

## *Design du tourisme post-pétrole*

### **Auteurs :**

Isabel BABOU

BABOU Conseil, Vice présidente AFEST

Diplôme d'expertise judiciaire

40, rue Anna Jacquin - 92100 BOULOGNE-BILLANCOURT

[isabel.babou@wanadoo.fr](mailto:isabel.babou@wanadoo.fr)

Philippe CALLOT,

Prof. Dr., Groupe Ecole Supérieure de Commerce Et de Management (Tours-Poitiers, France)

Centre Val-de-Loire Université - ESCEM

Membre du Granem (Groupe de Recherche Angevin en Economie et Management)

1, rue Léo Delibes – 37205 TOURS cedex

[pcallot@escem.fr](mailto:pcallot@escem.fr)

## *Design du tourisme post-pétrole*

### **Résumé**

Partant de la proposition de la raréfaction du pétrole, ce papier souhaite discuter des différents schémas d'un « tourisme après pétrole ». Après plusieurs cycles d'interrogation d'experts qualifiés du tourisme – francophones et internationaux – nous avons dessiné cinq propositions de ce que pourrait être le tourisme post-pétrole. Les experts interrogés rejettent la proposition de l'immobilité. C'est d'abord la confiance qui prime chez eux. Cette confiance est celle de l'apprentissage. Ce que nous nommons la "massification vertueuse" du tourisme. C'est cette tendance qui l'emporte. Les experts croient ainsi à la continuité du tourisme avec les énergies de substitution (76 % des avis). Le tourisme pourrait être innovant en termes d'écoconception (habitat). Les nouveaux comportements s'orienteraient vers plus de liens sociaux. Enfin, la proximité reste une notion très subjective partagée entre le temps du déplacement (moins de 2 heures) et la distance parcourue (moins de 200 km, moins pour certains).

### **Mots clés**

Tourisme, économie, énergie, voyages.

### **Abstract**

According to the hypothesis that oil is getting scarcer every day, this paper wishes to discuss various patterns of an "after oil tourism". We questioned qualified French and international tourism experts several times and were thus able to draw 5 hypothesis of what could be "after oil tourism". When rejecting the motionless hypothesis, confidence comes first, that of a learning process. We call it "virtuous mass tourism" and this trend dominates. The experts (for 76%) believe tourism will carry on thanks to new substitution energies. They also believe it could help innovation for lodging accommodation and the new behaviors would lead to more social links. Proximity remains very subjective and divided between time (less than 2 hours) and distance (sometimes less than 200 kilometers).

### **Key words**

Tourism, economy, energy, journeys.

## Introduction et objectifs

Annoncée depuis plusieurs décennies, la fin du pétrole semble devenir une réalité. Notre propos n'est pas de discuter ici de la question de cette raréfaction ni de la date du "*peak of oil*" (rapports Erec, 2010 et Itpoes, 2010) c'est-à-dire l'instant où la consommation excède les perspectives d'extractions (Campbell et al, 1998). Dans un rapport du 13 mai 2011, l'ONU prévoit un triplement de la consommation de biomasse, hydrocarbures et de minerais d'ici 2050 si nous n'apprenons pas « à faire plus avec moins ». Que devient le tourisme dans ce contexte ? Cette contribution a pour objet d'orienter les acteurs (offre, demande, collectivités territoriales) sur ce que pourrait être le tourisme sans pétrole. Aujourd'hui très dépendant de cette énergie fossile, le tourisme pourrait être remis en cause si les énergies de substitution ne permettent pas les mêmes services (capacité de transport, rapidité, flexibilité, liberté...). Bourdeau s'interroge devant le peu de cas fait de cette actualité. « Dans la première destination touristique du monde qu'est la France, rares sont pourtant les parties prenantes (élus, opérateurs, services de l'Etat, collectivités) qui se préoccupent de la dépendance au carbone quasi-totale du secteur touristique ». Citant E. Lopez expert de l'IEA (l'Agence Internationale de l'Energie) il recommande de ne pas perdre de temps. « Voyagez tant que vous pouvez maintenant car le coût du voyage va devenir exorbitant ! » (in Christin et al, 2011 : 254).

L'objet de cette contribution est de discuter des conséquences de la raréfaction du pétrole avec un regard particulièrement tourné sur le tourisme.

Le propos est également de reconsidérer l'utilisation de cette énergie et de son impact sur l'environnement (émission de gaz à effet de serre).

Nous posons la question de l'alternative au pétrole pour nos déplacements touristiques. Vers quelles formes de tourisme allons-nous ? De ces propositions, laquelle apparaît la plus plausible ? Quel serait le *design* du tourisme à un horizon proche ?

Deux grandes propositions s'opposent ici.

1. p1 - absence de pétrole mais des énergies de substitution (chères ou accessibles) sont trouvées et disponibles pour les voyages.
2. p2 - absence de pétrole avec substituts énergétiques non disponibles pour les voyages (donc immobilité ou mobilité douce).

## 1. Le tourisme en mutation

### 1.11 Les mutations sous l'influence de la raréfaction

Comme Yeoman (2008) nous posons la question de l'évolution du tourisme dans un monde fermé, cet enfermement planétaire dont parle Lebeau (2008). Les tendances de la consommation touristique, malgré les événements que nous vivons, se confirment. La question d'un nouveau modèle, d'un nouveau paradigme, comme le suggère Sharpley (2009), est posée pour une activité d'export mais où les expériences touristiques sont produites et consommées sur place. La perspective d'une raréfaction du pétrole amène le scénario de l'impossibilité du déplacement touristique sauf à imaginer les apports technologiques des recherches futures pour des énergies de substitution. C'est cette problématique qui nous intéresse en même temps qu'elle interpelle. Molstad (2009) citant les propos de l'écrivain J. Raban soulève les questions de la distance parcourue, de la fréquence des voyages, et du temps pour les accomplir et de leur superficialité. « Au XXe siècle, nous avons voyagé trop loin et trop vite, mais de façon superficielle ; nous avons écumé la surface de la terre en quête de ce qui était à des milliers de kilomètres de chez nous, parce que c'était justement éloigné ou exotique. Dans un siècle, nous devons apprendre à voyager plus en profondeur et de façon plus ciblée, et donc plus lentement et moins loin de chez nous ». Proximité et lenteur se dessinent comme des alternatives aux pratiques actuelles. Krippendorf nous y exhortait déjà il

y a un quart de siècle : « ne voyagez pas toujours aussi loin [...] voyagez moins souvent [...] restez parfois à la maison ». Ou encore vantant les mérites de la proximité il affirmait : « La distance ne fait pas nécessairement le bonheur. On peut aussi découvrir une foule de choses surprenantes et même « exotiques » près de chez soi » (Krippendorf, 1987 : 213-214). Quant à la lenteur, comment ne pas évoquer Honoré pour qui le but du mouvement « est de créer un environnement où les gens peuvent résister à la pression des horaires et à l'injonction de faire tout plus vite » (Honoré, 2005). Car au fond le *slow* (tourisme) c'est la découverte lente, en profondeur, tel que le permet le voyage à pied (André et Baslez, 1993). Cette vision suppose-t-elle une rééducation certaine des consommateurs-touristes voire une récompense comme le suggèrent Middleton et Clarke (2002) ? Nous sommes au cœur des questions actuelles et à venir. Elles ne signifient pas décroissance systématique. Elles installent l'idée des révisions à nos comportements ou principes d'actions comme le propose Latouche (2006). La reconceptualisation ou relocalisation rentrent dans les huit principes suggérés par l'auteur. Serions-nous capables d'excursions immobiles comme le suggérait Morand ? (1944) Ou demeurer, c'est-à-dire ne pas partir au sens de Viard (2006) ? Telles sont les questions posées, les interrogations émises dans la perspective d'une absence de pétrole. Toutes les parties prenantes sont appelées à changer. Les variations environnementales supposent une responsabilité sociale et sociétale des entreprises (RSE), des citoyens (RSC), de toutes les parties prenantes (Pesqueux, 2009). Tels sont les enjeux (ou opportunités ?) de cette raréfaction annoncée.

#### 1.12 De la raréfaction du pétrole

La proposition 1 postule que les capacités de la recherche nous permettront de continuer à nous déplacer grâce à l'essor de nouvelles matières et technologies. C'est un scénario très optimiste qui valide le sentiment d'espoir de beaucoup que rien n'arrêtera l'embellie du tourisme parce que la science y pourvoira. En 2009 l'IEA produisait conjointement avec l'OCDE un rapport où l'on pouvait lire en substance la nécessité pour le transport d'adopter et d'utiliser les énergies disponibles les plus performantes... et à encourager des changements raisonnables dans nos schémas de voyages.<sup>1</sup>

La lecture d'un rapport produit par *the European Renewable Energy Council* (Erec, 2010) amène aux mêmes conclusions. Les énergies actuelles (solaire, vent, rayonnement, précipitations, biomasse, géothermie et volcans), associées à celle de la gravitation (marées) compenseraient les énergies fossiles (gaz, pétrole, charbon, lignite...). Les flux disponibles sur la terre ou via les énergies solaires représenteraient « environ 3 000 fois la consommation énergétique journalière actuelle pour l'ensemble de l'humanité » (Erec, 2010, traduction libre). Ceci est un potentiel théorique... et technologique selon ce même rapport<sup>2</sup> (voir schéma 1). Les emplois liés aux énergies renouvelables seraient d'ailleurs l'une des heureuses concrétisations de cette proposition. En effet, alors qu'ils concernent 550 000 personnes aujourd'hui en Europe, le rapport projette à plus de 6 millions le nombre d'emplois concerné par ces énergies.

Cet aspect positif est à corréler à l'utilisation des énergies renouvelables par les ménages. Alors que la population de l'Union européenne est de 501 millions d'âmes en 2010 (27 pays), environ 10% de celle-ci consomme des énergies renouvelables. Ce chiffre passerait à 100% en 2050 (graphique 1). Pourtant, « nous consommons depuis 1980 deux fois plus de pétrole

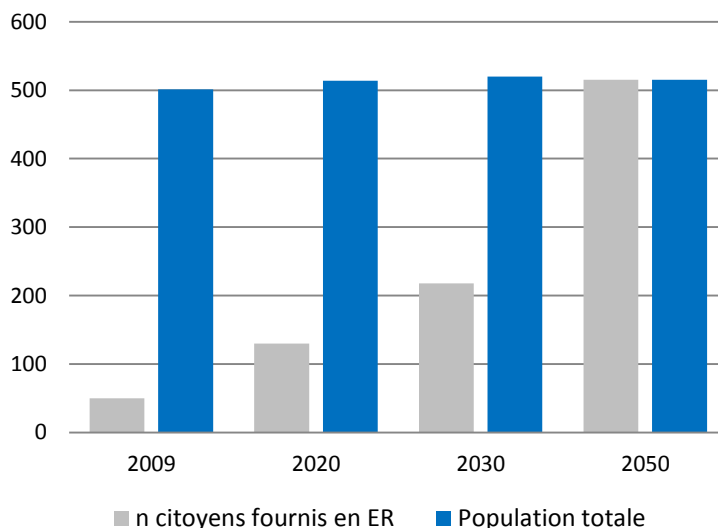
---

<sup>1</sup> Substantially changing transport trends will require both the widespread adoption of current best available technology, and the longer-term development and deployment of a range of new technologies. It will also require strong policies to ensure rapid uptake and full utilization of these technologies, and to encourage sensible changes in travel patterns (IEA/OCDE report 2009: 29).

<sup>2</sup> "Today, we have the technology to largely harvest these resources and satisfy a planet hungry for energy". p.16.

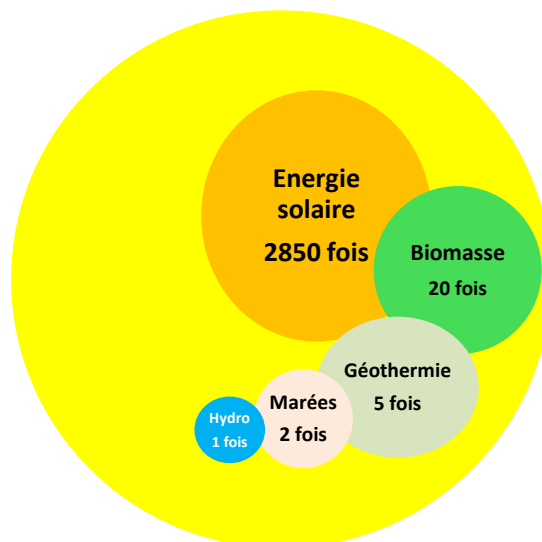
que nous n'en produisons, entre 1973 et 2005, la consommation mondiale d'énergie primaire a doublé : 11 millions de tonnes équivalent pétrole, 85% de cette énergie provient de la combustion d'énergies fossiles [...] L'énergie non commerciale (bois ramassé en forêt, tourbe, bouse de vache, énergie animale de traction, etc.) représente plus de 10% de la consommation d'énergie sur terre » (Pierret, 2010 : 293). Le mouvement est en marche et les mutations des industriels se feront au rythme des impératifs environnementaux.

Graphique 1 : comparaison de la population de l'Union européenne et du nombre d'habitants alimentés par des énergies renouvelables de 2009 à 2050 (Source Erec)



Nous ne cherchons pas à savoir si ces énergies seront plus ou moins émettrices que le pétrole. C'est un autre débat. Les solutions existeraient à l'horizon 2050 sous les formes variées d'énergies disponibles sur terre (vent, hydrologie, soleil, océan, géothermie, biomasse).

Schéma 1 : ressources énergétiques de la planète (source WBGU 2008, Greenpeace/EREC 2008)



Selon le prix de ces énergies renouvelables, se dessinent trois sous-propositions p1a, p1b et p1c.

La proposition 2 suggère que les produits de substitution ne seraient pas disponibles pour la pratique des déplacements touristiques. Nous serions alors dans une configuration de mobilité réduite/douce (p2b) voire d'immobilité (p2a).

## 1.2 Les différents scénarios

François-Lecomte et Prim-Allaz (2009) présentent une typologie des consommateurs français en matière de tourisme durable. Cinq profils sont dégagés (néodurables, campeurs, séjours-club, institutionnels cultureux, touristes d'aventure). Certains renoncent à voyager loin de chez eux, à prendre l'avion, d'autres sacrifient aussi au confort quand il est trop coûteux pour la planète. L'apprentissage serait donc en cours. Deux d'entre eux seulement (néodurables et durables d'aventure soit 50,30% de l'échantillon final) sont qualifiés de durables. Pour les autres profils il reste un gros travail de pédagogie à entreprendre.

### 1.21 Prix inaccessibles

Dans la proposition h1a le tourisme ne sera plus prioritaire en raison des coûts énergétiques devenus des « coûts réels ». Nous serions à nouveau dans la configuration d'un tourisme de distinction ou d'exception réservé à quelques élites. La nostalgie des palaces ajoutée à l'ensemble, nous obtenons un cocktail de produits, de concepts et d'établissements au summum du raffinement. Le transport touristique, tel que nous le pratiquons aujourd'hui (voiture et avion principalement<sup>3</sup>), sera si onéreux qu'il en deviendra impossible pour le commun des mortels. Les compagnies *low cost* appartiendront aux souvenirs du passé. Le voyage devra se payer, cher. Ces explorateurs de type Livingstone côtoieront les derniers anthropologues, ethnologues autorisés à voyager, et ce en dépit de « l'envie du monde » (Urbain, 2011). Le tourisme spatial (à partir d'énergies composites) ou les vols exclusifs sur les derniers appareils solaires de B. Piccard pouvant transporter quelques personnes, collent parfaitement aux images potentielles de cette proposition. Les îlots paradisiaques achetés par quelques milliardaires toujours plus nombreux, seraient, autre conséquence, les "réserves touristiques", les nouveaux "paradis fermés" d'un futur proche.

### 1.22 Massification vertueuse

De quoi s'agit-il ? C'est l'idée d'une intensification des voyages donc du tourisme (de masse) mais avec le capital de l'apprentissage du passé (des gestes pour l'environnement, moins de rejets, une eau économisée, des déplacements optimisés – covoiturages, développement des modes de transport alternatifs), en bref une optimisation de "l'énergie nécessaire aux loisirs". C'est une amplification des échanges d'un continent à l'autre, d'un pays à l'autre, d'une région vers d'autres... avec les énergies de substitution aux transports financièrement accessibles. Dans ces deux cas (p1a et p1b) nous aurions quasiment une projection des tendances touristiques actuelles. D'un côté un tourisme très haut de gamme avec « luxe, calme et volupté », de l'autre une massification conforme aux projections de l'OMT avec sans doute, la confirmation des Bric (Brésil, Russie, Inde, Chine) comme pays fortement émetteurs.

Dans le cas de la massification vertueuse nous sommes très optimistes et pensons que la disparition du pétrole forcera les personnes à raisonner autrement, à consommer différemment. Selon les typologies de François-Lecomte et Prim-Allaz (2009), ce sont les "néo-durables" et les "campeurs" qui correspondraient le mieux à ce scénario (renoncement au confort, à l'avion, aller moins loin).

### 1.23 Massification non-vertueuse

Une proposition p1c serait, qu'au contraire, les personnes ne changeront pas leurs habitudes de consommation. Le tourisme s'affirmera comme une activité de plaisir avant tout et pour laquelle l'individu perdra son statut d'écocitoyen ou d'éco-responsable lorsqu'il sera dans la

---

<sup>3</sup> Le transport représente 75% des émissions de gaz à effet de serre.

pratique touristique. Le succès des compagnies *low cost* appuie cette idée, de même que les offres avantageuses des voyagistes. La formule "*all inclusive*" (si tendance actuellement) deviendrait la référence de base de tout séjour. En reprenant la typologie évoquée ci-dessus nous retrouvons là les "institutionnels cultureux" (16,83%) où « aucune concession en matière de confort et de destination » (François-Lecomte et al, 2009 : 12) n'est envisagée. De même les "séjours-club" (12,98%) qui « n'entendent pas renoncer à leur confort » ou encore les "durables d'aventure" (27,58%) aux engagements paradoxaux car, pourtant très sensibles au développement durable, « ils le pratiquent sur des destinations lointaines » (p. 12).

#### 1.24 Mobilité douce/réduite

Le tourisme des trekkeurs et randonneurs sera roi. La lenteur de la pérégrination s'imposera ici naturellement. Pour ce qui est de la proximité, il s'agira de trouver le dépaysement moins loin de chez soi. Quitte à partir loin nous devrions voir un nombre croissant de propositions de voyages en bateau, à bord de trains lents (et c'est déjà le cas), voire des formes de caravanes modernes que nous n'imaginons pas encore bien mais que nous entrevoyons... valorisant à part égale l'expérience vécue aux escales et celle vécue pendant le trajet. La compagnie de transport maritime à la voile s'inscrit dans cette démarche afin d'émettre peu de CO<sub>2</sub> et se décline comme « le premier transport durable, innovant moderne et propre »<sup>4</sup>. Les néo-durables et les campeurs selon la typologie de François-Lecomte et Prim-Allaz (2009) correspondent à ce scénario. Les "campeurs" sont effectivement « prêts à aller moins loin et renoncer un peu à leur confort », quant aux "néo-durables" ils sont favorables à l'idée d'un tourisme de proximité » (François-Lecomte et al, 2009 : 12).

## 2 Méthodologie, spécifications de propositions

Après trois *rounds* successifs, nous avons été en mesure d'élaborer des propositions servant à présenter les scénarios les plus probables du tourisme sans pétrole. Nous résumons les principales étapes dans le tableau 1.

Tableau 1 : résumé de la méthodologie de la recherche

	Etape 1	Etape 2	Etape3
Approche	Qualification de la recherche	Elaboration d'un premier questionnaire	Elaboration du deuxième questionnaire
Echantillon	n.c.	Recherche d'experts qualifiés (10 France, 8 internationaux)	Extension de l'échantillon (20 francophones et 8 internationaux)
Collecte de données	Information sur le <i>peak of oil</i> , recueil de données sur le thème de la fin du pétrole	Administration par voie électronique	Administration par voie électronique
Analyse	Rédaction sur la substitution au pétrole	Analyse des verbatim	Analyse des verbatim
Résultats	Validation de l'alternative aux énergies fossiles	Qualification des scénarios pour l'étape 3	Classement des scénarios les plus probables
Périodes	T1-T2 2010	T3-T4 2010	T1-T2 2011

<sup>4</sup> [www.wk-transport-logistique.fr/actualites/detail/9366/le-transport-de-fret-maritime-remet-les-voiles.html](http://www.wk-transport-logistique.fr/actualites/detail/9366/le-transport-de-fret-maritime-remet-les-voiles.html) consulté le 18 mai 2010.

La recherche a débuté au premier trimestre de l'année 2010. Il s'agissait de qualifier notre approche. A l'issue de l'étape 2 nous avons pu formaliser cinq propositions présentées dans le tableau 2. Nous les avons soumises, avec une définition pour chaque, à des experts qualifiés en tourisme lors de l'étape 3 (20 francophones et 9 internationaux) pour appréhender ainsi la faisabilité de tel ou tel scénario. Au total ce sont 27 commentaires qui sont exploitables (19 francophones et 8 internationaux).

Tableau 2 : présentation des propositions à l'issue de l'étape 2

	P1 - Substituts trouvés et disponibles pour les voyages		P2 - Substituts trouvés mais non disponibles pour les voyages	
	p1a Prix inaccessible	p1b – p1c Prix accessible	p2a Immobilité	p2b Mobilité douce
Qualification	Tourisme de la distinction nostalgique	Tourisme de la massification vertueuse p1b et non-vertueuse p1c	<i>Staycation &amp; tourisme virtuel</i>	<i>Slow tourism &amp; tourisme de proximité</i>

### 3 Analyse des résultats

Au titre des 5 propositions déclinées et présentées aux experts du tourisme quels sont les scénarios privilégiés ? (tableau 3)

Tableau 3 : détail des réponses du 1<sup>er</sup> au 5<sup>ème</sup> rang selon les 5 propositions (n = 27)

	p1a	p1b	p1c	p2a	p2b	Total
1 <sup>er</sup> rang	5	11	6	0	5	27
2 <sup>ème</sup> rang	6	8	5	3	5	27
3 <sup>ème</sup> rang	3	4	8	4	8	27
4 <sup>ème</sup> rang	8	3	4	6	6	27
5 <sup>ème</sup> rang	4	3	3	11	6	27

Par ordre décroissant ce sont les trois propositions 1 qui arrivent en premier et deuxième choix de la part des répondants (76% des avis). La proposition p1b totalise 35,20% des convictions (19/54), p1a et p1b sont à égalité avec 20,40 % devant p2b qui représente 18,50% des avis. La massification du tourisme (l'OMT prévoit 1,6 milliard de touristes internationaux en 2020) se trouverait ainsi confirmée même sans pétrole. La substitution des énergies jouerait à plein. Nul ne veut croire au scénario de l'immobilité ou du tourisme virtuel (p2a) et cinq personnes croient (18,5 %) au scénario p2b, celui de la mobilité douce.

En regroupant les réponses selon les deux grandes propositions et les cinq rangs (traits gras), le Chi2 = (9,51, ddl = 1) est très significatif (tableau 4). Par ordre décroissant, ce sont les trois propositions de la proposition 1 qui arrivent en tête.

Tableau 4 : répartition des réponses regroupées par propositions et rangs

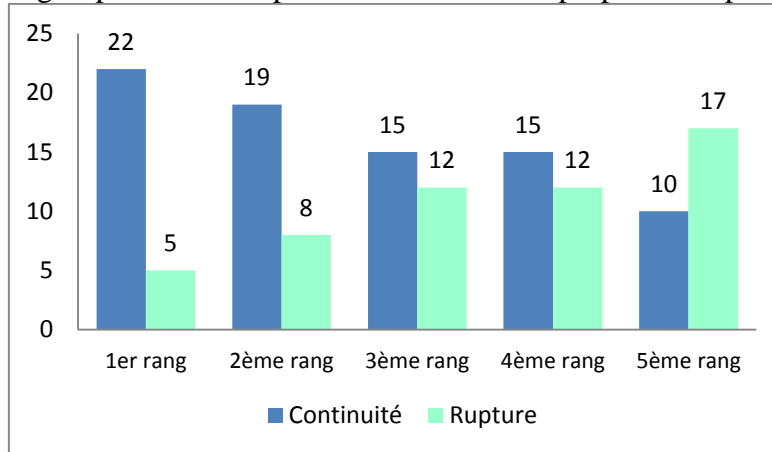
	Proposition 1	Proposition 2	Total
Total des réponses au 1 <sup>er</sup> et 2 <sup>ème</sup> rang	41	13	54
Total des réponses du 3 <sup>ème</sup> au 5 <sup>ème</sup> rang	40	41	81
Total	81	54	135



La proposition p1b est plébiscitée par l'échantillon (40,70% des opinions au 1<sup>er</sup> rang). Les experts du tourisme croient donc majoritairement (espèrent ?) en une prise de conscience de la demande et considèrent que la massification du tourisme sera vertueuse.

Il est visible que les experts s'alignent sur la continuité du tourisme tel que nous le connaissons. Le graphique 2, en effet, montre la disproportion des avis exprimés.

Graphique 2 : regroupement des réponses selon les deux propositions principales (1 et 2)



Certains experts ont précisé leurs avis pour l'après pétrole au titre des transports, de l'habitat, des distances parcourues lorsque l'on parle de proximité ou des évolutions comportementales en rapport avec l'acte touristique. Voici quelques commentaires à partir des extractions de verbatim.

#### ⇒ **Transport**

Les experts sont confiants dans les avancées technologiques à venir : « A 10 ans, on peut espérer de significatives avancées techniques et énergétiques dans l'aérien et l'automobile » ; « Transports doux, utilisation de moteurs fonctionnant aux énergies alternatives renouvelables » ; « Le pétrole sera remplacé par de nouvelles sources d'énergie » ; « very quick growth of non oil means of transport (train but also electric cars, etc) ». Même si une réserve est formulée à propos de l'aérien : « La plus grande interrogation concerne le transport aérien. Pour les autres modes de déplacement, il sera certainement bien plus facile de trouver des énergies de substitution au pétrole ».

Un autre expert admet le besoin de revoir nos modes de déplacements : « Nécessité de (re)développer des modes de transports plus écologiques (chemin de fer, bateau à voile, nouvelle technologie de mobilité) = la question du tourisme dérive directement des choix politiques qui seront pris pour adapter nos sociétés à l'après pétrole ». Le déplacement pourrait devenir un atout du voyage : « Déplacements doux, peu de longs voyages, distances parcourues plus courtes, le déplacement en lui-même devient un des atouts du "voyage" avec par exemple des trajets en vélo (Loire à vélo), en roulotte, des randonnées... ».

En renonçant à l'immobilité totale, les transports opéreraient ainsi une sélection (forme de segmentation par le prix qui est la base de notre proposition p1a) : « air transport remains important and popular even though the prices are multiplied by 2 to 5, as 20 years ago where air transport was a lot more expensive, but still used for mass tourism » ; « Les transports lointains deviendront irrémédiablement plus coûteux, donc moins accessibles au plus grand nombre, mais ça ne veut pas dire inexistantes (l'immobilité totale pour tous ne semble pas réaliste) » ; « La rareté et donc le coût élevé des carburants va automatiquement enclencher un processus de sélection de priorité. On le constate déjà depuis 2/3 ans : succès des low cost, chute du trafic aérien grand public, accélération des packages au rabais via internet... ».

Le prix deviendrait ainsi l'argument raisonnant le touriste potentiel : « Nécessité fait loi : on trouvera encore longtemps du pétrole mais à des prix et des risques environnementaux plus

élevés : eaux profondes, pôles nord et sud, schistes bitumeux, pétrole de roche mère, pétrole artificiel à base d'algues ou substitués à base d'alcool ... bref, l'homme veut se déplacer et voyager, et il le fera d'une façon ou d'une autre, quitte à le raisonner par les prix ! » ;

#### ⇒ **Habitat**

Au titre de l'habitat certains postulent, en prenant appui sur le ministère de l'environnement, que le tourisme pourrait être en avance par rapport à l'habitat résidentiel. « *De l'avis du ministère de l'environnement, l'amélioration du bilan énergétique des habitats (en neuf et en ancien) prendra 30 ans ; on peut supposer que l'hébergement touristique ira un peu plus vite* ». Cette avance, selon certains, serait due à l'importance accordée à l'hébergement du fait de la longueur accrue des séjours : « *as trips will be longer, the accommodation will play a more important role in the decision factors of the consumer. Accommodation will thus improve to deliver a very attractive customer value proposition for longer stays* ». En fait, plusieurs évoquent les mutations probables et à venir comme une réelle opportunité de changement : « *Favoriser le développement d'un habitat adapté aux contraintes locales (matériaux, climat, niveau économique des populations) => le touriste doit s'adapter aux conditions de confort moyennes du lieu qu'il visite* » ; « *Eco-habitats avec le minimum d'impact carbone et de consommation énergétique exemple : les hébergements privilégiés par l'opérateur vision du monde dans sa gamme [www.echodelaterre-voies.com](http://www.echodelaterre-voies.com) ; « L'habitat personnel devant devenir plus adapté à la réalité énergétique, le touriste sera plus exigeant sur les qualités de son hébergement touristique, mais aussi plus exigeant sur son confort (moins de déplacements possibles suppose que l'on soit amené à plus utiliser son hébergement) ».*

L'habitat devrait ainsi favoriser l'utilisation des énergies renouvelables et partant en faire baisser les prix : « *Les énergies renouvelables : soleil, vent, bois, ... se développeront car elles deviendront plus compétitives que le pétrole dont les prix vont se développer rapidement* » ; « *Pas de crainte de ce côté là car on parvient dès maintenant à construire des bâtiments autonomes sur le plan énergétique* ». En un mot des établissements à énergie positive.

Cela amènerait à davantage de liens sociaux au titre de la variété des habitats éco-conçus : « *L'effet induit directement sur les villégiatures de vacances : augmentation exponentielle des nuitées en camping, regroupement en tribu dans les gîtes* » ; « *Plus de contacts humains, avec des solutions comme des chambres d'hôtes (relations directes avec des habitants de la région visitée) pour les plus riches, des habitats respectueux de l'environnement et plus en contact avec la nature (roulotte, maison en bois, cabane dans les arbres)* ».

#### ⇒ **Distances parcourues lorsque l'on parle de proximité (du domicile)**

Les métropoles seraient directement concernées par le tourisme de proximité : « *Pour les petits budgets principalement, et pour les énièmes vacances des moyens budgets, les destinations à proximité des métropoles vont prospérer. Il faut qu'elles s'y préparent* ».

La proximité en temps ou en kilomètres parcourus est relative : « *2 heures de déplacement : par voiture, tgv, avion, ...* » ; « *Les distances se parcouraient à vélo par exemple, ou bien en train régional. Cela signifie que le lieu d'habitat devra être à proximité des services de base (alimentation, soins,...)* » ; « *Moins de 100 km* » ; « *Tout est relatif lorsque l'on part en vacances mais un rayon de 200 kms autour de son domicile me paraît plausible* ». Vingt miles (soit une trentaine de kilomètres) ou une diminution des vols lointains (« *less long haul trips for short trips* ») s'opposent à « *less small trips and longer main holidays* ». Sur la proximité nous voyons la notion de distance et celle du temps se confondre. En effet les répondants restent vagues pour ne pas dire muets sur les durées de voyages et leur fréquence, même si la distance (courte) est chiffrée, en kilomètres ou en isochrone.

La proximité serait synonyme de baisse de consommations. « *Partir loin va devenir un luxe. On voyagera plus près de chez soi, autrement (transports en commun ou covoiturage, transports "doux")* » ; « *Les clignotants des sites touristiques sont au vert depuis 3 ans, les*

*Français roulent moins sont forcés de consommer localement. Ils roulent moins donc consomment moins (moins de restaurants et d'étapes hôtelières) ».*

⇒ **En termes d'évolution des comportements**

Nous voyons là encore l'amalgame entre distance, durée, fréquence influencer les conduites. « *Less trips, but longer trips with more importance for the customer* » ; « *Less demand for long distance travel* ». En effet les répondants restent vagues sur les durées de voyages et muets sur leur fréquence, même si la distance (courte) est chiffrée, en kilomètres ou en isochrone. Nous rejoignons ici Urbain (Urbain, 2011 : 113) pour qui les transports plus rares et les séjours plus courts répondent à une stratégie de pénurie. La question soulevée par ces verbatim est finalement de savoir à quelle fréquence, à quel rythme nous partirons et pour quelles distances au total (partir huit fois à 25 km ou une fois tous les 2 ans à 6 000 km ?). Car dans tous les cas les experts, unanimement, se refusent à ne pas partir. Ils confirment ici que le voyage est « quasiment un automatisme ». (Krippendorf, 1987 : 215). Resurgit alors l'idée d'un quota de CO<sub>2</sub> voire d'une taxe carbone (Babou et Callot, 2010).

Les comportements devraient évoluer, lentement : « *Few if any* » ; « *Back to the main holiday concept* » ; « *Il ne faut pas se faire d'illusions : le comportement écologique est stimulé principalement s'il permet de faire une économie, ou s'il n'est pas dérangeant. Sinon, ce sont les délais bien connus du passage d'un comportement upstream à un comportement mainstream : 10 ans environ* » ; « *Le tourisme reste une activité de loisirs et on a peut-être tendance à être moins regardant sur l'aspect de développement durable, au moins pour le transport (pour peu que la destination soit mal desservie par des transports en communs, par ex)* » ; même si « *Les courts séjours de proximité devraient encore se développer...* » ;

Il pourrait (re)naître un bien être social : « *Besoin de vacances au plus proche des réalités de vie des habitants, en interaction avec eux et en contact plus direct avec la nature (écotourisme, tourisme d'aventure, tourisme solidaire)* » ; « *La crise lentement crée une "convivialité" et un certain goût du partage où l'on redécouvre les joies simples du pique-nique aux bords des routes, l'entraide et l'effet tribu* » ;

Où le tourisme virtuel précéderait la mobilité douce : « *Utilisation (voire substitution ?) du "virtuel" (h2a) via l'évolution des technologies de l'information. Commencer à vivre l'expérience touristique pré-acte de départ et de consommation. Cela pourrait permettre une sélection plus fine qualitative et réduire ainsi le nombre des actes de consommation tout en gommant l'aspect "frustration". Cela permettrait peut-être de contrebalancer le mécanisme à l'œuvre "+loin +souvent -longtemps" ? Et favoriser ainsi le h2b, qui même avec ou sans substituts disponibles et utilisés reste selon moi le plus scénario le plus "souhaitable" et "soutenable". J'ai placé le h1b en premier car c'est dans un "monde idéal" le "moins pire" de celui qui pourrait arriver...* » ;

Enfin, certains experts demeurent confiants quant à une "touriste écocitoyenneté" : « *Je crois à l'écotouriste ! L'écocitoyen l'est aussi lorsqu'il voyage, il sera plus exigeant sur ces aspects* » ; « *On note ces dernières années une réelle prise de conscience concernant le développement durable, tant du côté des professionnels de l'hébergement touristique, que des clients. Il est vrai que nous sommes situés en zone de montagne, avec un PNR, et que les touristes qui viennent en Ariège sont très sensibles à la nature préservée* ».

#### 4 Discussion des résultats et conclusion

Au final nous pouvons résumer les principaux commentaires grâce au tableau 5 ci-dessous.

Tableau 5 : synthèse des commentaires

Vision du tourisme post-pétrole en termes de :	Substituts trouvés et disponibles pour la pratique du tourisme			Substituts trouvés mais non disponibles pour la pratique du tourisme	
	<b>p1a</b> Prix inaccessible	<b>p1b</b> Massification vertueuse	<b>p1c</b> Massification non-vertueuse	<b>p2a</b> Immobilité	<b>p2b</b> Mobilité douce
Transports	Sélection, segmentation par le prix	Avancées technologiques majeures Atout du voyage	Quid de l'aérien ?	Pas réaliste	Atout du voyage, revoir nos modes de déplacement
Habitat	Prix des énergies renouvelables à la baisse,	Cabanes dans les arbres, tourisme à l'origine d'innovations	Où il est question de l'empreinte écologique, des quotas de CO <sub>2</sub>	n.c.	Campings, chambres d'hôte. Plus de contacts et de liens sociaux, éco habitats
Proximité (distance et/ou temps)	Luxe	Covoiturage transports en commun, moins de 200 km	Deux heures (Tgv, avion, voiture...)	Baisse de consommation	Proximité habitat et services, moins de 100 km
Evolutions comportementales	Stimulées par une économie	Une évolution prometteuse des attitudes	Peu de cas du transport, pas de renoncement au confort	Le virtuel contre la frustration et comme une invitation à H2b	Retrouver des joies simples, plus de liens
Typologies (François-Lecomte et Prim-Allaz, 2009)	Séjours-club ?	Néo-durables et Campeurs. Durables d'aventure ?	Séjours-club, Institutionnels cultureux	?	Néo-durables, Campeurs

Si aucun scénario ne se détache nettement il en est un qui est rejeté c'est celui de l'immobilité. Pourtant la forte propension à consulter des sites web avant de se décider à partir (ou non) ne constitue-t-elle pas une forme d'immobilité ? C'est, comme le suggère Urbain, une forme de substitut au voyage, que l'on ferait « depuis sa chambre [...] un vagabondage télématique de site en site » (Urbain, 2011 : 162-163). Il est frappant de constater ici un réel optimisme des experts interrogés. Optimisme quant à l'espoir au titre des énergies de substitution assurant ainsi une relative continuité du phénomène touristique. Optimisme quant à l'apprentissage des citoyens devenus responsables même lorsqu'ils sont touristes. Optimisme enfin, même dans le scénario le moins enthousiasmant (h2b), quant aux aspects positifs que les changements procureraient (liens sociaux, joies simples...).

Bien que les notions de proximité soient vagues, nous voyons nettement se dessiner une modification rythmique dans la perspective du tourisme de l'après pétrole. Peu importe finalement que les experts pensent à plus ou moins de lointains voyages, plus ou moins longs

ou fréquents selon les opinions, l'après pétrole touristique verra sa cadence modifiée par rapport à celle que nous connaissons et pratiquons actuellement.

Comme le rappelle la lettre de la Direction des études économiques et de l'évaluation environnementale « la distance à partir de laquelle l'avion tend à se substituer aux autres modes de transport est assez peu élevée : à partir de 2 000 km parcourus aller retour (distance Lille-Marseille), le transport aérien ne paraît plus avoir véritablement de concurrent modal. [...] En deçà de 2 000 km, la voiture reste pour sa part le mode de transport majoritaire : autour de 85% des séjours jusqu'à 500 km, de 75% entre 500 et 1 000 km, et encore de 50% entre 1 500 et 2 000 km »<sup>5</sup>.

Le tourisme reste ainsi prometteur. Il serait même à l'avant-garde au titre des innovations potentielles (habitat par exemple). Si le problème majeur reste sans aucun doute le transport, l'espoir d'énergies de substitution disponibles pour la filière laisse à penser que les projections de l'OMT seront atteintes. Les événements géopolitiques récents attestent de cette faculté des retournements de situations. Les acteurs ont la capacité de s'adapter aux environnements changeants. Pour ce qui est de la raréfaction du pétrole, le verdict des experts ici est clair. Il en sera de même ! Le changement est pour demain et toutes les parties prenantes devraient, ensemble, trouver les solutions adéquates pour que le tourisme perdure et continue sa vulgarisation tranquille.

Ce travail ne serait pas complet si nous n'évoquions les limites de l'exercice. La taille de l'échantillon tout d'abord paraît insuffisante même si la qualité des experts permet d'atténuer cette remarque. Nous pourrions, après ces premiers résultats, étendre le questionnement à d'autres cibles (professionnels, institutionnels, étudiants...) afin de corroborer ou d'amender ces premiers éléments d'analyse.

---

<sup>5</sup> Déplacements touristiques des Français : hyper concentration des comportements les plus émetteurs de gaz à effet de serre, Février 2008, Hors série n°11, 2.



## Bibliographie

- ANDRE, J.M., BASLEZ, M.F. 1993. *Voyager dans l'antiquité*, Fayard.
- BABOU, I., CALLOT, Ph. 2010. "Taxe carbone vs carte CO<sub>2</sub> : critiques et perspectives", *9th International, Marketing Trends Congress*, Venice, Italy, January 21-23.
- CAMPBELL, C.J., LAHERRERE, J.H. 1998. The End of Cheap Oil, *Scientific American*, March, pp. 78-83.
- CHRISTIN, R., BOURDEAU, Ph. 2011. *Le tourisme : émancipation ou contrôle social*. éditions du Croquant.
- EREC. 2010. RE-thinking 2050. A 100% Renewable Energy Vision for the European Union, *European Renewable Energy Council*, disponible via le site: [http://www.erec.org/fileadmin/erec\\_docs/Documents/Publications/ReThinking2050\\_full%20version\\_final.pdf](http://www.erec.org/fileadmin/erec_docs/Documents/Publications/ReThinking2050_full%20version_final.pdf)
- FRANÇOIS-LECOMTE, A., PRIM-ALLAZ, I. 2009. Les Français et le tourisme durable : proposition d'une typologie, *1ère journée de recherche ADERSE*, La Rochelle, Mars.
- HONORE, C. 2005. *Eloge de la lenteur*. Editions Marabout.
- ITPOES. 2010. The Oil Crunch. A wake-up call for the UK economy. *UK Industry Taskforce on Peak Oil & Energy Security*. London: Editor Simon Roberts.
- KRIPPENDORF, J. 1987. *Les vacances et après ? Pour une nouvelle compréhension des loisirs et des voyages*. Collection Logiques sociales. L'Harmattan.
- LATOUCHE, S. 2006. *Le pari de la décroissance*, Paris, Fayard.
- LEBEAU, A. 2008. *L'enfermement planétaire*. Paris: Editions Gallimard.
- MIDDLETON, V.T.C., CLARKE. J. 2002. *Marketing in Travel and Tourism*, third edition, Butterworth Heinemann.
- MOLSTAD, A. 2009. *Où partir avant qu'il ne soit trop tard ? Compte à rebours pour un tourisme responsable*. Editions La Découverte, Paris.
- MORAND, P. 1944. *Excursions immobiles*, Editions Flammarion.
- PESQUEUX, Y. 2009. La responsabilité sociale de l'entreprise ou l'épuisement d'un thème de gestion, in O. Meier et G. Schier (dir.) *Gouvernance, éthique et RSE, état des lieux et perspectives*. Paris: Hermès-Lavoisier, Chapitre 2, pp. 49-68.
- PIERRET, C. 2010. *Nord-Sud : comment maîtriser le problème énergétique face au besoin de développement ?* in PITTE, J.R. dir. *Le ciel ne va pas nous tomber sur la tête*. J.C. Lattès.
- SHARPLEY, R. 2009. *Tourism Development an the Environment: Beyond Sustainability?* London, England: Earthscan.
- URBAIN, J.D. 2011. *L'envie du monde*, Editions Bréal.
- VIARD, J. 2006. *Court traité sur les vacances, les voyages et l'hospitalité des lieux*, Paris: Editions de L'Aube.
- YEOMAN, I. 2008. *Tomorrow's Tourist. Scenarios & Trends*. Butterworth-Heinemann.