

## VERS UN TOURISME PLUS RESPONSABLE, PLUS RELOCALISE ET PLUS LENT

Thierry Brugvin

Sociologue, Thierry Brugvin@free.fr

Auteur d'une vingtaine d'ouvrages individuels et collectifs

dont « La relocalisation solidaire, écologique, économique et démocratique », Dacres, 2022

En France, les remontées mécaniques de ski de descente n'auront pas pu ouvrir pour les vacances de février 2020. De plus, s'évader dans les îles par avion devient plus difficile à cause de la crise sanitaire de la Covid. Les touristes sont donc contraints à se renouveler. On a donc vu croître de nouvelles formes de pratiques touristiques, tel le ski de fond, la randonnée en rasette ou les simples promenades dans la nature en bord de mer. Il s'agit de pratiques majoritairement moins émettrices de CO<sub>2</sub> et plus relocalisées en France.

Ce tourisme s'avère-t-il pour autant plus responsable au plan écologique, par rapport aux émissions de CO<sub>2</sub> avec ces conséquences sur le réchauffement climatique ? Il semble qu'il s'agisse surtout d'un changement opéré sous la contrainte juridique, mais aussi par peur de la Covid. Le « flight shame », la honte de prendre l'avion pour des raisons environnementales s'avère aussi un premier indicateur. De plus, on voit poindre une prise de conscience des limites du tourisme classique, du « tourisme accélérationniste » qui se révèle un tourisme anti-écologique. Ainsi, se développe peu à peu une offre de tourisme plus responsable au plan écologique, social et économique. Mais relocaliser le tourisme et les transports suffira-t-il pour atteindre une empreinte carbone et écologique soutenable ?

***Il y a des limites et des opportunités offertes par le tourisme classique.*** En 2000, quatre organisations internationales en ont donné une définition : « Le tourisme comprend les activités déployées par les personnes au cours de leurs voyages et de leurs séjours dans les lieux situés en dehors de leur environnement habituel pour une période consécutive qui ne dépasse pas une année, à des fins de loisirs, pour affaires et autres motifs non liés à l'exercice d'une activité rémunérée dans le lieu visité ».

Alors, que faut-il ajouter pour définir ce que peut être un tourisme responsable ? On relève un foisonnement de termes, plus ou moins synonymes et vagues, telles qu'éco-tourisme, tourisme équitable, tourisme solidaire, tourisme responsable... En attendant, qu'un certain consensus s'opère, voici notre définition du tourisme responsable : il s'agit d'un tourisme permettant un développement soutenable (qualitativement et non quantitativement) au plan économique, social, culturel démocratique et écologique. Cependant, pour être 100 % responsable, parvenir à une empreinte écologique soutenable liée au tourisme il faut soit rester chez soi ! Soit voyager à vélo, à pied ou en bateau à voile... Donc, cela nécessite du temps, surtout pour se rendre dans les pays les plus lointains.

Il s'agit donc individuellement et collectivement, de trouver un compromis entre le fait de stopper tous le tourisme à cause de ces excès et chercher à développer un tourisme le plus responsable possible. Nous verrons donc quelles sont les différentes orientations proposées par les différents organismes de tourisme et les ONG.

***Le tourisme classique dispose de limites, mais offre aussi des opportunités.*** Au plan écologique, la première limite du tourisme relève de son empreinte carbone. Comme nous l'avons examiné auparavant, un aller-retour Paris-New York par an et par personne correspond à l'empreinte carbone soutenable d'une année !<sup>1</sup> Cela a généré le « flight shaming » ! C'est à dire la honte de prendre l'avion, une attitude qui est

---

<sup>1</sup> JANCOVICI, 2010

apparu en Scandinavie. Cependant prendre l'avion pour des vols entre Paris et Marseille par exemple, alors qu'il existe des trains à grande vitesse, s'avère plus incohérent que de prendre l'avion pour se rendre sur un autre continent. Néanmoins, celui qui décide de rester chez soi, de ne pas prendre l'avion peut disposer d'une empreinte carbone non soutenable. En effet, comme l'empreinte carbone et écologique dépendent principalement des revenus. Ainsi, La personne qui reste chez elle, mais qui renouvelle trop souvent son matériel informatique, qui télécharge trop de vidéos ou qui achète une nouvelle voiture (même sans rouler avec !) accroît encore son empreinte écologique. Or, actuellement cette dernière s'avère déjà trois fois trop importante pour un français.

Au plan culturel, les inconvénients du tourisme résident notamment dans le fait que de nombreux touristes adoptent trop souvent une attitude ethnocentriste. Ils rejettent parfois les coutumes étrangères, car ces différences peuvent déstabiliser et remettre en cause sa propre culture, générer des peurs, qui engendrent un repli sur soi de la part des touristes, comme des locaux. On relève aussi les dérives, relevant de la folklorisation des populations, lorsque les traditions sont trop mises en scènes, au point d'en faire une caricature, un cliché, lorsqu'elles ne correspondent pas aux pratiques actuelles. Le tourisme peut aussi générer un pillage des biens culturels, par l'achat, l'exploitation, ou le vol. Les musées d'occident ont été très souvent édifiés, grâce au pillage des biens culturels des anciennes colonies et des guerres. C'est par exemple le cas du département égyptien du Louvre constitué avec les trésors de l'Egypte. Cependant, la mise en avant de sa culture locale dans un but touristique ou autre, si elle peut permettre de restaurer l'estime de soi et de sa propre culture local ou nationale, pour un peuple dominé par un autre, au plan économique, culturel ou politique. En revanche, défendre sa culture peut renforcer le nationalisme, le racisme, voire le néocolonialisme.

Mais, malgré tout cela au plan culturel et psychologique, le tourisme et les voyages, « forment la jeunesse » ! Car le tourisme contribue à élargir la vision du monde, des jeunes et des moins jeunes. Il nous apprend à devenir plus admiratifs aux différences culturelles des autres peuples, à leur mode de vie, leur psychologie, à la beauté de leur différence physique, à leur créativité, leur art, leur architecture, leur paysage... Cela contribue à lutter contre l'acculturation, la perte des traditions locales.

Le tourisme s'avère aussi le bonheur de la découverte et de la rencontre affective avec des personnes concrètes d'autres cultures. Le tourisme peut nous aider à ressentir et à comprendre « l'âme » d'un peuple, d'un continent et finalement « l'âme » de l'humanité. Voyager dans un pays à bas salaire, tel que l'Inde ou l'Afrique, permet de prendre conscience de l'écart abyssal existant entre leur niveau de vie et de conditions de travail avec celles des classes moyennes occidentales. Ainsi, le tourisme permet de s'ouvrir à une attitude plus compréhensive, plus empathique face aux difficultés des autres peuples et parfois à leur souffrance et à leur pauvreté... Cette ouverture d'esprit et de cœur parfois générée par un tourisme culturellement ouvert d'esprit, peut permettre aux peuples d'être ensuite plus fraternels et solidaires entre eux, en particulier d'influer sur leur gouvernement, afin que leurs politiques internationales soient moins prédatrices et plus solidaires envers les autres peuples.

Au plan économique, le tourisme permet d'accroître les revenus de l'économie local, grâce aux dépenses des touristes, des agences de voyages, mais aussi d'accroître les investissements locaux et nationaux, par exemple dans les établissements hôteliers. Cela développe l'offre et la demande, donc la production et l'emploi, ce qui réduit le chômage. Cela contribue aussi à équilibrer la balance commerciale et le balance des paiements, afin d'augmenter les devises étrangères nécessaires aux paiements des échanges économiques internationaux.

Au plan social, le tourisme classique ne respecte pas suffisamment respecter la dimension sociale et en particulier les 7 normes fondamentales international du travail selon l'OIT : l'hygiène et la sécurité ; salaire minimum ; temps de travail maximum, l'âge minimum ; le travail forcé ; la discrimination à l'emploi et au travail, mais surtout le droit syndical, qui permet de faire respecter les 6 autres.

**Les expérimentations qui tendent vers un tourisme responsable.** A partir du principe du tourisme responsable, selon les spécialisations touristiques, on peut ainsi décliner le tourisme solidaire, le tourisme équitable, le tourisme écologique... Ainsi, le tourisme responsable signifie, qu'il inclut simultanément ces différents types de tourisme.

Au plan social et culturel, le « tourisme intégré et diffus » consiste à se fondre dans la population et à vivre dans la proximité de la population en logeant chez l'habitant, en vivant dans le village, en utilisant les moyens de transport locaux... Toutes ces pratiques s'opposent à celles du tourisme de masse. Mais la venue d'un touriste ou d'un anthropologue chez des peuples premiers ne se révèle déjà pas suffisante pour déséquilibrer leur système culturel ?

Le « tourisme communautaire » consiste à voyager dans le territoire d'une communauté, d'une ethnie fragile économiquement, afin qu'elle bénéficie de la consommation touristique. Or, n'est-ce pas une approche trop caritative ?

Le « tourisme pour les plus pauvres » consiste à subventionner des voyages pour les populations ne disposant pas de revenus financiers suffisants pour voyager. Certains français des classes populaires n'ont par exemple, jamais vu la mer, la montagne ou la neige et ne partent jamais en vacances. Selon l'observatoire des inégalités, en 2008, 48 % des français ne partaient pas en vacances, tandis que 50 % des populations les plus pauvres n'avaient jamais quasiment jamais pris l'avion, tandis que les 10 % les plus riches, prennent l'avion 1,3 fois par an en moyenne. Or, la majorité de ceux qui lisent ce texte, partent en vacances !

Au plan économique et social, le « tourisme solidaire » peut consister dans la participation à un projet de développement (tel l'aide à l'alphabétisation...). Parmi les risques, il y a celui d'un projet de culturellement inadapté, donc qui réduit encore l'autonomie culturelle locale, ou bien le manque de compétences du touriste pour aider à ce projet concret. Quant au « tourisme équitable » il consiste principalement, dans paiement de prix équitables des dépenses touristiques aux différents acteurs locaux. Mais, qu'est-ce qu'un prix équitable ?

Au plan écologique, un « tourisme écologiquement responsable » ou « l'écotourisme » suppose de préserver l'environnement naturel (de protéger la biodiversité et l'écosystème, de ne pas dénaturer le paysage, de ne pas polluer, notamment avec les déchets et les excès d'eaux usées durant les périodes touristiques). Lorsque ces eaux usées débordent les capacités de traitements locaux Au pire le tourisme écologique ne s'avère qu'un simple greenwashing, c'est à dire du tourisme écologiquement marketing se limitant à un seul critère environnemental, par exemple l'utilisation d'un peu de gaz ou d'éthanol dans le moteur du bus de tourisme ! Parmi les solutions alternatives aux transports classiques Castaignede propose aussi de développer l'avion à hélice plutôt que l'avion à réaction, de limitation du nombre des avions par des quotas et un système de traçabilité, recycler les véhicules...<sup>2</sup>. Cependant, il faut prendre garde à l'effet rebond des économies d'énergie des transports alternatifs. C'est à dire que celui qui économise de l'argent va en contrepartie se déplacer plus. Donc finalement, le gain écologique se révèle nul ! A l'inverse, un tourisme véritablement écologiquement responsable consiste à non seulement éviter les limites environnementales précédentes, mais surtout privilégier un moyen de déplacement qui n'émette aucun CO<sub>2</sub>, pour se rendre en vacances et pour voyage sur place. Cela suppose donc de faire des choix très radicaux ! C'est à dire de se limiter à la marche à pied, au vélo, au cheval, au bateau à voile... Il se révèle donc possible de voyager très loin de son domicile, si l'on fait le choix de prendre son temps et d'y consacrer du temps.

Entre ces deux pôles du tourisme écologiquement marketing et du tourisme véritablement soutenable au plan environnemental, il y a le tourisme écologique intégré et diffus. Il peut consister à vivre auprès des populations locales, par exemple avec une tribu vivant dans la forêt amazonienne, afin d'apprendre d'eux, leur manière de s'harmoniser avec la nature de manière soutenable.

Le tourisme le plus responsable parvient donc à intégrer en même temps, les dimensions sociale, culturelle, économique et écologique. Cet objectif s'avère donc très ambitieux, mais théoriquement réalisable, même s'il est très difficile à réaliser concrètement. Le tourisme responsable peut donc se développer autour

<sup>2</sup> CASTAIGNEDE Laurent, Airvore ou la *face obscure des transports* : Chronique d'une pollution annoncée, Ecosociété, 2018

de 4 grandes axes : la sensibilisation, le partenariat, le développement et le soutien financier. Un tourisme responsable doit aussi s'appuyer sur les trois principes d'un projet de développement soutenable, les besoins essentiels, l'autonomie économique locale et la culture locale. Ce qui suppose qu'une nation ne doit pas devenir dépendante économiquement du tourisme. Car si un problème survient et que les touristes disparaissent, l'économie nationale s'effondre.

Par conséquent, stopper complètement le tourisme ne sera pas forcément la solution la plus sage, car il possède certaines vertus. En revanche la croissance infinie du tourisme classique ne se révèle pas soutenable.

En démocratie, définir les objectifs à atteindre devraient se décider démocratiquement, individuellement, nationalement et internationalement. Ainsi, les protagonistes se fixeront un niveau d'exigence et donc des objectifs situés entre le tourisme classique et un tourisme véritablement responsable au nom de l'intérêt culturel, social, économique, démocratique et écologique. Si le seul critère relève de l'impératif écologique, dans ce cas l'abolition complète du tourisme peut être une solution extrême. Cependant, comme nous l'avons vu, un tourisme soutenable écologiquement s'avère possible, même s'il se révèle très exigeant qui permet de réaliser un compromis soutenable.

Quant aux dépenses touristiques générées par le transport, les achats et la nourriture, elles représentaient 4,5 gigatonnes d'équivalent dioxyde de carbone (CO<sub>2e</sub>), soit 8 % des émissions mondiales de CO<sub>2</sub> en 2013, au sein 24,4 % (8+16,4 %) de l'ensemble du transport mondial. Si la croissance se perpétue au même rythme, ces émissions s'élèveront à environ 6,5 Gt d'ici 2025. Dans leur calculs, ils ont inclus les émissions directement associées aux transports, tel le carburant, mais aussi celles liées aux biens et aux services consommés par les voyageurs, comme la restauration, l'hôtellerie ou les achats divers. De plus, ces chiffres incluent aussi les déplacements des professionnels du tourisme. Les études précédentes se limitaient aux déplacements des touristes et aboutissaient donc à des résultats trois fois inférieurs, situé autour de 2,5 % des émissions de CO<sub>2</sub> mondiales<sup>3</sup>. La relocalisation du tourisme aurait donc une importance plus grande qu'on ne l'estimait auparavant. Or, les agences de tourisme écologique et éthique qui se développent, privilégient le tourisme local par rapport au tourisme vers des pays très lointains, qui s'avèrent accessibles prioritairement en avion. Sachant qu'un aller-retour Paris-New York produit l'équivalent de l'empreinte carbone soutenable d'une personne pour une année. Accrochez, vous, voici à présent une avalanche de chiffre ! Cependant, c'est important d'avoir au moins quelques notions de l'incidence quantitative de la relocalisation.

***L'impact de la relocalisation sur le réchauffement climatique s'avère importante, mais pas majoritaire.*** Car, il faut relativiser l'impact énergétique et climatique sur la relocalisation. Voici une avalanche de chiffre, mais ils s'avèrent nécessaire de s'y plonger un minimum afin d'établir des ordres de grandeur, qui permettent d'avoir bien conscience de la proportion des différentes causes du réchauffement climatique et de la pollution.

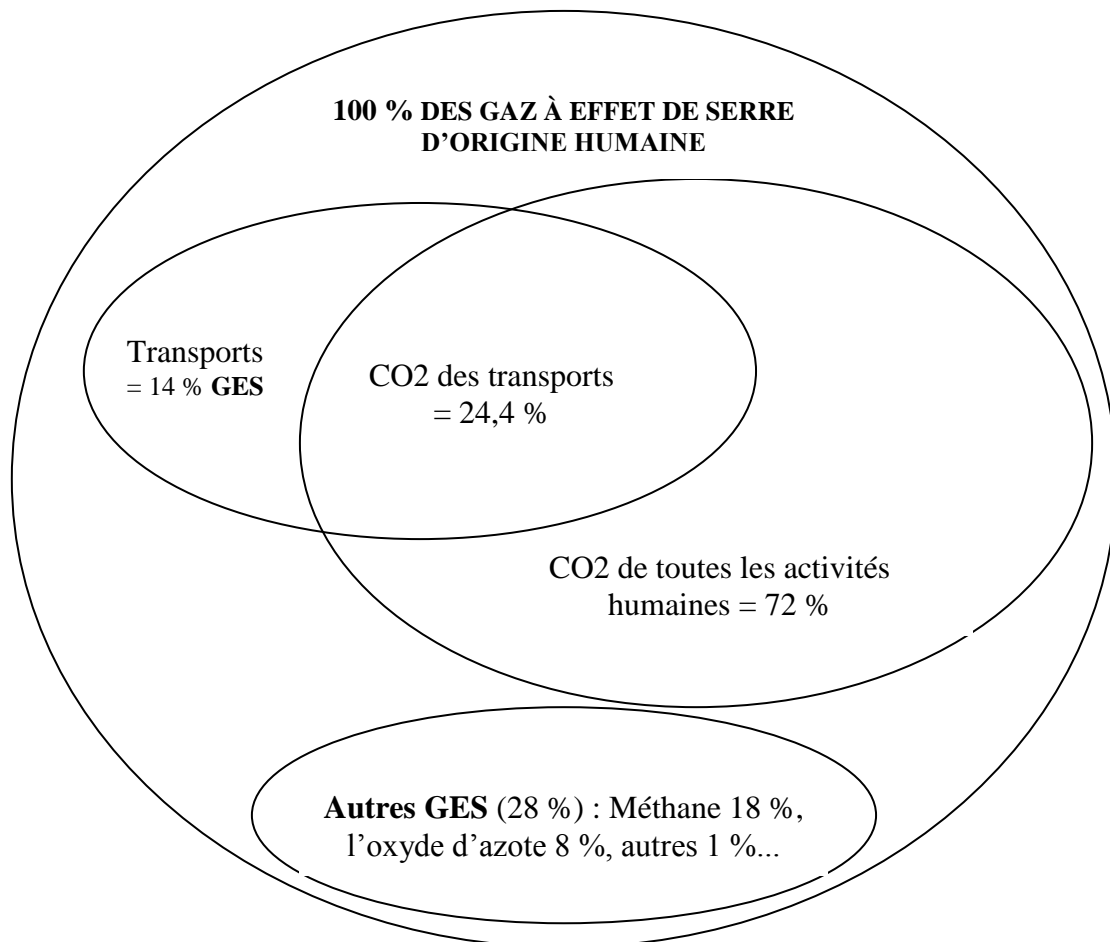
La part du transport dans l'ensemble des gaz à effet de serre (GES) humain représente 14 % tandis que 86 % est émis par l'industrie, les logements, l'agriculture.... Tandis que la part du transport dans les émissions de CO<sub>2</sub> uniquement émis par l'humanité s'élève à 15 % en 2000<sup>4</sup> (et 24,4 % en 2016)<sup>5</sup>.

<sup>3</sup> LENZEN Manfred (& co.) *The carbon footprint of global tourism*, Nature Climate Change, volume 8, pages 522–528, 2018.

<sup>4</sup> EDGAR, 2009

<sup>5</sup> MINISTERE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET SOLIDAIRE (MTES), « Émissions de gaz à effet de serre par secteur », en 2016, La documentation française, 2016.

**La proportion du transport dans les émissions humaines de CO2  
et de gaz à effet de serre (GES)<sup>6</sup>**



En 2016, en France, selon le Ministère de la transition écologique et solidaire, les émissions de CO2 sont imputables pour l'essentiel aux secteurs des transports (29 %), cependant, il reste 71 % des émissions de CO2 qui est généré dans les autres secteurs de l'agriculture (20 %), du bâtiment (19 %) et de l'industrie (18 %), la production d'énergie pesant pour 11 % et le traitement des déchets pour 4 %.

La diminution de l'usage des transports aériens s'avère un moyen efficace pour diminuer le CO2. Car les transports aériens génèrent une des pires empreintes carbone par individu, ou par kilo de marchandise. Cependant, même si on abolissait tous les transports aériens, cela ne se révélerait pas suffisant pour régler la majorité du problème du réchauffement climatique, car ils ne représentaient que de 2,2 % des émissions de CO2 au plan mondial en 2015<sup>7</sup>. De plus, leur réduction s'avère symboliquement importante, puisque l'usage de l'avion concerne principalement les plus riches. Une majorité des personnes vivant dans les pays les plus pauvres n'ont jamais pris l'avion et ne le prendront jamais faute de ressources financières suffisantes.

Au plan individuel, il y a différents moyens pour réduire son empreinte carbone : par exemple, renoncer au voyage aérien (si une personne n'emprunte pas un vol transatlantique aller-retour dans l'année, elle diminue ses émissions de 1600 kilogrammes de CO2 par an), abandonner sa voiture (économie annuelle d'environ

<sup>6</sup> MTEs, 2016.

<sup>7</sup> ADEME, *Documentation Base Carbone Version 11.5.0*, 2016

2400 kilogrammes de CO<sub>2</sub>), devenir végétarien (permet en moyenne de diminuer ses émissions de 820 kilos de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) par an, soit quatre fois plus qu'en recyclant autant que possible<sup>8</sup>.

L'OCDE prévoit que le volume du commerce mondial et les émissions de CO<sub>2</sub> devraient quadrupler dans les 50 prochaines années, c'est à dire d'ici 2070 environ<sup>9</sup>. Cependant, l'OCDE établit cette prospective sans prendre en compte la fin des ressources non renouvelables, tel le pétrole, d'ici 40 à 80 ans. Par conséquent, il est fort peu probable que le commerce mondial suive une croissance si forte, car le renchérissement des prix du carburant va freiner très fortement son essor.

La relocalisation de la production de marchandises ne va pas régler tous les problèmes d'émission de CO<sub>2</sub>, car en 2014 en France, (concernant les buts, les objets des volumes de transports) seulement 35,6 % étaient consacrés aux marchandises, 31 % aux autres services (hors postes), 27,2 % aux transports de voyageurs (professionnels et touristiques) et 6,3 % au service de la poste et du courrier<sup>10</sup>.

Après avoir examiné le niveau français, analysons la dimension mondiale d'émissions des gaz à effet de serre (GES) (et non du CO<sub>2</sub>) du transport se situent à la 3e place avec 14 % (contre 24,4 % pour le CO<sub>2</sub>), donc moins que celles des centrales énergétiques avec 21,3 % et de l'industrie 16,8 %<sup>11</sup>. La relocalisation contribuera néanmoins à diminuer les émissions de CO<sub>2</sub>, d'autant qu'en 2016, le transport représente quand même 29 % en France et 24,4 % au plan mondial<sup>12</sup>. Sur ces 24,4 %, le transport mondial dans le secteur touristique s'élève à 8 % (soit 16,5 % pour les transports non touristiques)<sup>13</sup>.

Compte tenu que les transports ne représentent que 24,4 % des émissions mondiales de CO<sub>2</sub>, même, si l'humanité parvenait à les diminuer, voire à les arrêter complètement, cela ne suffirait donc pas pour stopper le réchauffement climatique d'origine humaine. Il ne faut pas pour autant, ne rien faire. Car plus la relocalisation sera forte, moins le réchauffement climatique s'accroîtra. En revanche, il ne s'agit pas de se limiter à la relocalisation, mais il faut modifier l'ensemble du processus de production et de consommation du local jusqu'au mondial. C'est à dire non seulement, relocaliser, mais aussi décroître, recycler, reconceptualiser, c'est-à-dire changer sa culture et ralentir à l'instar des 8 R de Latouche.

***Dans les cultures traditionnelles, les moyens de se déplacer s'avéraient plus lents.*** Ils étaient principalement pédestres, fondés sur la traction animale ou l'usage de la voile. Ils respectaient l'environnement et leur vitesse s'avéraient plus humaine, plus proche du rythme des pas du marcheur. La marche à pied et le vélo constituaient les moyens de déplacement prioritaire des personnes décroissantes. Ces derniers cherchent donc une décroissance des transports, afin de réduire l'empreinte écologique individuelle, nationale et mondiale, notamment par une relocalisation de la production. La décroissance des transports suppose aussi de savoir retrouver le goût des vacances de proximité, du plaisir de simples promenades dans les campagnes environnantes, plutôt que l'exotisme systématique du bout du monde. Concilier commerce équitable et relocalisation éco-solaire, suppose donc de limiter la consommation de produits « indispensables » et d'user de modes de transport non polluant. De plus dans 30 à 70 ans les réserves de pétroles devraient être épuisées, s'il n'a pas été découvert d'énergies non polluantes et renouvelables, il ne restera alors plus que le transport en bateau à voile. Ce fut, d'ailleurs, le seul moyen de transport pour traverser les mers pendant des siècles. Cependant, pour améliorer le bilan carbone, il n'y a pas que le développement de moyens de transport moins polluants. Il y a notamment la réorganisation géographique des déplacements dans le cadre de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme.

<sup>8</sup> WYNES S& NICHOLAS K.A (2017) *The climate mitigation gap: education and government recommendations miss the most effective individual actions*; Environmental Research Letters, 12 Juillet 2017.

<sup>9</sup> BOST François (& Co.), *Images économiques du monde 2017: Le tourisme : nouveau secteur stratégique ?* Armand Colin, 2017.

<sup>10</sup> COMMISSARIAT GENERAL AU DEVELOPPEMENT DURABLE, *Chiffres clés du transport*, Ministère de l'environnement, mars 2016, p. 26.

<sup>11</sup> EDGAR, 2009

<sup>12</sup> MTES, 2016.

<sup>13</sup> LENZEN Manfred (& co.) *The carbon footprint of global tourism*, Nature Climate Change, volume 8, pages 522–528, 2018.