satellite du tourisme est la deuxième norme internationale applicable aux statistiques du tourisme (Compte satellite du tourisme : recommandations concernant le cadre conceptuel 2008), qui a été élaborée afin de présenter les données économiques se rapportant au tourisme dans un cadre assurant une cohérence interne et externe avec le reste du système statistique, grâce à ses liens avec le Système de comptabilité nationale. Il constitue le principal cadre de rapprochement des statistiques du tourisme.

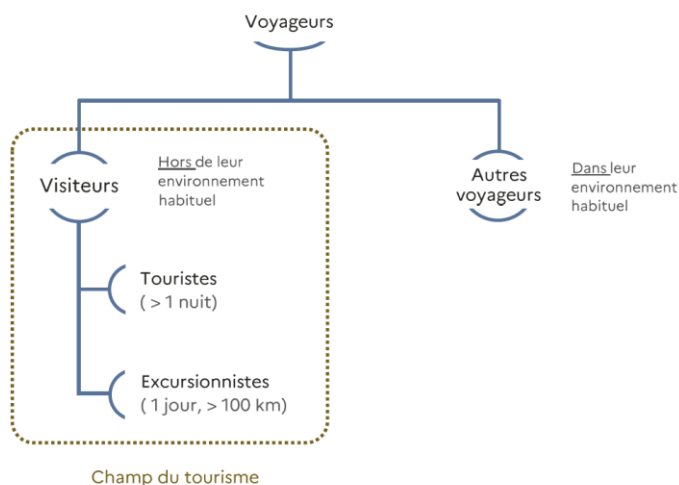
Résidents/non-résidents : Les résidents d'un pays sont des personnes dont le centre d'intérêt économique prédominant se trouve sur son territoire économique. Pour un pays, les non-résidents sont des personnes dont le centre d'intérêt économique prédominant se trouve en dehors de son territoire économique.

Touriste : Un visiteur (interne, d'entrée ou à l'étranger) est classé comme touriste (ou visiteur qui passe la nuit) si son voyage comprend un séjour d'une nuit ou, dans le cas contraire, comme visiteur de la journée (ou excursionniste).

Visiteur : Un visiteur est un voyageur qui fait un voyage vers une destination principale située en dehors de son environnement habituel, pour une durée inférieure à un an et pour un motif principal (affaires, loisirs ou autre motif personnel) non lié à l'emploi par une entité résidente dans le pays ou le lieu visité (Recommandations internationales sur les statistiques du tourisme 2008, paragraphe 2.9). Un visiteur (interne, d'entrée ou à l'étranger) est classé comme touriste (ou visiteur qui passe la nuit) si son voyage comprend un séjour d'une nuit ou, dans le cas contraire, comme visiteur de la journée (ou excursionniste).

Autres voyageurs : les autres voyageurs sont selon l'organisation mondiale du tourisme tous les voyageurs qui ne sont pas classés comme touriste ou excursionniste : travailleurs frontaliers, saisonniers et travailleurs temporaires, nomades et réfugiés, migrants, aidants et accompagnants, militaires, étudiants, malades de longue durée.

Excursionnistes : visiteur à la journée



Source : ADEME, 2024.

DEFINITIONS ADEME

Tourisme interne : les visiteurs résidents voyageant en France, au sein de leur région d'origine (tourisme intra régional) ou dans le reste de la France (tourisme interrégional)

Tourisme réceptif : les visiteurs non-résidents en séjour en France

Tourisme intérieur : somme du tourisme interne et du tourisme réceptif, soit tous les visiteurs en séjour en France.

Tourisme émissif : les résidents français voyageant à l'étranger

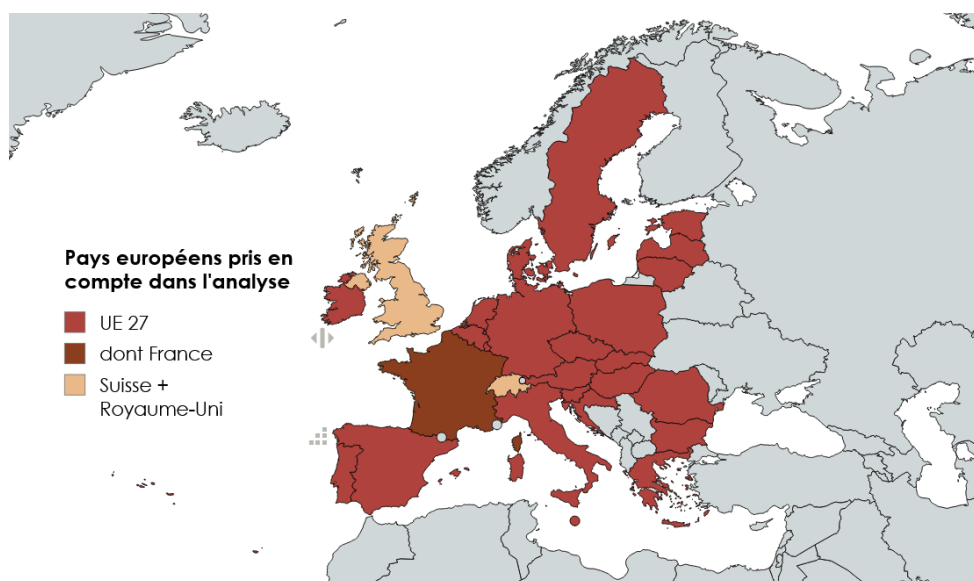
ADEME	Territoire visité	
	France	Etranger
Résident (France)	Tourisme intérieur	Tourisme émissif
Non-résident	Tourisme réceptif	/
Tous résidents	Tourisme intérieur	/

AUTRES DEFINITIONS

Economie présentielle : l'économie présentielle désigne l'ensemble des activités économiques de consommation comme de production générées par la présence physique de personnes sur un territoire, qu'il s'agisse de résidents permanents, de touristes, d'étudiants ou de travailleurs détachés.

Touriste européen / extra européen : Afin de prendre en compte les principaux pays européens qui contribuent à l'économie touristique en France, nous avons agrégé les données de la balance des échanges

de voyage de la Banque de France des 27 pays de l'Union européenne avec deux pays frontaliers hors UE : la Suisse et le Royaume Uni.



Passagers aériens internationaux : tous les passagers des aéroports français dont la destination finale se situe à l'extérieur du territoire de la France. Cela regroupe les résidents français qui partent à l'étranger, et les non-résidents qui rentrent chez eux ou visitent un autre pays après la France. Les passagers aériens en transit entre deux aéroports étrangers ne sont pas comptabilisés.

Tourisme international : dans ce rapport, le tourisme international est défini comme l'ensemble des touristes internationaux. Cela regroupe les résidents français qui partent à l'étranger, et les non-résidents qui visitent la France.

G. Eléments méthodologiques

DES DONNEES TOURISTIQUES PARTIELLES ET PARTIALES

Un accès difficile aux données touristiques

Les chiffres disponibles proviennent de producteurs distincts, aux méthodologies et périmètres différents, qui ne se recoupent pas toujours : l'INSEE produit le Compte Satellite du Tourisme et les enquêtes sur la fréquentation des hébergements marchands, la Banque de France mesure les flux financiers dans la balance des paiements, la DGAC publie l'Enquête Nationale auprès des Passagers Aériens (ENPA) et la DGE assurait jusqu'en 2017 la coordination statistique nationale avant que l'INSEE ne reprenne cette responsabilité (dont la conduite de l'étude EVE sur les arrivées internationales

Face à ce morcellement institutionnel qui génère des discontinuités et ruptures de séries, Atout France s'est vu confier la mission de proposer une plateforme numérique regroupant et mutualisant ces données avec les institutionnels du tourisme, France Tourisme Observation.

La députée Émilie Bonnivard, dans son rapport parlementaire sur le tourisme ([Assemblée Nationale, 2021](#)), confirme l'actualité de ce constat : « Construire une politique publique et une stratégie à long terme sans disposer de données fiables est un exercice délicat ; et il est particulièrement notable à cet égard de noter que

les données touristiques sont régulièrement difficilement inaccessibles. ». Le manque de fiabilité des statistiques touristiques est régulièrement critiqué par les professionnels et les universitaires ([Terrier, 2006](#) ; [MIT, 2008](#) ; [Caire, 2016](#)).

France Tourisme Observation reconnaît elle-même qu'il n'existe pas d'indicateurs purs et parfaits, et privilégie une approche par faisceau d'indices, en croisant une multitude de sources pour en déduire des tendances fiables, tout en soulignant que la difficulté réside paradoxalement plus dans l'accès à la donnée que dans son exploitation.

À cette faiblesse des données publiques s'ajoute une privatisation croissante de l'information. Les données sont aujourd'hui en grande partie entre les mains du secteur privé (sites de réservation en ligne, opérateurs téléphoniques, systèmes de paiement par carte bancaire) que les collectivités doivent de plus en plus monnayer et qui complique l'accès aux données brutes.

Un bilan touristique forcément positif ?

En France, les outils statistiques publics mesurent essentiellement les flux en termes d'offres et de demandes : retombées économiques, fréquentation des hébergements. Les outils existants mesurent les impacts positifs comme les retombées économiques, mais a contrario, ils mesurent rarement, pour ne pas dire jamais, combien cela coûte aux collectivités de faire venir des clientèles lointaines et avec quels retours sur investissement.

Pour Christophe Terrier, ancien responsable de la statistique à la Direction du Tourisme, en ne mesurant qu'une seule face du phénomène touristique, il n'y a rien d'étonnant à ce que le bilan soit toujours positif (Wanner, 2022).

En réaction, des collectifs citoyens, des institutions hors tourisme (ADEME) et quelques universitaires développent leurs propres capacités d'analyse, apportant un éclairage critique sur les données publiées par les opérateurs privés (Cousin, Jacquot, Chareyron, 2015).

Des statistiques touristiques qui ne sont pas neutres.

En 2016, la Banque de France a révisé ses méthodes de calcul des recettes internationales du tourisme, ce qui a permis à la France d'augmenter ses recettes de 25 %, passant de 38,4 à 49 milliards d'euros, sans que le nombre de touristes n'ait changé.

Cette révision a notamment multiplié par quatre la dépense moyenne attribuée au visiteur chinois (de 413 € à 1 647 €), générant à elle seule 3 milliards d'euros supplémentaires. Grâce à ce seul changement méthodologique, la France a retrouvé sa troisième place mondiale et atteint son objectif gouvernemental de 50 milliards d'euros avant l'échéance fixée (Wanner, 2022).

LE BULLETIN ANNUEL DE LA DGAC INVISIBILISE LES VOLS EN CORRESPONDANCE

[Le bulletin annuel du trafic aérien](#), réalisé par la DGAC, mesure le nombre de passagers transportés depuis les aéroports français. Pour les destinations internationales, le trafic est mesuré en fonction du premier

aéroport d'atterrissage¹⁷, indépendamment de la destination finale des passagers. Ce choix méthodologique peut induire des biais dans l'analyse des chiffres, puisqu'un passager qui ferait Paris-Tokyo via Amsterdam alimente le trafic... vers les Pays-Bas.

Une telle méthodologie sous-estime fortement le trafic vers les destinations lointaines qui demandent au moins une correspondance (Amérique du Sud, Asie, Océanie), et surestime à l'inverse le trafic vers les pays hébergeant les principaux hubs aéroportuaires, notamment au Moyen-Orient (Turquie, Qatar, Emirats Arabes Unis). Ainsi, selon le bulletin annuel 2025, le trafic aérien entre la France hexagonale et la Nouvelle Zélande était nul, alors qu'il est évident que des passagers ont voyagé entre ces deux pays.

[L'Enquête nationale sur les passagers aériens \(ENPA\)](#), également réalisée par la DGAC, s'appuie sur une méthodologie différente. Elle interroge un large échantillon de voyageurs dans les aéroports français (158 000 passagers en 2025), et leur demande la destination finale de leur vol de manière déclarative. Le passager Paris-Tokyo via Amsterdam sera cette fois-ci comptabilisé à destination de Tokyo, ce qui permet de calculer l'empreinte carbone des différentes destinations (et donc du secteur aérien) de manière bien plus juste. Les données brutes de l'ENPA sont cependant confidentielles, et la DGAC ne publie pas de données agrégées sur la destination finale.

L'étude Cabines, réalisée par les sociologues Yoann Demoli et Pierre Lannoy pour le compte du Forum Vies Mobiles, a cependant eu accès à ces données pour l'année 2024, et reconstituer la part du trafic vers les différentes régions du monde. Une estimation des émissions de gaz à effet de serre a ensuite été réalisée, en affectant une distance moyenne à chaque région du monde (Europe du Sud, Amérique du Nord, Afrique subsaharienne, etc.). Les résultats ne concernent que l'année 2024, et sont présentés en Annexe IV.

EMPREINTE CARBONE DE L'AERIEN : APPLICATION D'UN FACTEUR 2 POUR LES EFFETS "HORS CO2"

La combustion du kérosène, qui génère du dioxyde de carbone (CO₂) dans l'atmosphère, n'est pas la seule contribution du secteur aérien au réchauffement climatique. Les traînées de condensation, générées par la condensation de la vapeur d'eau émise par les avions, peuvent se transformer en cirrus, une couverture nuageuse qui accentue l'effet de serre. La dernière étude de référence ([Lee, 2021](#)) estime qu'il faut multiplier par 3 les seuls effets des émissions de CO₂ pour mesurer l'impact total de l'aviation sur le climat. [L'ADEME recommande de son côté d'utiliser un facteur 2](#), "à titre conservateur".

Pour calculer l'empreinte carbone des liaisons aériennes vers chaque pays, nous avons utilisé les données du site [Impact CO2](#) (ex Monimpacttransport.fr), qui propose les facteurs d'émissions suivants (site consulté le 31/08/2026) :

- Vols < 1 000 km : 225 kg CO₂e / passager.km
- Vols entre 1 000 et 2 000 km : 185 kg CO₂e / passager.km
- Vols entre 2 000 et 5 000 km : 167 kg CO₂e / passager.km
- Vols > 5 000 km : 178 kg CO₂e / passager.km

Dans ses publications sur l'impact climatique du secteur aérien, la DGAC fait le choix de ne pas comptabiliser l'impact des traînées de condensations. Si ces effets sont peu persistants, et donc difficiles à évaluer en termes d'équivalent CO₂, il nous semble encore plus incorrect et imprudent de ne pas les comptabiliser.

¹⁷ Pour être exact, la DGAC précise que "le trafic est affecté en s'appuyant sur le numéro de vol de l'exploitant commercial et ne rend pas compte des flux origine/destination lorsqu'il y a une correspondance avec changement de numéro de vol au cours du trajet." Dans le (rare) cas d'une escale sans changement de numéro de vol (ex : Paris - La Réunion avec escale à Marseille), le voyageur sera bien compté de bout en bout. [DGAC, 2025](#).

Aussi avons-nous utilisé les estimations de l'ADEME pour mesurer l'empreinte carbone du transport aérien dans les calculs présentés dans ce rapport.

HYPOTHESES DE CALCUL POUR LE COUT D'UN BILLET DE CONGE ANNUEL ETENDU

Afin de calculer le coût pour les finances publiques d'un rehaussement de l'ambition du billet de congé annuel, il faut définir 5 hypothèses :

- **Le prix du billet : 49 € l'aller-retour**, soit moins de 25 € le trajet. Il s'agit d'une décision politique arbitraire, afin de garantir l'accessibilité au plus grand nombre.
- **Le prix moyen d'un AR longue-distance en train : 140 €**. Selon [l'Autorité de Régulation des Transports](#), en 2025 les billets des Services Librement Organisés (SLO) coûtent en moyenne 6,6 € / 100 km pour les trains Ouigo, et 11,4 € / 100 km pour les autres SLO domestiques (ex : TGV Inouï, Trenitalia France). Les SLO Ouigo pèsent environ ¼ des SLO domestiques. Nous arrondissons la moyenne pondérée à 10 € / 100 km pour calculer un ordre de grandeur. Un aller-retour sur une distance de 700 km (distance définie de manière arbitraire, qui permet de traverser l'Hexagone) coûtera donc 140 € en moyenne. Par souci de simplification nous n'avons pas intégré les Train d'Equilibre du Territoire (Intercités) dans le calcul.
- **La population hexagonale de plus de 4 ans : 64,4 millions d'habitants**. La France hexagonale comptait 66,8 millions de personnes au 1er janvier 2026 ([Insee, 2026](#)), dont 2,4 millions de personnes de 4 ans ou moins ([Insee, 2026](#)) pour qui le voyage en train est déjà gratuit.
- **Le taux de recours parmi la population : 40 %**. Début 2023, le gouvernement a proposé un "chèque carburant" proposé pour faire face à la flambée des prix de l'essence. Le montant était assez similaire, de l'ordre de 100 € d'économies par an. Sur les 10 millions de personnes éligibles, [environ 4 millions ont touché cette aide la première année](#). Il est cependant probable que ce taux de recours aurait augmenté dans les années suivantes.
- **Les accords commerciaux entre la SNCF et l'Etat : 20% de réduction**. La SNCF aurait tout à gagner de la stimulation de la demande ferroviaire induite par cette politique publique. Il est probable que l'Etat, actionnaire principal de la SNCF, n'ait pas à reverser 100 % de la différence entre le prix "normal" du billet et le tarif "congé annuel". Nous avons estimé ce taux arbitrairement à 20 %.

Ces différentes hypothèses nous permettent d'obtenir un ordre de grandeur de l'ordre de 1,9 milliards d'euros pour les finances publiques la première année avec un taux de recours de 40 % : $(140 - 49) * 64,4 * 0,4 * 0,8 = 1\,875$ millions d'euros. Si le taux de recours passait à 50 %, l'ordre de grandeur serait plutôt autour de 2,3 milliards : $(140 - 49) * 64,4 * 0,5 * 0,8 = 2\,344$ millions d'euros.

Ce calcul est à prendre comme un ordre de grandeur.

H. Bibliographie

Rapports, enquêtes, observatoires

ADEME :

- [Bilan des émissions de gaz à effet de serre du secteur du tourisme en France en 2022](#), octobre 2024.
- [Bilan des émissions de gaz à effet de serre du secteur du tourisme en France en 2018](#), avril 2021.
- [Réaliser un bilan régional des émissions de gaz à effet de serre du tourisme](#), octobre 2024.

Alliance France Tourisme, [Observatoire de l'industrie du tourisme, bilan 2025](#), janvier 2026.

Assemblée Nationale, Pascal Lecamp, [Avis au nom de la commission des affaires économiques sur le projet de loi de finances 2026, Tome IX, Economie, Tourisme](#), novembre 2025.

Atout France :

- [Investissements touristiques et développement des territoires en France 2022-2024 - Tableau de bord des Investissements Touristiques - Edition 2025](#), mars 2026.
- [Mémento - Portrait touristique de la France en 2025](#), juin 2026.

Autorité de Régulation des Transports, [Marché français du transport ferroviaire. Premiers chiffres 2025](#), juin 2026.

Banque de France, [La balance des paiements et la position extérieure de la France, Rapport annuel 2025](#), juillet 2026.

Chambre de Commerce et d'Industrie Paris, [États-Unis, Chine et Émirats Arabes Unis : des clientèles touristiques à fort pouvoir d'achat pour Paris Île-de-France](#), octobre 2025.

Citepa, [Rapport Secten édition 2026](#), juin 2026.

Commissariat Général au Développement Durable,

- [Enquête sur la Mobilité des Personnes 2018-2019](#), décembre 2021.
- [L'empreinte carbone de la consommation touristique en 2023 : une intensité en carbone élevée](#), avril 2026.

Credoc, [Vacances : les aides profitent aux ménages modestes mais ne lèvent pas tous les freins](#), juillet 2026.

Cruise Lines International Association :

- [Cruise Port Profile: Marseille Understanding Cruise Activity & Economic Impacts in Marseille](#), juin 2025.
- [State of the cruise report](#), avril 2026.

Direction générale de l'Aviation civile :

- [Bulletin statistique du trafic aérien commercial 2025](#), mai 2026.
- [Enquête nationale sur les passagers aériens 2025](#), juin 2026.
- [Enquête nationale sur les passagers aériens 2024 : Étude spécifique sur la typologie des passagers aériens](#), mai 2025.
- [Les émissions gazeuses liées au trafic aérien en France en 2023](#), août 2024.
- [Typologie statistique des aéroports : proposition d'une classification en 2024](#), *Ecl[air]ages* n°28, septembre 2025.

Direction générale des Collectivités locales, [Les collectivités locales en chiffres 2025](#), août 2026.

Direction générale des Entreprises :

- DGE, Insee, [Memento du tourisme, Edition 2018](#), mars 2019.
- [Impact économique et réglementation des meublés de tourisme](#), juin 2023.
- [Plus de 89 millions de touristes étrangers en France en 2018](#), juillet 2019.

Forum Vies Mobiles, [Recours à l'avion et climat : qui sont les grands voleurs](#), juin 2026.

Huttopia, Obsoco, [Observatoire des vacances](#), mai 2026.

INSEE :

- [Mémento du tourisme 2018](#), mars 2019.
- [Bilan économique 2018 - Provence Alpes Côte d'Azur](#), juin 2019.
- [Consommation, valeur ajoutée et PIB liés au tourisme](#), décembre 2025.
- [Fréquentation touristique \(nuitées, arrivées\)](#), août 2026.
- [L'essentiel sur... le tourisme](#), septembre 2025.
- [Saison touristique d'été 2024. La fréquentation des hébergements collectifs de tourisme est en léger retrait](#), octobre 2024.
- [Suivi de la demande touristique](#), juin 2026.

Institut Terram, [Vacances : histoire et géographie d'un droit inachevé](#), juillet 2026.

Provence Tourisme, [La clientèle touristique à Marseille](#), mars 2025.

Réseau Action Climat :

- [Comment réduire le trafic aérien de manière juste et efficace](#), septembre 2024.
- [Voyager en train vers l'Europe, un casse-tête pour les passagers](#), avril 2026.

Transport & Environment :

- Economics of air transport in Europe,
 - Part 1, [Challenging assumptions of the economic benefits of air transport growth](#), novembre 2025.
 - Part 2, juin 2026, [Examining fair distribution of costs & benefits from air transport for tourism](#), juin 2026.

- [Fiscalité : les résidents d’Outre-mer peuvent être exonérés de taxe sur les billets d’avion, selon une nouvelle analyse juridique](#), octobre 2025.
- [Les projets d’extension des aéroports français incompatibles avec les objectifs climat du secteur aérien](#), novembre 2025.
- [Malgré leur impact climatique supérieur, les croisières sont bien moins taxées que les hôtels](#), juillet 2026.

Udice, [Contribution économique des universités de l’Udice](#), février 2021.

UNAT, [L’Utilité territoriale du tourisme social et solidaire. Retombées économiques et sociales des centres de vacances et auberges de jeunesse d’Auvergne-Rhône-Alpes et de Bretagne](#), mars 2026.

Union des aéroports français, [Résultat d’activité des aéroports français 2025](#), avril 2026.

Articles universitaires

Caire, Gilles :

- Caire, G., Nivoix, S. et Roy, Y., [Le tourisme social et solidaire vu par ses clients villages vacances](#). Partances, 2(1), 29-37, 2016.
- [La place de l’industrie touristique dans l’économie française](#). *Les Cahiers français : documents d’actualité*, L’industrie du tourisme, 393, 2016.

Garrigos-Simon, F., Galdon, J., Gil-Pechuan, I., [The Economic Sustainability of Tourism Growth through Leakage Calculation](#), août 2015.

Lee, David (& all), [“The contribution of global aviation to anthropogenic climate forcing for 2000 to 2018”](#), *Atmospheric Environment*, Volume 244, 2021

Wanner, Prosper :

- [La chambre blanche, récit d’un classement qui a changé le voyage](#), Téoros, 2025
- [Prendre la mesure de la diversité des personnes de passage dans les destinations touristiques](#), Mondes du Tourisme, 2025

Autres articles

Acteurs du Tourisme Durable, [Une stratégie touristique française en décalage avec les impératifs climatiques](#), juillet 2025.

Marseille Hospitalités :

- [Comment économiser une tonne de CO₂ tout en continuant à être accueillant ?](#), juillet 2026.
- [Qui paie la taxe de séjour ?](#), mai 2024

Perennes, Patricia, [Les billets de TGV sont-ils trop chers ?](#), AOC, mars 2024.

I. Annexes

ANNEXE I : VENTILATION GEOGRAPHIQUE DE LA BALANCE DES PAIEMENTS DES VOYAGES EN FRANCE ENTRE 2023 ET 2025 (BANQUE DE FRANCE, EN MILLIARDS D'EUROS)

	2023			2024			2025		
	Recettes	Dépenses	Solde	Recettes	Dépenses	Solde	Recettes	Dépenses	Solde
TOTAL MONDE	65,9	51,8	14,1	71,1	55,2	15,9	77,5	57,5	20,0
UE 27 + Suisse + Royaume-Uni	45,6	33,0	12,7	49,4	35,2	14,1	53,7	35,8	18,1
Union économique et monétaire (à 20)	29,2	26,8	2,4	32,0	28,6	3,4	35,5	29,0	6,4
<i>dont: Allemagne</i>	6,7	3,2	3,5	7,5	3,5	4,0	8,9	3,6	5,3
<i>Autriche</i>	0,3	0,5	-0,3	0,3	0,6	-0,3	0,3	0,7	-0,4
<i>Belgique</i>	8,5	2,9	5,6	9,7	3,0	6,7	10,2	2,9	7,3
<i>Croatie</i>	0,0	0,6	-0,6	0,0	0,8	-0,7	0,0	0,7	-0,7
<i>Espagne</i>	4,9	7,0	-2,1	4,8	7,5	-2,7	5,0	7,7	-2,7
<i>Grèce</i>	0,1	1,6	-1,5	0,1	1,7	-1,6	0,1	1,7	-1,5
<i>Irlande</i>	0,7	0,4	0,3	1,2	0,4	0,8	1,4	0,4	1,0
<i>Italie</i>	4,0	5,0	-1,1	3,8	5,4	-1,6	4,0	5,5	-1,4
<i>Luxembourg</i>	0,6	1,7	-1,1	0,7	1,9	-1,2	0,7	2,0	-1,3
<i>Pays-Bas</i>	2,6	1,1	1,5	2,8	1,1	1,6	3,1	1,1	2,0
<i>Portugal</i>	0,6	2,1	-1,5	0,6	2,1	-1,5	0,6	2,1	-1,5
Autres pays de l'Union européenne	2,0	1,5	0,5	2,1	1,6	0,4	2,2	1,7	0,5
<i>dont: Danemark</i>	0,4	0,3	0,2	0,5	0,3	0,2	0,5	0,3	0,2
<i>Roumanie</i>	0,2	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1
<i>Suède</i>	0,7	0,2	0,4	0,7	0,2	0,5	0,8	0,2	0,6
Autres pays frontaliers	14,4	4,7	9,8	15,3	5,0	10,3	16,0	5,1	11,2
<i>Royaume-Uni</i>	7,4	1,5	5,9	7,9	1,7	6,2	8,0	1,8	6,2
<i>Suisse</i>	6,8	2,7	4,1	7,2	2,8	4,4	7,8	2,8	5,0

Reste du monde	20,3	18,7	1,4	21,8	20,0	1,7	23,8	21,6	1,9
<i>dont: Algérie</i>	0,7	0,3	0,4	0,7	0,2	0,4	0,7	0,2	0,5
<i>Australie</i>	1,0	0,3	0,7	0,9	0,3	0,6	1,0	0,3	0,7
<i>Brésil</i>	1,0	0,3	0,8	1,3	0,3	1,0	1,4	0,3	1,1
<i>Canada</i>	1,4	1,0	0,3	1,4	1,0	0,4	1,7	1,0	0,7
<i>Chine</i>	1,2	0,4	0,8	1,4	0,5	0,9	1,3	0,6	0,6
<i>Égypte</i>	0,0	0,5	-0,4	0,0	0,4	-0,4	0,0	0,6	-0,5
<i>États-Unis</i>	6,5	1,1	5,5	6,9	0,6	6,3	7,7	0,6	7,1
<i>Inde</i>	0,2	0,3	0,0	0,2	0,3	0,0	0,2	0,3	-0,1
<i>Japon</i>	0,6	1,5	-0,9	0,7	2,1	-1,5	0,7	2,5	-1,8
<i>Maroc</i>	0,7	1,3	-0,6	0,8	1,4	-0,7	0,9	1,5	-0,7
<i>Mexique</i>	0,5	0,3	0,2	0,6	0,3	0,3	0,6	0,3	0,4
<i>Norvège</i>	0,2	0,5	-0,2	0,2	0,5	-0,3	0,2	0,5	-0,2
<i>République dominicaine</i>	0,0	0,3	-0,3	0,0	0,3	-0,3	0,0	0,3	-0,2
<i>Russie</i>	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<i>Thaïlande</i>	0,1	0,3	-0,2	0,1	0,4	-0,3	0,1	0,4	-0,3
<i>Tunisie</i>	0,2	0,7	-0,5	0,2	0,8	-0,6	0,2	0,8	-0,6
<i>Turquie</i>	0,3	0,3	0,0	0,5	0,4	0,1	0,6	0,4	0,2
<i>Vietnam</i>	0,1	0,2	-0,1	0,1	0,2	-0,1	0,1	0,3	-0,2

ANNEXE II : CLASSEMENT DES PAYS DONT LES LIAISONS AERIENNES AVEC LA FRANCE SONT LES PLUS EMETTRICES DE GAZ A EFFET DE SERRE (DGAC, ADEME)

Le volume des émissions de gaz à effet calculé est celui imputable à la France. Pour cela, nous avons divisé par deux le nombre total de passagers aériens fourni par la DGAC (demi-croisière) et multiplié ce chiffre par l'empreinte carbone par passager pour chaque liaison.

Rang	Pays	Emissions GES totales 2025 (tCO2e)	Évolution des émissions GES 2025 / 2019 (tCO2e)	Trafic récepteur ou émetteur	Hub de référence	Distance CDG - hub (km)	Émissions de GES / passager (ADEME, tCO2e)	Passagers 2025 (DGAC)	Évolution passagers 2025 / 2019
1	Etats-Unis	4 806 419	193 733	Récepteur	JFK	5 834	1,038	9 256 892	4,2%
2	Maroc	1 757 771	525 976	Emetteur	CMN	1 931	0,357	9 840 976	42,7%
3	Espagne	1 749 566	246 502	Emetteur	MAD	1 062	0,196	17 810 002	16,4%
4	Canada	1 706 939	391 886	Equilibré	YUL	5 524	0,983	3 471 957	29,8%
5	Italie	1 463 938	198 650	Emetteur	FCO	1 101	0,204	14 374 532	15,7%
6	Chine	1 147 899	-545 167	Emetteur	PEK	8 190	1,458	1 574 816	-32,2%
7	Portugal	1 116 230	73 998	Emetteur	LIS	1 470	0,272	8 209 083	7,1%
8	Emirats Arabes Unis	1 086 505	81 412	Emetteur	DXB	5 239	0,933	2 330 200	8,1%
9	Brésil	1 052 014	176 795	Récepteur	GRU	9 405	1,674	1 256 819	20,2%
10	Turquie	859 711	291 119	Emetteur	IST	2 212	0,369	4 654 585	51,2%
11	Algérie	738 812	187 048	Emetteur	ALG	1 370	0,253	5 830 043	33,9%
12	Japon	727 615	-243 834	Emetteur	HND	9 708	1,728	842 135	-25,1%
13	Grèce	650 770	125 955	Emetteur	ATH	2 108	0,352	3 697 178	24,0%
14	Mexique	632 453	632	Emetteur	MEX	9 199	1,637	772 499	0,1%
15	Tunisie	627 162	151 679	Emetteur	TUN	1 487	0,275	4 559 603	31,9%
16	Inde	534 996	101 098	Emetteur	DEL	6 565	1,169	915 643	23,3%
17	Singapour	529 761	119 411	Emetteur	SIN	10 724	1,909	555 051	29,1%
18	Royaume-Uni	501 960	-28 093	Récepteur	LHR	348	0,078	12 821 460	-5,3%
19	Corée du Sud	479 842	-66 675	Emetteur	ICN	8 927	1,589	603 953	-12,2%
20	Maurice	465 880	23 449	Emetteur	MRU	9 447	1,682	554 102	5,3%
21	Thaïlande	429 302	38 673	Emetteur	BKK	9 448	1,682	510 544	9,9%
22	Qatar	410 580	74 865	Emetteur	DOH	4 969	0,830	989 561	22,3%
23	Allemagne	371 782	-114 207	Equilibré	FRA	448	0,101	7 376 621	-23,5%
24	Viet Nam	353 779	19 710	Emetteur	SGN	10 105	1,799	393 374	5,9%
25	Hong Kong (Chine)	328 681	-85 797	Emetteur	HKG	9 590	1,707	385 093	-20,7%
26	Colombie	300 162	161 519	Emetteur	BOG	8 645	1,539	390 122	116,5%

27	Israël	293 778	-137 614	Emetteur	TLV	3 284	0,548	1 071 344	-31,9%
28	Roumanie	292 634	76 349	Emetteur	OTP	1 851	0,342	1 709 138	35,3%
29	Egypte	275 883	104 634	Emetteur	CAI	3 210	0,536	1 029 281	61,1%
30	Pologne	275 725	89 927	Equilibré	WAW	1 342	0,248	2 221 174	48,4%
31	Pérou	249 195	57 948	Emetteur	LIM	10 276	1,829	272 474	30,3%
32	Arabie Saoudite	244 443	132 467	Emetteur	RUH	4 650	0,777	629 562	118,3%
33	Afrique du Sud	234 549	-26 641	Equilibré	JNB	8 737	1,555	301 635	-10,2%
34	Chili	231 702	-22 079	Equilibré	SCL	11 673	2,078	223 027	-8,7%
35	Côte d'Ivoire	227 500	54 364	Emetteur	ABJ	4 903	0,819	555 690	31,4%
36	Sénégal	214 338	51 961	Emetteur	DSS	4 217	0,704	608 707	32,0%
37	Irlande	213 645	26 401	Equilibré	DUB	786	0,177	2 416 116	14,1%
38	Argentine	198 472	4 652	Emetteur	EZE	11 100	1,976	200 903	2,4%
39	Taiwan	195 932	-37 043	Emetteur	TPE	9 786	1,742	224 963	-15,9%
40	Kenya	172 139	19 804	Emetteur	NBO	6 495	1,156	297 790	13,0%
41	Danemark	171 115	24 109	Récepteur	CPH	1 004	0,186	1 842 521	16,4%
42	Suède	161 873	-9 603	Equilibré	ARN	1 540	0,285	1 136 352	-5,6%
43	Pays-Bas	153 732	-33 518	Récepteur	AMS	399	0,090	3 424 835	-17,9%
44	Hongrie	150 428	25 902	Equilibré	BUD	1 248	0,231	1 303 083	20,8%
45	Costa Rica	149 986	59 796	n.s.	SJO	8 936	1,591	188 589	66,3%
46	Autriche	140 880	-21 424	Equilibré	VIE	1 035	0,191	1 471 524	-13,2%
47	Ethiopie	139 725	34 352	n.s.	ADD	5 580	0,993	281 352	32,6%
48	Norvège	135 336	22 368	Récepteur	OSL	1 357	0,251	1 078 179	19,8%
49	Liban	131 755	-43 918	Emetteur	BEY	3 187	0,532	495 107	-25,0%
50	Madagascar	130 700	-51 081	Emetteur	TNR	8 748	1,557	167 872	-28,1%
51	Finlande	130 521	8 653	Récepteur	HEL	1 896	0,351	744 219	7,1%
52	Suisse	128 881	-26 211	Equilibré	GVA	407	0,092	2 814 769	-16,9%
53	Malaisie	122 129	122 129	Emetteur	KUL	10 442	1,859	131 415	n.s.
54	Antilles néerlandaises	119 001	19 585	n.s.	CUR	7 643	1,360	174 943	19,7%
55	Cameroun	112 491	9 193	Emetteur	DLA	5 050	0,899	250 285	8,9%
56	Panama	110 269	-27 740	n.s.	PTY	8 661	1,542	143 052	-20,1%
57	Malte	104 905	31 800	Emetteur	MLA	1 757	0,325	645 477	43,5%
58	Tchéquie	104 363	-14 637	Emetteur	PRG	852	0,192	1 088 818	-12,3%
59	Croatie	100 411	21 904	Emetteur	ZAG	1 079	0,200	1 006 050	27,9%

60	République Dominicaine	96 158	-184 187	Emetteur	PUJ	7 079	1,260	152 625	-65,7%
61	Kosovo	95 762	48 285	Récepteur	PRN	1 596	0,295	648 662	101,7%
62	Nigeria	86 642	15 037	n.s.	LOS	4 719	0,788	219 883	21,0%
63	Albanie	85 190	85 190	Emetteur	TIA	1 582	0,293	582 160	n.s.
64	Philippines	83 730	83 730	Emetteur	MNL	10 733	1,910	87 654	n.s.
65	Islande	81 369	16 378	Emetteur	KEF	2 242	0,374	434 648	25,2%
66	Australie	79 958	79 958	Equilibré	SYD	16 944	3,016	53 022	n.s.
67	Cuba	79 003	-212 523	n.s.	HAV	7 744	1,378	114 628	-72,9%
68	Congo-Brazzaville	74 849	11 471	n.s.	BZV	6 049	1,077	139 031	18,1%
69	Benin	74 357	37 364	Emetteur	COO	4 743	0,792	187 752	101,0%
70	Bulgarie	72 091	16 636	Equilibré	SOF	1 754	0,324	444 335	30,0%
71	Serbie	71 129	13 348	Récepteur	BEG	1 423	0,263	540 382	23,1%
72	Arménie	60 723	60 723	n.s.	EVN	3 409	0,569	213 324	n.s.
73	Guinée (Conakry)	58 981	20 682	n.s.	CKY	4 635	0,774	152 396	54,0%
74	Chypre	53 366	53 366	Emetteur	LCA	2 981	0,498	214 394	n.s.
75	Oman	52 499	-33 848	n.s.	MCT	5 578	0,993	105 751	-39,2%
76	Belgique	52 373	-15 468	Récepteur	BRU	252	0,057	1 847 383	-22,8%
77	Georgie	51 463	28 124	n.s.	TBS	3 366	0,562	183 101	120,5%
78	Gabon	50 541	-12 794	n.s.	LBV	5 438	0,968	104 428	-20,2%
79	Cap Vert	48 261	15 696	n.s.	SID	4 263	0,712	135 580	48,2%
80	Togo	47 353	9 471	Emetteur	LFW	4 766	0,796	118 989	25,0%
81	Macédoine du Nord	47 048	13 962	n.s.	SKP	1 674	0,310	303 838	42,2%
82	Congo-Kinshasa	47 041	17 381	Emetteur	FIH	6 067	1,080	87 119	58,6%
83	Sri Lanka	46 495	46 495	Emetteur	CMB	8 483	1,510	61 584	n.s.
84	Tanzanie	45 465	45 465	Emetteur	DAR	7 161	1,275	71 337	n.s.
85	Bahreïn	42 771	18 414	Emetteur	BAH	4 822	0,805	106 227	75,6%
86	Moldavie	39 510	20 900	Emetteur	RMO	1 967	0,364	217 151	112,3%
87	Jordanie	38 851	-11 474	Emetteur	AMM	3 381	0,565	137 617	-22,8%
88	Koweït	37 868	3 906	n.s.	KWI	4 405	0,736	102 954	11,5%
89	Angola	35 725	-107	n.s.	LAD	6 519	1,160	61 574	-0,3%
90	Pakistan	31 737	1 221	n.s.	ISB	5 894	1,049	60 501	4,0%

91	Lettonie	30 100	1 324	Récepteur	RIX	1 672	0,309	194 623	4,6%
92	Mali	29 242	-45 546	n.s.	BKO	4 170	0,696	83 982	-60,9%
93	Lituanie	21 205	-4 592	Récepteur	VNO	1 674	0,310	136 944	-17,8%
94	Bosnie-Herzégovine	19 579	11 237	n.s.	SJJ	1 336	0,247	158 429	134,7%
95	Rwanda	16 012	16 012	n.s.	KGL	6 258	1,114	28 749	n.s.
96	Estonie	15 011	7 539	n.s.	TLL	1 839	0,340	88 247	100,9%
97	Mauritanie	12 852	518	n.s.	NKC	3 797	0,634	40 535	4,2%
98	Luxembourg	12 345	1 516	Equilibré	LUX	274	0,062	400 494	14,0%
99	Azerbaïdjan	11 981	5 715	n.s.	GYD	3 803	0,635	37 728	91,2%
100	Monténégro	11 962	-1 883	n.s.	TGD	1 488	0,275	86 910	-13,6%
101	Djibouti	10 647	2 488	n.s.	JIB	5 591	0,995	21 396	30,5%
102	Ouzbékistan	10 478	-3 876	n.s.	TAS	5 133	0,914	22 937	-27,0%
103	Bahamas	10 268	899	n.s.	NAS	7 229	1,287	15 960	9,6%
104	Slovénie	9 685	-1 124	n.s.	LJU	943	0,212	91 290	-10,4%
105	Tchad	8 849	-4 051	n.s.	NDJ	4 259	0,711	24 883	-31,4%
106	République centrafricaine	6 801	-4 885	n.s.	BGF	5 185	0,923	14 738	-41,8%
107	Guinée Equatoriale	5 680	-716	n.s.	SSG	5 066	0,902	12 598	-11,2%
108	Monaco	1 931	-1 946	n.s.	NCE	694	0,156	24 732	-50,2%
TOTAL 2025		32 761 905	+ 2 918 556					153 502 295	
Evolution 2025/2019		+7,6%							

ANNEXE III : TYPOLOGIE DES AÉROPORTS FRANÇAIS EN FONCTION DU CARACTÈRE ÉMETTEUR OU RÉCEPTEUR DU TRAFIC

La DGAC propose une [typologie d'aéroports \(hors Paris\)](#) qui donne à voir la prédominance très forte du trafic émetteur (national et international), à l'exception des aéroports corses. Même les aéroports dits "d'import" ont un trafic majoritairement tourné vers l'export (56 %). Dans les aéroports régionaux (Bâle-Mulhouse, Bordeaux, Lyon, Marseille, Montpellier, Nantes, Nice, Toulouse), 3 passagers sur 4 habitent la région et utilisent l'aéroport pour rejoindre une destination (nationale ou internationale).

Ces aéroports sont, de loin, ceux qui accueillent le plus de passagers, aussi **le taux d'export moyen des aéroports (hors Paris) est-il de 70 %**.

A noter : la méthodologie intègre les passagers aériens intérieurs dans le calcul. Un passager entre Toulouse et Paris sera considéré à l'export pour l'aéroport de Toulouse, tandis qu'il sera considéré comme relevant du trafic intérieur dans le calcul du solde import/export des passagers internationaux analysé dans le corps de ce rapport.

	Aéroports régionaux	Aéroports métropolitains	Aéroports corses	Aéroports d'import	Aéroports d'export	Aéroports de désenclavement
Liste des aéroports	Bâle-Mulhouse (MLH), Bordeaux (BOD), Lyon (LYS), Marseille (MRS), Montpellier (MPL), Nantes (NTE), Nice (NCE), Toulouse (TLS)	Brest (BES), Biarritz (BIQ), Clermont-Ferrand (CFE), Caen (CFR), Metz - Nancy (ETZ), Lille (LIL), Pau (PUF), Rennes (RNS), Strasbourg (SXB), Toulon (TLN)	Ajaccio (AJA), Bastia (BIA), Calvi (CLY), Figari (FSC)	Béziers (BZR), Carcassonne (CCF), Chambéry (CMF), Bergerac (EGC), Grenoble (GNB), Tarbes - Lourdes (LDE), Limoges (LIG), La Rochelle (LRH), Perpignan (PGF)	Deauville (DLE), Dole (DOL), Nîmes (FNI), Poitiers (PIS), Tours (TUF), Vatry (XCR)	Aurillac (AUR), Brive (BVE), Castres (DCM), Le Puy en Velay (LPY), Rodez (RDZ)
Nombre de passagers aériens (2025)	69 147 207	6 508 448	4 433 858	2 919 981	677 604	344 863
Part de trafic émetteur (%)	74 %	70 %	42 %	56 %	81 %	69 %
Trafic émetteur (passagers)	51 000 000	4 600 000	1 900 000	1 600 000	550 000	240 000
Trafic récepteur (passagers)	18 000 000	2 000 000	2 600 000	1 300 000	130 000	110 000

ANNEXE IV : VENTILATION DES EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE DU TRANSPORT AERIEN FRANÇAIS PAR ZONE GEOGRAPHIQUE ET MOTIF DE VOL

Ces deux tableaux sont des adaptations de celui réalisé par le Forum Vies Mobiles dans son [étude Cabines](#) (page 5 de l'addendum au rapport final).

	Part des émissions de GES	Part des passagers
Motif de vol		
Loisirs	54,8%	51,2%
VFR	25,6%	26,8%
Pro/Études	15,8%	19,1%
Autres	2,7%	2,8%
Zone géographique		
Asie-Pacifique	18,9%	5,8%
Europe du Sud	16,3%	29,5%
Amérique du Nord	13,4%	6,0%
Maghreb	11,0%	15,3%
Outre-mer	8,9%	3,5%
Afrique subsaharienne	7,4%	4,2%
Moyen-Orient	7,0%	4,5%
Amérique Latine / Caraïbes	5,0%	1,8%
France hexagonale	4,5%	14,4%
Europe du Nord	3,5%	6,8%
Europe de l'Est	2,2%	3,5%
Europe de l'Ouest	1,7%	4,6%

Rang	Destination	Motif	Part des émissions de GES	Part des passagers
1	Asie-Pacifique	Loisirs	12,6%	3,9%
2	Europe du Sud	Loisirs	10,9%	19,6%
3	Amérique du Nord	Loisirs	6,7%	3,0%
4	Maghreb	Loisirs	5,4%	7,5%
5	Maghreb	VFR	4,8%	6,7%
6	Outre-mer	Loisirs	4,7%	1,9%

7	Afrique subsaharienne	Loisirs	3,7%	2,1%
8	Amérique du Nord	Pro/Études	3,4%	1,5%
9	Moyen-Orient	Loisirs	3,3%	2,1%
10	Amérique latine / Caraïbes	Loisirs	3,3%	1,2%
11	Amérique du Nord	VFR	3,0%	1,4%
12	Europe du Sud	VFR	2,9%	5,2%
13	Asie-Pacifique	VFR	2,9%	0,9%
14	Outre-mer	VFR	2,8%	1,1%
15	Afrique subsaharienne	VFR	2,6%	1,5%
16	Asie-Pacifique	Pro/Études	2,5%	0,9%
17	Moyen-Orient	VFR	2,4%	1,5%
18	Europe du Sud	Pro/Études	2,1%	3,5%
19	France	Pro/Études	1,7%	5,6%
20	Europe du Nord	Loisirs	1,6%	3,2%
21	France	VFR	1,3%	4,3%
22	France	Loisirs	1,3%	4,1%
23	Outre-mer	Pro/Études	1,0%	0,4%
24	Amérique latine / Caraïbes	VFR	1,0%	0,4%
25	Europe du Nord	VFR	0,9%	1,8%
26	Afrique subsaharienne	Pro/Études	0,9%	0,5%
27	Europe de l'Est	Loisirs	0,9%	1,6%
28	Europe du Nord	Pro/Études	0,8%	1,6%
29	Europe de l'Ouest	Pro/Études	0,8%	2,2%
30	Maghreb	Pro/Études	0,7%	1,0%
31	Moyen-Orient	Pro/Études	0,7%	0,5%
32	Europe de l'Est	Pro/Études	0,7%	1,0%
33	Moyen-Orient	Autres	0,6%	0,4%
34	Europe de l'Est	VFR	0,6%	1,0%
35	Asie-Pacifique	Autres	0,5%	0,1%
36	Amérique latine / Caraïbes	Pro/Études	0,5%	0,2%
37	Europe du Sud	Autres	0,4%	0,9%

38	Europe de l'Ouest	Loisirs	0,4%	1,2%
39	Europe de l'Ouest	VFR	0,4%	1,2%
40	Amérique du Nord	Autres	0,3%	0,1%
41	Outre-mer	Autres	0,3%	0,1%
42	Afrique subsaharienne	Autres	0,2%	0,1%
43	Maghreb	Autres	0,1%	0,2%
44	France	Autres	0,1%	0,4%
45	Europe du Nord	Autres	0,1%	0,2%
46	Amérique latine / Caraïbes	Autres	0,1%	0,0%
47	Europe de l'Ouest	Autres	0,0%	0,1%
48	Europe de l'Est	Autres	0,0%	0,1%

TROP DE TOURISTES EN FRANCE ?

Le Réseau Action Climat, fédération de 37 associations nationales et locales, lutte contre les causes des changements climatiques, de l'échelle internationale à l'échelle locale. Il est le représentant français du Climate Action Network International, réseau mondial de plus de 2 500 ONG. Il couvre l'ensemble des secteurs responsables du dérèglement climatique : les transports, la production d'énergie, l'agriculture et l'alimentation, l'habitat, et travaille à l'élaboration de mesures alternatives et ambitieuses pour lutter contre les changements climatiques et ses impacts.

LE RÉSEAU ACTION CLIMAT FÉDÈRE LES ASSOCIATIONS IMPLIQUÉES DANS LA LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE

