



REVUE DE PRESSE TOURISTIQUE
Des 30 & 31 mai 2022

Mission Communication

SOMMAIRE

01 **ECONOMIE** P3

VENISE : LA TAXE CONTRE LE SURTOURISME REPOUSSEE A 2023P.....P3

02 **CORSE**..... P4

UNE NOUVELLE LIAISON AERIENNE ENTRE BASTIA ET LUBECKP4

AVANT LA SAISON, L'HOTELLERIE DE LUXE N'EST PAS A LA FETE.P5

GESTION DU TOURISME , LES IMPOSSIBILITES D'UNE ILE.....P6

03 **TRANSPORT**P8

AERIEN : L'EUROPE S'ATTEND A UN ETE TRES CHAUD !.....P8

ECHO TOURISTIQUE DU 30 MAI

VENISE : LA TAXE CONTRE LE SURTOURISME REPOUSSEE A 2023

<https://www.lechotouristique.com/article/venise-la-taxe-contre-le-surtourisme-repousee-a-2023>

On ne compte déjà plus le nombre de fois où la « taxe touriste » aura été reportée à Venise, et ce ne sera pas encore pour tout de suite. D'après un article d'Euronews, Venise a en effet décidé de décaler à 2023 l'entrée en vigueur de cette taxe dont devront s'acquitter les visiteurs à la journée.

L'objectif de cette taxe est de réguler la fréquentation, et ce alors que la Sérénissime est devenue l'emblème de la surchauffe touristique. Ce projet de taxe existait déjà avant la pandémie, mais il avait été mis en sommeil pendant la crise sanitaire, qui a brutalement stoppé l'activité touristique de la destination.

Mais au printemps, le nombre de visiteurs a retrouvé ses niveaux d'avant la pandémie, mettant à nouveau le sujet sur le tapis.
Entre 3 et 10 euros

Ainsi que le rapporte Euronews, en haute saison, jusqu'à 110 000 personnes visitaient la ville en une seule journée, dépassant de loin la population résidente qui s'élève actuellement à environ 50 000 personnes.

Pour autant, le dispositif ne sera pas déployé avant le 16 janvier 2023. Le montant de la taxe à acquitter devrait être de 3 à 10 euros, en fonction de la saison et de l'affluence. Les voyageurs qui passent au moins une nuit à Venise ne seront pas concernés par cette taxe.

S'il est à nouveau repoussé, ce projet de taxe s'inscrit malgré tout dans un ensemble de démarches destinées à mieux réguler l'afflux touristique. La ville a notamment interdit l'accès du centre historique aux bateaux de croisières l'été dernier ainsi que l'ouverture de nouvelles boutiques de souvenirs pour les touristes.

CORSE MATIN DU 30 MAI

UNE NOUVELLE LIAISON AERIEENNE ENTRE BASTIA ET LÜBECK

Une nouvelle liaison aérienne entre Bastia et Lübeck

Le premier vol en provenance de Lübeck s'est posé sur le tarmac de Bastia-Poretta samedi dernier. Cette ville située près de Hambourg est présentée comme le « Saint-Tropez » du nord de l'Allemagne.

Ainsi, 4 600 sièges seront déployés dès la première année sur des liaisons opérées en Embraer 190, un jet d'une capacité de 100 places. La volonté de la jeune compagnie aérienne privée Lübeck Air étant de proposer un service « haut de gamme » à ses passagers, avec un espace plus conséquent, des sièges en cuir, un service à bord proposant des produits locaux.

« Qualité supérieure »

« Nous sommes impatients de relier le nord de l'Allemagne à la belle île de Corse, explique Stefanie Eggers, responsable marketing-communication de Lübeck Air. C'est un grand pas pour notre petite compagnie aérienne privée de qualité supérieure. Nous avons commencé il y a deux ans en août, durant les restrictions liées au Covid, à travers des liaisons vers le sud de l'Allemagne. La Suisse et l'Autriche ont suivi l'année dernière. À présent, nous sommes heureux de transporter nos passagers au cœur de la mer Méditerranée. Le confort de nos passagers est primordial : trajets courts à l'aéroport, peu de temps d'attente, parking devant le terminal. Sachant que sur notre Embraer 190 jet à destination de



Le premier vol entre Bastia et Lübeck s'est posé à Bastia samedi dernier. L'occasion pour Stefanie Eggers, responsable marketing et communication de la compagnie Lübeck Air, ainsi que Marion Lampe-Erkka et Pierre-François Novella, directeur des concessions aéroportuaires de Haute-Corse, de célébrer avec l'équipage ce vol inaugural.

DOC CM

Bastia, une collation, un bagage en soute et un bagage cabine sont inclus dans le prix du billet (à partir de 120 euros). »

Même satisfaction du côté de la chambre de commerce et d'industrie. « Nous sommes très heureux d'accueillir pour la première

fois en Corse la compagnie Lübeck Air. Cette arrivée représente une opportunité exceptionnelle pour tout le territoire, et témoigne ainsi de la popularité croissante de la Corse sur le marché germanique, observe son président, Jean Dominici. Nul doute que

cette nouvelle ligne, entre ces deux villes, rencontrera son public. »

Lübeck Air assure une liaison au départ et vers Lübeck à raison d'un vol hebdomadaire, le samedi, et ce jusqu'au 29 octobre, pour 2 h 10 de temps de vol.

ANTOINE GIANNINI

Avant la saison, l'hôtellerie de luxe n'est pas à la fête

Les hôteliers de luxe balanins font grise mine. « On est à 52 % de taux de remplissage en juin, 36 % en juillet, 29 % en août et à 18 % en septembre », détaille Jean-Baptiste Ceccaldi, à l'hôtel La Signoria. « Ce sera un peu comme en 2019 », anticipe de son côté Jean-Pierre Pinelli, à la tête de La Villa, qui rappelle que cette année-là n'était « pas un très bon cru. On était à 12 % de baisse en Balagne, contre 8 % en Corse. En Balagne, la chute était spectaculaire ! ».

Car à écouter les hôteliers, au-delà de certaines problématiques récurrentes comme la concurrence du paracommercialisme et des meublés de tourisme, il existe bien une spécificité balainne dans cette chute de fréquentation. « En 2019, il y avait déjà un différentiel de 4 points entre la Balagne et l'Extrême-Sud », insiste Jean-Pierre Pinelli. La comparaison entre ces deux pôles de l'île revient régulièrement. « La Balagne souffre plus que d'autres régions, en particulier plus que Porto-Vecchio et le Sud », affirme le directeur de la Villa.

En cause selon eux : l'aérien. « En Balagne, nous avons toujours la même problématique : le nombre de places sur les vols. Figari bénéficie d'une multitude



« En 2019, il y avait déjà un différentiel de 4 points entre la Balagne et l'Extrême-Sud », se souvient Jean-Pierre Pinelli, à la tête de La Villa. ARCHIVES CORSE-MATIN

de compagnies low cost. Nous, on se traîne ce problème de des-

serte, alors que dans le temps, Sainte-Catherine était le premier aéroport international de l'île », se souvient Jean-Baptiste Ceccaldi, à la Signoria.

Le problème aérien, entre vols et tarifs

Les chiffres de l'Union des aéroports français sont sans équivoque. En 2019, tandis que Figari accueillait près de 750 000 passagers, seules 335 000 personnes arrivaient à Sainte-Catherine.

Les hôteliers reconnaissent toutefois « les efforts » effectués dernièrement, même si le coût du transport demeure également un motif d'agacement pour les hôteliers.

Reste que l'aérien n'est pas seul en cause. Jean-Pierre Pinelli

évoque une « désaffection de la Balagne », alors que, dans le même temps, « la réputation de l'Extrême-Sud n'est plus à faire ».

La donne pourrait-elle s'inverser dans les prochaines semaines ? « La pandémie a accentué les nouveaux comportements des clients, surtout les réservations de dernière minute », observe Jean-Baptiste Ceccaldi.

Un changement également noté par Bruno Savelli, à la tête de l'hôtel Corsica, qui, à l'image de beaucoup d'établissements, a dû revoir sa politique tarifaire en conséquence. « On ne prend quasiment plus d'arrhes. Et l'annulation est gratuite jusqu'à J-7 », explique-t-il, ajoutant : « On est obligés de s'adapter à ces nouveaux modes de consommation. »

LAETITIA GIANNECHINI



Au Corsica, comme ailleurs, on a dû revoir la politique de réservation.

Gestion du tourisme : les impossibilités d'une île

Surfréquentation, difficultés à se loger, urbanisation anarchique, la Corse a été la première à soulever des problématiques qui concernent aujourd'hui la plupart des régions littorales et touristiques. Pourtant, d'autres régions ont pris des mesures avant l'île

Les remontrances des Corses quant aux effets d'une économie basée sur le tourisme n'ont pas attendu l'arrivée au pouvoir de la majorité nationaliste. Pourtant, à ce jour, peu de mesures ont été prises. Parallèlement, des régions ayant moins, voire pas du tout fait face à ces problématiques, ont d'ores et déjà pris des mesures fortes. Quatre de fréquentation, encadrement strict des locations saisonnières, et nombre de constructions dérogatoires, ailleurs en France, les élus ont commencé à avoir souligné ces problèmes, la Corse est pourtant la dernière en termes de mesures prises. Tout d'abord de villes et régions touristiques au même titre, avec moins de pouvoir décentralisé, mais qui pourtant nous ont devancés.

Locations saisonnières et logement

Le dérèglement des prix du logement était déjà soumis à pression en raison du marché des résidences secondaires. L'explosion des locations saisonnières aura été un catalyseur qui, en plus de prix déjà élevés, a considérablement renforcé le fil de locations à l'année dans les villes littorales littorales. Ajaccio à Corte en passant par Porto-Vecchio, il faut non seulement disposer d'un budget conséquent, mais aussi simplement trouver un lieu disponible. La lutte contre ces locations, considérées comme du paracommercialisme par les professionnels de l'hébergement touristique, est depuis plusieurs années à l'ordre du jour des sessions de l'Assemblée de Corse, conseils municipaux et autres conseils communautaires. La seule mesure avancée à ce jour concerne la collecte de la taxe de séjour, mais rien, encore quant à l'encadrement d'une limitation des biens proposés à la location estivale.

Fautes, dans une autre sous-section à Venise, des mesures similaires ont été prises. Dans le top 5 des villes les plus demandées sur Airbnb, la ville de Saint-Malo, en Ille-et-Vilaine, limite depuis le 3^e juillet 2011 le nombre de logements pouvant faire l'objet de locations saisonnières. Une mesure qui n'est pas faite « pour répondre à ce type de location qui contribue à l'introduction de touristes. Cela répond à une demande des résidents qui souhaitent se rendre à Saint-Malo. Mais il y a une nécessité d'encadrer le phénomène avant qu'il ne crée certains quartiers de no man's land », déclare le premier adjoint Jean-Vigile. Grâce à Desjardins lors de l'annonce de la mesure.

« Le sujet est épineux et complexe. Mais les gens touchés par cette mesure sont très nombreux, je me fais écouter », admet Gilles Larran, maire LFI de Saint-Malo, après de nos nombreux de Gile. Ces mesures



La Corse a été la première à soulever la question de la gestion, et surtout la régulation, des flux touristiques. ARCHIVES CM

ont notamment été punies par un collectif Saint-Malo, l'y n'y a rien », qui a graduellement mené à la mise en place concertée de ces quotas.

Contre le soulage Gilles Larran, certains propriétaires n'ont évidemment pas été satisfaits, et il a fallu à l'édile autant de courage politique que de patience pour résister aux pressions. Sa décision a d'ailleurs été attaquée en justice par des propriétaires, mais il n'y a pas été donné suite.

En Corse, bien que l'absence des locations saisonnières soit pointée du doigt, peu de mesures ont effectivement été prises à ce jour.

La question de la collecte de la taxe de séjour a progressé, en grande partie grâce à une action nationale visant à impliquer les plateformes. Seule la ville d'Ajaccio a pris une délibération visant à établir un diagnostic du patrimoine immobilier à cet usage.

« Nous avons été les seuls en Corse à débiter pour votre de l'impôt dans les factures », explique Christiane Combette, présidente de l'Office intercommunal de tourisme de la Communauté d'agglomération du pays ajaccien, nous procédons actuellement à un diagnostic du patrimoine pour pouvoir en faire, et adapter une fiscalité qui permette de faire en sorte que cette activité contribue au développement de la commune. »

Pour autant, si la ville prend en main la question fiscale, il continue d'être important pour les habitants, rien n'est prévu à court ou moyen terme pour résoudre des logements sur le marché des locations à l'année. « Pour le moment, nous sommes en cours d'achè-

vement de permis accordés selon les critères du PLU de 2013, bien plus permissif. En effet, le détachement de permis a deux ans pour démanteler les maisons, mais une fois ces délais écoulés, il n'y a pas de limite de temps quant au délai d'achèvement. »

Une harmonie architecturale

Du Pédale sur PLU, les documents d'urbanisme approuvés comme un sacro-saint. Pour autant, les constructions sujettes à controverse continuent de fleurir sur le littoral, malgré un mille-feuille législatif plus que contraignant. Des constructions qui, depuis des décennies, se font au mépris de l'harmonie visuelle et architecturale. Si les villages et les centres anciens sont plutôt bien protégés de ce point de vue, ce n'est guère le cas en périphérie des centres urbains, ou dans les zones de plaines des villages de montagne.

À Ajaccio, le dernier PLU a été voté en 2015, et a mis un coup de frein à la constructibilité des terrasses. « Nous avons arrêté après des dizaines de litiges l'approbation de nouvelles constructions, nous ne pouvons malheureusement pas décaler l'analyse », déclare Nicole Dury, adjointe en charge de l'urbanisme. Il reste encore un dossier en suspens, et nous avons été déçus de voir que les élus de l'année dernière n'ont pas pu aller plus loin dans la constructibilité des terrasses. »

Une grande partie des constructions en cours d'achè-

vement n'ont pas été accordés selon les critères du PLU de 2013, bien plus permissif. En effet, le détachement de permis a deux ans pour démanteler les maisons, mais une fois ces délais écoulés, il n'y a pas de limite de temps quant au délai d'achèvement. »

« Nous avons effectivement fait le maximum pour éviter au grand maximum et réduire les espaces constructibles. Mais des associations ont attaqué le PLU de 2013, et s'il avait été révisé, nous n'aurions pas eu de problème », ajoute l'adjointe.

Région moins identitaire, mais à l'architecture typique, la Normandie, et plus particulièrement la Côte Normande, aux environs de Deauville, a su préserver cette harmonie.

De 20 000 habitants à l'année, à 100 000 en été, la communauté de communes de la Côte Normande a adopté un PLU qui impose des normes architecturales strictes, tout en laissant place à une part de créativité. Villas de luxe ou HLM, les bâtiments sont priés de respecter une certaine arête (l'axe ci-contre).

D'une telle et d'une affaire comparable à la région de Porto-Vecchio, la cité normande bénéficie des fruits de plusieurs décennies de lutte pour la préservation du patrimoine littoral. Il s'agit d'un tel et toujours sous le régime du HLM, bien que l'élaboration des documents d'urbanisme type PLU ou SCOT soit officiellement lancée depuis plusieurs années.

La cité du sel avait produit le premier document d'urbanisme

en 2005, arrêté par le tribunal administratif en 2011. Une procédure d'élaboration du PLU avait été relancée en 2013, sans aboutir, avant d'être de nouveau déclinée par délibération du 14 décembre 2020.

Deux grandes différences entre les deux stations balnéaires : une volonté politique inscrite depuis plusieurs décennies, toutes majorités confondues, de préserver une harmonie architecturale au-delà des centres historiques, ce qui n'a pas été le cas en Corse, et une capacité à produire des documents d'urbanisme opposables. PLU et PLU, ce qui semble beaucoup plus complexe dans l'île, car les documents opposables sont brefs et faciles à établir, en plus d'être trop coûteux pour les petites communes. Concernant les documents inopposables, à ce jour seul le PLU de Balagne est réellement avancé pour l'élaboration d'un SCOT.

Quotas de fréquentation dans les espaces remarquables

Le morç a été plusieurs fois l'objet dans les travaux de l'Assemblée de Corse, mais les enregistrements planant sur l'Assemblée municipale, rien à ce jour ne permet de penser qu'il va se concrétiser un jour. De l'autre côté de la Méditerranée, dans la Var et dans les Bouches-du-Rhône, départements tout aussi sous pression en termes de jeux d'urbanisme et d'habitants divergents, des mesures ont été prises, concrètes et rapidement

prises en place. Ajout, de la rai- lanche de Ségion à la grande île de l'ouest, les quotas sont là, et il n'y a pas fait plus d'un an pour les mettre en place. Nombre limité de visiteurs, encadrement des activités commerciales des habitants, et contrôle à terre, le dispositif est en place.

Pendant ce temps-là, Scandola a été réintégrée, et une volonté de contrôle apporte son lot de violence contre les biens et les personnes. Mais alors, pourquoi ce qui est possible dans la Var et à Marseille ne l'est toujours pas en Corse ? Pourquoi le pays des Calanques, lui aussi classé au patrimoine mondial de l'Unesco, n'est-il pas révisé, pendant que Scandola décline une de passer à l'épreuve, selon certains : ce sont des pays nationaux, et non régionaux. « Les écologistes ont pu arriver, la décision est donc venue d'en haut, même si elle a été prise en concertation avec les acteurs locaux, entreprises et habitants », précise Dorian Boudin, président du parti des Calanques.

Pourquoi ailleurs et pas en Corse ?

Mais alors, quels points communs entre les différents écosystèmes de l'économie touristique ? De la Normandie à la Provence, une collaboration étroite avec les services de l'État, sans lesquels la mise en place de ces mesures n'est pas possible. Corne, l'État n'a pas toujours facilité la prise de mesures spécifiques en Corse, mais surtout demande en ce sens n'a été formulée par la majorité, ce qui est le cas de la restriction des locations, ou les limitations de fréquentation des sites emblématiques. Seules exceptions : des quotas en projet pour l'archipel des Lavezzi, et une mesure d'urgence prise par le préfet Lefèvre fin août pour limiter l'accès à l'île d'Oronchi.

Une sous-section fiscale accordée avec les municipalités de l'île de France pour limiter les flux, mais rien ne permet encore au sujet de quotas concrets. Concernant les documents inopposables, à ce jour seul le PLU de Balagne est réellement avancé pour l'élaboration d'un SCOT.

Car, de l'élaboration de documents d'urbanisme opposables à la mise en place de quotas, choisir, c'est renoncer. Du plus encadrement, faire respecter. À la constructibilité d'une parcelle, à un marché journalier ou à une activité commerciale.

Toutes ces mesures politiques contradictoires, il semble que ces choix soient en Corse, plus difficiles qu'ailleurs.

ISABELLE LARONCO-PAOLI

« Nous sommes en train de perdre de vue l'essentiel de la politique de l'État. C'est une erreur de faire perdre de vue l'essentiel de la politique de l'État. C'est une erreur de faire perdre de vue l'essentiel de la politique de l'État. »

La Côte fleurie et son architecture patrimoniale



L'architecture normande est aisément reconnaissable, et des normes de construction ont permis sa pérennité.

Avec une population passant de 20 000 à 120 000 habitants l'an, l'intercommunalité de la Côte fleurie connaît une affluence proportionnellement similaire aux autres collectivités locales, telles que l'Estuaire-St-Jac ou la Hague. Elle se compose de 12 communes autour de Deauville-Plage-aux-Helles, allant de Villerville, à l'est, jusqu'à Villers-sur-Mer, à l'ouest. Tout comme les bords de mer insulaires, la Côte fleurie attire une clientèle estivante, et suscite des attentes.

Depuis plusieurs décennies, ses municipalités ont œuvré à la préservation du patrimoine architectural caractéristique de la Normandie et du pays d'Étampes. Des coloris, des matériaux locaux, des toits à fortes pentes... La côte n'a pas non plus été épargnée par une urbanisation gran-

disante, mais elle est parvenue à imposer une certaine harmonie entre les constructions. Ainsi, l'intercommunalité s'est dotée d'un PLU, PLU intercommunal, qui impose des normes architecturales strictes : pente des toits, matériaux des façades, taille des toitures, etc., sans détail réglementaire au hasard.

Pour autant, l'élaboration de ce document ne s'est pas faite sans susciter quelques réticences : « Il a fallu avoir de la patience, et construire certains éléments clés de ces normes, explique Philippe Augier, maire de Deauville et président de l'intercommunalité, mais nous ont été compris par de telles raisons au-delà des lignes. Dans l'ensemble, nous sommes parvenus à établir des normes plus rigoureuses qu'au-delà de la qualité des matériaux. De ce de-

veloppement, les artisans ne sont pas toujours satisfaits, car ils ne peuvent pas vendre leurs produits, comme les artisans en PVC. Ce qui nous a permis de garantir la qualité des bâtiments, notamment en ce qui concerne les toitures, mais aussi les façades. Pour répondre à ces réticences, nous avons créé des ateliers de concertation plus nombreux. Pour répondre à ces réticences, nous avons créé des ateliers de concertation plus nombreux. Pour répondre à ces réticences, nous avons créé des ateliers de concertation plus nombreux.



Le groupe EIFFAGE a réalisé les travaux de la presque île de Touques.

PHOTOS I. L. P.

« Deauville, ça se mérite ! »

Une fois les entreprises constituées, il a aussi fallu convaincre les propriétaires : « Évidemment, les gens n'ont pas envie de payer plus cher pour acheter ou louer. Mais Deauville, en tant que ville, a des enjeux de qualité, de patrimoine, de qualité de vie, et quand on a les moyens de payer des choses de qualité, on a les moyens de payer des choses de qualité », insiste Frédéric. Une philosophie qu'il veut bien d'imposer sur son territoire.

Tout comme la Corse, la Côte fleurie a connu des problèmes d'habitat, et de biens immobiliers vendus à des prix élevés. Face au fait souvent oublié de l'entretien des villes de milieu, nombreux sont les habitants à avoir été aux prises avec des problèmes. Pour lutter contre la spéculation,

la ville a fait classer les villas les plus emblématiques, limitant leur destination au profit d'habitables.

De nouvelles constructions continuent cependant de fleurir sur la côte normande, où les grands groupes comme Eiffage ont été choisis de jurer marchés. Fruit de vingt ans de réflexion et de travail, la presque île de la Touques, située entre Deauville et Trouville, a été pensée pour offrir diversité des usages et exigences architecturales. Résidence de tourisme, habitation, commerces et zones piétonnes, la presque île a été conçue pour répondre aux enjeux modernes : « C'est là que nous avons eu le plus de succès », se félicite Philippe Augier. Il faut en faire à la fois un quartier d'habitation et de qualité qu'être.

C'est le groupe Eiffage qui a développé le marché pour ériger les bâtiments et faire sortir le quartier de terre. Une réalisation qui respecte le cadre des chartes, et les normes architecturales, mais aussi quelques réticences : « Oui, il y a des coloris, mais entre les matériaux et les couleurs (bleu et rouge, NDLR), on a eu à l'occasion de l'accepter », commente un habitant. Ce l'arrivée du groupe et l'engagement post-contractuel pour la ville ne sont pas sans susciter quelques réticences : « Il nous dit qu'il s'agit de la qualité des matériaux, on dit qu'il s'agit de la qualité des matériaux », se désole une habitante. Sur le continent comme en Corse, le consensus semble difficile.

ISABELLE LANÇON-PAOLI

Place aux quotas dans les calanques marseillaises et à Porquerolles

Les calanques marseillaises et l'île de Porquerolles dans le Var sont deux espaces naturels emblématiques, dont le succès est traduit par une saturation qui a vu émerger des éco-citoyens. Une fréquentation qui est devenue excessive, amenant à la saturation. Tous deux classés en Parc national, les calanques et Porquerolles (qui fait partie du parc de Port-Cros) ont fait l'objet de mesures rapides, et drastiques. Déposé par l'État en 2003, le Parc national des calanques a décidé de mesures de restriction qui entrèrent en vigueur dès cet été.

« Ce ne sont pas toutes les calanques qui sont concernées, mais celle de Sugiton. Les manifestations doivent cesser 24 à 48 heures avant leur venue pour y aller », indique Céline Jura, maire adjointe à 2 500 personnes et sans aller jusqu'à 400 et 500 visiteurs au quotidien », explique Didier Béral, président du Parc des calanques et vice-président du conseil départemental des Bouches-du-Rhône. Pérennité de la flore, dégradation de l'environnement, face à cette affluence, les permis de visite pour les pêcheurs et les passagers de bateau de plaisance sont pour la première fois réglementés les week-ends du 25 et 26 juin prochains, ainsi que des 2 et 3 juillet, avant d'être en vigueur pour la période de 5 juillet au 21 août.

Un marketing « réaliste »

La campagne de marketing lancée par le Parc des calanques est encore plus audacieuse que les quotas. Un marketing « réaliste » consiste, au lieu des sites paradisiaques vierges de tout



La calanque de Sugiton expérimentera le système de quotas dès le week-end des 25 et 26 juin. I.P. - VALÈRE VIEL

tracé touristique, des photos de plages bordées qui avertissent désormais les touristes de la réalité de ce qu'ils vont y trouver.

« La surfréquentation a un impact sur l'écosystème, mais aussi sur l'expérience du visiteur. Notre but est que les gens soient satisfaits, et lorsqu'ils s'attendent à un paysage idéaliste qu'ils voient sur Instagram, ils sont vite déçus », explique Céline Jura. Mais les visiteurs ne sont pas les seuls concernés. Les associations, mais les associations ont aussi à intervenir sur les lieux concernés. « Nous sommes en train de travailler sur les lieux concernés », résume Didier Béral. À quand des images de Santa-Ghjulia, Bora ou le loto bordelais qui s'affichent sur les

parcs nationaux ? Certainement pas demain...

Une DSP pour les bateliers

Porquerolles, dans le Var, a quant à elle expérimenté les limitations de fréquentation. Dès l'an passé, Les bateliers qui desservent l'île le font sous le régime de la délégation de service public. C'est cette DSP qui permet de limiter le nombre de passages autorisés sur le site. « Jusqu'à présent, un bateau pouvait être présent plusieurs semaines en continu », explique Céline Jura. Cette situation pouvait devenir un problème pour l'écologie. En se référant à la DSP, les bateliers ont pu limiter le nombre de passages autorisés sur le site. « Jusqu'à présent, un bateau pouvait être présent plusieurs semaines en continu », explique Céline Jura. Cette situation pouvait devenir un problème pour l'écologie. En se référant à la DSP, les bateliers ont pu limiter le nombre de passages autorisés sur le site.

pas problèmes, en tant qu'île à côté de la mer de l'arrière-garde et de l'arrière-plan en l'arrière-plan.

Ce qui a, à l'instar, entraîné ces mesures, c'est l'insatisfaction des visiteurs, plus de la moitié se déclarant insatisfaits en période de forte affluence. Préjudice à la nature et à l'image de marque, avec les conséquences négatives que cela implique, il n'est pas sûr que ces parcs nationaux pour prendre des décisions.

Égalité avec pas d'interrogation à l'usage de marque, bien sûr, mais, et si les premières mesures ont été édictées pour les Bouches-du-Rhône, elles s'étendent également en Corse. Fréquentation, activité commerciale (bars, hébergement), la place que tout le monde pense en tant que gagnant, souvent comme exploitants et résidents, il y a un enjeu.

I.L.P.

L'exemple de Saint-Malo

Élu par ses électeurs comme le règlementateur le plus strict de France, la ville bretonne fait aujourd'hui figure de précurseur dans la lutte contre les excès de la location saisonnière, à savoir la tranquillité des résidents, souvent impactés par des vacances incessantes, mais aussi et surtout l'impossibilité pour les locataires de trouver des logements à l'année, trop chers à l'achat, et quasi inaccessibles à la location.

« Développement du court-terme, spéculation immobilière, disparition des commerces de proximité... Le développement de la location de courte durée déplace la qualité de vie des habitants. Avec 125 millions pour 100 habitants, Saint-Malo était en 2019 la deuxième ville la plus chère de France devant Bordeaux », pointe-on dans un article récent, les bénéfices de cette réglementation.

Dès 2016, le préfet d'Ille-et-Vilaine prescrivait en urgence l'adoption obligatoire l'autorisation préalable de changement d'usage des locaux destinés à l'habitation, à savoir leur mise en location meublée saisonnière. En 2019, la mairie défilait en ce sens : en 2020, le sujet a fait partie des grands enjeux des municipalités, reprises par le député LR Gilles Larran. En juin 2021, la ville a voté une réglementation aussi précise que stricte.

12,5 % de locations saisonnières dans le centre ancien

La Ville a donc procédé à un découpage par quartiers. Partie la plus connue et la plus en vue, le centre ancien, c'est-à-dire les zones les plus touristiques, est limité à 12,5 % du parc locatif régulier.

aux locations saisonnières. Les propriétaires doivent faire une demande d'ajournement auprès de la mairie.

Ainsi, en tant que tel, la ville n'a pas de logements saisonniers à la location saisonnière sur le territoire communal, et 341 résidents. Ces quotas s'appliquent pas les résidences principales, occupées huit mois par an par leurs propriétaires, qui ces derniers peuvent mettre en location meublée jusqu'à 120 jours par an. Un dispositif qui permet à de nombreux propriétaires d'augmenter leurs fonds de roulement, ou tout simplement de consacrer leur logement dans des zones touristiques à une forte tension foncière.

La ville a aussi interdit les 500 des dépôts d'antenne, ce qui permet de réduire considérablement la spéculation. « La densité de changement d'usage ne peut être limitée que par une personne physique propriétaire », précise le règlement mis en ligne par la municipalité. Par ailleurs, les biens mis en location sont limités à quatre par propriétaire.

Les autorisations sont délivrées pour une durée de trois ans, et ne sont pas renouvelables par conséquent. Toutefois, elles peuvent être renouvelées sur demande des propriétaires, ce qui permet de réduire considérablement la spéculation.

De nombreuses communes littorales lèvent désormais vers la réglementation maline pour permettre de limiter dans leur parc locatif, et si les esprits rétrogrades jugent que la limitation du parc locatif saisonnier ne contribue pas pour autant de logement dans le centre ancien de la ville, les résidents, eux, sont d'accord et déjà satisfaits du cadre nouveau, ou, tout simplement, d'avoir trouvé ce qui se loge.

I.L.P.

TOURMAG DU 31 MAI

AERIEN : L'EUROPE S'ATTEND A UN ETE TRES CHAUD !

https://www.tourmag.com/Aerien-l-Europe-s-attend-a-un-ete-tres-chaud-_all4122.html

L'aérien retrouve un ciel bien chargé en cette fin de printemps. Et alors que l'été se profile, l'Europe de l'Ouest est devenue le 1er marché régional au monde, à la faveur d'une augmentation de capacités des compagnies aériennes de l'ordre de 4% par rapport à la semaine dernière. Si l'offre est toujours en retrait de 8,2% par rapport à 2019, l'été s'annonce d'ores et déjà très chargé. A noter que la France occupe actuellement la 13e place, sur les capacités programmées de la semaine du 30 mai 2022, loin derrière les USA, mais aussi ses voisins de l'Espagne ou encore de l'Italie.

Il suffit de voir les images et les titres de ce qu'il se passe aux Pays-Bas, pour se rendre compte de la cacophonie que pourrait connaître l'Europe cet été.

A l'aéroport Schiphol d'Amsterdam le week-end dernier des scènes de bagarres et des files d'attente monstres ont été enregistrées, alors qu'easyJet va annuler 200 vols dans les prochains jours... la raison à ces défaillances est la même : un manque criant de salariés.

"Le covid a instauré un comportement par rapport au travail qui ne laisse rien présager de bon, par rapport aux manques de personnel que nous observons.

Nous pourrions assister à un été assez chaotique," nous confiait Jean-Pierre Sauvage, le président du Board of Airlines Representatives (BAR).

Face à une reprise très forte du secteur, les entreprises font face à de grandes difficultés pour recruter, entraînant une importante pénurie de personnel. Et cela ne devrait pas aller en s'améliorant.

D'après OAG, un fournisseur mondial de données de voyage, notamment sur l'aérien, l'Europe est depuis la semaine dernière (23 mai 2022), le 1er marché régional du monde, en termes de capacité.

Aérien : des capacités en recul de 18,4% dans le monde

Alors que dans le monde, 91,2 millions de sièges sont programmés pour les prochains jours (+ 2,4 % par rapport à la semaine dernière), l'Europe comptabilise pas moins de 25,075 millions de sièges.

Nous retrouvons ensuite, l'Amérique du Nord (24,41 millions) et l'Asie du Nord-Est (23,85 millions).

Une embellie qu'il faut remettre en perspective, puisque l'offre aérienne reste toujours en recul de l'ordre de 18,4% sur l'ensemble de la planète par rapport à 2019 et de 8,2% pour l'Europe de l'Ouest.

"Il y a cependant une légère prudence, car bien que les horaires semblent se normaliser en Europe occidentale, les aéroports et les compagnies aériennes connaissent toujours des problèmes de congestion et de personnel.

Nous nous attendons donc à ce que les annulations et les retards restent une caractéristique pendant quelques semaines à venir, car l'industrie travaille dur pour répondre à la demande actuelle," explique l'analyse de l'étude d'OAG.

Malgré tout, l'été 2022 devrait ressembler à celui de la pré-pandémie. Ainsi, l'aérien devrait reconnaître un retour à la normale, au niveau de son offre estivale.

Aérien : la France à la traîne comparativement à l'Espagne ou l'Italie

Après la vision macro, prenons un microscope pour étudier la reprise par pays.

Les États-Unis restent de loin le plus grand marché national, avec 20,6 millions de sièges cette semaine, contre la Chine avec seulement 8,7 millions, soit environ 44% de moins que la même semaine en 2019.

L'Inde (3,97 millions), le Royaume-Uni (3,30) et l'Espagne (3,21) complètent le Top 5 mondial.

La France (2,17 millions de sièges) occupe seulement la 13e place, avec un recul de 8,6% par rapport à l'activité pré-pandémique, alors que l'Espagne (-4.9%) et l'Italie (-3.0%) limite la casse.

Seuls 4 des 20 plus grands marchés nationaux ont vu leurs capacités dépasser les niveaux de 2019, à savoir l'Inde, le Mexique, le Vietnam et la Grèce.

Poursuivons avec une analyse un peu plus fine, en observant les sièges disponibles des compagnies aériennes.

Compagnies aériennes : American Airlines en tête, Air France 12e

A la faveur de la réouverture des destinations asiatiques et surtout du Japon, All Nippon Airways est revenue dans le Top 20 cette semaine.

La compagnie japonaise a augmenté de 1,2% la capacité des compagnies aériennes chaque semaine et poussé Spirit Airlines à la 21e place.

Air China reste également en dehors du Top 20, un classement largement dominé par American Airlines.

Wizz Air grimpe de la 18ème à la 15ème, exploitant maintenant près d'un tiers de capacité de plus que la même semaine en 2019.

Pendant ce temps, Ryanair occupe la 4e place (3,8 millions de sièges, + 20.2%), easyjet reste 6e (2,2 millions, + 0.8%) et Air France (1,06 million, -6.3%).

A noter que Paris Charles de Gaulle est 4e aéroport du monde (classé en fonction de la capacité internationale), derrière Dubaï, Londres Heathrow et Hong Kong.



Atc.corsica

Site professionnel du tourisme Corse