

Le long chemin vers le tourisme lent

G H I S L A I N D U B O I S

Consultant, TEC Conseil

Enseignant-chercheur, C3ED, Université de Versailles - Saint-Quentin-en-Yvelines

[ghislain.dubois@tec-conseil.com]

Réinventer le tourisme à partir de la nécessité de se déplacer autrement. Tel est le concept du *slow tourism* ou "tourisme lent". À l'instar de la *slow food*, le tourisme lent vise à combiner respect de l'environnement (en l'occurrence, la réduction des émissions de gaz à effet de serre des transports touristiques), préservation des spécificités locales et plaisir (de voyager). Cette association entre éthique et hédonisme est séduisante. Au-delà du concept, son contenu précis reste pourtant largement à réinventer : s'agit-il de voyager moins loin, moins souvent ? de partir plus longtemps ? de voyager en train ? ou simplement de prendre son temps ? Des opérateurs innovants ou des touristes défricheurs se sont-ils déjà appropriés la notion ? Faut-il y voir une tendance porteuse d'avenir, ou le dernier snobisme de grands voyageurs lassés des excursions au bout du monde ?

DE LA SLOW FOOD AU SLOW TOURISM

C'est désormais un fait certain : le tourisme a des impacts lourds et croissants sur les émissions de gaz à effet de serre, *via* notamment le poste transports. Le développement exponentiel du transport aérien, tiré par les compagnies *low cost* et le très long-courrier, est de loin la tendance la plus préoccupante. La conférence de Davos et son rapport technique d'accompagnement⁽¹⁾ l'ont largement prouvé.

Si la sensibilisation n'est pas terminée, on peut néanmoins considérer que la phase de prise de conscience l'est désormais. Il est temps de chercher des solutions, sans tabous, au-delà des discours convenus, des écrans de fumée et des contre-feux allumés par les acteurs du transport aérien. Cela va demander d'importantes capacités d'innovation.

La mauvaise nouvelle, en effet, est que le monde du tourisme doit s'attendre à des contraintes croissantes sur son activité, à travers la future régulation des émissions de gaz à effet de serre du transport aérien. Ce dernier sera inclus dans le marché européen des permis négociables (EUTS) à partir de 2012. Par ailleurs, l'idée d'une taxe carbone mondiale sur les émissions est toujours dans l'air...

(1)
*Climate Change and
Tourism. Responding to
Global Challenges,*
UNWTO-Unep-
WMO, 2008, 262 p.
[[www.unwto.org/sdt/
news/en/pdf/
climate2008.pdf](http://www.unwto.org/sdt/news/en/pdf/climate2008.pdf)].

Les prix du transport aérien ont sans doute atteint un plancher historique en 2000, et devraient désormais s'élever progressivement vers des sommets. La pérennisation des surcharges carburant est une étape dans ce mouvement. Certains acteurs l'ont compris et essaient d'anticiper, comme l'Apec (Organisation de coopération Asie-Pacifique), qui a lancé en février 2009 une étude sur les nouvelles stratégies touristiques à adopter, notamment pour les États insulaires, dans un contexte de régulation des émissions de gaz à effet de serre du transport aérien.

La bonne nouvelle, c'est qu'avec une bonne dose d'anticipation et d'innovation, les acteurs devraient à l'avenir pouvoir surfer sur les "nouvelles" tendances de la demande touristique : la recherche d'un vrai tourisme de découverte ; la volonté de desserrer les contraintes temporelles, d'adopter des modes de vie plus respectueux de soi-même et de l'environnement. Cela suppose pourtant de sortir des discours de déni ou d'évitement. Il est clair, par exemple, que la compensation carbone ne saurait être une solution définitive⁽²⁾.

Fondé en 1989 en Italie par Carlo Petrini, le mouvement Slow Food sait admirablement réaliser la fusion entre écologie, bien-être, souci de la tradition et du local. Grâce à lui, notamment, la protection de l'environnement ou la lutte contre les OGM sont devenues "tendance". Encore émergente, en quoi la notion de *slow tourism*, ou tourisme lent, est-elle porteuse de la même transformation sociale ? Sur quel constat scientifique, en termes de mobilité et d'impacts environnementaux, s'appuie-t-elle ? Ne doit-on pas, avant d'envisager des transformations aussi radicales du produit touristique, s'appuyer sur la technologie, les infrastructures, les politiques de prix, pour atteindre un tourisme plus durable ?

CHANGER DE MODE DE VIE

Les données du problème

Les principaux déterminants de la contrainte climatique, et ses conséquences pour le tourisme et ailleurs, ont déjà été exposés⁽³⁾. Deux chiffres récents suffisent à mesurer l'étendue du problème :

– 5 %. C'est la contribution actuelle du tourisme mondial aux émissions de CO₂ (cf. tableau 1), avec plus d'un doublement attendu dans les trente ans à venir. Si l'on confronte ce chiffre aux objectifs de réduction des émissions, on constate que le tourisme devrait consommer progressivement une part de plus en plus importante du budget carbone de la planète. Le moteur de cette explosion des émissions est la démocratisation progressive du transport aérien, qui n'en serait qu'à ses débuts dans un scénario tendanciel, puisque moins de 5 % des habitants de la planète prennent l'avion dans l'année ;

– 50 %. C'est la part des émissions touristiques françaises émises par les 5 % d'individus hypermobiles les plus polluants. Le tourisme, en effet, est une activité au sein de laquelle la mobilité est répartie de manière très inégalitaire (cf. schéma 1). D'un côté, une grande partie des touristes ont des comportements de transport relativement durables mais, de l'autre, cette majorité a pour projet plus ou moins explicite d'imiter le mode de vie des 5 % et, au-delà, celui de la *jet set*.

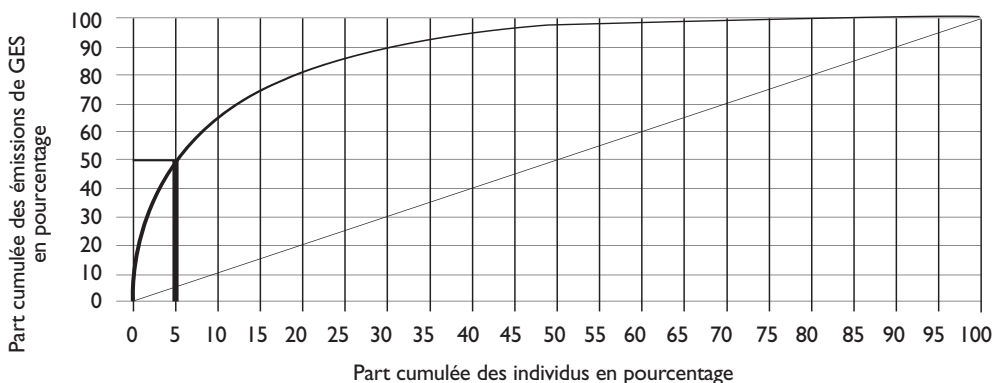
5 % et 50 %. On voit bien qu'un tel élitisme empêche une démocratisation des modes de vie touristiques observés actuellement. "Un voyage long-courrier par an et par personne" n'est pas un profil généralisable. Il faut donc inventer un avenir qui soit durable, c'est-à-dire qui respecte les contraintes d'environnement global et, au moins dans une certaine mesure, souhaitable.

(2)
Cf. notamment, Ghislain DUBOIS et Jean-Paul CERON (dir.), dossier "Compensation carbone et tourisme", *Espaces tourisme et loisirs*, n° 257, mars 2008.

(3)
Cf. notamment, dans les publications *Espaces* :
– Ghislain DUBOIS et Jean-Paul CERON, "Changement climatique et tourisme. Une question de temps", *Espaces tourisme et loisirs*, n° 242, novembre 2006 ;
– Ghislain DUBOIS et Jean-Paul CERON, "Transport aérien et tourisme international : changement de climat à venir ?", *Espaces tourisme et loisirs*, n° 224, mars 2005 ;
– Ghislain DUBOIS et Jean-Paul CERON, "L'internationalisation des clientèles : une chance pour la France ?", *Espaces tourisme et loisirs*, n° 213, mars 2004.
Voir également www.tec-conseil.com pour l'intégralité des publications de l'auteur.

Schéma 1

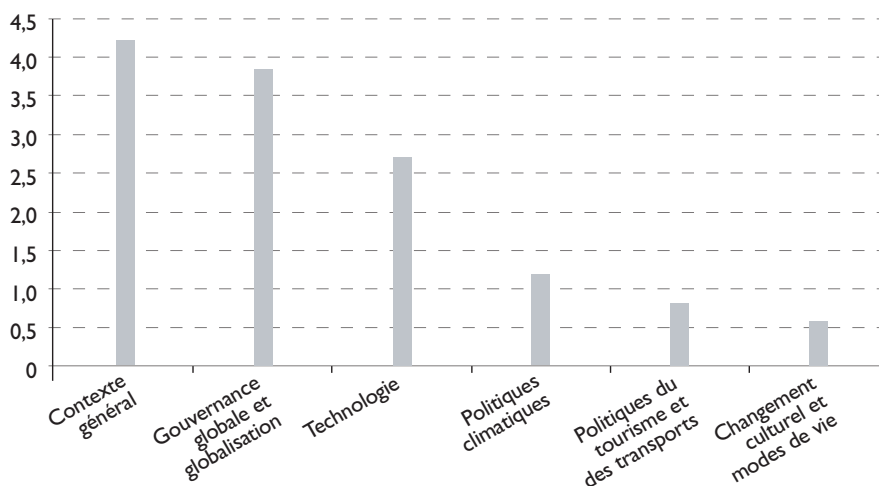
L'HYPERCONCENTRATION DES COMPORTEMENTS LES PLUS POLLUANTS



Source : TEC, d'après direction du tourisme-Sofres, enquête SDT, 2006.

Schéma 2

CONTRIBUTION POSSIBLE DES DIFFÉRENTS FACTEURS AUX RÉDUCTIONS D'ÉMISSIONS DU TOURISME EN 2050, PAR RAPPORT À 2005 SCÉNARIO "TOURISME DE PROXIMITÉ"



Source : Ghislain DUBOIS, Paul PEETERS, Jean-Paul CERON et Stefan GOSSLING, "The future tourism mobility of the world population: Emission growth versus climate policy", soumis à *Transportation research, A*, 2009.

Les leviers d'action

Avant d'envisager un besoin de changer nos modes de vie, on peut s'interroger sur la possibilité de maîtriser la croissance des émissions de CO₂ du tourisme à partir de politiques plus classiques. Quel est le potentiel de la technologie ? Des investissements conséquents dans les infrastructures ferroviaires permettraient-ils d'inverser durablement les tendances ? La solution passe-t-elle par une politique de prix adaptée (taxation) ?

Nos travaux, menés ces dernières années sur la France, l'Europe et le monde, convergent vers les mêmes constats⁽⁴⁾ :

- il est extrêmement difficile d'obtenir des réductions significatives d'émissions de gaz à effet de serre, et notamment les réductions de 60 à 80 % qui seraient souhaitables d'ici à 2050 ;
- la technologie et les infrastructures ne résolvent au mieux que la moitié du problème ;
- une solution qui passerait uniquement par les prix recèle un risque très fort d'élitisme et de restriction de la possibilité de faire du tourisme pour les classes moyennes, et donc une forte perte de bien-être global ;

- enfin, et surtout, rien n'est possible sans un changement culturel fort par rapport au voyage. Pour rendre acceptable et possible un tourisme moins polluant, il faut casser les ressorts de l'hypermobilité⁽⁵⁾ et de l'imaginaire touristique qui va avec.

Sans aller plus loin, la principale conclusion de ces travaux est que, dans l'intérêt des touristes et des opérateurs, le secteur touristique doit être "pro-actif", inventer de nouvelles pratiques et de nouveaux produits, plutôt que de subir une régulation qui finira par s'imposer à lui. Cela ne sera possible néanmoins que de la mesure où les clients sortent d'une logique d'hypermobilité. D'où la nécessité de mener les deux combats de front (cf. schéma 2).

(4) – Ghislain DUBOIS, Paul PEETERS, Jean-Paul CERON et Stefan GOSSLING, "The future tourism mobility of the world population: Emission growth versus climate policy", soumis à *Transportation research, A*, 2009 ;
– Ghislain DUBOIS et Jean-Paul CERON, "How Heavy will the burden be? using scenario analysis to assess future tourism greenhouse gas emissions", in Paul PEETERS (dir.), *Tourism and climate change mitigation. Emissions*, Breda NHTV, 2007.

(5) Stefan GOSSLING, Jean-Paul CERON et Ghislain DUBOIS, "Hypermobile travellers" in Stefan GOSSLING et Paul UPHAM (dir.), *Climate Change and Aviation*, Earthscan, 2008.

Tableau 1

ESTIMATION DE LA CONTRIBUTION DU TOURISME MONDIAL (EXCURSIONS INCLUSES) AUX ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

	CO ₂ Contribution au forçage radiatif (W/m ²)			
	Mtonnes	Part du tourisme (%)	Sans l'effet des cirrus	Avec un effet maximum des cirrus
<i>Transport aérien</i>	515,000	40	0,0395	0,09790
<i>Transport routier</i>	420,000	32	0,0176	0,01973
<i>Autres modes</i>	45,000	3	0,0021	0,00210
<i>Hébergements</i>	274,000	21	0,0116	0,0116
<i>Autres activités</i>	48,000	4	0,0020	0,0020
Total tourisme	1,303	100	0,0734	0,1318
Total monde	26,400	-	1,6000	1,7^(e)
Part du tourisme (%)	4,900	-	4,6000	7,8

Source : UNWTO-Unep-WMO 2008.

Remarques :

- Les dégradés décrivent le niveau de fiabilité des estimations, de bon (gris clair) à mauvais (gris foncé).

- L'approche en termes de forçage radiatif permet de prendre en compte tous les effets du transport aérien sur le climat (traînées de condensation, impact probable sur la formation de nuages cirrus), et pas seulement le CO₂.

Les prémices d'un changement

Le "ralentissement des mentalités", qui rendrait possible l'émergence d'un tourisme plus lent (et donc moins impactant), n'est clairement pas dans le courant dominant. Le moteur du tourisme est une relation entre le rêve et la réalité : échanger des rêves contre des souvenirs, mais aussi rêver de l'exceptionnel pour être très heureux avec le banal. On rêve d'Everest et on se contente d'une randonnée en moyenne montagne, de *free ride* pour finalement aller frissonner sur une piste bleue...

Dans le domaine de la mobilité touristique, l'imaginaire dominant reste façonné par la *jet set* et ses jets privés et, à un horizon plus lointain, par le tourisme spatial⁽⁶⁾. La compagnie Virgin Galactic vient, par exemple, d'accréditer ses premières agences de voyages en tourisme spatial. Rêves de touristes, rêves de professionnels du tourisme... Comment, dans ce contexte, convaincre les jeunes en formation au métier d'agent de voyages que l'avenir passe par le train ?

Pour donner collectivement un contenu au *slow tourism*, il faut donc rechercher les "signaux faibles". Quelques tendances, initiatives ou événements en donnent une image en pointillé de tendances nouvelles :

- le CDT des Bouches-du-Rhône a lancé une campagne, "Ne partez pas en vacances", visant à inciter les locaux au tourisme ou aux excursions de proximité ;
- on observe, outre-Manche, la développement des non-départs volontaires, les "staycations", contraction de *stay* et *vacations*, que ce soit pour s'occuper de soi, de ses amis, de son jardin ou de sa maison ;
- le développement de la randonnée ou du tourisme fluvial, notamment chez les clientèles étrangères, témoigne d'une tendance de fond pour les "vacances sans sa voiture" ;
- l'imaginaire associé à certaines formes de tourisme change. Le tourisme dans le désert, par exemple, est passé d'un tourisme technologique et d'aventure (4 x 4) à la recherche d'une expérience personnelle (randonnée à pied, séjours de ressourcement), où Théodore Monod à plus à faire que Harry Vatanen ;
- le concept de très long séjour se développe. Les seniors passent l'hiver en Tunisie ou à l'île Maurice, selon leurs moyens. Les jeunes affirment un goût prononcé pour les expériences de volontariat de longue durée, conçues comme des expériences de vie plus que comme des expériences touristiques ;
- la recherche du sens donné au voyage est un valeur qui monte, ainsi qu'en témoigne, par exemple, l'émission de Sandrine Mercier (France Inter) Au détour du monde ;
- la fréquentation des TGV et des TER est en hausse ;
- la conviction selon laquelle "on ne pourra plus continuer comme avant" est de plus en plus partagée, par les clients comme par les opérateurs⁽⁷⁾ ;

- on voit poindre quelques produits touristiques innovants, comme chez *Vision du monde* : des produits longs (jusqu'à 29 jours), avec une réflexion appuyée sur l'usage du train...

Il s'agit donc de rendre désirable le tourisme lent, pour faire plus avec moins (de CO₂), et donc maintenir la capacité de partir en voyage pour le plus grand nombre. Les ressorts de l'imaginaire, c'est-à-dire la publicité, les médias (cf. l'émission "Rendez-vous en terre inconnue", sur France 2, archétype d'un voyage où l'on prend son temps), l'éducation, les leaders d'opinion peuvent être mobilisés. Les blocages techniques et organisationnels doivent être levés (le calendrier des vacances scolaires, la possibilité de comptes épargne temps ou de congés sans solde...). Il est encore long le chemin du tourisme lent. ○

(6) Cf. le site
Elite traveller. Le
Magazine du mode de
vie "jet privé"
[www.elitetraveler.com].

(7) Jean-François RIAL, "La
compensation carbone
est une nécessité", in
Espaces tourisme et lo-
sirs, n° 257, mars 2008.