

TRANSPORT AÉRIEN & TOURISME INTERNATIONAL Changement de climat à venir ?

GHISLAIN DUBOIS

Consultant-chercheur,

Tourisme Environnement Conseil (TEC)

(ghislain.dubois@tec-conseil.com)

JEAN-PAUL CÉRON

Chercheur, Centre de recherche interdisciplinaire sur
le droit de l'environnement, de l'aménagement et de
l'urbanisme (Crideau, Université de Limoges)

(ceron@chello.fr)

Depuis une trentaine d'années, l'économie touristique fonde sa croissance sur l'augmentation du transport aérien et son corollaire, le déploiement du tourisme international. Problèmes environnementaux et évolutions du mode de vie pourraient remettre ce modèle en cause.

Le 8 octobre 2004, la 35^e assemblée générale de l'Organisation de l'aviation civile internationale (Oaci) décidait d'un moratoire de deux ans sur la décision d'appliquer ou non une taxation au kérosène des avions. Pour cette fois, crise des compagnies aériennes américaines et morosité du tourisme mondial obligent, le transport aérien a évité une augmentation de ses prix de revient.

Pourtant, le simple fait que ce choix ait été à l'ordre du jour de l'Oaci souligne des évolutions qui, en prospective, sont porteuses de nombreux questionnements pour l'industrie du tourisme dans son ensemble. Cette volonté de rétablir une vérité des prix du transport, par une taxation équivalente pour les différents modes de transport (le carburant automobile est taxé à plus de 80 %) est en effet l'aboutissement (ou un premier aboutissement) d'une réflexion sur l'impact du transport aérien sur l'environnement, en premier lieu à travers ses émissions

de gaz à effet de serre. Il s'agit, comme le disent les environnementalistes, d'"internaliser les coûts externes" de la pollution globale dans le prix du billet. Il s'agit aussi de rééquilibrer la prise en charge des impacts du tourisme sur l'environnement. En effet, la question du transport entre le domicile et la destination touristique n'a pas fait jusqu'ici l'objet d'une attention à la hauteur des enjeux, contrairement aux questions plus connues d'impacts sur le lieu de vacances (bétonnage des côtes, consommation d'eau, milieux naturels...).

Au-delà de l'environnement, le tourisme français et mondial, qu'il soit émetteur ou récepteur, dépend de plus en plus de la possibilité de faire voyager, à bas coût, des clients en avion. Cette équation simple est à la base de la croissance touristique des trente dernières années. Résistera-t-elle aux nouvelles contraintes (congestion du ciel, difficulté d'aménager de nouveaux aéroports, nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre...) qui s'annoncent ?

Depuis le début des années 1990, on assiste à une stagnation du nombre de départs de Français en France, mais à une croissance du nombre d'arrivées d'étrangers. Cette croissance tire d'ailleurs l'économie touristique française. Parallèlement, les durées de séjours raccourcissent, ce qui a pour conséquence d'intensifier la place du transport dans l'activité touristique.

Le profil en transports du tourisme intérieur et du tourisme international est très différent. L'automobile domine toujours les déplacements touristiques des nationaux dans l'Hexagone (environ 80 %), alors que l'avion prend naturellement une place beaucoup plus importante pour le tourisme international. Quand la distance exclut l'usage de l'automobile, c'est vers l'avion que l'on se tourne le plus facilement, même quand une solution par le TGV est envisageable.

À l'échelle mondiale, on peut rappeler que près de 50 % des passagers.km de l'avion sont dus à des voyages d'agrément⁽¹⁾. En Grande-Bretagne, les moti-

vations touristiques sont responsables de 79 % du trafic aérien au départ des aéroports. Globalement, on s'attend à ce que les mobilités aériennes croissent à un rythme deux fois plus rapide que la moyenne de l'ensemble des mobilités jusqu'en 2050 (3,5 %, contre 1,7 % par an)⁽²⁾. Par exemple, on prévoit un accroissement du trafic des aéroports britanniques de 4,25 % par an⁽³⁾.

Ces exercices de prévision, issus du monde des transports, convergent avec ceux de l'Organisation mondiale du tourisme (OMT), qui table sur une progression des arrivées de touristes internationaux de 4,1 % par an jusqu'en 2020 (3 % pour l'Europe).

À très long terme, il faudra certes que cette progression se ralentisse : si l'on prolongeait le rythme jusqu'en 2100, on obtiendrait 40 milliards de voyages internationaux, ce qui impliquerait que chaque habitant de la planète en fasse quatre par an⁽⁴⁾... L'enjeu est donc du niveau de déplacement possible et souhaitable à atteindre.

Les problèmes environnementaux liés à cette croissance du transport aérien sont multiples. Actuellement, en effet, l'avion contribue pour un part tout à fait modeste aux émissions de CO₂ (2 % des émissions totales et 13 % de celles des transports en 1992, selon le groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, IPCC). Mais le CO₂ n'est pas le seul gaz à effet de serre que l'aviation émet et, surtout, l'essentiel des émissions se produisent en altitude. De ce fait, leur pouvoir de réchauffement est environ trois fois supérieur à celui des émissions au niveau du sol. Combiné à la croissance des flux, cela confère aux émissions de l'aviation un caractère préoccu-

(1) Stefan GÖSSLING, *The Importance of Aviation for Tourism – Status and trends. Proceedings of the European Conference on Aviation, Atmosphere and Climate*, Friedrichshafen, 30 juin-3 juillet 2003.

(2) WORLD BUSINESS COUNCIL FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT, *Mobility 2030: Meeting the Challenge to Sustainability*, p. 30 (www.wbcsd.org).

(3) ROYAL COMMISSION ON ENVIRONMENTAL POLLUTION, *The Environmental Effects of Civil Aircraft in Flight*, p. 5.

(4) OMT, *Climate change and tourism. Proceedings of the first international Conference on Climate Change and Tourism*, Djerba, Tunisie, 9-11 avril 2003, p. 30.

pant. Pour 2050, le scénario central de l'IPCC envisage une multiplication par 3,8, par rapport à 1992, de la contribution de l'aviation au changement climatique. Si l'on considère l'ensemble des scénarios, la fourchette va de 2,6 à 11 fois, soit de 10 % à 40 % de la quantité de gaz à effet de serre émis dans le monde en 1992 (2050 ???X). Pour l'OCDE, au niveau mondial, la contribution de l'avion au changement climatique devrait dépasser celle de l'automobile entre 2010 et 2030 (cf. schéma 1).

Aura-t-on encore du kérosène à cette époque ? La fin de l'ère du pétrole est inéluctable. Face à une demande croissante, on peut s'attendre à ce que la production plafonne, peut-être avant 2050, et commence à décliner ensuite. Cette échéance reste toutefois controversée. En tout état de cause, jusqu'à quel point serait-ce gênant ? On pourrait remplacer le pétrole par d'autres sources d'énergie fossile et produire le carburant à par-

tir du charbon, dont les réserves sont immenses.

Cela n'allégerait en rien la contribution de l'aviation au changement climatique. Néanmoins, on doit alors s'attendre, et sans pour l'instant parler de taxation ou d'autres instruments, à des hausses de prix, traduisant une concurrence croissante pour l'approvisionnement et la hausse des coûts d'extraction. Sachant que le carburant représente de l'ordre du cinquième du coût du passager.km, un triplement du prix du carburant augmenterait le coût du voyage de 40 %. Dans cette hypothèse, il est probable que les transporteurs et tour-opérateurs crieraient qu'on les étrangle, mais que les gens continueraient à voyager.

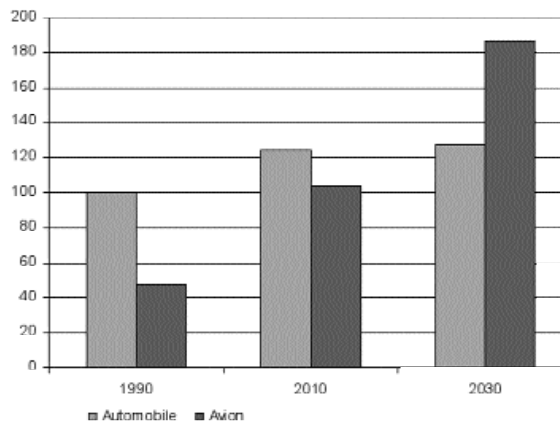
La congestion du ciel est un autre enjeu concernant l'avenir du transport aérien. D'après le *Livre Blanc sur les transports de l'Union européenne*, 25 000 avions se croisent chaque jour dans le ciel européen et on s'attend à un doublement à échéance de dix à quatorze ans. Les retards des vols sont un bon indicateur de cet encombrement croissant. En 2000, un vol sur six accuse un retard moyen de 22 minutes. Outre les retards, la congestion du ciel pourrait être un facteur croissant d'accident, et empêcher l'amélioration de la sécurité du transport aérien.

Enfin, il ne faut pas oublier les impacts locaux des aéroports. Le bruit, dont on ne s'attend pas à ce qu'il diminue dans l'avenir (bien que chaque avion actuel, pris individuellement, soit moins bruyant qu'un avion de la génération précédente), ne doit pas faire oublier d'autres problèmes d'environnement. On pense en particulier à la dégradation de la qualité de l'air, due aux avions et aux transports au sol. Ce problème local peut s'étendre à plusieurs centaines de kilomètres sous les vents dominants (pour la pollution par l'ozone). Les populations se mobilisent beaucoup plus facilement sur des enjeux locaux que globaux et l'on peut penser que les premiers pourraient être le frein le plus immédiat au développement du trafic aérien.

En conséquence, à quoi faut-il s'attendre pour l'avenir ? Jusqu'à maintenant, les politiques des transports se sont attachées à prévoir l'évolution de la demande et à mettre en place les infrastructures nécessaires pour la satisfaire. Le projet d'un troisième aéroport parisien s'inscrivait, pour l'essentiel, dans ce cadre intellectuel, le même qui avait présidé à la construction des voies sur berge à Paris ou aux parkings en centre-ville... On aura bien compris que cette approche est maintenant controversée, pour

Schéma 1

Potentiel de réchauffement climatique de l'automobile et de l'avion (1990-2030)



Sources : CST, 1999 ; IPCC, 1999 ; OECD, 1995.

des raisons notamment environnementales, et que la demande touristique de transport aérien ne peut tenir pour acquise la fourniture des infrastructures qui lui seraient nécessaires.

Par ailleurs, et c'est au moins aussi important, le transport aérien a, jusqu'ici, bénéficié d'une absence de prise en compte de ses coûts environnementaux et d'une fiscalité extrêmement favorable, ce qui ne devrait pas durer indéfiniment. Pour ces motifs, il paraît nécessaire de faire le tour des réponses envisageables aux problèmes évoqués précédemment.

La congestion du ciel et des aéroports est-elle inévitable ? Les phénomènes de congestion constatés ne sont pas uniquement l'effet mécanique de l'accroissement du nombre passagers.km. Les compagnies ont tendance à réduire le nombre de liaisons directes (non rentables, disaient-elles, jusqu'à ce que les compagnies *low cost* ne s'en occupent), au profit d'une organisation de plates-formes (les *hubs*) vers lesquelles convergent les vols de province et où des gros porteurs moyens et longs courriers prennent le relais (Roissy est le *hub* d'Air France). La minimisation des temps de correspondance incite à multiplier les vols nationaux, ce qui sature le *hub* (mais pas les aéroports secondaires, comme Lyon-Satolas...) mais qui, pour la compagnie dominante, a l'avantage d'occuper l'espace et de limiter la concurrence des compagnies étrangères⁽⁵⁾.

D'autres marges de manœuvre (le taux de remplissage des avions, la mobilisation du ciel par l'aviation militaire, l'harmonisation de la gestion du ciel européen) incitent à relativiser la question de l'encombrement et la nécessité de nouvelles infrastructures. C'est d'autant plus vrai si l'on suppose que le développement du transport aérien devrait voir sa croissance freinée à long terme pour des raisons autres que la congestion du ciel. À moyen terme, une des solutions pourrait être d'assurer les liaisons des points de départ avec les hubs internationaux par le biais de transports terrestres, de type TGV.

Quels vont être les apports du progrès technique en matière d'effets sur l'environnement ? Et à quelle échéance ? Le progrès technique peut agir essentiellement sur deux des défis identifiés ci-dessus : les émissions de gaz à effet de serre et l'approvisionnement énergétique.

Au fil du temps, les avions consomment moins d'énergie par siège.km. L'IPCC table sur un gain de 20 % d'ici à 2020, de 40 à 50 % d'ici à 2050. Ces gains ne peuvent donc compenser les accroissements de trafic, qui sont plutôt de l'ordre de 4 ou 5 % par an (soit près de 100 % supplémentaires d'ici à 2020).

Ces perspectives seraient plus acceptables si, pour cette période, l'aviation ne restait pas dépendante de sources de carbone fossiles, débouchant inévitablement sur une production de gaz à effet de serre. Se libérer de cette contrainte supposerait à la fois une motorisation à l'hydrogène et une production de ce carburant qui ne soit pas elle-même source d'effet de serre (énergies renouvelables ou production nucléaire).

Cette perspective d'une révolution technologique reste incertaine et lointaine. En effet, on est loin de pouvoir motoriser des avions commerciaux avec des piles à combustibles, à tel point que personne ne se risque à prédire de date de mise en service possible. En outre, indépendamment du caractère inédit de la technologie, on peut rappeler qu'un nouvel avion nécessite dix ans de conception, plus dix autres années pour mettre au point sa production, et trente ans avant qu'il ne remplace la totalité de la flotte précédente.

Ce n'est donc pas de sitôt que l'aviation fonctionnera à l'hydrogène. Par ailleurs, on peut se demander si, même au regard du réchauffement climatique, cela serait une bonne affaire. En effet, un fonctionnement à l'hydrogène produirait 2,6 fois plus de vapeur d'eau, et cela à une altitude de vol stratosphérique (à cette altitude, elle ne retombe pas et contribue

(5) Philippe BOVET, "Quel plan de vol pour le transport aérien", *Le Monde diplomatique*. Manière de voir, février 2002, p. 6.

à renforcer l'effet de serre). L'IPCC ne pense donc pas que la motorisation à l'hydrogène constitue une voie pour résoudre la contribution de l'aviation à l'effet de serre.

Ainsi, le progrès technique ne paraît pas devoir fournir de solution à court ou à moyen terme, ni même à long terme. Les solutions doivent donc s'orienter vers des stratégies de gestion de la demande.

L'intégration de ses coûts environnementaux par chaque activité dans son prix de revient est une revendication des environmentalistes, à laquelle les économistes ne trouvent rien à redire. L'enjeu est d'importance si on en croit l'Agence européenne de l'environnement qui évalue les coûts à intégrer à hauteur de 48 \$ pour 1 000 passagers.km. Cela fait une centaine d'euros à rajouter sur un aller-retour Londres-Périgueux, ce qui changerait le prix de revient d'une résidence secondaire de Britannique en Dordogne ! Ce n'est en effet qu'une fois que l'on a intégré les coûts environnementaux que l'on peut apprécier la rationalité économique et sociale d'une activité.

Toutefois, certains peuvent faire valoir que, si le tourisme "fabrique de l'effet de serre", il apporte en compensation de tels bénéfices économiques (notamment pour les destinations exotiques dans les pays du Sud) qu'il est logique de lui accorder des droits d'émissions dérogatoires. Pour tester la valeur de cet argument, nous avons calculé (avec un certain nombre de collègues étrangers) la quantité de gaz à effet de serre émis par unité de revenu générée, ce que nous avons appelé l'éco-efficacité des voyages touristiques. Ce calcul a été effectué dans un grand nombre

de cas de figure (pays différents, types de voyages variés).

Ce travail a d'abord mis en lumière des différences considérables d'éco-efficacité. En particulier, les voyages intercontinentaux ont une éco-efficacité catastrophique parce que les dépenses des touristes, même relativement élevées, ne suffisent pas, et de loin, à compenser le surcroît d'émissions lié à la distance, qui se cumule avec l'usage du mode de transport le plus polluant (l'avion). En clair, **le tourisme international à longue distance, rentable sur un plan économique, ne l'est nullement sur un plan environnemental.**

De plus, il apparaît que le seul tourisme dont l'éco-efficacité est meilleure que la moyenne mondiale des activités (obtenue en divisant les émissions mondiales par le PIB mondial, ce qui donne 1,2 kg de CO₂-équivalent⁽⁶⁾ par euro) est le tourisme de relative proximité. Par exemple, le tourisme des Suisses en France a une éco-efficacité excellente, de 0,13 kg de CO₂-équivalent par euro de chiffre d'affaires généré (faible distance, fortes dépenses), alors que l'éco-efficacité des visiteurs latino-américains est de 16 kg/euro (longue distance, dépenses modérées).

L'activité de transport aérien aura donc du mal à défendre, à long terme, les arguments justifiant son traitement de faveur actuel au plan international. En effet, pour l'heure, le carburant aérien ne fait l'objet d'aucune taxation, en vertu d'une interprétation de l'article 24 de la convention de Chicago de 1944. Cette mesure se traduit dans quelque 4 000 conventions bilatérales. En outre, les émissions de l'aviation internationale ne sont pas comptabilisées dans le protocole de Kyoto, notamment parce que leur attribution à un pays déterminé fait débat⁽⁷⁾.

La lutte contre le changement climatique et, plus généralement, l'internalisation des coûts environnementaux plaident pour une taxation sous une forme ou un autre du transport aérien international (taxation du voyage, du carburant, des émissions de gaz à effet de serre). L'Europe (et notamment la Commission et le Gouvernement britannique) y sont favorables. Mais ce projet se heurte à de fortes oppositions du monde de l'aviation, représenté par l'Oaci, conforté par la position de certains États

(6) Notion intégrant l'ensemble des gaz à effet de serre.

(7) Il semblerait que l'on s'orienter vers un partage conventionnel, à parts égales, de la responsabilité entre le pays de départ et celui d'arrivée.

incontournables (États-Unis, Chine...). Les opposants font valoir les difficultés à bouger un système très complexe, les distorsions de la concurrence que pourraient engendrer des mesures unilatérales (approvisionnement des compagnies dans des paradis fiscaux, impossibilité actuelle pour un pays d'appliquer des redevances à des compagnies étrangères), les difficultés économiques actuelles liées à la hausse du prix du pétrole...

Dans le futur, les compagnies aériennes et les tour-opérateurs seront-ils obligés d'acheter des droits à polluer ? La 35^e assemblée générale de l'Oaci, dans laquelle l'Europe s'est retrouvée isolée, offre une porte de sortie sous la forme de participation de l'aviation au système d'échange de permis d'émissions, ce qui n'est pas innocent.

Tout d'abord, les attributions de quotas à l'aviation devraient excéder sa contribution aux émissions de gaz à effet de serre en 1990, mais seraient loin de pouvoir absorber la croissance de l'activité.

Le point décisif est donc le prix auquel les compagnies aériennes devraient acheter la tonne de carbone sur le marché des permis d'émission. Sur le marché fictif européen, qui préfigure celui qui va être mis en place, la tonne de carbone atteint actuellement un prix de l'ordre de huit euros. Un trajet transatlantique aller-retour émettant de l'ordre de 1 275 kg de carbone⁽⁸⁾, les 10 euros payés pour un trajet excédant le quota seraient répartis sur l'ensemble des trajets. Avec un trafic double de celui correspondant aux quotas attribués (soit plus de dix ans de croissance), on devrait donc augmenter le prix du billet de cinq euros. Il n'y a pas de quoi s'affoler.

Toutefois, certains feront remarquer que, si l'on voulait diminuer par quatre les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050 (pour cantonner le réchauffement à 2°C à la fin du siècle), il faudrait plutôt affecter à la tonne de carbone un prix de l'ordre de 500 euros. Les implications sont alors très différentes, mais une hausse d'environ 300 euros resterait gérable.

Les différentes options de taxation n'auraient pas du tout les mêmes impacts sur le tourisme. Appliquer, par exemple, une taxe de 50 euros par passager (solution qui a pu être évoquée en Grande-Bretagne et qui reviendrait à internaliser les coûts environnementaux d'un trajet de 1 000 km) pénaliserait les

trajets internes à l'Europe, et particulièrement remettrait en cause le modèle économique des compagnies *low cost*, mais serait sans effet sur les trajets intercontinentaux. Une taxation au kilomètre concernerait l'ensemble du marché, mais sans réel impact sur la demande (les revenus générés pourraient par contre financer le développement "propre" d'autres secteurs ou d'autres pays).

Enfin, si la "facturation" du coût environnemental quitte le terrain des permis négociables et des taxes, et internalise l'ensemble des coûts environnementaux, tels que chiffrés par l'Agence européenne de l'environnement (48 \$ pour 1 000 passagers.km), il faudrait augmenter le prix du trajet transatlantique de 720 \$...

Faut-il dès lors transférer sur terre ou sur mer ce qui est substituable ? Le choix d'un mode de transport est un arbitrage entre temps gagné et argent économisé. Pour la longue et très longue distance, la rapidité de l'avion lui donne un avantage décisif.

Pour la moyenne distance, cet avantage est surtout lié à la baisse historique des tarifs (*cf.* les compagnies *low cost*, mais aussi les baisses conséquentes des tarifs intérieurs des compagnies américaines). En effet, en France, l'extension du réseau TGV change la donne de la concurrence du train avec l'avion, mais peut-être pas autant qu'on aurait pu le penser :

- en raison de l'apparition des compagnies *low cost*, la comparaison tarifaire est souvent en défaveur du train ;
- parce que l'intermodalité n'est pas pleinement assurée (liaisons TGV de Roissy) ;
- parce que les choix du consommateur ne sont pas toujours ration-

(8) Bases du calcul : 15 000 km (AR) à raison de 0,34 kg de CO₂-équivalent/km, soit 5 100 kg de CO₂-équivalent ou 1 275 kg de C.

nels, la rapidité de l'avion étant surestimée (combien se doutent qu'un trajet porte à porte Paris-Londres prend en moyenne autant de temps que dans les années 1930 ?).

Pourtant, du point de vue des

émissions de gaz à effet de serre, le train est le meilleur choix ci-dessous (cf. schéma 2).

Savoir jusqu'à quelle longueur de trajet et dans quelles proportions le TGV se substituera à l'avion reste une question ouverte (est-ce envisageable, par exemple, sur Paris-Varsovie ?) et dépendra très largement des conditions réglementaires de la concurrence et de l'internalisation des coûts environnementaux.

Le tourisme apparaît aujourd'hui comme une composante naturelle des modes de vie de la majorité de la population. Si bien que l'on a souvent tendance à considérer qu'il a toujours existé, d'autant que les médias accréditent l'idée d'un développement naturel et continu (avec des incidents de parcours), ce que les statistiques ne confirment que partiellement. La situation des groupes de population qui ne partaient pas il y a quinze ans ne s'est guère améliorée, alors que ceux qui partaient déjà le font désormais plus fréquemment, pour des durées plus courtes, et vont plus loin.

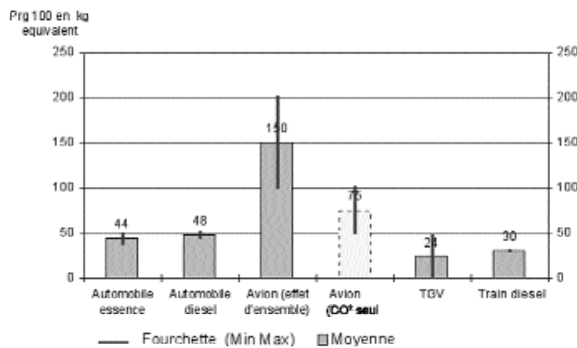
On peut donc utilement rappeler que le tourisme de masse est un phénomène récent. L'histoire nous enseigne également que les attentes des touristes changent considérablement avec le temps (pensez à la vogue passée des bains de mer dans la Manche). On peut donc légitimement se demander si ce qui est prisé aujourd'hui le sera demain. Outre-Manche, par exemple, on a pu constater, à partir de la période Thatcher, un déclin très sensible la fréquentation de la campagne anglaise, compensé par plus de loisirs à la maison (accession massive à la propriété) et par une accentuation du tourisme international.

Car il est un point crucial à ne pas oublier. Le partage des temps – entre travail et loisirs, entre loisirs domestiques et loisirs à l'extérieur, entre loisirs et tourisme... – sont susceptibles d'évolution. Ces évolutions, qui peuvent avoir pour conséquence une diminution du tourisme à longue distance, ne signifient pas nécessairement qu'il y ait perte de bien-être (cf. schéma 3). Pour pousser le raisonnement jusqu'à la provocation, on peut rappeler tous les bénéfices que certains trouvent dans les "voyages intérieurs".

Il est également intéressant de réfléchir sur les caractéristiques de la phase de trajet dans le déplacement touristique. Actuellement, pour la grande majorité des déplacements touristiques, le trajet s'apparente à un tunnel dont il importe de sortir le plus vite possible. Certains d'entre nous se souviennent de l'attention stupide portée par leurs pères aux

Schéma 2

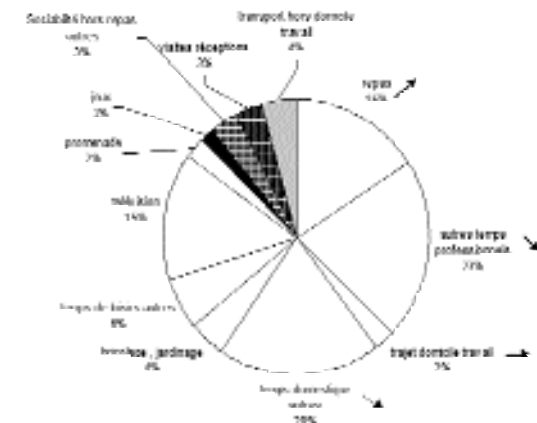
L'impact sur l'effet de serre d'un trajet Paris-Nice (famille de quatre personnes)



Source : Ifen (d'après SNCF, Agence européenne de l'environnement (programmes Copert III et MEET), IPCC, Airbus Industries).

Schéma 3

L'emploi du temps du Français moyen en 1999 (hors temps physiologique)



Source : Insee, enquêtes "Emplois du temps". La flèche montre l'évolution depuis 1986

gains de temps réalisés chaque année sur le même trajet menant aux vacances, et du progrès “décisif” que permettait l’apparition de chaque nouveau modèle de chez Citroën.

Aujourd’hui, c’est la longueur des trajets en avion et les encombrements qui pèsent. Pourtant, la vitesse pour les déplacements particuliers n’est pas inscrite dans nos gènes, l’intérêt qui lui est porté ne date que du début du XIX^e siècle. Songeons aux voyages de Montaigne, à ceux de Rousseau (à pied), mais aussi, plus près de nous, aux récits des écrivains russes sur le transsibérien, ou au mythe de l’Orient Express. Le temps du trajet lui-même peut être riche en expériences. Pour visiter la Nouvelle-Zélande, l’Indonésie, la Thaïlande, l’Inde, le Moyen-Orient, on peut effectuer une demi-douzaine de voyages d’une semaine par avion ou un seul sur une année utilisant le train, le bateau, selon le modèle du grand tour des aristocrates anglais.

Les impacts environnementaux ne sont pas les mêmes, le plaisir qu’on en tire non plus. Mais est-il prouvé qu’à l’échelle d’une vie il soit inférieur ? Et, de toute façon, si les voyages lointains à répétition se trouvaient découragés ou beaucoup plus coûteux, ne se rabattrait-on pas sur cette solution ?

Pour réfléchir aux futures politiques de transport, il convient, en effet, de prendre en compte les deux éléments suivants :

- on ne peut pas traiter les touristes comme du fret, et appliquer de manière univoque des réformes, comme l’augmentation du prix du gazole, en pensant qu’elles n’ont pas d’impact sur les modes de vie. Le transport de fret n’implique que les conditions d’exercice des activités économiques, quand le transport de voyageurs touche à des libertés comme la liberté de se déplacer ;
- on doit raisonner à bien-être égal ou croissant, sans prendre pour point de départ que ce bien-être est proportionnel à la mobilité. Les modes de vie hypermobiles promus par les publicités (“vivre en voyageant”, le tourisme spatial) ne sont pas tenables dans le long terme.

* * *

Compte tenu des incertitudes qui pèsent nécessairement sur l’avenir du transport touristique aérien, l’absence de questionnement du secteur touristique peut surprendre.

Cette absence s’explique d’abord par une ambiance générale. Pour le moment, la France arrive à tenir les engagements pris au titre du protocole de Kyoto. Il ne semble donc pas y avoir de pression particu-

lière à exercer sur les activités. Toutefois, il ne faut pas perdre de vue que les gouvernements de certains pays considèrent que Kyoto n’est qu’un premier pas, loin d’être suffisant. Cela fait d’ailleurs longtemps que des cercles scientifiques disent que, pour maintenir le changement climatique dans des limites gérables, il faudrait diminuer les émissions de gaz à effet de serre par quatre. Le gouvernement britannique, quant à lui, a fixé l’objectif d’une division par deux des émissions de la Grande-Bretagne en 2050. Avec un tel changement de contexte, il est inévitable que l’activité touristique soit interpellée un jour.

Ensuite, la politique des transports reste, pour l’instant, profondément influencée par le postulat qu’il est possible de lutter contre l’effet de serre sans toucher à la demande. Le Plan Climat, publié par le Gouvernement en juin 2004, ne dit pas le contraire : les transports représentaient 150 millions de tonnes de carbone en 1990. L’objectif est d’éviter de 15 à 20 millions de tonnes d’émissions, tout en acceptant une croissance de ces émissions. En 2012, elles devraient être très largement supérieures à leur valeur de 1990.

Il est loin d’être certain que ce contexte relativement favorable au voyage perdure. À l’instar des constructeurs automobiles, les acteurs du tourisme, et notamment ceux chargés de la planification touristique ou du développement, devraient commencer à se préoccuper de ce nouveau contexte, qui pourrait modifier les conditions d’exercice de leur activité dans dix, vingt ou trente ans. Pour anticiper des évolutions inévitables, et pour faire valoir leurs intérêts et ceux de leurs clients. ■