

Fady HAMADÉ¹

L'ÉVALUATION DES USAGES RECREATIFS DES PARCS NATIONAUX ET LES TRAJETS A DESTINATIONS MULTIPLES

L'évaluation des politiques publiques destinées à la préservation de l'environnement et des ressources naturelles s'appuient sur les analyses coûts-avantages –ACA- (Cost Benefit Analysis) pour guider le décideur public. La difficulté de l'ACA réside dans le fait qu'une grande partie des coûts et des bénéfices environnementaux n'ont pas de valeur marchande. La question posée est alors la suivante : comment comparer les coûts monétaires d'une politique environnementale aux bénéfices qu'elle génère. La science économique a développé des méthodes permettant de donner une valeur monétaire à ces bénéfices environnementaux de telle sorte à comparer coûts et bénéfices à l'aune d'une même unité de mesure, l'unité monétaire.

Parmi ces méthodes, la **méthode des coûts de transport** -MCT- (Travel Cost Method -TCM) est particulièrement adaptée à l'évaluation des usages récréatifs que procure un actif environnemental.

Cette Note a pour objet de faire le point sur la question du traitement des Destinations Multiples (Multi-Destination Trips - MDT) dans la mise en œuvre de la méthode des coûts de transport pour évaluer les usages récréatifs d'un espace naturel.

LES PARCS NATIONAUX ET LA QUESTION DES TRAJETS A DESTINATIONS MULTIPLES

Problématique

Une des limites de l'évaluation des bénéfices récréatifs d'un site naturel par la MCT réside dans la façon de traiter la question des trajets à destinations multiples (Multi-Destination Trip-MDT). La question posée est la suivante : comment mesurer correctement les coûts de transport lorsque le déplacement vers un espace naturel n'est pas linéaire ou la visite du site n'est pas l'unique motivation de leur présence sur celui-ci ?

Pour illustrer notre propos, supposons que deux groupes de personnes qui se rendent à Paris pour une manifestation.

Le premier groupe de visiteurs s'est déplacé depuis les Etats-Unis pour participer à la manifestation à Paris, et accessoirement en profite pour visiter la Tour Eiffel. Le coût marginal du transport pour visiter le monument parisien est négligeable et incite au déplacement. Mais la tour Eiffel n'est pas le véritable objet qui a motivé le déplacement, c'est la manifestation qui les a incité à traverser l'Atlantique. Evaluer la visite de la Tour en prenant en considération le coût du déplacement depuis les Etats-Unis serait disproportionné. La valeur de ce déplacement, n'est pas le véritable proxy-prix- payé pour visiter la Tour Eiffel.

Supposons maintenant qu'un groupe d'allemands saisisse le prétexte de leurs vacances motivés par la tour Eiffel pour participer à la même manifestation. Leur déplacement est motivé par la visite de la tour Eiffel et accessoirement participer à la manifestation.

¹ La rédaction de cette note, en collaboration avec BRL Ingénierie, a été réalisée dans le cadre d'une étude pour le Parc National de Port-Cros avec le concours des Parcs Nationaux de France.

Les deux groupes de visiteurs seront interrogés dans le cadre d'une même enquête et sur le même lieu mais leur DAP pour le même usage récréatif n'est pas le même.

Pendant longtemps, la littérature et les études ont contourné la difficulté en simplifiant le problème ;

- a) Soit en posant comme hypothèse que les dépenses liées au transport sont attachées à la visite unique du site dans un seul objectif (Haspel A, *et al.*1982ⁱ, Loomis *et al.* 2000ⁱⁱ). Cette solution est peu satisfaisante lorsque la distance éloignée qui séparent la résidence principale des visiteurs et le lieu de l'usage récréatif du Parc National. Cette distance conduit à une organisation du séjour tenant compte de plusieurs objectifs, voire le déplacement sur plusieurs sites. En outre, cette solution conduit à une surestimation de la valeur du surplus des usagers, et par conséquent de la valeur des bénéfices associés au site.

- b) Soit en éliminant de l'ensemble des enquêtes les visiteurs à destinations multiples et à objectifs multiples et ne considérer que les visiteurs dont l'unique destination est le site étudié et dont l'objectif recherché est celui évalué (Smith ad Kopp, 1980ⁱⁱⁱ ; Common *et al.*^{iv}). Cette seconde solution, n'est pas non plus satisfaisante dans la mesure où elle introduit des biais dans l'échantillon, notamment en termes de caractéristiques socio-économiques et socio-démographiques des visiteurs. En outre, cette solution pourrait contribuer à sous-estimer la valeur des bénéfices associés à un site.

L'hypothèse sous-jacente du modèle des coûts de transport à destination unique, dans un objectif récréatif unique et lorsque l'utilisateur décide de se déplacer et faire l'aller-retour directement vers le site, repose sur le fait que les dépenses associées à l'exercice de l'usage sont un proxy du prix payé pour bénéficier de l'usage récréatif en question (Freeman, 1993). Dans ce cas de figure, il n'y a aucun inconvénient à considérer la totalité des coûts de transport comme indicateur du prix d'accès au site. Il existe de nombreux exemples de ce type d'usage récréatif. A titre d'illustration on peut citer le WE au ski, la promenade du dimanche dans un bois, la visite d'un musée pour une journée, la journée à la plage, etc.

Lorsque le déplacement est motivé par un ou plusieurs usages récréatifs sur un ou plusieurs sites, la question peut être assimilée à une problématique de consommation jointe de biens et services et de partage de coûts communs.

C'est généralement le cas lorsque les visiteurs d'un site partent en vacances pour un période plus longue que le WE, ou lorsque le site de destination est éloigné. Les parcs nationaux, si l'on en juge aux résultats des études de fréquentation, appartiennent à cette catégorie. Pour le cas du Parc National de Port-Cros -PNPC, les usages récréatifs pratiqués sont, la promenade à pied, la plage, le tour de l'île, la plongée en Apnée, le pique-nique, la visite du Fort de l'Estissac, l'observation de la nature, les activités nautiques, etc^v. Les visiteurs viennent de l'ensemble du territoire national, mais aussi de l'étranger (Italie, Suisse, Belgique, Allemagne, Grande-Bretagne, Pays-Bas). Dans ces cas, il est peu probable, que pour tous les visiteurs, le PNPC soit l'unique et seule raison qui a motivé le déplacement. Retenir systématiquement la totalité des coûts de déplacement pour évaluer les bénéfices des usages récréatifs du parc est disproportionné. L'observation porte sur la globalité des coûts de transport pour une multiplicité d'activités et/ou sur une pluralité de sites.

Retenir la première solution, c'est-à-dire faire l'hypothèse d'un déplacement à objectif unique et destination unique revient à surestimer le prix payé pour accéder aux usages du site. Eliminer les visiteurs à destinations multiples revient à sélectionner une catégorie de visiteurs aux caractéristiques socio-démographiques et socio-économiques particulières. En l'occurrence, dans le cas du PNPC, cela revient à ne retenir que les visiteurs situés à proximité du site, dont la DAP et le nombre de visites du site différent des autres visiteurs. L'allure de la fonction de demande n'est plus exacte, et la valeur des bénéfices faussée.

La pondération des coûts de transports

Kuosmanen *et al.* 2004^{vi} suggèrent également de pondérer les coûts de transport.

Sur une échelle de 0 (zéro) à 10, 0 (zéro) indiquant l'absence d'influence et 10 indiquant l'unique raison, quelle influence diriez-vous que le Parc a eu dans le choix de la destination de votre séjour de vacances ? [Pour les résidents d'Hyères, la question porte sur le choix de rester sur le site du Parc pour leur vacances versus opter pour une autre destination, en dehors du département ou de la Région].

Martinez-Espineira *et al.* 2009^{vii} suggèrent de poser la question ci-dessus aux visiteurs interviewés. Ce classement et/ou cette note affectée à l'influence du site revient à introduire une dose de préférences déclarées dans la technique des méthodes de d'évaluation à partir des préférences révélées. Cette information sur les préférences des visiteurs permettra surtout de *pondérer les coûts communs* de transport entre les différentes destinations. Il ne restera plus qu'à construire la clé de répartition des coûts communs de transport entre les différentes étapes du parcours des visiteurs.

Nous pouvons anticiper deux effets par rapport aux traitements traditionnels décrits ci-dessus.

1. Une diminution de la valeur d'usage individuel. La pondération des coûts de transport, en fonction de l'influence que ces derniers accordent au site dans le choix de leur destination, réduit de manière significative (50% pour les données sur le Parc du Gros Morne, Martinez-Espineira *et al.* 2009) la valeur du surplus par individu. La pondération tend à réduire la valeur des coûts de transport des visiteurs à destination multiples.
2. Une augmentation des visiteurs à valeur d'usage faible. Les visiteurs longue distance, dont la présence sur le site n'est motivé que faiblement par l'existence du Parc, ne sont plus systématiquement éliminés. La pondération conduit à multiplier ces visiteurs à faible valeur d'usage plutôt que de les éliminer. Cet effet est particulièrement significatif lorsque le site étudié attire des visiteurs longue distance.

Appliqué au cas d'un Parc National, le visiteur qui se déplace sur le site pour plonger précisément dans les eaux du Parc, annoncera la valeur de 10 à la question ci-dessus. Le prix payé par ce visiteur pour bénéficier de cet usage récréatif particulier sera égal à la totalité des coûts de son trajet. En revanche, celui pour lequel, plonger dans les eaux de Port-Cros est un usage récréatif secondaire sur son chemin à destination d'un autre site, attribuera un poids inférieur à 10 à la même question. Pour ce dernier, le Parc National n'a pas été l'élément déterminant de sa présence sur le site, et le poids du coût du trajet est ajusté en le multipliant par un coefficient inférieur à 1.

ⁱ Haspel A, Johnson R (1982), *Multiple destination trip bias in recreation benefit estimation*. Land Economic 58:364–372

ⁱⁱ Loomis J, Yorizane S, Larson D (2000), *Testing significance of multideestination and multi-purpose trip effects in a travel cost method demand model for whale watching trips*. Agricultural and Resource Economics Review 29(2):183–191

ⁱⁱⁱ Smith V, Kopp R (1980), *Spatial limits of the travel cost recreational demand model*. Land Economics 56:64–72

^{iv} Common M, Bull T, Stoeckl N (1999), *The travel cost method: an empirical investigation of Randall's difficulty*. Australian Journal of Agricultural and Resource Economics 43:457–477

^v Source : PNPC, Juin 2003, *Etude de fréquentation touristique des îles de Port-Cros et de Porquerolles*.

^{vi} Kuosmanen *et al.*, 2004 T. Kuosmanen, E. Nillesen and J. Wesseler, *Does ignoring multideestination trips in the travel cost method cause a systematic bias*, The Australian Journal of Agricultural and Resource Economics 48 (2004), pp. 629–651.

^{vii} Roberto Martinez-Espineira & Joe Amoako-Tuffour, "Multi-Destination and Multi-Purpose Trip Effects in the Analysis of the Demand for Trips to a Remote Recreational Site"; Environmental Management, 2009, vol.43, p. 1146-1161.