

Les enjeux oubliés du tourisme durable

PAR JEAN-PAUL CÉRON, CHERCHEUR (CRIDEAU, LIMOGES)
ET GHISLAIN DUBOIS, CONSULTANT (TOURISME, ENVIRONNEMENT)
ceron@chello.fr dubois@orleans.ird.fr

L'équité entre pays riches et pays pauvres, ainsi que les effets des voyages sur l'effet de serre, devraient, en bonne logique, être au centre des débats sur l'éthique et le tourisme durable. Pourtant, ils sont oubliés du combat des "apôtres de l'éthique" (institutions et ONG notamment), comme on a pu le constater à l'occasion des Rencontres internationales "Tourisme, éthique et mondialisation" (auxquelles participaient d'ailleurs les auteurs). Et si les pays riches s'achetaient une bonne conscience à bas prix ?

Pour situer la dimension éthique dans les débats sur le développement durable, il faut se souvenir que le développement durable est avant tout un concept d'origine internationale, dont l'affirmation a été suscitée par des problèmes globaux d'environnement et de développement. À ces questions, la communauté internationale a répondu par l'affirmation de principes moins

équivoques qu'il n'y paraît : priorité au développement des pays pauvres (articles 5 et 6 de la déclaration de Rio), responsabilité des pays développés dans la lutte contre les pollutions (article 7), rééquilibrage en faveur du long terme et des enjeux globaux. En résumé, pas de bon développement sans un bon environnement, et des "responsabilités communes, mais différenciées", gouvernées par un prin-

cipe d'équité, dans les relations à l'intérieur des États et entre ces États, mais aussi entre les générations présentes et futures.

Le développement durable porte donc des valeurs de solidarité et d'équité dans l'accès aux ressources. Il insiste également sur le fait que la réparation des dégâts causés à la planète et la prévention des dégâts futurs incombe d'abord à ceux qui en sont responsables et

qui ont les moyens nécessaires, à savoir les pays développés. Affirmer cela, c'est bien se situer sur le terrain de l'éthique.

Il reste à en dérouler les conséquences pour le monde du tourisme. Le premier aspect, c'est que l'équité dans l'accès aux ressources implique que tout habitant de la planète peut prétendre au voyage et au tourisme : ce ne serait pas gênant si la planète pouvait le supporter mais, puisque ce n'est pas le cas, on est renvoyé à la nécessité du partage. Le second aspect est que la notion de responsabilités communes, mais différenciées, des États implique que le développement durable ne saurait faire obstacle au développement des pays du Sud.

Cela se comprend assez bien si l'on se rappelle les ordres de grandeur. En 2000, on comptait 140 000 visiteurs internationaux à Madagascar et 75 millions en France. Il serait indécent de discuter de contraintes à mettre sur le tourisme à Madagascar au nom d'intérêts globaux.

Il reste à tirer les conséquences pratiques des principes qui viennent d'être rappelés. Il y a des interprétations maximalistes et des interprétations minimalistes du développement durable. Un des points fondamentaux qui les sépare est le regard porté sur la question de l'équité. Une interprétation maximaliste considérera que les droits à prélever des ressources ou à la contribution à l'effet de serre sont les mêmes pour un Européen ou un habitant du Bangladesh. Un autre point de vue peut consister à s'en tenir aux engagements internationaux pris par les États, tel par exemple le protocole de Kyoto pour les gaz à effet de serre : cette position est beaucoup moins exigeante au regard de l'équité que la

précédente. Ce sont les deux démarches dont la suite du texte déroule les conséquences pour le tourisme.

Voyons d'abord les conséquences d'une insistance sur la dimension égalitaire du développement durable. Comme base de départ, on peut se référer aux travaux du groupe de travail⁽¹⁾ rassemblant entre autres H. Opschoor, E. Von Weisacker, R. Petrella et R. Ayres (prix Nobel d'économie).

Selon ces auteurs, le respect des contraintes environnementales ultimes (avec l'hypothèse d'une stabilisation de la population des pays du Sud au double du niveau actuel) impliquerait une réduction à terme des impacts environnementaux d'un facteur de l'ordre de 10 à 20. On sait que le nombre de séjours touristiques des Français a été multiplié par trois depuis le milieu des années 1960 ; le diminuer par un facteur de l'ordre de 10 ramènerait avant-guerre. En clair, dans une telle hypothèse, il n'y a plus guère de tourisme possible.

Si l'on considère l'impact du tourisme sur le réchauffement climatique, on peut faire un autre calcul du même type, qui n'est pas non plus très rassurant. L'utilisation d'énergie génère globalement de l'ordre d'un peu plus de 6 milliards de tonnes équivalent carbone pour une population elle aussi de l'ordre de 6 milliards de personnes. Le quota d'émission par tête, réparti également, serait peu ou prou d'une tonne par habitant si l'on voulait stabiliser les émissions, objectif qui est loin de garantir le respect des contraintes environnementales ultimes. La contribution des transports pour raison de vacances ou de sortie de week-end des Français est estimée à au moins 5 % du total des émissions⁽²⁾. Si l'on gardait la même clé de répar-

tion entre les activités, la question serait : qu'est-ce que chacun d'entre nous pourrait faire avec le quota de 50 kg de carbone dont il disposerait pour ses déplacements touristiques ? Quelques exemples peuvent permettre de situer les possibilités : 50 kg de carbone, c'est à peu près un aller simple en automobile ou en avion pour une personne entre Paris et Nice, ou quatre allers-retours en TGV⁽³⁾.

Une approche de ce type pourrait paraître provocatrice ou extrémiste. Le thème d'un accès égalitaire aux ressources de la planète est néanmoins vigoureusement mis en avant dans les cercles intellectuels du Tiers Monde ou chez les intellectuels tiers-mondistes du Nord.

S'en tenir aux engagements pris par les États ?

Le second type de démarche est de s'en tenir aux engagements qui ont été pris par les États, même s'ils peuvent paraître fort éloignés du principe d'équité évoqué plus haut. Ils concernent deux domaines : la biodiversité, dont nous ne parlerons pas, et le réchauffement climatique. On peut rappeler qu'en signant le protocole de Kyoto, la France s'est engagée à ramener ses émissions au niveau de 1990. On s'engage ainsi sur la voie d'une diminution modérée des émissions à terme. On peut, dans ce cas aussi, s'interroger sur la façon dont l'activité touristique va s'en accommoder, eu égard notamment à ses perspectives de croissance. Bien

(1) P. MAXON, G.H. WONKEMAN, *International views on long term policy*.

(2) Institut français de l'environnement, *Tourisme, environnement, territoires : les indicateurs*, Ifen, 2000, 262 p.

(3) *Ibid.*

entendu, la question se pose pour la France et pour l'Europe, où les perspectives de croissance du tourisme sont modérées, mais aussi pour d'autres régions du monde où la croissance attendue est beaucoup plus forte. Selon les prévisions de l'Organisation mondiale du tourisme, les arrivées de touristes internationaux devraient "quasiment tripler dans les deux décennies à venir et, d'ici à 2020, on devrait compter 1,6 milliard de touristes se rendant dans des pays étrangers"⁽⁴⁾, avec un taux annuel moyen de 4 %. La croissance serait un peu moindre en Europe, avec tout de même 3 % et 717 millions de visiteurs⁽⁵⁾.

Restons-en au cas de la France, qui n'est pas le plus mal placée pour maintenir les émissions de gaz à effet de serre à un niveau constant, mais où les déplacements touristiques n'en sont pas moins sur une pente ascendante. Même si les transports ne sont pas la seule source d'impact du tourisme sur l'environnement, nous nous concentrons ici sur ce lien tourisme-transport-environnement, établi plus récemment, et plus directement lié à la question du changement climatique.

Pour résoudre le problème, on pense tout d'abord aux gains de productivité qui permettent d'abaisser le contenu énergétique du kilomètre parcouru.

Pour l'automobile, pour des catégories de véhicules équivalentes, on espère des gains au kilomètre parcouru de 25 % dans les dix prochaines années. L'effet sur le contenu énergétique des déplacements ne sera cependant pas à cette hauteur en raison des exigences de sécurité qui alourdissent les véhicules et de la généralisation de la climatisation. Face à ce chiffre, rappelons que les distances par-

courues ont augmenté de 31 %, pour les vacances, et de 38 %, pour les week-ends, pendant les douze années qui séparent les deux dernières enquêtes transports de l'Insee⁽⁶⁾.

Pour l'avion, on admet qu'à chaque génération d'avions (25 ans environ), la baisse de consommation au voyageur.km est de 25 %. Dans l'attente d'un hypothétique saut technologique (motorisation à l'hydrogène liquide), les possibilités d'amélioration de l'efficacité énergétique à attendre sont plus faibles que par le passé, du fait de l'atteinte d'un palier technologique. L'OCDE escompte que, dans les vingt prochaines années, la contribution des transports aériens passera de 3 % à plus de 7 % des émissions de gaz à effet de serre dues à l'utilisation d'énergie. Cette contribution pourrait dépasser, au niveau mondial, celle du transport automobile entre 2010 et 2030⁽⁷⁾.

Calculer l'impact des produits touristiques sur l'effet de serre

Le nombre de séjours de vacances des Français à l'étranger est passé de 3,8 à plus de 11 millions entre 1964 et 1994⁽⁸⁾. Le nombre de séjours personnels des Français en avion a augmenté de 16 % entre 1996 et 2000⁽⁹⁾. Pour ces deux moyens de transport, le progrès technique ne permet donc pas de contrer les effets de l'augmentation de la consommation, et ce sera de moins en moins le cas si la consommation continue de croître au même rythme, car les gisements de productivité ont tendance à s'épuiser.

Pour nuancer ces constats alarmistes, on peut faire remarquer que tous les types de déplacement

n'ont pas la même utilité, ou que la population peut souhaiter, si besoin est, privilégier tel motif ou tel moyen de déplacement par rapport à tel autre. Des arbitrages sont possibles, sous réserve que l'on puisse traiter les enjeux monétaires qu'ils soulèvent. En clair, cela signifie, à déplacements constants, d'arbitrer entre loisirs et tourisme, d'une part, et les autres motifs, d'autre part : déplacements domicile-travail, tourisme d'affaires et déplacements professionnels, trajets de la vie quotidienne.

Au niveau supérieur, on peut également arbitrer entre les transports et les autres activités utilisant l'énergie : l'industrie, le résidentiel...

Ces arbitrages sont d'ailleurs tellement inscrits dans l'avenir que l'on travaille sur les instruments nécessaires pour les gérer : ce sont les débats autour de la taxe sur le carbone ou sur les permis négociables d'émission. Déjà, le comité environnement de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) se dit prêt à rentrer dans une telle logique en admettant que, pour continuer à se développer, le

(4) RAPPORT DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE L'OMT, "Développement durable du tourisme", Contributions de l'OMT au sommet mondial pour le développement durable, Johannesburg, 2002, page 9.

(5) Ces prévisions ont une certaine robustesse : le Plan Bleu s'est livré récemment pour la Méditerranée à une comparaison des scénarios d'évolution de l'OMT pour la période 1990-2020 avec les données effectivement relevées pour 1990-2000, qui se situent dans le haut de la fourchette envisagée à l'époque.

(6) IFEN, d'après Insee, enquêtes Transports et Communications, 1982 et 1994.

(7) OCDE, Household Tourism Travel:Trends, Environmental Impacts and Policy Responses, OCDE, Rapport n° ENV/EPOC/WPNP(2001)14.

(8) INSEE, enquête Vacances.

(9) DIRECTION DU TOURISME, SOFRES, enquête Suivi des déplacements touristiques des Français.

transport aérien sera contraint à l'achat de permis négociables. Bien que les prix sur un marché ne puissent par essence n'être constatés qu'*ex post*, des chiffres circulent sur le prix éventuel de la tonne de carbone ; ils varient très largement en fonction des hypothèses faites sur les caractéristiques du marché et sur le cercle des pays y participant. Les évaluations considérées comme sérieuses peuvent dépasser 200 euros la tonne ; les émissions d'un trajet aller-retour Europe - côte Est de États-Unis seraient ainsi valorisées à quelque 150 euros.

Ces débats, émergents voire inexistantes en France, sont beaucoup mieux représentés dans les grands pays émetteurs sensibilisés aux questions d'environnement. L'université de Bristol a, par exemple, calculé l'indice *Greenhouse Universal Indicator for Leisure Tourism* permettant de comparer la contribution au changement climatique de différents types de séjour. De même, une ONG allemande a mis au point un programme informatique permettant aux TO de calculer la contribution de leurs produits au réchauffement pour, pourquoi pas ?, les faire figurer sur leur catalogue (les constructeurs automobiles ne communiquent-ils pas sur les émissions de CO² de leurs véhicules ?). Un site internet permet aux voyageurs d'avoir une estimation rapide de leur impact (www.chooseclimate.org/flying).

Nous avons choisi d'insister sur ces questions d'environnement global en les liant à l'exigence d'équité inscrite dans le développement durable, parce qu'il nous paraît qu'elles sont rarement ou timidement abordées dans les débats sur le tourisme durable. En particulier, si l'on regarde la façon dont se prépare le sommet de

Johannesburg (Rio + 10) dans un contexte dominé par l'Année internationale de l'écotourisme, on ne peut que craindre de voir ignorer, ou passer au second plan, certaines dimensions, sans lesquelles la notion de développement durable n'a plus guère de sens.

La persuasion, unique mode d'action ?

Deux grandes séries de réponses à ces enjeux internationaux ont vu le jour récemment. Ce sont, d'une part, les initiatives de promotion et de développement de l'écotourisme, autour de la célébration de l'Année internationale de l'écotourisme déclarée par l'ONU en 2002, d'autre part, les réflexions et opérations menées par des opérateurs et ONG, autour de la définition, vague et discutée, d'une éthique du tourisme, d'un tourisme "équitable et solidaire". Ces initiatives s'appuient sur des discours, mais aussi sur des campagnes d'action, des pratiques et des aménagements concrets : campagne "Quand les vacances des uns font le malheur des hôtes" d'Agir ici !, campagne "Tourism for Development" pour la contribution des hôtels au développement, développement de villages d'accueil au Burkina Faso par l'association Tourisme et développement solidaire...

Ces projets, dont les promoteurs sont conscients qu'ils ne concernent avant tout que des clientèles très spécialisées, sont intéressants pour plusieurs raisons.

D'abord, parce qu'ils sont un champ d'expérimentation sur le tourisme de demain. Particulièrement, les clientèles du tourisme traditionnel sont de plus en plus sensibles à la présence d'activités

de découverte de la nature et de la culture sur leur lieu de séjour. Les effets de génération (les enfants et les petits-enfants des premiers partants) induiront des évolutions des attentes par rapport aux vacances.

Une autre dimension est la mise en valeur de la spécificité des lieux par la valorisation des patrimoines et des cultures locales promue par l'écotourisme. Elle est particulièrement d'actualité dans le contexte d'une exacerbation de la concurrence entre destinations françaises et étrangères, tout comme dans celui de l'homogénéisation des modes de vie induite par la mondialisation. Pour que les touristes continuent à partir, il faudra bien garder quelque chose à découvrir ; pour limiter la concurrence, autant diversifier et distinguer son produit sur le marché.

Ils sont intéressants aussi par leur capacité à essaimer, à diffuser ces préoccupations très contemporaines aux autres formes de tourisme. En faisant la promotion des expériences exemplaires et en montrant qu'elles peuvent être rentables, on inciterait les autres opérateurs à faire de même. La diffusion de guides de bonnes pratiques par l'Organisation mondiale du tourisme va dans ce sens : le moyen d'agir retenu est la persuasion et l'exemplarité, dans le cadre de démarches volontaires, plutôt que la réglementation ou même l'incitation.

Dans cet ordre d'idées, la question du partage des bénéfices du tourisme entre opérateurs touristiques et populations locales, ou celle de la minimisation des impacts du tourisme sur l'environnement, pour lesquelles l'écotourisme a été à l'avant-garde, ne concernent pas que cette forme de tourisme et pourraient donc effectivement avoir une certaine transférabilité.

Il ne faut donc pas nier l'exemplarité et la créativité des expériences menées. Leur recherche d'une autre relation entre le tourisme et l'environnement, plus intégrée, d'un tourisme qui soit vraiment porteur de développement pour les communautés concernées est notable.

Il faut cependant garder en tête les perspectives d'action effective qu'elles recèlent, et les limites de leur capacité à entraîner une réelle régulation du secteur touristique.

Agir sur le tourisme de masse plutôt que sur les niches

D'abord, parce que la possibilité d'un transfert d'expériences n'est pas prouvée. En quoi par exemple une destination balnéaire peut-elle reprendre à son compte un modèle développé par un tour-opérateur spécialisé, amenant à l'autre bout du monde une clientèle plus cultivée, argentée et avide de découverte que la moyenne des touristes ? Est-il possible (et souhaitable) qu'à l'avenir l'on ne se déplace que pour découvrir des cultures et des écosystèmes, et non plus pour se reposer et se baigner en famille, comme c'est le cas de la majeure partie des touristes ?

Il s'agit d'abord d'agir sur le tourisme de masse pour en minimiser les impacts et en optimiser les bénéfiques, avant de chercher à développer des niches touristiques. Tout se passe comme si, le développement du tourisme étant guidé par de puissantes logiques privées, dans un contexte de mondialisation, de concentration, d'intégration, dont la régulation échappe encore largement aux États, on bâtissait, à défaut d'autre action possible, une niche touristique exemplaire, en espérant que cela

puisse être transférable aux autres formes de tourisme.

Ces expériences comportent en outre un risque, qui est celui de cautionner un développement incontrôlé du tourisme mondial, au motif que l'on mettrait en place sporadiquement des projets exemplaires, sans chercher à influencer sur les tendances lourdes. L'inflation actuelle du nombre de codes et de chartes d'éthique pour le tourisme, à toutes les échelles et pour toutes sortes d'acteurs, est très symptomatique.

Cette évolution actuelle des discours, ces discussions sur l'éthique du tourisme, correspondent à une sensibilisation grandissante aux impacts du tourisme, que ce soit sur l'environnement ou les sociétés d'accueil, et parfois à une tentative de remise à plat des objectifs du développement touristique. Mais pour autant, vont-ils permettre une véritable évolution des pratiques des opérateurs et des touristes ? Permettent-ils un renouvellement des modes d'action collectives dans ce secteur ou se limitent-ils aux déclarations d'intentions ?

Le recours sans précédent à l'éthique dans le domaine du tourisme doit être questionné : faut-il y voir l'expression d'un soudain altruisme, de l'émergence d'un civisme des opérateurs privés ou, au contraire, celle de leur intérêt bien compris, un grand exercice de communication destinée à masquer l'inexistence de vraies politiques en matière de tourisme et de développement durable ? Au-delà des déclarations d'intentions, on reste parfois confondu par la faiblesse des moyens d'applications et de contrôle dont ces initiatives se dotent.

Enfin, il y a peut-être dans ces initiatives un problème de perception des enjeux et des solutions :

un manque d'attention porté aux problèmes globaux comme l'effet de serre, une focalisation excessive sur l'échelle très locale de la destination, sans prendre en compte le rôle encore considérable des États dans le développement touristique. La possibilité d'un développement touristique dans les pays du Sud repose par exemple autant sur des politiques nationales de codification et d'incitation aux investissements, sur des choix d'infrastructures, sur la constitution d'une réelle capacité de promotion et de commercialisation dans ces pays pour contrebalancer l'influence des grands tour-opérateurs du Nord, sur la formation ou l'accès aux technologies... que sur la mobilisation d'acteurs locaux avec l'aide des ONG.

Au-delà de la bonne conscience du voyageur lorsqu'il visite une destination lointaine, une "éthique du tourisme" doit aussi se préoccuper de la manière dont le milliard de touristes internationaux supplémentaires que l'on attend dans les vingt prochaines années pourrait profiter à ceux qui en ont le plus besoin : les pays en développement. Il s'agit de créer les conditions pour que ces pays puissent capter une part de ces flux, bien supérieure à leur position dans le marché mondial (l'Afrique ne représentait que 4 % des arrivées mondiales en 1999 selon l'OMT). Or, tout se passe comme si, au nom des erreurs passées dans les pays du Nord, les acteurs impliqués dans ces pays n'abordaient qu'avec réticence cette perspective. Le tourisme de masse, accusé de tous les maux, serait-il réservé aux destinations développées, les autres devant se contenter de micro-projets, certes exemplaires, mais sans doute non réellement à la hauteur des enjeux. ■