

Management du tourisme au XXIe siècle : le temps du changement

Philippe CALLOT

ESCEM, Campus de Tours

COMUE Centre Val de Loire

Membre du Granem d'Angers

1, rue Léo Delibes – 37205 TOURS

(33)2 47 71 71 77

pcallot@escem.fr

Management du tourisme au XXIe siècle : le temps du changement

Résumé

Les varia touristiques que nous proposons s'inscrivent dans la continuité des interrogations nombreuses autour de la remise en cause de cette activité tout en la considérant autrement et, bien évidemment, en continuant à la pratiquer. Au-delà de simples constats, l'objectif de cet article est d'interpeller le praticien en même temps que l'intellectuel pour envisager un scénario touristique éthique, durable ou soutenable pour le XXIe siècle.

Mots-clés :

Tourisme soutenable, lent, proximité, paradoxes, aporie

Abstract

The features of tourism that we propose to discuss, form part of the on-going debate on the subject of tourism. At the same time we attempt to take a different/alternative view and illustrate this by way of example. In addition to basic constructs, the aim of this article is to call upon those involved in the industry as well as those engaged in study of it, to produce an ethical and sustainable model of tourism for the 21st century.

Keywords:

Sustainable tourism, slow and near tourism

Introduction

Aujourd'hui la plupart des acteurs s'accordent à dire qu'il est temps d'aborder le tourisme autrement (Laurent, 2004 ; Perriot, 2005 ; Blangy, 2006 ; Brunel, 2006 ; Delisle et Jolin, 2007 ; Callot, 2008, 2010 ; Lamic 2008 ; Eskénazi, 2008 ; Dubois, 2009 ; Sharpley, 2009 ; Leroux et Callot, 2013 ; Christin, 2014). Ce secteur doit faire sa révolution (Babou et Callot, 2009) tout en intégrant les prévisions de l'Organisation Mondiale du Tourisme (Unwto) qui affichent une croissance régulière des flux de touristes internationaux en 2020 (1,6 milliard vs 50 millions en 1950). Ces chiffres ignorent les flux domestiques qui seraient dix fois supérieurs (Py, 2002). La nécessité d'aborder le tourisme "différemment" trouve sa légitimité dans l'embellie sectorielle énoncée ci-dessus (4 à 5% de croissance moyenne annuelle). La massification du tourisme a pour conséquences les dilemmes que nous rencontrons : déstructuration des paysages, atteintes à la biodiversité, rejets en tous genres, dérives comportementales, *folklorisation* construite créant de fausses altérités, *disneylandisation* soutenue (Brunel, 2006 ; Callot, 2008 ; Sharpley, 2009 ; Page and Connell, 2009 ; De Viry, 2010 ; Callot, 2010).

De nombreuses voix s'élèvent ainsi contre ces dérives consuméristes où demande et offre se relayent pour assouvir des besoins s'amplifiant au fur et à mesure des expériences (Babou et Callot, 2008 ; Callot, 2010 ; Lamic, 2008 ; Christin, 2008, 2014). Les enjeux sont de taille ; il importe en effet de juguler les dérives tout en maintenant l'intérêt pour les populations de pouvoir bénéficier des atouts du tourisme. La posture adoptée ici est éminemment constructive. Elle participe à élargir le spectre des connaissances et des pratiques tout en responsabilisant les parties prenantes de la filière. Les changements touristiques que nous espérons s'inscrivent dans la continuité des interrogations nombreuses autour de la remise en cause de cette activité tout en la considérant autrement et tout en continuant à la pratiquer. Au-delà de simples constats, l'objectif de cet article est d'interpeller le praticien en même temps que l'intellectuel pour envisager un scénario touristique éthique, soutenable et responsable.

1. Cadrage, problématique, terminologies

1.1. Cadre référentiel du tourisme

A l'image du téléphone portable dont les adolescents n'imaginent même pas que l'on puisse s'en passer, il s'est construit, dans les pays développés, un référentiel touristique dans l'esprit des générations des *trente glorieuses*. Après la seconde guerre mondiale, nous considérons que le tourisme fut l'aboutissement du processus de reconstruction. Ne rien faire était (au sens d'oisif), on s'en doute, impensable pour les générations blessées, sortant de deux conflits aussi inhumains que majeurs. Ceux nés au début de ce siècle destructeur étaient en 1960 en âge de partir à la retraite alors que ceux nés entre les deux guerres (entre 1920 et 1940) étaient des reconSTRUCTEURS (pour les plus âgés) ou susceptibles de faire une autre guerre (celle d'Algérie après celle d'Indochine). Faire du tourisme dans ces conditions devait paraître sinon incongru tout du moins irrévérencieux pour ceux trimant à rebâtir le pays ou participant à l'effort de guerre. Et puis vinrent les trente Glorieuses, où croissance, défis sociologiques (on pense à mai 1968 mais aussi à Woodstock, le Vietnam, la première crise du pétrole) et libéralisme bon teint firent naître les envies d'escapades (en voiture) de croisières, d'évasions maritimes, de repos tout simplement, comme compensations légitimes du devoir accompli (Viard, 2000). Le camping, le caravanning, la pension hôtelière réservée pour le mois furent les symboles d'un tourisme populaire, démocratisé, sans pour autant être

massif. Nos addictions et notre boulimie de consommation résultent de cette période de reconstruction. Les générations d'après-guerre (1950-1960) découvraient les mots loisirs, *week-end*, vacances, congés, dans une euphorie consumériste grandissante révélatrice des frustrations connues lors des conflits encore récents.

L'avion, comme mode de transport, restait en retrait car encore financièrement inaccessible, voire logistiquement, car trop peu de liaisons permettaient raisonnablement l'accès aux destinations lointaines. Puis l'aéronef eût son heure de gloire faisant, petit à petit, disparaître les croisières longue distance et des paquebots mythiques (France, *Queen Mary*). Le bateau aura sa revanche plus tard avec des croisières plus courtes et des capacités d'emport toujours plus importantes (*Oasis of the Seas...*).

Le mur de Berlin, par sa chute, préfigura d'autres mutations signes des changements vécus, parfois dans la fraternité voire l'allégresse (fin de l'Apartheid), parfois par le conflit (guerre en ex Yougoslavie). Les frontières s'ouvraient en même temps que les espaces, les cultures... Les compagnies *low cost* ont bien vite compris les opportunités qu'offraient alors ces vastes marchés potentiels au-delà des seuls programmes Erasmus. Pour le développement durable nous verrons plus tard... Ainsi la compagnie Easyjet a multiplié par plus de 53 le nombre de ses passagers entre 1997 (1,14 million) et 2013 (60,8 millions¹).

1.2. Variations de terminologies polémistes

Oxymore, apories, dilemmes... ces termes participent à la mise en évidence des paradoxes autour d'une filière synonyme de loisir, de repos, de détente, de plaisirs, de découvertes culturelles et d'espaces, de rencontres et donc de liens sociaux nouveaux.

Pour autant accordons-nous ce slogan : la planète n'est pas un parc à thèmes ! (Babou et Callot, 2007a). Allons-nous vers un malthusianisme touristique rejoignant alors l'idée du tourisme de distinction (Boyer, 1999) ? Le droit au voyage doit-il s'inscrire dans une logique participative (chantiers, solidarité, aider les communautés), contrôlée (voyages d'affaires) ou totalement libre (villégiature, *farniente...*) ?

Quelle serait la place pour un tourisme virtuel ? D'autres axes de réflexions émergent. Par exemple, faire l'apologie de la lenteur (Honoré, 2005) c'est réviser sa façon de voyager, c'est remettre en cause la question même du voyage par rapport à l'acte touristique lié à la destination. Or, sommes-nous prêts à nous rendre sur le lieu de nos vacances à "pas lents", à voyager comme un marcheur « chemin faisant »² ? Nous suggérons ici quelques-unes de ces questions :

- Quid de la mise en place d'une carte CO₂ ouvrant le principe d'un crédit ou droit individuel ou familial d'émissions de gaz à effet de serre (Ges) ? Quelles sont les limites technologiques, déontologiques, démocratiques... pour sa mise en place ? (Babou et Callot, 2007b) ;
- Au principe que certains possèdent de l'argent (économies développées), avons-nous le droit d'hypothéquer les patrimoines, les espaces, les écosystèmes en les "consommant" à l'envi ?
- Ne devrait-on pas revoir la définition du tourisme ? Car au fond quel est le rapport entre un chantier ou une mission humanitaire et le tourisme ? Un acte de solidarité et le tourisme ?

¹ Source www.easyjet.com Octobre 2014.

² Allusion au très beau livre de J. Lacarrière (1997)

- Doit-on privilégier le tourisme de proximité ? N'est-ce pas la naissance de frustrations fortes ou au contraire la révélation d'une puissante force mentale que de résister à vouloir quitter sa chambre, son domicile, son environnement habituel³ ou demeurer au sens de Viard (2000) c'est-à-dire ne pas partir ?
- Pouvons-nous, savons-nous raisonner en communautés d'acteurs (autochtones, professionnels, institutionnels, clients) devenues parties prenantes ? Saurons-nous privilégier les relations humaines, le lien social au-delà des relations commerciales ? (Blangy, 2006) ;
- Peut-on revoir les principes établis ouvrant la porte au toujours plus au constat que « le tourisme c'est bon pour l'économie, l'emploi » ? Car le tourisme nécessite des activités *hardware* très polluantes (transport, habitat, rejets dans des espaces sensibles) maintes fois dénoncées. Comment valider ce changement auprès d'acteurs politiques et privés concentrés sur la notion économique du retour sur investissement et persuadés que l'activité touristique peut, à long-terme, solutionner les problématiques de développement local ?
- Comment réduire l'empreinte écologique, voire plus simplement le Bilan Carbone® des hypermobiles ? (Céron et Dubois, 2000 ; Rees et Wackernagel, 1996 ; Gössling et al., 2009). Nous retrouvons là le thème de la capacité de charge et des indicateurs du tourisme durable (Céron et Dubois, 2000 ; Lozato-Giotart, Leroux et Balfet, 2012).

Nous devrions adopter une approche éconologique du tourisme afin de préserver la biodiversité, les ressources halieutiques, émettre le moins possible de Ges. Il importe aussi d'évaluer les conséquences des projets à propos des rejets, de penser ceux-ci en termes de Bilan Carbone® ou d'empreinte écologique. Le mouvement *slow food* lancé par Carlo Petrini prône également l'éco-gastronomie, notion selon laquelle manger peut et doit aller de pair avec la protection de l'environnement (Honoré, 2005). Cette posture est-elle extensible à l'ensemble de la filière du tourisme ?

1.3. Le tourisme ? Non des tourisms et des touristes !

Le tourisme connaît une embellie sans autres équivalents sectoriels ($\approx 4,5\%/an$). Avec un doublement de ses flux internationaux en 15 ans, le tourisme apparaît comme l'activité la plus prometteuse pour l'Humanité. Cette richesse globale ne doit pas occulter les conditions de sa réussite. De nombreux dilemmes se profilent au vu des tendances actuelles. Les catastrophes issues notamment des changements climatiques, les écarts de revenus interrégionaux, les crises conjoncturelles, le partage de l'eau... s'ajoutent au dilemme énergétique (Denhez, 2009 ; Babou et Callot, 2012). En effet, les performances énergétiques de plus en plus élevées sont gommées par des voyages qui se multiplient et les kilomètres parcourus. C'est la menace d'un effet rebond où « l'augmentation de consommation liée à la réduction des limites à l'utilisation d'une technologie, ces limites pouvant être monétaires, temporelles, sociales, physiques, liées à l'effort, au danger, à l'organisation... » (Schneider, 2003 : 45). Cela suggère un tourisme guidé par plus de raisons en proposant des pistes qui, sans être des solutions figées, peuvent amener à penser le tourisme de demain autrement.

Le tourisme est à la convergence de sciences conventionnelles comme la sociologie (science des faits et comportements sociaux), la géographie (science de l'espace des sociétés humaines), l'économie (science de l'étude des phénomènes de production, de

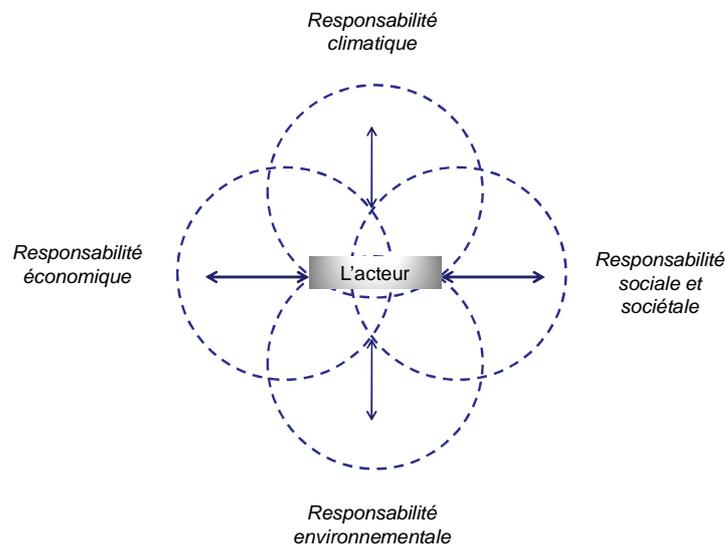
³ Dont on sait que ce postulat est à la base de la définition de l'Unwto.

circulation, de répartition et de consommation des richesses). Ces sciences doivent converger pour entrevoir un possible.

Le manager du tourisme doit alors raisonner en termes de performance globale où les responsabilités élargies gravitent autour de chaque organisation, de chaque entreprise. Nous passons de la RSE à la RSO⁴. N'oublions pas celle du citoyen au cœur des systèmes. Les pôles de responsabilités suggérés ci-dessous gravitent autour de chaque acteur, de chaque "partie prenante". Ils constituent la base de toute réflexion autour des produits et services du tourisme conditionnant implicitement les rapports entre l'offre et la demande (Schéma n° 1).

En croisant ces responsabilités, nous pourrions dessiner les potentialités d'un autre tourisme. Un tourisme plus respectueux de la biodiversité, des écosystèmes qui assure une performance économique pour tous les acteurs, amont et aval, de la filière et du véritable lien social, le rapport à l'autre créant de réelles nouvelles altérités.

Schéma n° 1 : Les responsabilités élargies



C'est, par exemple, le principe du *slow tourism* ou tourisme lent (Honoré, 2005 ; Babou et Callot, 2009 ; Dubois, 2009), visant « à combiner respect de l'environnement - en l'occurrence, la réduction des émissions de Ges des transports touristiques -, la préservation des spécificités locales et plaisir (de voyager) » (Dubois, 2009) une belle association entre éthique et hédonisme.

1.4. Le tourisme communautaire, équitable, solidaire ou une participation active, est-ce du tourisme ?

L'idée est, ici, que le visiteur – nous évitons le terme touriste à dessein - apporte une contribution aux communautés locales. Intellectuelle ou manuelle plus que financière, cette contribution peut, par exemple, conduire à fabriquer une école, à donner des cours de soutien, à protéger la faune, la flore, à aider des enfants aveugles, à restaurer des patrimoines (Blangy, 2006). Nous sommes ici dans un autre registre que celui du tourisme (se ressourcer, découvrir des cultures (?), des paysages). C'est celui d'une

⁴ Responsabilité Sociale (et Sociétale) des Entreprises. O pour Organisations.

solidarité liée à l'humanité et... aux ressources planétaires. Les terminologies sont nombreuses, aux nuances subtiles, critiquables lorsqu'elles sont associées comme par exemple le "tourisme solidaire" (Callot, 2013) reliant posture égotique et altruisme. Retenons ici les notions d'empathie, d'engagement humanitaire, d'altruisme, également de partage citoyen nous y reviendrons. Il y a, dans ces comportements, une attitude éthique qui nous semble être le liant avec ces terminologies amenant le visiteur à agir "autrement".

Les "chantiers" qui sont des séjours de travail en collectivité pour mener à bien un projet ou les "missions" qui tiennent plus des domaines social, médical, éducatif sont encore plus emblématiques. Ils ou elles nécessitent un travail, une participation effective, un engagement total. Ces postures sont, pour nous, sans rapport avec le tourisme et sa définition. Il y a ici de la citoyenneté engagée, un « militantisme » très éloigné des aspirations du touriste du XXe siècle.

Tous ces concepts renvoient à la vision d'un "autre voyage" (nous abandonnons ici volontairement le terme tourisme), celui d'un partage où l'humanité devient le dénominateur commun d'un acte plus responsable, plus éthique.

Malheureusement nous savons aussi que lorsqu'il revêt sa tenue de touriste, le citoyen peut oublier ses engagements et, par compensation d'une vie active stressante, voire harassante, réclamer qu'on le laisse ponctuellement tranquille avec les règles et attitudes de l'écocitoyenneté (Martin, 2002). Méfions-nous donc de l'euphorie notable des premiers contacts pouvant, si les flux deviennent trop importants, mener jusqu'à l'antagonisme le plus profond (Page & Connell, 2009 : 414) où les visiteurs s(er)ont vus comme la cause de tous les problèmes...

2. Les dilemmes actuels

2.1. Des impacts largement décrits

L'industrie touristique, sous la forme d'une aporie, porte en elle les germes de sa propre destruction (Callot, 2010). La parcimonie, du côté de la demande, favoriserait une atténuation des méfaits décrits ici. Or, sommes-nous prêts à limiter nos envies d'évasion ? Pouvons-nous accepter de ne plus partir loin au principe de la sauvegarde des écosystèmes, des sites naturels, de la biodiversité (Christin, 2014) ? Les politiques peuvent-ils intégrer les externalités négatives avant de s'enhardir à des "développements inappropriés" (Page & Connell, 2009 : 428) ? Ou bien faut-il créer un rationnement par des mesures coercitives, des interdictions, des limitations (Lamic, 2008) comme le redoutent certains, jusqu'aux camps de luxe interdits (Brunel, 2006) ou la limitation du nombre de touristes comme sur l'île de Pâques afin de « conserver et de valoriser le patrimoine culturel local » (Saissi, 2013 : 150) ?

La rareté par une hausse prévisible du pétrole sera une première étape dans l'apprentissage de la nouvelle posture à adopter. Dans cette hypothèse les contraintes budgétaires pourraient guider le consommateur vers plus de rationalités. Il aurait, en effet, des choix budgétaires à faire. En ce sens le tourisme devrait pâtir des surcoûts liés à la hausse du pétrole comme des dépenses liées à l'habitat (isolation, performance thermique) ou aux denrées moins bon marché. Nous partirions moins en préservant l'environnement ou nous partirions autant mais avec des mobilités plus douces moins énergivores. Au-delà de l'énergie au cœur des questions liées au changement climatique, l'eau est aussi une préoccupation grandissante car nécessaire à la vie après avoir été le prétexte aux premières escapades touristiques (balnéo et thalassothérapie, baignades...).

Le tourisme est une activité induite de la bonne santé économique des nations et ne peut, prise isolément, suffire au développement d'un pays. Dopée par une énergie peu chère, cette industrie synonyme de voyages va vivre, sans doute, ses premiers bouleversements après un pic de fréquentation (2020 ? 2030 ?). L'Unwto, crise ou pas, terrorisme ou non, avec ou sans cataclysmes, maintient ses prévisions pour une croissance du tourisme international (1,6 milliard en 2020). Ce chiffre rappelons-le, n'englobe pas le tourisme domestique. Si nous ne remettons pas en cause ces projections, nous suggérons qu'elles se réalisent dans un contexte de modérations, de révisions des modes de transport, de nouveaux rapports avec les visités, de paradigmes repensés.

2.2. La fuite en avant ou les capacités d'emport démesurées

L'*Allure of the Seas* est un de ces géants des mers pour des croisières en croissance. Ces parcs à thèmes flottants jouent avec les superlatifs (362 mètres de long 1,2 milliard de coût, 6 360 passagers potentiels...). C'est une ville ambulante qui est proposée aux croisiéristes. Le positionnement est clair (luxe, farniente), les cibles connues (revenus plus élevés que la moyenne). Comment se guérir de cette démence ambulatoire et touristique signe d'une perte de repères (Virilio, 2009) ou de caprices symptomatiques (Céron et Dubois, 2006 ; Gössling and al, 2009 ; Scott and al, 2010) ? Avec plus de 7 milliards de terriens, cette envie paradoxale de décéder (du latin *decederer*, s'en aller), ne peut que s'amplifier. C'est la conséquence de la massification du tourisme, dénoncée (Christin, 2008, 2014), dont on mesure ici les prémices. Les capacités d'emport ne font que suivre les courbes démographiques poussant à la démagogie du gigantisme. Les témoins tangibles de ce phénomène vont des aéronefs gigantesques (A380) aux paquebots aux superlatifs insuffisants, en passant par la tour de Dubaï la plus haute du monde (828 m, 211 étages). Des hôtels de 5 000 chambres ne sont désormais plus une exception. Cette course au gigantisme, autant que cette fuite en avant ne sont pas sans nous rappeler la lutte, sur l'île de Pâques, pour imposer une domination via des statues toujours plus imposantes, vestiges d'un passé récent. L'Anthropocène qualifie cette nouvelle ère. C'est l'âge de l'homme, caractérisée par le fait que « l'empreinte humaine sur l'environnement planétaire est si vaste et intense qu'elle rivalise avec certaines des grandes forces de la Nature en termes d'impact sur le système Terre » (Bonneuil et Fressoz, 2013 : 18). La mobilité ou l'hypermobilité (Gössling et al., 2009 ; Christin, 2014) conduisent à une accélération sociale de par un processus autoalimenté conduisant à « l'anéantissement de l'espace par le temps ». Cette accélération se définit sous trois formes (Rosa, 2010 : 94-105) : l'accélération technique (vitesse moyenne de déplacement, vitesse de traitement de l'information, vitesse de communication), l'accélération du changement social (correspondant à l'« augmentation du rythme d'obsolescence des expériences et des attentes... »⁵ que nous constatons dans celles dites touristiques), et enfin l'accélération du rythme de vie ou autrement dit l'exécution simultanée de plusieurs activités. Le gain de temps réalisé, du fait de la concomitance de ces accélérations, est converti en voyages plus nombreux ou vers des destinations plus lointaines. Ainsi les voyageurs modernes ne luttent plus contre l'espace et ses obstacles mais contre la montre conduisant à un rétrécissement de l'espace du fait de l'accélération des modes de transport.

⁵ Voir Rosa, H. (2010), op. cit. p. 101.

2.3. L'hétéronomie du tourisme

Le développement du tourisme est lié, nous l'avons dit, à la bonne santé des économies des pays. Cette hétéronomie est révélatrice de l'asymétrie entre les aspirations des citoyens des pays riches (industrialisés/civilisés) et celles des autochtones aux revenus modestes. Les habitants des pays ayant un niveau de confort "moyen" vont à la rencontre des peuples soi-disant moins bien lotis. Le montage de produits touristiques trouve sa justification dans la manne économique que représentent ces investissements touristiques délocalisés et par le biais de prestataires extérieurs. Le retour sur investissement sera d'autant plus rapide que les salaires seront bas, que les exigences locales seront faibles (normes, réglementations sociales, techniques, obligations déclaratives...) ou que les investissements seront bon marché.

Le tourisme hétéronome, construit de l'extérieur, résulte d'ingérences dans les espaces des futures destinations où, au principe du développement économique, l'investisseur mettra en œuvre sa stratégie d'ingénierie touristique. Qu'il s'agisse de *lodges* luxueux ici ou d'hôtels 5 étoiles installés dans un *resort* climatisé hors normes avec de somptueuses piscines, nous touchons là à l'indicible. Au principe de l'apport économique il y a, souvent, usurpation de l'écologie ou plus simplement de la biodiversité et des écosystèmes. Quant à l'humain, quand il n'est pas invité à quitter les lieux, au mieux il aura un emploi dont il devra se contenter sans broncher. Avait-il le choix ? Lui avons-nous donné, proposé d'autres alternatives (formations, qualifications, débouchés issus des traditions ancestrales et pastorales, perspectives d'autres filières...)? La RSO devrait dépasser le cadre de cette justification limitée à l'économique en prenant aussi en compte tous les critères sociaux locaux (aspirations, niveaux d'études, atouts et contraintes *in situ*, déplacements des populations...), en respectant également les critères des contraintes climatiques et environnementales (écosystèmes et biodiversités).

3. Les perspectives de changements

3.1. Réduction de l'espace vital

Absence et omniprésence se côtoient lorsque l'on parle de tourisme. La saisonnalité est un phénomène connu des espaces touristiques sur-fréquentés selon les périodes. Elle représente un autre asynchronisme ambiant. En effet, l'espace vide un certain temps, doit, par à-coups, faire face à des vagues déferlantes de touristes en mal de villégiatures (Prunet, 2007). Les *vrais* autochtones ont tendance à rejeter ces autochtones temporaires (Babou et Callot, 2007) ou consommateurs géographiques. Prunet (2007), citant Levi-Strauss et les trois types de rapports possibles entre deux groupes humains, indique que nous serions ici dans la manie⁶ ou "A" aime "B" qui, lui, n'aime pas "A" (A étant dans ce cas le touriste, B l'autochtone). Nous serions dans le cas type d'une relation attraction/répulsion. Les effets sur les autochtones sont d'importance. Dans le cas d'espaces insulaires, cela se traduit parfois par un déplacement forcé des habitants vers le continent (l'île de Ré, Belle-Île, la Corse... connaissent ces phénomènes de déracinement). N'ayant pas les moyens d'acheter sur l'île, les locaux notamment les jeunes, se trouvent contraints à investir dans des logements sur le continent. L'absence ponctuelle s'amplifie par la désertification/l'abandon de l'île par ses habitants alors que l'omniprésence saisonnière elle s'accroît. L'envie d'être îlien, sur un espace

⁶ Les deux autres types sont la philie : A et B s'aiment et la phobie où A et B ne s'aiment pas.

désormais fantomatique car déserté, sublime le voyageur jusqu'à le pousser à investir dans ces lieux.

Psychologiquement nous sommes (dans les économies développées) atteints par le syndrome de la boulimie du voyage (Christin, 2014) ou le mythe d'un néo-nomadisme bénéfique et heureux (Virilio, 2009), incapables de se satisfaire du bonheur simple de la proximité et de l'altérité complice d'amis, de voisins ou d'inconnus. Trouver un proche en s'éloignant voilà un paradoxe sociologiquement révélateur. Certes nous devons éviter toute forme de généralisation. Nous ne serions que 65% à partir en « vacances » en France.

Cette "consommation géographique" démesurée devrait se limiter, se réguler. Dans le meilleur des cas l'offre s'adapte par quelques habillages écologiques favorisant une posture marketing à l'adresse d'une demande mal informée ou non-motivée du fait d'une sortie de crise. L'offre recherche une croissance durable et/ou la performance assurant l'essentiel c'est-à-dire la pérennité de l'affaire. Par voie de conséquence, seul le volet économique prévaut. Les efforts sur les autres aspects du développement durable – social et environnemental - émanent de militants éclairés ou de pionniers qu'il serait intéressant d'imiter (Callot, 2011).

Quant au citoyen, il aurait tendance à oublier (vite) son statut d'écocitoyen lorsqu'il a celui de touriste ou de voyageur avec un temps pour le travail, un temps pour soi et un temps pour la citoyenneté (Martin, 2002).

3.2. Changements de repères

Nos addictions à la consommation s'accroissent. Or, nous ne percevons plus la réalité du bon sens (commun). Prendre plusieurs fois l'avion pour affaires ou loisirs est devenu, toujours dans nos sociétés, tellement banal que notre référentiel ne nous permet plus de distinguer ce qui est essentiel de l'accessoire. L'argument de l'intérêt (économique voire social) de la filière touristique croisé avec l'égoïsme de "quelques-uns" confirment l'asynchronisme des acteurs de cette planète (pauvres vs riches, pays développés vs pays en voie de développement, urbains vs ruraux, hypermobiles ou voyageurs vs sédentaires). Cette aporie des temps modernes rend *de facto* inefficace la relative prise de conscience des problèmes environnementaux planétaires quand d'autres ont à résoudre des questions alimentaires (Welzer, 2009).

Les conséquences écologiques impactent surtout les sociétés en "voie de développement" - températures excessives en Afrique, montée des eaux dans le Pacifique entraînant des nouveaux statuts de réfugiés climatiques, inondations ailleurs, intensifications des cyclones – (Denhez, 2009). Notre logiciel de consommateur géographique n'est plus adapté, notre grille de lecture doit changer.

La voiture, tellement exceptionnelle à ses débuts, est une matérialisation déconcertante de l'importance accordée aux biens thermiques au cours du XXe siècle (Gras, 2007). L'auteur évoque le summum de l'absurde à propos de ces transports individuels (car malheureusement ils le sont) « puisqu'un moteur fournit l'énergie pour faire se mouvoir une tonne et demie de ferraille alors que le chargement utile concerne un voire deux passagers en moyenne soit 100 kilos » (Gras, 2007).

Ces véhicules nous conduisent à partager de délicieux instants au cœur des rubans d'asphalte menant aux paradis éphémères. Cette modernité/mobilité ambiante est sans doute le plus gros défi posé quant à la modification des habitudes, quant à

l'émancipation de l'homme. Welzer (2009) appelle cela le "*shifting baselines*"⁷. Ce changement supposerait une remise en cause profonde des aspirations et ambitions individuelles. Avec 7 milliards de terriens nous voyons poindre l'aporie en question. Les difficultés apparaissent logiquement sans de réelles issues positives à savoir un changement du référentiel de consommation, d'asservissement à celle-ci. Nous suggérons ici une révision des pratiques et des paradigmes.

3.3. Changements, révisions des pratiques et des paradigmes

Saurons-nous protéger et sauver la biogée comme l'évoque Serres (2009) ? L'auteur annonce la fin du jeu à deux, maître/esclave, républicains/démocrates, gauche/droite, visiteur/visité, voyageur/sédentaire, nous devons composer avec la biogée, ce troisième élément (Serres, 2009). Sous le couvert d'un temps fini nous saurions sans doute considérer les ressources à notre disposition. Or comme l'échéance, en dépit des prophètes de l'apocalypse de l'an 1000, puis 2000, n'est pas établie, nous nous comportons (en économie développée) comme si ces ressources étaient infinies. Pour ces raisons, nous devons travailler notre référentiel certains disent logiciel. Il ne s'agit pas de retour en arrière ni seulement de réformes mais de révolutions. La guérison d'un patient indique un nouvel état (Serres, 2009). La guérison ne rétablit ni ne restaure mais ressource suffisamment pour reprendre un chemin différent. La perspective d'un suicide écologique ou d'un géocide (Virilio, 2009 : 21) résulte de la vitesse de libération du progrès technique faisant de nous des déportés d'un genre nouveau. Nous devons corriger le parcours de l'apprentissage. S'agit-il, comme beaucoup le craignent, d'un recul ou d'une rédemption ?

Pour résoudre l'équation, huit principes d'actions sont suggérés (Latouche, 2006) : réévaluer, re-conceptualiser, restructurer, redistribuer, relocaliser, réduire, réutiliser, recycler. Pour le secteur du tourisme comment traduire cela ?

Réévaluer nos relations avec autrui autant qu'avec l'environnement en arrêtant de se focaliser sur les seuls ratios financiers et économiques. Certains guides de bonnes pratiques s'inscrivent dans ce courant de pensée. C'est une étape. Nous avons eu l'occasion de pointer l'incongruité de rapprocher deux termes pour nous antinomiques : tourisme/solidaire (Callot, 2013). Nous prônons ceux de Partage citoyen (Callot et Selosse, 2014), c'est-à-dire « la conscience de l'absolue nécessité de partager au XXIème siècle l'eau, l'air, la nourriture, les ressources, les savoirs, les cultures, l'accès à l'éducation, au travail, à la santé, au logement »⁸.

Re-conceptualiser, procède d'une tendance amorcée au travers la *Green economy* (tout en évitant le *greenwashing*). Les labels comme l'Ecolabel européen, très concrètement, s'inscrivent dans cette logique avec des suggestions à l'écoconception et l'éco-gestion.

Restructurer... L'expansion sans réorganisation ne peut conduire qu'à une impasse économique. Cette posture prise par l'historien des affaires (Chandler, 1989) s'applique parfaitement aux impératifs du moment. Pour toute nouvelle conception sociétale, il y a nécessité d'une redéfinition des rôles ; par exemple à quand une structure européenne, voire mondiale de l'environnement ?

Redistribuer. Dans les pays développés, s'agit-il des avoirs que nous possédons ? Des richesses que nous continuons d'accumuler ? Sans doute. C'est aussi l'émergence de

⁷ Changement de repères.

⁸ Plaquette du fonds de dotation saint Martin partage citoyen. www.saintmartindetours.eu consulté en octobre 2014.

plus en plus soutenue d'un tourisme qui se veut responsable *in situ*. Mais localement, qui peut attester d'une juste répartition des deniers des touristes pour un *package* comprenant : un vol aller-retour, un hébergement marchand, des déplacements locaux, des services consommés sur place ?

Relocaliser. Oui il est urgent de s'approvisionner localement (voir les mouvements locavore et *slow food* ou la tendance positive des AMAP⁹) et de ne considérer qu'exceptionnellement les achats provenant de très longue distance (fruits exotiques, viande de l'hémisphère sud...). Saurons-nous faire de même pour le tourisme ? C'est la question d'un tourisme de proximité (Babou et Callot, 2007a ; Babou et Callot, 2009 ; Dubois, 2009 ; Christin, 2014), celui qui favorise la réduction des émissions de Ges. Récemment les tensions géopolitiques ont modifié les choix des Français en recentrant sur des destinations plus proches. C'est donc possible.

Réduire. Nous venons de l'évoquer avec la question des distances à contracter. C'est aussi considérer le tourisme, et donc le statut de touriste, comme une exception, comme un avantage social majeur. Au lieu de partir, loin, pour revenir d'ailleurs avec une seule envie, celle d'annuler le voyage précédent, pouvons-nous réduire cette frénésie de consommation géographique *a fortiori* quand elle est carbonée ? A l'image des fruits, hors saison, que nous refuserions d'acheter au prétexte de la raison, sommes-nous prêts à renoncer aux longs voyages (souvent aériens) contribuant fortement aux émissions de Ges. Là encore, rappelons que nous n'interdisons pas ces voyages ! Au vu d'un crédit de CO₂ à définir nous pourrions en capitaliser pour s'offrir ces espaces d'évasion... mais moins souvent.

Réutiliser. C'est la voie de l'anti-gaspillage, la consommation jusqu'à la corde du jean préféré. C'est au titre de l'empreinte écologique, avoir le bon sens de réutiliser des sites, villages, hameaux, pour faire simple des espaces déjà bâtis plutôt qu'ériger à nouveau des immeubles et constructions à en faire plier le sol.

Recycler enfin, avec toutes les précautions que suppose ce terme. Nous pensons au verre qui, une fois récupéré, doit repasser par des hautes températures pour retrouver une nouvelle utilisation, températures source de Ges.

Réviser, resocialiser, réadapter, réajuster, reconsidérer, réparer, rediscuter, réformer, relocaliser sont quelques-uns des verbes significatifs pouvant s'ajouter à ces changements à venir (cette liste n'est pas exhaustive). Réajuster nos paradigmes est possible. La raison collective, via les responsabilités élargies énoncées, doit primer sur l'intérêt personnel ou encore le rendement des capitaux et donc la valeur du portefeuille pour l'actionnaire. Rappelons-nous, la planète n'est pas un parc à thèmes...

3.4. Avoir confiance dans la raison individuelle et collective

Parlant des émissions de CO₂, Welzer précise qu'un réchauffement limité à deux degrés n'est réaliste qu'à condition que les émissions globales « atteignent leur maximum dans environ cinq ans, diminuent au moins de moitié au cours des cinquante années suivantes et restent ensuite sur une tendance à la baisse » (2009) ; cette condition suppose (ou supposait car nous sommes en 2014) d'avoir confiance dans la raison collective.

Comment faire ? Comment y croire ? Faut-il donner des impulsions sous la forme de signaux à l'engagement pour un changement d'attitude ? Nous y voyons là la nécessité d'un subtil dosage entre la pédagogie (active) et la coercition (rendre obligatoire

⁹ Association Pour le Maintien d'une Agriculture Paysanne

certaines contributions à l'effort). Habitat, transport et nourriture se retrouvent au cœur de la problématique du "comment s'y prendre" ?

Pour l'habitat, le Grenelle de l'environnement fut une amorce constructive. Favoriser les projets d'isolation, l'utilisation d'énergies renouvelables, doper l'installation d'éoliennes domestiques grâce à un prêt à taux réduit, sont des pistes aussi incitatives que pédagogiques. L'évolution qualitative de l'hôtellerie de plein air nous montre toute l'étendue des possibles (chalets, cabanes, yourtes, tipis, bungalows, tentes...). La rénovation énergétique de bâtiments anciens mal isolés, plutôt que de créer de nouvelles empreintes écologiques, peut « réduire la consommation et les factures d'énergie de 20 à 50% » jusqu'à zéro carbone si l'on s'appuie sur des « énergies renouvelables pour le chauffage, la climatisation et l'éclairage » (Brown, 2011 : 128).

Pour le transport, la lutte sera longue pour changer les mauvaises habitudes. C'est le drame de toutes les addictions. C'est lutter et gérer notre démenche déambulatoire, nos mobilités désordonnées avec la perte de repères spatiaux. Là encore, la pédagogie via la mise en place d'une carte individuelle CO₂ peut favorablement faire fléchir nos excès de mobilités.

Pour la nourriture, là encore il nous faudra faire preuve de mesure (et non de restrictions) dans nos assiettes en rejetant en bloc les denrées voyageuses. Celles qui, parcourant des milliers de km, annihilent les efforts entrepris par ailleurs. Nous retrouvons certains principes du *slow* présenté dans l'éloge de la lenteur (Honoré, 2005 ; Rosa, 2010). Par ailleurs, pour nous ces engagements n'auront de sens que s'ils s'inscrivent dans une dimension universelle pour ne pas dire globale... Les enjeux pour demain justifient ce vœu.

Discussion

La question d'un coût réel d'un voyage se pose à tous. Les coûts temps et financiers sont inscrits dans nos référentiels, les coûts sociaux et environnementaux (nous ne parlons plus d'impacts) le sont beaucoup moins. Les changements climatiques sont avérés (Bonneuil et Fressoz, 2013). Or ils affectent, sans que nous en ayons conscience, davantage les pays du sud ou submersibles comme le Bangladesh. Les enjeux de la RSO et RSC sont là : garantir à chacun de vivre décemment dans le partage social, environnemental et climatique

Au-delà des bénéfices individuels que nous pouvons retirer de chaque expérience touristique – paradis artificiels ou archipels d'îles privées (Virilio, 2009), serons-nous capables - citoyens et organisations – de la concevoir autrement ? Des solutions sans contraintes existent.

Elles peuvent prendre la forme d'un tourisme qualifié de lent et/ou de proximité tels les "campeurs" ou "néo-durables" décrits par François-Lecomte et Prim-Allaz (2009) pour une massification vertueuse du tourisme. Le tourisme régional plutôt que planétaire est une piste séduisante.

Elles passent aussi sans doute par l'innovation. Nous avons suggéré, à maintes reprises, la mise en place d'une carte individuelle CO₂ (universelle ?) qui aurait le mérite de rendre chacun acteur/responsable de ce qu'il peut "consommer". Les pouvoirs publics pensent écotaxes, nous préférons la pédagogie et la responsabilisation. Bien évidemment l'innovation concerne toutes les formes imaginables de mobilités douces, entendez peu émettrices de Ges dans la mesure où les énergies fossiles sont préservées.

D'autres solutions avec contraintes sont également possibles. Elles concernent la restriction ou la limitation d'accès (cas de l'île de Pâques), l'interdiction pour protéger le lieu (Lascaux) avec une copie comme compensation ou une duplication géographique (Centre Pompidou à Metz, Louvre à Abou Dhabi). La réglementation participe également à ces protections. Nous pensons aux lieux protégés par l'Unesco bien entendu, aux parcs naturels régionaux (en France) ou nationaux au plan planétaire à la condition que les intérêts des populations locales soient, eux aussi préservés (Babou et Callot, 2007). A la condition également de ne pas faire 10 000 km en avion pour faire de l'écotourisme !

La hausse du prix n'est pas une bonne solution. Elle favoriserait une nouvelle fois l'élitisme. C'est la perspective du tourisme spatial que certains pourront s'offrir !¹⁰

Pour le développement durable nous verrons plus tard...

Conclusion

Les éléments présentés ici nous montrent le (long ?) chemin à parcourir pour préserver le meilleur du tourisme. Or cette activité ne (re)trouvera sa voie vertueuse que par notre future attitude de touriste et/ou de voyageur. Les dilemmes sont nombreux, les apories multiples. Nous continuons de dénoncer les méfaits d'un tourisme de masse arrivé à maturité avant même que l'humanité ait atteint la sienne (9 milliards d'individus en 2050 selon plusieurs projections). Le tourisme représente une manne pour les investisseurs et une occupation du temps loisible pour les résidents des mêmes pays ayant atteint un niveau de confort moyen, ce que Boyer (1999) nomme une « désoccupation ». Le tourisme, activité de l'inutile, doit gagner en responsabilité. Saurons-nous le faire sans être contraints ? Comment limiter notre addiction à l'évasion exotique ? Comment apprendre à faire autrement, plus simplement, moins souvent, plus lentement alors que pendant plus d'un demi-siècle ce fut l'apologie du farniente, de l'héliotropisme, de l'utopie de nouvelles altérités ou du voyeurisme culturel ? Comment faire en sorte que l'ensemble des parties prenantes puissent définir des engagements afin de réduire les empreintes écologiques ou Bilan Carbone®, d'agir à tous les échelons pour une posture de responsabilité sociale des organisations et citoyenne ? Comment passer d'une économie centrée sur le profit pour le profit à une éconologie responsable agissant sur le triptyque du développement durable ? L'humain a la réponse à toutes ces questions. Cette réponse doit être universelle et pas le fait de minorités exemplaires, de pionniers mis à l'index. Cela suppose de développer de nombreuses ramifications pédagogiques à tous les échelons de la société civile pour forcer le destin d'un touriste découvreur, farouchement motivé par le lien social et convaincu que la lenteur est la meilleure thérapie aux maux d'une société dite moderne. Notre rôle en tant qu'experts du tourisme est de forcer ce destin en rendant ces pédagogies aussi fréquentes et multiples que populaires.

¹⁰ Le prix d'un voyage à bord du projet de R. Branson le SpaceShipTwo serait de 220 000 \$

Bibliographie

- Babou, I. et Callot, Ph. (2007a), *Dilemmes du tourisme*, Paris, Vuibert.
- Babou, I. et Callot, Ph. (2007b), « CO₂ et tourisme : vers de nouvelles segmentations ? » *12^{èmes} Journées de Recherche en Marketing de Bourgogne*, CERMAB Dijon, 8-9 novembre.
- Babou, I. et Callot, Ph. (2008), « L'urgence d'un autre tourisme ». *Revue Espaces & Loisirs*, 263, Octobre, 14-19.
- Babou, I. et Callot, Ph. (2009), « Slow tourism, slow (r)évolution ? » in Nouvelles mobilités touristiques, *Les Cahiers Espaces*, n° 100, Mars, p. 48-54.
- Babou, I. et Callot, Ph. (2012), *Que serait le tourisme sans pétrole ?* Paris, Editions L'Harmattan.
- Blangy, S. (2006), *Le guide des destinations indigènes, Tourisme équitable*, Paris, Indigène Edition.
- Bonneuil, Ch. et Fressoz, J-B. (2013), *L'événement anthropocène. La terre, l'histoire et nous*, Paris, Editions du Seuil.
- Boyer, M. (1999), *Histoire du tourisme de masse*. Paris, Que sais-je ?, Editions PUF.
- Brown, L. R. (2011), *Basculement. Comment éviter l'effondrement économique et environnemental*, Editions Souffle court.
- Brunel, S. (2006), « Quand le tourisme disneylandise la planète... » *Sciences Humaines*, n° 174, Août.
- Callot, Ph. (2008), Le tourisme source de nuisances et de risques. *Colloque international Entreprises et Environnement : quels enjeux pour le développement durable ?* Université Paris X Nanterre.
- Callot, Ph. (2010), « Epistémologies et utopies touristiques contemporaines, in Les mutations du tourisme », *Revue Gestion 2000*, 1, Janvier-février, p. 69-83.
- Callot, Ph. (2011), « Les pionniers de l'écolabellisation en hôtellerie : une vision responsable, levier d'un changement durable », *Management & Avenir*, Vol. 41, pp. 31-45.
- Callot, Ph. (2013), « Le tourisme solidaire ça n'existe pas ! Préférons-lui les expéditions pour un partage citoyen », *Revue Espaces tourisme & Loisirs*, n° 314, septembre-octobre, p. 4-9.
- Callot, Ph., Selosse, A., (2014), « Valorisation territoriale, sociétale et environnementale : le cas de la Bande verte et citoyenne », *Management & Avenir*, Vol. 69, p. 151-166.
- Chandler, A.D. (1989), *Stratégies et structures de l'entreprise*, Paris, Editions d'Organisation.
- Christin, R. (2008), *Manuel de l'antitourisme*, Editions Yago.
- Christin, R. (2014), *L'usure du monde. Critique de la déraison touristique*, Editions l'Echappée.

- Céron, J-P. et Dubois, G. (2000), « Les indicateurs du tourisme durable. Un outil à manier avec discernement », *Cahier Espaces*, n° 67, Novembre p. 30-46,.
- Céron, J.P, Dubois, G. (2006). *Demain, le voyage. La mobilité de tourisme et de loisirs des Français face au développement durable, Scénarios à 2050*, Rapport d'étude PREDIT, mai.
- Delisle, M-A. et Jolin, L. (2007). *Un autre tourisme est-il possible ?* Presses Universitaires du Québec.
- Denhez, F. (2009), *Atlas du changement climatique. Du global au local, changer les comportements*, 3^{ème} édition, Editions Autrement, Collection Atlas/Monde.
- Dubois, G. (2009), « Le long chemin vers le tourisme lent ». *Les Cahiers Espaces* 100, p. 80-84, Mars.
- Eskénazi, M-P. (2008), *Le tourisme autrement*, Bruxelles, Editions Beliveau.
- François-Lecomte, A., Prim-Allaz, I. (2009), « Les Français et le tourisme durable : proposition d'une typologie », *actes de la 1^{ère} journée de recherche ADERSE*, La Rochelle, Mars.
- Gössling, S., Berdberg, M., Randow, A., Svensson, P. and Swedlin, E. (2006), "Tourist Perceptions of Climate Change", *Current issues in Tourism*, vol. 9, p. 419-435.
- Gössling, S., Céron, J-P., Dubois, G and Hall, M. (2009), *Hypermobile Travellers*, in *Climate Change and Aviation. Issues, Challenges and Solutions*, S. Gössling and P. Upham Editors, Earthscan Climate, p. 131-150.
- Gras, A. (2007), *Le choix du feu. Aux origines de la crise climatique*, Paris, Editions Fayard.
- Honoré, C. (2005), *Eloge de la lenteur*. Editions Marabout.
- Lacarrière, J. (1977), *Chemin faisant. Suivi de la mémoire des routes*, Paris, Editions Fayard.
- Lamic, J-P. (2008). *Tourisme durable : utopie ou réalité ? Comment identifier les voyageurs et voyageurs éco-responsables ?* Paris, L'Harmattan.
- Laurent, A. (2004). « La longue marche du tourisme responsable vers le développement durable », *Revue Tourisme Espaces & Loisirs*, Novembre.
- Leroux, E. (2010). « Stratégie et développement durable : du concept de l'Optimum Ecotouristique à la pratique », *Management & Avenir*, 2010/4 n° 34, p. 306-317.
- Leroux, E, Callot, Ph. (2013), *Regards croisés sur le management du tourisme durable*, Paris, Editions L'Harmattan.
- Lozato-Giotart, J-P., Leroux, E. et Balfet, M. (2012), *Management du tourisme, Territoires, offres et stratégies*, 3^{ème} édition, Paris, Pearson Education.
- Martin, B., sous la dir. (2002), *Voyager autrement : vers un tourisme responsable et solidaire*, Editions Charles Léopold Mayer.
- Mercat, N. (2009), « La mutation des déplacements touristiques. Un mouvement à accompagner », *Les Cahiers Espaces*, n° 100, mars, p. 8-14.

- Page, S.J., Connell, J. (2009), *Tourism. A Modern Synthesis*, 3rd Edition, South Western, Cengage Learning.
- Perriot, F. (2005), *Agir pour un tourisme autrement*, Editions le Pré aux Clercs.
- Prunet, A. (2007), L'identité insulaire face au tourisme sur l'île de Groix : éloge et pouvoir de l'absence. Dans P. Frustrier & E. Siloë (Éd.), *Les identités insulaires face au tourisme*, La Roche-sur-Yon, p. 138-145.
- Py, P. (2002), *Le tourisme. Un phénomène économique*, nouvelle édition, Paris, La Documentation française.
- Rees, W., Wackernagel, M. (1996), *Our Ecological Footprint: reducing Human Impact on the Earth. BC and Stony Creek. Gabriola Island CT: New Society Publishers.*
- Saissi, O. (2013), « Tourisme durable et valorisation du patrimoine culturel. Une association inconciliable ? Le cas de l'île de Pâques. Enjeux et perspectives », in *Regards croisés sur le management du tourisme durable*, dir. E. Leroux et Ph. Callot, Editions L'Harmattan, p. 145-155.
- Serres, M. (2009), *Temps des crises*, Paris, Editions Le Pommier.
- Schneider, F. (2003), L'Écologiste, Edition française de *The Ecologist*, n°11, octobre, vol. 4.
- Scott, D., Peeters, P. and Gössling, S. (2010), "Can Tourism deliver its "Aspirational" Greenhouse Gas Emission Reduction Targets?" *Journal of Sustainable Tourism*, Vol. 18, No. 3, April, p. 393-408.
- Sharpley, R. (2009). *Tourism Development and the Environment: Beyond Sustainability?* London, England: Earthscan.
- Viard, J. (2006), *Court-traité sur les vacances, les voyages et l'hospitalité des lieux*, Editions de l'Aube.
- Virilio, P. (2009), *Le futurisme de l'instant. Stop-Eject*. Galilée.
- De Viry, M. (2010), *Tous touristes*, Paris, Editions L'Harmattan.
- Welzer, H. (2009), *Les guerres du climat. Pourquoi on tue au XXIe siècle*. Paris, Editions Gallimard.