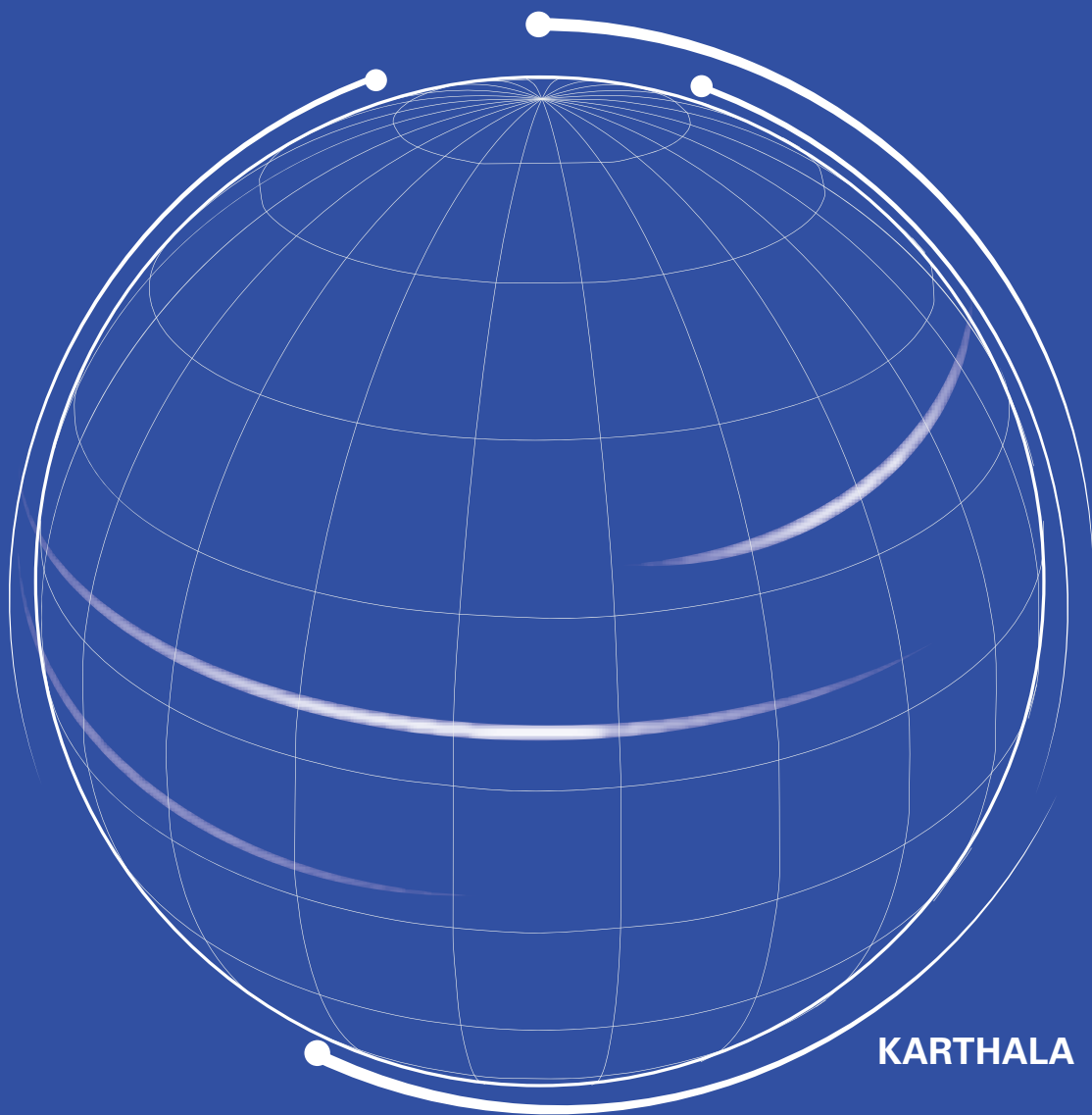


Sous la direction de
Thierry Montalieu, Jean Brot et Hubert Gérardin

MOBILITÉS ET SOUTENABILITÉ DU DÉVELOPPEMENT



KARTHALA

La relation entre mondialisation et développement pose la question de la soutenabilité dans un contexte historique d'ouverture accrue des économies en développement et de libéralisation des flux de facteurs de production.

L'environnement économique récent a fait naître des inquiétudes sur les bienfaits supposés de l'internationalisation des économies. Le ralentissement des grandes économies émergentes et les doutes exprimés sur les effets des programmes économiques à orientation libérale conduisent à une réflexion sur la conception des politiques de développement.

La signature, fin 2015, du premier accord mondial à la Conférence des Nations Unies sur le climat (COP 21 à Paris) a marqué l'engagement des économies du Sud, tant l'insoutenabilité du modèle de croissance de ces dernières décennies devient de plus en plus évidente.

Trois grandes thématiques sont présentes dans cet ouvrage qui s'inscrit dans le débat contemporain sur la soutenabilité d'un développement mondialisé :

- Peut-on dire que nous allons vers une mondialisation durable ?
- Quelles illustrations des convergences et divergences dans la mondialisation ?
- Quelle problématique pour la soutenabilité sociale du développement ?

Thierry Montalieu, économiste, maître de conférences à l'Université d'Orléans, membre du LEO (Laboratoire d'économie d'Orléans, UMR CNRS), co-rédacteur en chef de la revue Mondes en Développement et trésorier de l'Association Tiers-Monde.

Jean Brot, économiste, secrétaire de rédaction de la revue Mondes en Développement, secrétaire général de l'Association Tiers-Monde.

Hubert Gérardin, économiste, maître de conférences à l'Université de Lorraine, membre du BETA Nancy (Bureau d'économie théorique et appliquée, UMR CNRS), directeur de publication de la revue Mondes en Développement, président de l'Association Tiers-Monde.

Ont contribué à cet ouvrage : Ludovic Andres, Lise Archambaud, Désiré Avom, Jean-Etienne Bidou, Bruno Boidin, Jean Brot, Isabelle Droy, Nathalie Fabry, Catherine Figuière, Mathurin Founanou, Hubert Gérardin, Bernard Haudeville, Benoît Lallau, Christophe Lavialle, Philippe Lebailly, Mohamed Mekni, Renaud Metereau, Thierry Montalieu, Jacques Poirot, Zaka Ratsimalahelo, Christian Rietsch, Pierre Robert, Mariam Sangaré, Sylvain Zeghni.

Cet ouvrage est publié avec le concours de l'Université
d'Orléans et de l'Association Tiers Monde.

KARTHALA sur Internet : www.karthala.com
Paiement sécurisé

Couverture : Création de la une : Élodie Thiébaut.

© Éditions KARTHALA, 2017
ISBN : 978-2-8111-1890-7

Des mêmes auteurs

Claude BEKOLO, Gilles ETOUNDI, Thierry MONTALIEU (dir.) (2017) *Mutations et crises de la microfinance*, Rouen, Presses Universitaires Rouen-Le Havre, Collection *La Microfinance Contemporaine*.

Jean-Jacques FRIBOULET, Jean BROT, Hubert GÉRARDIN (dir.) (2015) *Dynamiques des sociétés civiles en économie ouverte. Études de cas et perspectives (Afrique de l'Ouest, Europe, Maghreb)*, Paris, Karthala.

Arnaud BOURGAIN, Jean BROT, Hubert GÉRARDIN (dir.) (2014) *L'intégration de l'Afrique dans l'économie mondiale*, Paris, Karthala.

Fabienne LELOUP, Jean BROT, Hubert GÉRARDIN (dir.) (2012) *L'État, acteur du développement*, Paris, Karthala.

Jean BROT, Stéphane CALLENS, Hubert GÉRARDIN, Olivier PETIT (dir.) (2008) *Catastrophe et gouvernance. Succès et échecs dans la gestion des risques majeurs*, Cortil-Wodon, Éditions modulaires européennes.

Géraldine FROGER, Claire MAINGUY, Jean BROT, Hubert GÉRARDIN (dir.) (2005) *Quels acteurs pour quel développement ?*, Paris, GEMDEV-Karthala.

Jean BROT, Roger BERTAUX, Bernard BALZANI (dir.) (2002) *Questions urbaines et politiques de la ville*, Paris, L'Harmattan.

Thierry MONTALIEU (2001) *Économie du Développement*, Paris, Bréal, Collection Amphi Économie.

Jean BROT, Hubert GÉRARDIN (dir.) (2001) *Infrastructure et développement*, Paris, L'Harmattan.

Jean BROT (dir.) (1996) *Entreprise, région et développement*, Metz, Éditions Serpenoise.

Hubert GÉRARDIN (1994) *La zone franc. La dynamique de l'intégration monétaire et ses contraintes*, tome 2, Paris, L'Harmattan, collection Bibliothèque du développement.

Jean BROT, René GENDARME, Jean-Paul WEBER (1991) *Trois décennies de développement des zones industrielles*, Nancy, Presses Universitaires de Nancy.

Hubert GÉRARDIN (1989) *La zone franc. Histoire et institutions*, tome 1, Paris, L'Harmattan, collection Bibliothèque du développement.

Jean BROT, René GENDARME, Anne-Marie RINALDI (1988) *L'absence de TGV-Est ou l'Alsace et la Lorraine sans locomotive*, Nancy, Presses Universitaires de Nancy.

INTRODUCTION

Mobilités et soutenabilité du développement

Thierry Montalieu, Jean Brot et Hubert Gérardin

Les journées sur le développement de l'Association Tiers-Monde (ATM) organisées à l'Université d'Orléans nous ont rassemblés autour du thème principal de la mondialisation et du développement avec, pour incise particulière, la problématique de la soutenabilité dans un contexte historique d'ouverture accrue des économies en développement et de libéralisation des flux de facteurs de production.

Au moment de la parution de l'ouvrage reprenant une quinzaine de contributions parmi les plus représentatives de ce colloque, l'environnement économique global ne s'est pas fondamentalement modifié, même si les dernières années ont fait naître des inquiétudes et des critiques renouvelées sur les bienfaits supposés de l'internationalisation des économies¹. Le ralentissement considérable de l'économie des principaux pays émergents, alors qu'ils avaient tiré la croissance mondiale après la crise financière apparue en 2007, et les doutes exprimés, y compris au sein même des institutions financières internationales, sur les effets des programmes économiques à orientation libérale, nous conduisent à une forme de pause et de réflexion sur la conception des politiques de développement.

Par ailleurs, la signature, en décembre 2015, du premier accord mondial venant clore la Conférence des Nations Unies sur le climat (COP 21 réunie à Paris) a souligné l'engagement majeur des grandes économies

1. Voir, par exemple, les dossiers : « Les élus et les exclus de la mondialisation », *Finances et développement*, vol. 53, n° 4, décembre 2016, FMI, 6-42 ; « La mondialisation en question », *Problèmes économiques*, première quinzaine mai 2014, n° 3089, 2-42.

émergentes, tant l'insoutenabilité du modèle de croissance de ces dernières décennies devient de plus en plus évidente aux yeux de tous. La Conférence de Marrakech (COP 22) a poursuivi l'impulsion en validant le principe d'une accélération de la mise en œuvre de l'Accord de Paris. Sur le fond, des critiques existent, cependant, pour indiquer le caractère peu contraignant des engagements pris et pour souligner que le financement de la transition énergétique du monde en développement n'est en fait qu'un recyclage, ou une requalification, des flux d'aide existants de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), et non de moyens complémentaires.

Cette insoutenabilité ne doit pas s'entendre dans une vision étroite du développement durable, centrée sur les questions environnementales, mais plus largement dans une perspective qui doit englober les dimensions sociales et institutionnelles (régulation des marchés, organes de surveillance, processus de négociation interétatique, participation de la société civile). De ce point de vue, le passage de la stratégie des Objectifs du Millénaire pour le développement (OMD) à celle des Objectifs de développement durable illustre aussi cette volonté de la communauté internationale à inscrire davantage le processus de développement dans sa dimension de long terme (horizon 2030)². Si le bilan des OMD est généralement salué comme positif, des lacunes demeurent puisque, selon le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), 800 millions de personnes vivent encore dans l'extrême pauvreté, 60 millions d'enfants n'ont toujours pas accès à l'école et les inégalités de genre persistent. La nouvelle stratégie se veut plus inclusive, dans le sens où elle cherche à responsabiliser tous les pays (y compris les pays riches) et où elle met l'accent sur les connexions entre croissance, inclusion sociale et protection de l'environnement.

Cet ouvrage est organisé en trois parties principales, regroupant chacune cinq chapitres présentant des lignes directrices communes et des approches complémentaires, mais ayant pour ambition systématique d'ouvrir des débats ou de se répondre de manière indirecte. Même si l'exercice peut sembler ambitieux, il apparaît néanmoins que trois grandes thématiques sont bien présentes dans cet ensemble de contributions : peut-on dire que nous allons *vers une mondialisation durable* ? (partie 1), quelles illustrations des *convergences et divergences dans la mondialisation* ? (partie 2) et, enfin, un éclairage particulier sur la *soutenabilité sociale du développement* (partie 3).

2. Voir, par exemple, « OMD, ODD : quels indicateurs pour le développement ? », *Mondes en développement*, tome 44, 2^{ème} trimestre 2016, n° 174, dossier, 7-152.

Les quinze chapitres se veulent un témoignage de la richesse des points de vue et de la diversité des démarches mobilisées par les économistes du réseau de l'ATM : analyse discursive pour les uns, tests statistiques d'hypothèses suggérées par la littérature ou modélisation théorique pour les autres, approches macro-économiques, enquêtes de terrain ou monographie socio-économique,... Nombre d'outils de l'analyse économique sont proposés dans ce panorama, afin d'offrir une vision équilibrée, mais non dépourvue d'aspérités, du débat contemporain sur la soutenabilité d'un développement mondialisé.

La première partie, *Vers une mondialisation durable ?*, propose une série d'analyses qui poussent à s'interroger sur l'équilibre à trouver entre mondialisation, mobilités et proximité pour assurer la durabilité du développement économique. Ainsi, **Nathalie Fabry et Sylvain Zeghni** illustrent cette apparente contradiction à travers le secteur du tourisme, en essayant de mettre en lumière les caractéristiques du tourisme du futur. Les scénarii envisagés mêlent des aspirations variées allant de l'*hypermobilité* à des démarches plus éco-responsables, comme le *slow tourism*. La proximité peut être une source de développement, c'est ce qu'essaient d'illustrer les deux chapitres suivants. **Catherine Figuière et Renaud Metereau** abordent la question de la circularité et de l'ancrage local du tissu de très petites et moyennes entreprises (TPE et PME) de l'agro-alimentaire en zone rurale. Peut-on trouver dans cette forme d'*écologie industrielle* un vecteur de sortie de la pauvreté ? De manière complémentaire, **Ludovic Andres et Philippe Lebailly** insistent sur la contrainte de proximité pour assurer l'approvisionnement alimentaire de la ville de Niamey. Dans quelle mesure l'agriculture urbaine et périurbaine est-elle capable de couvrir une partie de la demande alimentaire des urbains ? L'analyse montre le potentiel de cette agriculture et souligne, également, les obstacles où se mêlent des problématiques démographiques, d'aménagement urbain et d'environnement. La mondialisation est souvent associée à une consommation excessive de ressources énergétiques. Questionner la durabilité de l'économie globale, c'est aussi considérer la dimension énergétique du développement. **Pierre Robert** s'intéresse à la production électrique au Sénégal et, plus particulièrement, dans les zones rurales à faible densité de population, voire à communautés isolées. En privilégiant, d'une part, les systèmes de production décentralisés et, d'autre part, les sources énergétiques renouvelables, la contribution analyse les enjeux et les limites d'une offre énergétique durable de proximité. Au-delà de la question environnementale, des obstacles peuvent provenir des problèmes d'acceptabilité sociale, de formation et de gestion participative des projets. **Mathurin Founanou et Zaka**

Ratsimalahelo focalisent leur attention sur la question générale du financement des énergies renouvelables en Afrique. Ce chapitre mobilise des outils théoriques partant du modèle de base d'externalités environnementales et de taxe carbone. L'extension proposée consiste à évaluer les conditions dans lesquelles des mesures d'incitations (transferts internationaux) pourraient conduire les pays du sud à entrer dans une négociation mondiale décentralisée sur la transition énergétique.

La deuxième partie, *Convergences et divergences dans la mondialisation*, souligne, à travers cinq contributions complémentaires, les forces convergentes ou divergentes qui illustrent la dimension parfois chaotique de cette mondialisation. En investissant le champ de l'économie de la fonctionnalité (conception durable des produits, maintenance, recyclage), **Hubert Gérardin et Jacques Poirot** cherchent une alternative pour répondre aux contradictions du système. Un système d'échange fondé non pas sur l'accession à la propriété des biens, mais sur l'acquisition de leur capacité à rendre un service durable et efficace (consommation de l'usage plutôt que du bien lui-même), modifierait-il fondamentalement la nature de la mondialisation ? Et dans quelle mesure accélérerait-il la dématérialisation de l'économie ? Si des arguments existent pour démontrer la rentabilité satisfaisante de ces activités, des incertitudes subsistent, qui nécessitent une intervention publique. À partir d'un bilan des problèmes d'insertion internationale des économies de la zone de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA), **Bernard Haudeville** revient sur les conditions nécessaires à un libre-échange réellement bénéfique à ces économies. Malgré quelques évolutions, leurs exportations sont encore très marquées par la prédominance des matières premières et l'instabilité qu'elles génèrent. La sortie de cette vulnérabilité passe forcément par l'affirmation d'un véritable « système national d'innovation ». **Désiré Avom**, de son côté, traite des pays d'Afrique centrale et de leur capacité de résilience face au changement climatique. Le paradoxe de cette région du monde est qu'elle n'a que peu de responsabilité dans les dérives observées mais qu'elle sera, selon les prévisions des modèles, une des victimes principales, notamment sur le plan hydrique. Une analyse économétrique conduit à une discussion quant aux hypothèses d'une *courbe environnementale de Kuznets* et de « havres de pollution » en Afrique. La mondialisation et les spécialisations inhérentes pourraient empêcher une diversification pourtant souhaitable sur le plan environnemental. Dans un registre beaucoup plus général, **Christophe Lavialle** relégitime la question du patriotisme économique à la lumière de la pensée économique keynésienne. Dans une démarche d'analyse historique et discursive, ce retour aux sources des écrits de Keynes a pour effet paradoxal

d'actualiser les débats sur les limites au bien-fondé du libre-échange. Entre « social libéralisme » ou « semi-socialisme », la voie semble étroite pour une régulation de la globalisation. Pour finir, **Christian Rietsch** attire notre attention sur un aspect indésirable de la globalisation financière qui peut prendre des proportions alarmantes dans certaines économies en développement, à savoir la généralisation des escroqueries financières favorisées par la technologie et la libéralisation des mouvements internationaux de capitaux.

La troisième partie, *La problématique de la soutenabilité sociale du développement*, intègre les différentes dimensions de cette problématique par le biais d'un questionnement général sur les vulnérabilités ou d'un accent mis sur la responsabilité sociale des entreprises (RSE). **Bruno Boidin** envisage cette thématique en se demandant si la RSE est un levier aussi prometteur que cela pour un développement durable. La démarche permet d'identifier les conditions nécessaires à une telle relation vertueuse. En mobilisant le cadre institutionnel des discours post « consensus de Washington » et le substrat théorique de l'approche en termes de « parties prenantes », l'auteur montre que la nature de l'État joue un rôle déterminant dans la promotion de logiques endogènes de RSE dans les pays du sud. En se centrant sur les institutions de microfinance, **Mariam Sangaré** propose une analyse critique du concept de RSE. En s'adressant en théorie aux pauvres et en cherchant à les sortir de l'exclusion financière, les institutions de microfinance (IMF) sont-elles « automatiquement » socialement responsables ? En utilisant les résultats d'une enquête de terrain menée au Mali, l'analyse met en lumière l'importance de la qualité des services pour une évaluation plus objective de la RSE des institutions de microfinance. Pour revenir à la question des vulnérabilités, et donc de la soutenabilité sociale du développement, **Jean-Étienne Bidou et Isabelle Droy** traitent de la résilience des sociétés rurales à travers le processus migratoire. Face à l'insécurité alimentaire récurrente dans certaines régions du Niger, la migration saisonnière peut apparaître comme une réponse optimale des ménages. À partir d'une étude de cas dans une zone agropastorale, l'analyse des moyens d'existence permet d'identifier les différents groupes sociaux et de comprendre leur stratégie migratoire. Dans ce même esprit, à savoir la compréhension des mécanismes de gestion des risques par les ruraux pauvres, **Lise Archambaud et Benoît Lallau** illustrent à travers le cas des caféiculteurs d'une zone marginalisée de la République Centrafricaine les promesses et les limites de l'action collective. Les groupements d'intérêts ruraux (GIR) permettent-ils réellement de renforcer la capacité des producteurs à faire face à l'incertitude qui caractérise leur activité ? L'articulation des différents

niveaux d'action (individuel, GIR et coopérative) reste difficile. La participation de la société civile aux grandes négociations internationales est le point d'intérêt développé par **Mohamed Mehdi Mekni** dans une analyse critique de la littérature consacrée aux défis environnementaux et, en particulier, au fonctionnement des marchés de permis d'émissions. Il s'agit ici de réfléchir aux conditions d'une intervention efficace de la société civile sur le macro-marché d'une ressource commune mondialisée.

À de nombreux égards, face aux effets contrastés de la mondialisation des processus productifs et des échanges et aux crises accompagnant la globalisation financière, la dimension humaine a été trop souvent délaissée. Les phénomènes migratoires sont cependant conséquents et prégnants, qu'ils résultent de tensions politiques nationales, de conflits sous-régionaux ou du progressif changement climatique.

Si François Perroux affirmait que l'économie est au service de l'homme et de tout l'homme, force est de constater l'insuffisante prise en compte par les décideurs, tant dans la sphère publique que privée, des conséquences liées à l'évolution des relations économiques internationales et, pour une part, à la mondialisation. Mises en avant par la société civile, au Nord comme au Sud, elles se rapportent à des thématiques relevant de champs de natures très différentes comme, par exemple, le dérèglement climatique, l'évasion fiscale et les modes de fonctionnement des paradis fiscaux, les accaparements de terres pratiqués dans certains pays en développement. Par leurs effets directs ou indirects sur la pauvreté et les inégalités dans certains – et entre – pays, une appréhension plus efficace de ces thématiques par les décideurs nationaux et internationaux serait susceptible de constituer, pour une part, un contrepoids aux effets diffus les plus controversés de la mondialisation.

PREMIÈRE PARTIE

VERS UNE MONDIALISATION DURABLE ?

1

Le tourisme du futur : entre mobilité et proximité

Sylvain Zeghni et Nathalie Fabry

« Le recours aux modèles est rendu nécessaire par la complexité de la réalité. (...) Les modèles ne communiquent pas toute la vérité, mais une part, utile et intelligible, de la vérité » Peter Haggett, géographe.

Depuis vingt ans, la globalisation de l'économie a généré une forte croissance des flux touristiques grâce, notamment, à la démocratisation des transports aériens et à ses développements récents (montée en puissance des transports *low-cost*, baisse des coûts, concurrence internationale). Cette croissance a également été renforcée par l'ouverture des anciens pays communistes (ex-Europe de l'Est, Chine, Vietnam, Cambodge, Asie centrale) et plus largement par l'émergence de nouvelles destinations (Maldives, Seychelles, Dubaï, Oman), ou encore la mise en tourisme de pays des *Suds*, comme en Afrique ou en Amérique centrale et latine. Par ses effets directs, indirects et induits, le tourisme est devenu pour certains de ces pays un levier majeur de développement, voire de réduction de la pauvreté (Fabry et Zeghni, 2012 ; Froger, 2010 et 2012). Fait majeur, le développement du tourisme concerne tous les pays, quel que soit leur niveau de développement¹.

1. L'Europe est la région ayant obtenu la plus grande part des recettes du tourisme international (poste « voyages » de la balance des paiements) en termes absolus (35,8 %) avec 451 milliards \$ en 2015, suivie de l'Asie-Pacifique (33,2 %) avec 418 milliards €, l'Amérique du Nord et du Sud (24,1 %) avec 304 milliards \$, le Moyen-Orient (4,3 %) avec 54 milliards \$ de recettes et l'Afrique (2,6 %) avec 33 milliards \$ (OMT, 2016).

Selon l'Organisation mondiale du tourisme (OMT, 2016), les recettes du tourisme international² s'élèvent à 1 260 milliards US\$ en 2015, ce qui représente une progression de 4,4 % en termes réels par rapport à l'année 2014. À cette hausse des recettes correspond une hausse des arrivées de touristes internationaux de 4,6 % par rapport à 2014, mettant le nombre des arrivées à 1 186 millions³. Le tourisme ne se contente pas d'alimenter le poste *voyages* de la balance des paiements, il génère également des recettes d'exportations au titre du *transport international des voyageurs*. En 2015, ce transport a généré 211 milliards US\$. Les recettes totales du tourisme au niveau mondial s'élèvent donc à 1 397 milliards US\$. Le tourisme international, compris au sens de *voyages et transport de voyageurs*, représente 30 % des exportations mondiales de services et 7 % des exportations totales de biens et de services, ce qui met le tourisme au troisième rang mondial après les carburants et les produits chimiques (OMT, 2016). Cette croissance du tourisme international est portée, pour l'essentiel, par le transport aérien, qui facilite l'arrivée de nouveaux bassins émetteurs de touristes (BRIC et pays émergents).

Néanmoins, le tourisme contribue de façon significative à la dégradation de la biodiversité et, plus largement, de l'environnement (Hall, 2010 ; Zeghni et Fabry, 2010 ; Hall and Lew, 2009 ; Scott et al., 2008, 2012a et b ; OMT, PNUE, OMM, 2008).

L'augmentation prévisible des coûts des transports et les contraintes liées au réchauffement climatique pèsent à la fois sur le développement des migrations touristiques, sur les modes de croissance des pays dépendants du tourisme et sur les acteurs touristiques. C'est ce que nous tenterons de montrer à travers le développement de nouvelles pratiques de mobilités orientées *slow tourism*⁴, principalement à travers le prisme des pays matures.

La première partie sera consacrée à l'étude du lien mobilité et tourisme, peu traité, et encore moins bien appréhendé par les statistiques. Nous verrons que si toute mobilité ne relève pas du domaine du tourisme, en revanche, le tourisme repose sur une mobilité et des moyens de

-
2. Le tourisme international englobe le *tourisme récepteur* (entrées des touristes étrangers) et le *tourisme émetteur* (sorties de touristes nationaux partant à l'étranger).
 3. Elles étaient de 25 millions en 1950 ; pour la première fois de son histoire, le tourisme franchit le seuil de 1 milliard de touristes internationaux (1,087 milliards) en 2013.
 4. Il s'agit d'un *tourisme lent* qui s'oppose au tourisme de masse. Il vise une mobilité à faible empreinte écologique, le respect de l'environnement et s'appuie sur la valorisation des ressources matérielles et immatérielles des destinations visitées. Le *slow tourism* favorise le tourisme de proximité et les mobilités douces.

transport. De ce fait, la hausse du prix des carburants et les contraintes liées au changement climatique devraient peser sur les transports et aboutir à un renchérissement de leurs coûts (Dubois et Céron, 2007). Dans la seconde partie, nous utiliserons la méthode des scénarii pour étudier l'impact des mutations systémiques sur les mobilités touristiques. L'hypothèse que nous formulons est qu'à l'horizon 2030, les mobilités touristiques de proximité se développeront, rendant les voyages lointains moins fréquents, voire plus longs. Les contraintes liées aux transports vont donc influencer sur la compétitivité des destinations et, au-delà, des territoires sur lesquels elles sont ancrées.

1. Mobilité et tourisme

Le lien mobilité et tourisme mérite d'être analysé avec une certaine attention, car les « touristes » ne sont pas forcément les plus mobiles ; en revanche, ils peuvent être les plus polluants en termes d'émission de gaz à effet de serre (TEC, 2009). C'est la raison pour laquelle nous allons identifier les mobilités liées au tourisme que nous appelons les *mobilités touristiques* par opposition aux autres formes de mobilités, plus nombreuses et fréquentes, essentiellement pratiquées à partir de la résidence principale (travail, shopping, études, loisirs, culture, etc.). Nous analyserons, ensuite, le lien mobilités touristiques et transports pour mieux développer le triptyque *mobilité, transports et tourisme*.

1.1 Les mobilités touristiques

Pour appréhender les mobilités touristiques, il convient de préciser ce qu'il faut entendre par « touriste ». Si, pour le CNRTL⁵, c'est un « voyageur qui se distingue par son pays d'origine, les lieux qu'il visite, les moyens de locomotion qu'il utilise, etc. », statistiquement parlant, c'est un « visiteur ». Cette catégorisation ne suffit pas à comprendre les formes que peuvent revêtir les mobilités touristiques.

5. Centre national de ressources textuelles et lexicales (<http://www.cnrtl.fr/definition/touriste>)

1.1.1 Le visiteur, sujet de la mobilité touristique

Un *voyageur*, selon l'OMT⁶, est « toute personne qui se déplace entre deux ou plusieurs pays, ou entre deux ou plusieurs localités dans son pays de résidence habituelle ». Si on retranche à cette catégorie les travailleurs temporaires, les immigrés, les nomades, les passagers en transit, les réfugiés, les membres des forces armées et les représentants consulaires et les diplomates, on obtient la catégorie des *visiteurs*. C'est cette catégorie qui, précisément, intéresse le secteur du tourisme et les mobilités touristiques. La prise en considération de la durée du séjour, permet de distinguer parmi les visiteurs, d'une part le *touriste* et, de l'autre l'*excursionniste*. Le *touriste* passe au moins une nuit sur le lieu visité⁷, tandis que l'*excursionniste* n'en passe aucune. Si on regarde les motifs à l'origine d'une mobilité touristique, on trouve, de façon extensive : les loisirs, la détente, l'agrément et les vacances, la santé, les pèlerinages à caractère religieux, le sport, les affaires, les congrès, les séminaires, les voyages d'études, les événements et les visites à la famille ou aux amis⁸. Enfin, pour le visiteur, la mobilité revêt une triple caractéristique : elle est temporaire, volontaire et vise l'éloignement par rapport à l'environnement quotidien.

1.1.2 Typologie des mobilités touristiques

Les mobilités touristiques sont, pour l'essentiel, des mobilités individuelles. La typologie peut se faire sur les motifs et la durée (Hall, 2005) ou sur les émissions polluantes (Dubois et *al.*, 2011 ; Dubois, 2009). Puisque la mobilité est temporaire, volontaire et ramène toujours à la résidence principale, toute mobilité touristique doit être envisagée sous l'angle de la durée, de la distance parcourue et sous celui de la fréquence de répétition. Nous proposons donc une typologie basée sur le « trajet-type » réalisé. Nous en distinguons trois :

- Le trajet type « *résidence secondaire* », qui correspond au trajet réalisé régulièrement entre la résidence principale et la résidence secondaire. Effectué le plus souvent en voiture ou en train, ce trajet type depuis le développement des *low-costs* s'est élargi récemment aux trajets en avion. La fréquence est forte car les détenteurs de résidences

6. <http://media.unwto.org/fr/content/comprendre-le-tourisme-glossaire-de-base>

7. Le touriste international passe au moins une nuit dans un pays étranger.

8. Direction générale des entreprises (DGE), ministère de l'Économie et des Finances, *Mémento du tourisme 2015*, <http://www.entreprises.gouv.fr/etudes-et-statistiques/statistiques-du-tourisme/donnees-cles/memento-du-tourisme/etudes-et-statistiques/statistiques-du-tourisme/donnees-cles/memento-du-tourisme>

secondaires y passent les week-ends, une partie de leurs vacances, voire y résident sur de longues périodes. La population cible est celle des familles et des retraités et les distances parcourues sont en principe courtes à moyennes.

- *Le trajet-type « retour au pays d'origine »*, qui correspond au retour dans le cercle de la famille d'origine et des amis des populations immigrées ou de la diaspora. Le trajet peut se faire en voiture, en train, et/ou bateau, voire en avion. Les séjours, en principe, sont relativement longs (vacances). La fréquence est faible et les distances parcourues relèvent des avions moyens ou longs courriers.

- *Le trajet-type « destinations multiples »* correspond aux trajets entre la résidence principale et des destinations sans point fixe réalisés soit en train, en voiture, ou en avion pour une durée elle aussi variable, allant de la journée, du week-end, aux vacances, pour des motifs liés aux loisirs, aux affaires et/ou études. Cette catégorie regroupe les mobilités les plus fortes et s'adresse à un public d'actifs, de retraités et de jeunes. Les distances parcourues sont moyennes ou longues. Deux catégories d'individus peuvent être distinguées :

- Les *opportunistes*, qui choisissent leur destination en fonction des prix des transports. Ils sont très volatils et s'orientent en fonction des aléas géopolitiques. Après avoir substitué le Maroc et la Tunisie à l'Égypte ou à la Turquie, ils abandonnent depuis ces dernières années les côtes outre-méditerranéennes (Maghreb, Turquie) aux profits des côtes françaises, portugaises, grecques, croates ou espagnoles pour leurs séjours et vacances (Plan bleu, 2012).

- Les *hypermobiles*, qui « consomment du voyage » et enchaînent les destinations. Ils pratiquent aussi bien les mobilités à la journée, facilitées par la fréquence (navette Air France – train à grande vitesse (TGV)) que les longs week-ends shopping sur longs courriers, ou encore les séjours plus traditionnels (Gössling, Ceron, Dubois, 2008).

Cette typologie permet de mettre en évidence que la mobilité touristique peut être soit un support au voyage, soit un style de vie. Elle est d'autant plus pratiquée que les infrastructures de transports sont accessibles, que les transports sont fréquents et abordables en termes de distance-coût et que les individus ont une prédisposition à voyager. Autrement dit, il semble possible de connecter les mobilités touristiques aux parcours de vie des individus. Comme le mentionne Hall (2004, 2), « *Tourism therefore constitutes just one form of leisure oriented temporary mobility, and it constitutes part of that mobility, being both shaped by and shaping it within contemporary practices of consumption, production and lifestyle.* »

Le prisme de la consommation permet d'expliquer la croissance des mobilités touristiques par la hausse des revenus disponibles, par un usage renouvelé du temps et de l'espace et par un travail renouvelé sur l'imaginaire (Viard 2014, 2015 ; Amirou, 2012 ; Céron et Dubois, 2006).

1.2 Mobilité, transports, tourisme

Comme le souligne Gay (2006, 12), « le tourisme est une forme de mobilité et on ne peut le comprendre sans faire appel à l'évolution des transports » et à la réduction de la « distance-coût » qui rend les destinations lointaines relativement abordables et atteignables. La croissance des mobilités touristiques ne peut exclusivement être attribuée aux transports. Ces derniers sont des facilitateurs qui impactent l'accessibilité, sans se substituer à l'attractivité des destinations.

Tableau 1 : Les arrivées de touristes internationaux des dix premières destinations (1980, 1990, 2000 et 2015, en millions)

<i>Rang 1980</i>	<i>Rang 2015</i>	<i>Pays</i>	<i>1980</i>	<i>1990</i>	<i>2000</i>	<i>2015 (1)</i>
1	1	France	30,1	52,5	77,2	84,5
2	2	États-Unis	22,5	39,4	51,2	77,5
3	3	Espagne	22,4	34,1	46,4	68,2
18	4	Chine (hors Hong-Kong)	3,5	10,5	31,2	56,9
4	5	Italie	22,1	26,7	41,2	50,7
52	6	Turquie	0,9	4,8	9,6	39,5
9	7	Allemagne	11,1	17,0	19,0	35,0
7	8	Royaume-Uni	12,4	18,0	23,2	34,4
8	9	Mexique	11,9	17,2	20,6	32,1
-	10	Russie	-	-	19,2	31,3
Total des 10 pays (hors n.d.)			127,1	210,4	338,8	510,1
Total monde			284,8	436,1	675,7	1 187,0

(1) : prévisions

Source : OMT (2016).

En 1950 le nombre d'arrivées de touristes internationaux était de 25 millions contre 284,8 millions en 1980, 436,1 millions en 1990, 675,7 en 2000 et 1 187 millions en 2015 (OMT, 2016). En 1950, les 15 premières destinations représentaient 88 % des arrivées internationales de touristes, en 1970 cette proportion était de 75 % et en 2010 de 55 %. Cette tendance reflète donc l'élargissement du spectre des destinations lié au contexte géopolitique (ouverture des pays en transition), au contexte

économique (choix du développement par le tourisme) et au contexte social (nomadisme, exotisme). Beaucoup de ces destinations sont issues des pays des Suds (Amériques, Asie et Afrique) et des pays émergents qui représentent désormais 47 % des arrivées internationales (contre 32 % en 1990). La part de ces pays devrait atteindre 57 % en 2030 selon les prévisions de l'OMT. Cette croissance des arrivées internationales va de pair avec le développement du transport aérien. C'est le cas pour les destinations insulaires telles les Caraïbes, les Maldives ou les Seychelles, pour qui la mise en tourisme est strictement dépendante de l'ouverture de lignes aériennes et de la fréquence des désertes. À l'horizon 2030, l'OMT prévoit 1,8 milliards d'arrivées de touristes internationaux, soit une croissance annuelle moyenne de 3,3 % sur la période 2010-2030.

S'agissant de la France, les transports intérieurs de voyageurs sont portés par les voitures des particuliers (796,9 milliards de voyageurs-kilomètres en 2014, contre 744,6 en 2000), les transports ferroviaires (60,94 milliards de voyageurs-kilomètres en 2014, contre 51,4 en 2000). Entre 2000 et 2014, la plus forte progression a été observée pour les TGV (55,92 %) et la plus forte baisse pour les transports ferrés longues distances interurbaines (-57,58 %). C'est la résultante de la politique en faveur du « tout TGV » adoptée par les pouvoirs publics français⁹.

Tableau 2 : Évolution de la demande de transport aérien de voyageurs – France (1980-2014)

En milliers de passagers	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2014	Évolution 1980-2014 (%)
Métropole - International	21 975	26 375	36 959	44 665	66 972	81 969	95 308	112 870	+ 413,63
Métropole - Europe	12 473	14 391	22 954	28 569	41 666	50 919	58 884	73 447	+ 488,84
dont Union européenne ¹⁰	10 322	11 864	19 042	23 932	34 995	44 672	51 378	63 730	+ 517,42
Métropole - Afrique	5 864	7 340	7 126	6 186	10 170	13 192	16 488	16 304	+ 178,03
Métropole - Amérique	2 025	2 786	4 384	5 984	9 663	10 609	11 146	12 145	+ 499,75
Métropole - Asie, Océanie	1 632	1 857	2 495	3 927	5 472	7 249	8 790	10 974	+ 572,42

Source : Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, Chiffres clés du transport 2016, <http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/reperes-transport-ed2016-3.pdf>

9. Sur l'influence de la mobilité loisirs sur la pollution, voir Céron et Dubois (2005)

10. 14 pays jusqu'en 2003, 24 dès 2004, 26 depuis 2007 ; calculs des auteurs.

Tableau 3 : Taux de croissance anticipés dans le tourisme et les transports selon diverses organisations

Organisations	Taux de croissance absolus et tendances attendues
Nations unies	UNWTO, UNEP, WMO : Les émissions de CO₂ vont croître de 135 % dans les trente prochaines années passant de 1 304 Mt CO₂ en 2005 à 3 059 Mt CO₂ en 2035. (1) UNWTO : La croissance des arrivées internationales de touristes va atteindre 3,3 % par an entre 2010 et 2030. Plus de la moitié de ces arrivées se feront par voie aérienne. Les marchés émergents croîtront à un rythme de 4,4 % par an contre 2,2 % pour les pays avancés. Cela portera la part des pays émergents dans les arrivées de touristes internationaux à 57 % en 2030 contre 30 % en 1980, et 45 % en 2015. (2)
World Economic Forum	Les émissions de CO₂ liées au tourisme (hors aviation) vont croître de 2,5 % par an jusqu'en 2035 et les émissions liées à l'aviation de 2,7 % avec des émissions totales estimées à 3 164 Mt CO₂ en 2035 (+ 143 %). (3)
Industrie aéronautique	Airbus : Le trafic aérien va doubler de 2015 à 2035, avec un taux de croissance annuel de 4,5 %. Les longs courriers relieront essentiellement 93 mégapoles. En 2035, le trafic des passagers entre ces grandes villes sera supérieur au trafic long-courrier mondial actuel. (4) Boeing : Le transport des passagers comme le trafic cargo devraient croître de 4,8 % par an dans les 20 prochaines années. La demande à long terme pour de nouveaux avions devrait voisiner les 39 620 appareils : 41 % constitueront une flotte de remplacement, ce qui réduira les émissions carbone, 49 % seront des achats nets qui contribueront à augmenter la flotte, essentiellement des pays émergents. (5)

(1) United Nations World Tourism Organization (UNWTO), United Nations Environmental Programme (UNEP), World Meteorological Organization (WMO), 2008. Climate Change and Tourism, Responding to Global Challenges. UNWTO, Madrid–UNEP, Paris–WMO, Geneva. <http://sdt.unwto.org/sites/all/files/docpdf/climate2008.pdf> [consulté le 10 janvier 2014].

(2) UNWTO. 2016. UNWTO Tourism Highlights, Madrid. <http://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284418145> [consulté le 12 septembre 2016].

(3) WEF. 2009. The Travel and Tourism Competitiveness Report 2009, Managing in a Time of Turbulence. WEF: Davos, Switzerland. http://www3.weforum.org/docs/WEF_GCR_TravelTourism_Report_2009.pdf [consulté le 10 janvier 2014].

(4) Airbus. 2016, Global Market Forecast 2016–2035, <http://www.airbus.com/company/market/global-market-forecast-2016-2035/> [consulté le 12 septembre 2014].

(5) Boeing. 2016, Current Market Outlook 2016–2035, http://www.boeing.com/resources/boeingdotcom/commercial/about-our-market/assets/downloads/cmo_print_2016_final_updated.pdf [consulté le 12 septembre 2016].

Sources : d'après Hall et *al.* (2013), actualisé par les auteurs.

Le tableau 2 confirme le lien étroit entre transport aérien et tourisme et montre combien le tourisme alimente pour une part relativement importante ce moyen de transport. Les forts taux de croissance entre 1980 et 2014 correspondent à la période de démocratisation des transports

aériens suite à la déréglementation et à l'apparition de nouveaux modèles économiques de type *low-costs* (Dobruszkes, 2006). Nonobstant, on observe une forte percée des longs courriers vers l'Amérique et l'Asie.

Le choix d'un mode de transport va certes dépendre de la distance à parcourir et du temps à disposition, mais il va surtout dépendre du triptyque « confort, rapidité, coût ». Ce dernier sera questionné dans les prochaines années par le renchérissement du prix du pétrole et par les contraintes de plus en plus fortes liées au réchauffement climatique. En effet, la contribution du tourisme aux émissions de CO₂ est de 5 % et devrait doubler d'ici 2050. Toutefois, fait plus marquant, seuls 5 % des touristes, les *hypermobiles*, produisent 50 % des émissions touristiques françaises (Dubois et al., 2009).

Comme le soulignent Hall et al. (2013, 114-115), « *Most CO₂ emissions are associated with transport, with aviation accounting for 40 % of tourism's overall carbon footprint, followed by cars. While tourism's contribution to climate change is considerable, the contribution of emissions from tourism is expected to grow substantially in absolute terms and proportionately if other economic sectors are able to achieve their emission reduction targets (legislated or voluntary)* ». Le tableau 3, qui reprend les estimations de croissance des organisations internationales comme celles des constructeurs aéronautiques, confirme cette tendance à la hausse des émissions de CO₂ pour les années à venir. La responsabilité du tourisme, et du transport aérien, est évidente (Williams et Hall, 2001).

2. Les formes de tourisme émergentes

Nous utiliserons la méthode des scénarii pour étudier l'impact des mutations systémiques en cours sur les mobilités touristiques. Dans un premier temps nous reviendrons sur la démarche des scénarii, puis nous présenterons nos hypothèses et les futurs possibles à l'horizon 2030.

2.1 Méthodes des scénarii

La méthode des scénarii repose sur une démarche synthétique visant à la fois à simuler étape par étape une suite d'événements conduisant un système à une situation future, et à présenter une image d'ensemble de

celle-ci. Elle s’appuie, d’une part, sur des analyses synchroniques simulant l’état du système à un moment donné et, d’autre part, sur les analyses diachroniques étudiant l’enchaînement des événements et mettant en évidence la causalité et les interrelations entre ceux-ci.

Il est ici nécessaire de distinguer les scenarii exploratoires des scenarii d’anticipation (Kahn et Bruce-Brigg, 1972). En effet, les premiers analysent la situation présente, repèrent les tendances dominantes et mettent en évidence un enchaînement logique d’événements conduisant à un ou des futurs possibles. À l’intérieur de cette catégorie de scénario on peut distinguer entre les scenarii tendanciels et les scenarii d’encadrement. Les premiers se fondent sur l’inertie du système et la permanence de tendances lourdes, alors que les seconds sont également des scenarii tendanciels cherchant à limiter les futurs possibles.

Les scenarii d’anticipation, quant à eux, partent d’un futur possible et souhaitable pour en dégager un ensemble d’objectifs à réaliser. On peut distinguer au sein de cette famille, premièrement les scenarii normatifs qui se fondent sur un ensemble d’objectifs souhaitables à réaliser et déterminent un chemin cohérent pour les atteindre. Deuxièmement, les scenarii contrastés dessinant un futur souhaitable à la frontière de l’espace des possibles. Notre analyse se place résolument dans le champ des scenarii exploratoires du type encadrement, comme résumé dans le tableau 4.

Tableau 4 : Synthèse de la méthode des scenarii

Scénario	Type	But	Prémisse	Cheminement utilisé
Scénario exploratoire	Scénario tendanciel	Cherche à identifier un futur possible	Permanence et prédominance de tendances lourdes	Examine la continuation de ces tendances dans l’avenir
	Scénario d’encadrement	Délimite l’espace des futurs possibles	Permanence et prédominance de certaines tendances lourdes privilégiées par l’analyse	Fait varier les hypothèses concernant l’évolution des tendances choisies
Scénario d’anticipation	Scénario normatif	Produit l’image d’un futur possible et souhaitable	Détermine un ensemble d’objectifs à réaliser	Synthétise les objectifs et relie l’image du futur au présent par un cheminement plausible
	Scénario contrasté	Esquisse un futur souhaitable à la limite des futurs possibles	Détermine un ensemble d’objectifs à réaliser s’écartant des objectifs de référence	Synthétise les objectifs et relie l’image du futur au présent par un cheminement futur

Sources : auteurs.

On peut également distinguer au sein de la méthode des scénarii une approche quantitative et une approche qualitative. L'approche quantitative vise à la construction d'un modèle alimenté par un ensemble de données sous contraintes d'un certain nombre d'hypothèses. La démarche qualitative, que nous emploierons dans ce travail, prend appui sur la mise en évidence de grandes tendances économiques, sociétales et environnementales dont on fait varier l'ampleur afin de construire des scénarii. La figure 1 résume la démarche :

Figure 1 : La démarche qualitative



Au sein de chacune de ces grandes tendances on distingue des items. Au sein des grandes tendances économique nous avons choisi de retenir les items suivants : globalisation/régionalisation, progrès techniques, croissance, convergence/divergence, coût de l'énergie. Au sein de la tendance sociétale nous avons retenu : la démographie, le temps libre, la conscience écologique, la stabilité politique. Enfin, pour ce qui concerne l'environnement, nous avons retenu le réchauffement climatique et la réglementation environnementale. Bien entendu, chacun de ces items peut influencer un autre item, par exemple le progrès technique peut contribuer à ralentir le réchauffement climatique.

2.2 Hypothèses et scénarii

Nous avons choisi de nous appuyer sur l'item globalisation/régionalisation afin de distinguer deux grandes familles de scénarii : celle reposant sur la globalisation ou *famille A* et celle reposant sur la *régionalisation* ou famille B. Au sein de ces différentes catégories, nous retiendrons des scénarii basés sur l'ampleur de chaque item.

2.2.1 Famille A de scenarii reposant sur la mondialisation

Scénario A1 : La mondialisation heureuse

<i>Description :</i>	Au niveau économique, on assiste à un processus de renforcement de la globalisation permettant l'intégration des économies et donc une convergence forte. Le progrès technique est important et permet de limiter la hausse du coût de l'énergie. On observe une convergence démographique qui permet une réduction du rythme d'accroissement de la population. Le temps libre se développe, la stabilité politique s'étend progressivement. Le réchauffement climatique est limité à la fois par le progrès technique et par la réduction de l'accroissement démographique. De fait, il y a un faible niveau de réglementation environnementale.
<i>Conséquences sur les mobilités touristiques :</i>	Une croissance continue des mobilités touristiques, un développement du tourisme régional et international.
<i>Remarques :</i>	On retrouve ici le scénario optimiste de l'OMT avec un développement des mobilités touristiques quasi sans limite.

Scénario A2 : Le scénario médian

<i>Description :</i>	Au niveau économique, la globalisation se renforce, bien que le progrès technique soit lent, de même que le processus de convergence. La croissance est relativement faible. Le coût de l'énergie augmente et la transition démographique est faible, ce qui renforce la pression sur le coût de l'énergie. La stabilité politique progresse dans le monde à un rythme plus lent que dans le scénario précédent. Le temps libre se développe lentement et la réglementation environnementale se développe.
<i>Conséquences sur les mobilités touristiques :</i>	Les mobilités touristiques croissent surtout au niveau régional. La faible augmentation du temps libre, le renforcement de la législation environnementale et la hausse du coût de l'énergie entraînent un renforcement de la proximité et une faible augmentation de la durée des séjours et du nombre de touristes.
<i>Remarques :</i>	Nous sommes ici dans une situation où des contraintes importantes pèsent sur les mobilités touristiques. Le développement de la conscience écologique, la hausse du coût de l'énergie et le développement de la réglementation environnementale vont renforcer une tendance à la régionalisation des mobilités et un tourisme au long cours moins fréquent et d'une durée plus importante.

Scénario A3 : La mondialisation destructrice

<i>Description :</i>	La globalisation est lente, le progrès technique faible, la croissance démographique se poursuit à un rythme élevé, le coût de l'énergie progresse rapidement, la stabilité politique ne progresse pas et la convergence est faible. La réglementation environnementale se renforce.
<i>Conséquences sur les mobilités touristiques :</i>	Malgré la globalisation, les mobilités touristiques sont freinées. Elles se régionalisent et un attrait pour la proximité se développe.
<i>Remarques :</i>	On assiste ici à un dualisme entre, d'une part, les <i>hypermobiles</i> qui assumeront financièrement le surcoût des voyages et, de l'autre, les moins riches, dont la mobilité sera freinée et qui privilégieront la proximité. Néanmoins, les conditions sont réunies pour voir émerger des pratiques de <i>slow tourism</i> .

2.2.2 Famille B de scenarii reposant sur la régionalisation

Scénario B1 : La régionalisation heureuse

<i>Description :</i>	Le processus de régionalisation est faible, la convergence des économies progresse tant en terme démographique que politique, la croissance est relativement forte et homogène, de même que le progrès technique. Le temps libre se développe. La réglementation environnementale est moyenne et cohérente au niveau mondial. Le coût de l'énergie augmente de façon raisonnable.
<i>Conséquences sur les mobilités touristiques :</i>	Les mobilités touristiques s'accroissent tout en ayant une dimension régionale forte. Un attrait pour la proximité se développe.
<i>Remarques :</i>	On peut voir une segmentation des mobilités avec l'apparition d'une catégorie d' <i>hypermobiles</i> sans réelle contrainte, d'une population caractérisée par des voyages moins nombreux qui privilégie la durée et l'éloignement et une autre qui privilégie, de manière contrainte, la proximité. On assiste, cependant, à un développement de la régionalisation des mobilités.

Scénario B2 : Le scénario médian

<i>Description :</i>	La régionalisation des économies se renforce. Les taux de croissance divergent, de même que le rythme du progrès technique. La transition démographique est lente et réelle. La réglementation environnementale se régionalise et le coût de l'énergie augmente fortement. Le temps libre stagne.
<i>Conséquences sur les mobilités touristiques :</i>	Les mobilités touristiques sont essentiellement régionales et leurs durées se réduisent.

<i>Remarques :</i>	On assiste à la fois à un accroissement fort des mobilités régionales et à une différenciation forte entre les <i>hypermobiles</i> et les autres catégories de la population. Le développement de barrières environnementales régionales et de la conscience écologique et les coûts de transport limitent les voyages au long cours. De ce fait, les conditions sont réunies pour voir émerger le <i>slow tourism</i> .
--------------------	--

Scénario B3 : La régionalisation forte

<i>Description :</i>	Processus fort de régionalisation. Divergence des économies en termes de progrès technique, de démographie et de croissance. Divergence forte des réglementations environnementales, renforcement du coût de l'énergie.
<i>Conséquences sur les mobilités touristiques :</i>	Les mobilités touristiques se réduisent et se régionalisent.
<i>Remarques :</i>	La croissance de l'instabilité politique, le manque de convergence économique, le renchérissement des coûts de transport et le renforcement des règles environnementales contribuent à une très forte régionalisation des mobilités touristiques, voire à une baisse de celles-ci. L'accent est mis sur la proximité et le développement du <i>slow tourism</i> .

Nous avons réduit, à l'intérieur de chaque famille, au nombre de trois les scénarii possibles, soit un total de six scénarii. Des variantes plus nombreuses existent. Il s'agit ici, de scénarii d'encadrement visant à définir l'évolution des mobilités touristiques à grands traits.

Notons que les différences entre un monde globalisé et régionalisé constituent, pour nous, le clivage essentiel pour déterminer l'évolution des mobilités. Les hypothèses secondaires concernant les autres items viennent nuancer ces évolutions. Il ne s'agit pas, à ce stade, de quantifier chacun de ces scénarii. Cela fera l'objet d'un prolongement de ce travail.

Conclusion

S'agissant des trajets types présentés en première partie, les scénarii développés nous enseignent que le *trajet-type* « *résidence secondaire* » dans les scénarii A3 et B3 semble condamné au profit d'un renforcement du tourisme de proximité (2 heures de la résidence principale, accessibilité en transports en commun) sauf, bien sûr, à ce que la résidence secondaire soit dans le nouveau périmètre de référence. *Le*

trajet-type « retour au pays d'origine » est pleinement impacté par les scénarii A3 et B3 et n'est pas remis en cause, voire est fortement favorisé, dans les autres scénarii. En ce qui concerne le *trajet-type* « destinations multiples », il faut différencier les *hypermobiles* des *opportunistes*. Ces derniers sont impactés par les scénarii A3, B2 et B3 et donc se retourneront sur des destinations de proximité et le *slow tourism*. Les *hypermobiles* consommeront toujours autant de voyages et auront le choix entre enchaîner destinations lointaines et/ou pratiquer le *slow tourism* selon leur sensibilité environnementale.

Cette contribution est centrée sur la question des mobilités entre le lieu de départ et la destination. Une littérature riche et de plus en plus abondante s'intéresse désormais aux mobilités intradestinations. Pour les courts séjours et les *City breaks*, les touristes cherchent à optimiser leur temps de transport au sein de la destination afin d'en profiter. Dans ce contexte, la mobilité devient un élément de l'expérience touristique et non seulement une simple fonction de transport. La qualité du réseau de transport à destination peut influencer le choix de celle-ci par le touriste (Mercat, 2014 ; Masiero et Zoltan, 2013 ; Atout France, 2012 ; Oliveri et al., 2012). Comme le soulignent Le-Klähn et al. (2015), l'offre de mobilité (publique et privée) au sein d'une destination devient essentielle et le choix du mode de transport est un processus complexe et non linéaire de plus en plus influencé par l'usage des TIC (Jauréguiberry et Lachance, 2016 ; Le-Klähn & Hall, 2014). L'enjeu des mobilités touristiques ne peut donc plus seulement être envisagé sous le seul angle du transport du point de départ au point d'arrivée. Il doit être élargi aux mobilités intra-destinations qui font l'objet de nos recherches actuelles (Fabry et Zeghni, 2016).

Nous concluons avec Benjamin Franklin qui, déjà au XVIII^e siècle, écrivait « *L'humanité se divise en trois catégories, ceux qui ne peuvent pas bouger, ceux qui peuvent bouger et ceux qui bougent.* »

Bibliographie

- AMIROU R. (2012) *Imaginaire du tourisme culturel*, Paris, Presses Universitaires de France, 155 p.
- ATOUT FRANCE (2012) *Faciliter les mobilités pour enrichir l'expérience touristique*, Paris, Éditions Atout France, 38 p.
- CÉRON J.-P., DUBOIS G. (2006) *Demain le voyage. La mobilité de tourisme et de loisirs des français face au développement durable. Scénarios 2050*, Rapport d'étude PREDIT, Direction de la recherche et des affaires

- scientifiques et techniques, Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, 181 p.
- CÉRON J.-P., DUBOIS G. (2005) More mobility means more impact on climate change: prospects for household leisure mobility in France, *BELGEO*, 1-2, 103-119.
- DOBRUSZKES F. (2006) An analysis of European low-cost airlines and their networks, *Journal of Transport Geography*, 14(4), 249-264.
- DUBOIS G. (2009) Le long chemin vers le tourisme lent, *Cahiers Espaces*, n° 100, 80-84.
- DUBOIS G., CÉRON J.-P. (2007) How heavy will the burden be ? Using scenario analysis to assess future tourism greenhouse gas emissions, in P. Peeters (ed.) *Tourism and climate change mitigation. Emissions*, Breda, NHTV. <http://www.tec-conseil.com/spip.php?article165&lang> [consulté le 10 janvier 2014]
- DUBOIS G., PEETERS P., CÉRON J.-P., GÖSSLING S. (2011) The future tourism mobility of the world population: Emission growth versus climate policy, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 45(10), 1031-1042.
- DUBOIS G., PEETERS P., CÉRON J.-P., GÖSSLING S. (2009) *Exploring the future of tourism, tourism transport and climate change*, contribution au séminaire e-CLAT à Berlin, 8-12 mars.
- FABRY N., ZEGHNI S. (2016) Tourism mobility, local transport network and the tourist experience: the case of Paris region (France), communication au Workshop *Tourism and Transport: exploration of interdependencies*, NECTAR Cluster 5, Lugano (CH), 29th Sept. - 1st Oct. 2016.
- FABRY N., ZEGHNI S. (2012) Tourisme et développement local : une applications aux clusters de tourisme, *Mondes en développement*, n° 157, vol. 40, mars, 97-110.
- FROGER G. (2012) Le tourisme durable dans les Suds : solution ou mirage ?, *Mondes en développement*, n° 157, vol. 40, mars, 29-46.
- FROGER G. (éd.) (2010) *Le tourisme durable dans les Suds*, Pieterlen, Peter Lang, Éditions scientifiques internationales, 316 p.
- GAY J.-C. (2006) Transports et mise en tourisme du monde, in X. Bernier et C. Gauchon (éds) *Transport et tourisme*, Coll. EDYTEM, *Cahiers de Géographie*, n° 4, 11-22.
- GÖSSLING S., CÉRON J.-P., DUBOIS G. (2008) Hypermobility travelers, in S. Gössling and P. Upham (eds) *Climate Change and Aviation*, London, Earthscan, 131-150.
- HALL M. (2010) Tourism and the implementation of the Convention on Biological Diversity, *Journal of Heritage Tourism*, n° 5, 267-284.
- HALL M. (2005) Reconsidering the geography of tourism and contemporary mobility, *Geographical Research*, vol. 43, Issue 2, 125-139.
- HALL M. (2004) Tourism and Mobility, in Creating tourism Knowledge, 14th International Research Conference of the Council for Australian University Tourism and Hospitality Education, 10-13 February, School of Tourism and Leisure Management, University of Queensland, Brisbane.

- HALL M., LEW A. (2009) *Understanding and Managing Tourism Impacts: an Integrated Approach*, London, Routledge, 392 p.
- HALL M., SCOTT D., GÖSSLING S. (2013) The primacy of climate change for sustainable development, *Sustainable Development*, 21, 112-121.
- JAUREGUIBERRY F., LACHANCE J. (2016) *Le voyageur hypermoderne. Partir dans un monde connecté*, Toulouse, Ed. Erès, 150 p.
- KAHN H., BRUCE-BRIGG B. (1972) *Things to come*, New-York, MacMillan, 272 p.
- LE-KLÄHN D-T., HALL M. (2014) Tourist use of public transport at destination – a review, *Current Issues in Tourism*, vol.18, Issue 8, 785-803.
- LE-KLÄHN D-T., ROOSEN J., GERIKE R., HALL M. (2015) Factors affecting tourist's public transport use and areas visited at destination, *Tourism Geographies*, vol. 17, n°5, 738-757.
- MASIERO L., ZOLTAN J. (2013) Tourists intra-destination visits and transport mode: A bivariate model, *Annals of Tourism Research*, 43(0), 529–546.
- MERCAT N. (2014) La mobilité touristique. Un enjeu majeur pour les destinations françaises, *Revue Espaces*, n°314, 82-87
- OCDE (2001) *Household tourism travel: trends, environmental impacts and Policy responses*, report n° ENV/EPOC/WPNEP 14, Paris, OCDE, 57 p.
- OLIVERI A. M., PARROCO A. M., VACCINA F. (2012) Tourist mobility and destination competitiveness, *Rivista Italiana di Economia Demografia e Statistica*, vol. LXVI, n°2, 213-234.
- OMT (2016) *UNWTO Tourism Highlights, 2016 Edition*, <http://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284418145> [consulté le 8 septembre 2016]
- OMT (2013) *Faits saillants du tourisme, édition 2013*, <http://mkt.unwto.org/fr/publication/faits-saillants-omt-du-tourisme-edition-2013> [consulté le 8 septembre 2016]
- OMT, PNUE, OMM (2008) *Climate Change and Tourism: Responding to Global Challenges*, OMT, Madrid, PNUE, Paris, OMM, Geneva, 251 p.
- PLAN BLEU (2012) Transport aérien et dépendance au carbone : quel avenir pour les destinations touristiques méditerranéennes ?, *Les Notes du Plan Bleu*, n° 19, avril.
- SCOTT D., AMELUNG B., BECKEN S., CÉRON J.-P., DUBOIS G., GÖSSLING S., PEETERS P., SIMPSON M. (2008) *Technical report. In Climate Change and Tourism: Responding to Global Challenges*, Madrid, UNWTO, Paris, UNEP, Geneva, WMO, 23-250.
- SCOTT D., GÖSSLING S., HALL M. (2012a) International tourism and climate change, *Climate Change* 3(3), 213-232.
- SCOTT D., GÖSSLING S., HALL M. (2012b) *Tourism and Climate Change: Impacts, Adaptation and Mitigation*, Abingdon, UK, Routledge, 441 p.
- TEC (2009) *Le monde est à nous. Analyse socio-économique des émissions de gaz à effet de serre dues aux déplacements de tourisme et de loisirs*, Programme de recherche "Gestion des impacts du changement climatique", rapport final, juin, TEC Conseil, http://www.gip-ecofor.org/doc/drupal/gicc/2-05DuboisRF_juin2009.pdf
- VIARD J. (2015) *Le triomphe d'une utopie*, Paris, Editions de l'Aube, 448 p.

- VIARD J. (2014) *Éloge de la mobilité*, Paris, Editions de l'Aube, 256 p.
- WILLIAMS A. M., HALL M. (2001) Tourism, migration, circulation and mobility. The contingencies of time and place, in M. C. Hall and A. M. Williams (eds) *Tourism and Mobility, New relationships between production and consumption*, Dordrecht, Kluwer Academic Publisher, 1-52.
- ZEGHNI S., FABRY N. (2010) Tourisme, développement et changement climatique : un essai de futurologie, communication, 26^{èmes} Journées du développement de l'Association Tiers-Monde sur le thème *Crises et soutenabilité du développement*, Strasbourg 2-4 juin.

Combiner Syal et écologie industrielle pour progresser vers un écodéveloppement

Catherine Figuière et Renaud Metereau

L'articulation entre agriculture et développement est aujourd'hui renouvelée par l'approche en termes de « souveraineté alimentaire » (IPC, 2006). Cette dernière se distingue de la sécurité alimentaire (FAO, 2006) à la fois par son contexte d'émergence, qui en fait le résultat des luttes paysannes en Afrique, en Asie et en Amérique latine, et par les moyens mis en avant pour assurer la satisfaction de ce besoin élémentaire qu'est l'alimentation. C'est, en effet, sur une base territoriale (Moine, 2006) que le projet de souveraineté alimentaire envisage principalement de répondre à ce besoin. Les modalités de cette mise en œuvre à l'échelle locale intègrent, de plus, des préoccupations issues des trois dimensions du développement durable (Vivien, 2004). La sphère sociale, centrale, est appréhendée en termes de renforcement des capacités, d'autonomie¹, et d'amélioration du « bien-vivre ». La sphère économique, instrumentale, envisage la viabilité des moyens à mettre en œuvre. La sphère environnementale, cadre contraignant, est intégrée par le biais des limites d'ordre écologique qui s'exercent sur la réalisation d'un tel projet.

-
1. « Autonomie ne signifie en aucun cas autarcie. Elle en est même l'opposé. L'autarcie, c'est la fermeture sur l'extérieur. L'autonomie, c'est au contraire ce qui caractérise toute entité, organisation, ou être biologique capable de gérer ses relations avec l'extérieur. Selon cette approche, l'être humain, par exemple, échange constamment avec son environnement, que ce soit par la respiration, le dialogue ou l'écoute. Son organisation interne permet de réguler ces échanges, de grandir, de survivre et, dans une certaine mesure, de s'adapter aux pressions de l'environnement » (Crevoisier, 2010, 973-974). La notion de « *self-reliance* », préférée par Sachs, correspond également à cette idée de l'autonomie.

Cette approche s'avère largement compatible avec le projet d'écodéveloppement porté par Sachs à partir du premier Sommet de la Terre qui s'est tenu à Stockholm en 1972 (Figuière et Metereau, 2013)². Cette concordance repose essentiellement sur quatre axes : la fonctionnalisation des trois sphères du développement durable (sociale, économique et environnementale) ; l'intégration d'une dimension politique ; la place centrale donnée au territoire comme espace de mise en œuvre ; et, enfin, une meilleure intégration des enjeux spécifiques aux pays du Sud en matière de développement et de durabilité. Aussi préférons-nous par la suite mobiliser le concept d'écodéveloppement plutôt que celui de développement durable. Cette démarche correspond à une conception anthropocentrée (Sachs, 1980) et en durabilité forte (Daly, 1991)³ du développement.

Par suite, cette contribution porte une première série de propositions afin de montrer que, dans l'optique d'une stratégie d'écodéveloppement, la combinaison du principe de circularité de l'écologie industrielle avec les « démarches de type Syal⁴ (système agroalimentaire localisé) », ouvre la perspective d'une forme durable et opérationnelle d'organisation des systèmes socio-économiques localisés en milieu rural. Dans un contexte de mondialisation fortement défavorable à la paysannerie pauvre (Mazoyer, 2001), l'ancrage local des très petites, petites et moyennes entreprises de l'agroalimentaire peut être un vecteur de sortie de la pauvreté (Torres Salcido, 2010 ; Boucher et *al.*, 2010). Ajoutant à cela l'impératif de durabilité des systèmes agroalimentaires (Dufumier et Lallau, 2010), la combinaison écologie industrielle/Syal fournit alors, en complément de pratiques agroécologiques et de la mise en œuvre d'IFES⁵ (*Integrated Food-Energy System*), un outil territorialisé pour

-
2. Pour Sachs (2002, 7) « le concept d'écodéveloppement implique une hiérarchie des objectifs : d'abord le social, ensuite l'environnement, et enfin seulement la recherche de la viabilité économique, sans laquelle rien n'est possible. La croissance ne doit pas devenir un but premier mais rester un instrument au service de la solidarité entre les générations, présentes et celles à venir ».
 3. La durabilité forte se distingue par les trois critères suivants : faible substituabilité entre capital « créé par les hommes » et « patrimoine naturel » ; seuils d'irréversibilité ; valeur des biens environnementaux non nécessairement « monétarisables ».
 4. Ce concept permet de caractériser des systèmes socioterritoriaux centrés sur l'activité agroalimentaire, faisant intervenir une diversité d'acteurs, différentes formes de proximités, des mécanismes de coordination, ainsi que des processus d'action collective visant à transformer les spécificités d'un territoire en ressources disponibles pour le développement de ce dernier.
 5. La mise en œuvre d'IFES consiste à rendre effective la complémentarité entre les activités de production d'aliments et d'énergie, principalement par la diversification et le bouclage des flux de matières au sein des agroécosystèmes.

l'opérationnalisation d'un écodéveloppement. Elle rend en effet possible l'endogénéisation de la dimension environnementale dès la conception des programmes de développement rural localisé (DRL)⁶.

La première partie précise à la fois les apports du principe de circularité de l'écologie industrielle et les différentes approches qui animent désormais les travaux sur celle-ci, mais également la capacité de l'écologie industrielle à améliorer la durabilité des systèmes socio-économiques. La seconde prend ensuite appui sur l'approche socio-économique de l'écologie industrielle pour combiner les apports de trois propositions de natures différentes : le Syal, l'IFES et l'agroécologie. Cette combinaison est, par suite, considérée comme le fondement possible d'un système localisé d'organisation productive durable, centré sur le secteur de l'agroalimentaire, compatible avec un projet d'écodéveloppement.

1. L'écologie industrielle comme moyen de faire progresser la durabilité de la production

« *Rien ne se perd, rien ne se crée, tout se transforme* ». La célèbre maxime d'Antoine Lavoisier vient, par-là, caractériser l'organisation des écosystèmes naturels, au sein desquels les déperditions de matières et d'énergie sont réduites à leur strict minimum grâce à un ensemble complexe d'interrelations, d'interdépendances et de complémentarités entre les différentes espèces. En cherchant, dans un premier temps, à rapprocher ce fonctionnement de l'organisation de la production de biens, l'écologie industrielle propose finalement un *redesign* des systèmes socio-économiques sur une base « circulaire » en visant le bouclage des flux de matières et d'énergie. La délimitation du champ de l'écologie

6. En Amérique latine, la notion « développement territorial rural » (DTR) est plus répandue. Elle correspondrait *a priori* mieux à l'approche territoriale adoptée dans cet article. Néanmoins, la notion de DTR, qui a été promue par le Rimisp (*Centro Latinoamericano para el Desarrollo Rural*), ne fait pas l'unanimité ; elle est même opposée aux démarches Syal par Larroa (2010). En effet, d'après cette auteure, la notion de DTR s'inscrit en conformité avec la globalisation néolibérale et les réformes structurelles qui l'accompagnent en Amérique latine. En revanche, les démarches de type Syal semblent offrir une alternative plus favorable à la paysannerie pauvre et plus compatible avec le projet de souveraineté alimentaire. Dès lors, cherchant à contribuer à l'émergence de telles alternatives, et par souci de cohérence, nous faisons dans cet article le choix sémantique de ne pas utiliser le terme DTR. Le terme de « développement rural localisé » lui sera préféré.

industrielle ne fait cependant pas consensus, et la portée qu'on lui accorde varie de manière substantielle dans la littérature. Tantôt outil d'opérationnalisation du développement durable, « neutre » ou « objectif », tantôt nouveau paradigme de développement, l'écologie industrielle fait désormais l'objet d'appropriations variées, même si certaines peuvent s'avérer complémentaires pour la mise en œuvre de l'écodéveloppement.

1.1 L'écologie industrielle : une tentative de réintégration des activités humaines aux limites intrinsèques de la biosphère

L'écologie industrielle procède par rapprochement entre les écosystèmes naturels et les systèmes industriels (Graedel et Allenby, 1995). Le terme « écologie » fait référence à l'étude scientifique des écosystèmes. Le terme « industrielle », quant à lui, et de façon assez contre-intuitive en français, ne restreint pas la démarche à un secteur d'activité, mais désigne bien l'ensemble des structures anthropiques « modernes » (société industrielle) consommant, échangeant ou rejetant des ressources matérielles et/ou énergétiques (Jelinski et *al.*, 1992). Il s'agit alors d'appliquer les méthodes d'analyses des métabolismes biologiques à l'étude du « métabolisme industriel ».

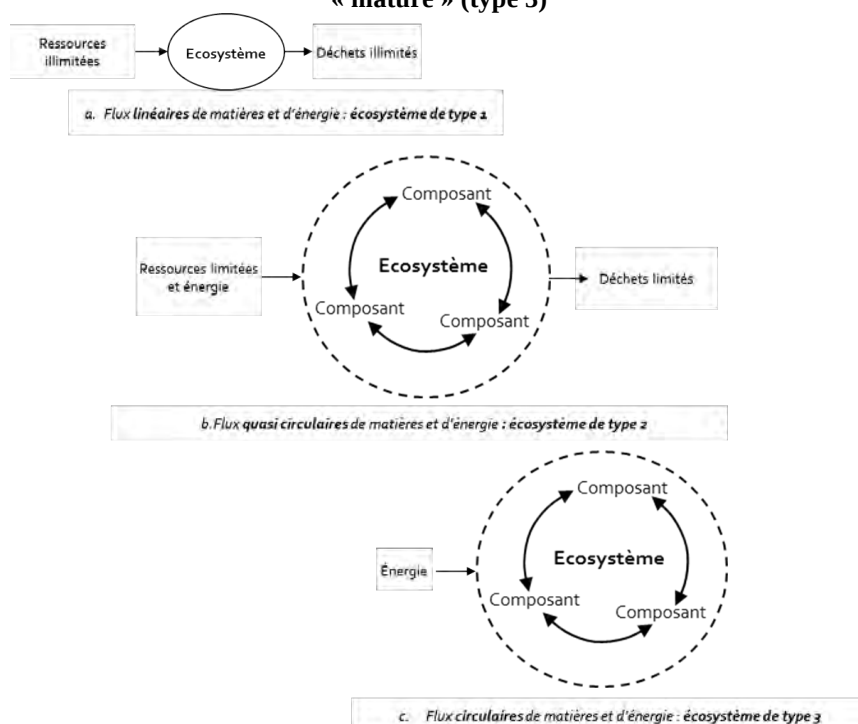
Erkman (1998, 10), pionnier de la divulgation de l'écologie industrielle dans la littérature francophone, définit l'étude du métabolisme industriel comme « l'étude des ensembles des composants biophysiques du système industriel. Cette démarche, essentiellement analytique et descriptive, vise à comprendre la dynamique des flux et des stocks de matière et d'énergie liées aux activités humaines, depuis l'extraction et la production des ressources jusqu'à leur retour inévitable, tôt ou tard, dans les processus biogéochimiques. »

L'analyse approfondie du métabolisme industriel vise à identifier des synergies possibles entre les différentes composantes du système industriel, pour réaliser des « symbioses industrielles »⁷. C'est de cette manière que l'écologie industrielle peut contribuer à la réduction de l'impact des activités humaines sur la biosphère – éco-efficience – et, de façon plus ambitieuse, en tenant compte des interactions entre les sociétés humaines et la nature, amorcer la réintégration des systèmes anthropiques

7. Il convient de préciser ici que la plus célèbre des symbioses industrielles, celle de Kalundborg au Danemark, a été initiée dès la fin des années 1950, alors que le terme d'écologie industrielle n'existait pas, puisqu'il ne voit le jour qu'en 1989 avec l'article de Frosch et Gallopoulos.

au fonctionnement normal de la biosphère. En d'autres termes, une démarche d'écologie industrielle vise à entraîner la transition d'un système linéaire et de traitement « *end of pipe* » des pollutions (Erkman, 1998), « dilapidaire » des ressources physiques et énergétiques, vers un système circulaire plus économe et, par suite, écologiquement plus efficace (figure 1).

Figure 1 : Du système linéaire « juvénile » (type 1) au système circulaire « mature » (type 3)



Source : à partir de Lifset et Graedel, 2002.

Cette typologie en trois types, proposée d'abord par Graedel (1994), exprime cette analogie évolutive, d'un système simple vers un système complexe. Néanmoins, un fonctionnement du système industriel semblable à celui d'un écosystème « mature », de type 3, constitue à ce jour un idéal vers lequel tendre, plus qu'un objectif à atteindre.

Un objectif déjà ambitieux serait de se rapprocher d'un « écosystème industriel idéal » dont les besoins en ressources et les rejets seraient fortement limités. Il s'agirait, dès lors, de mettre en place une configuration comparable à celle d'un écosystème de type 2 (figure 2).