



(c)Explore le Monde, chez Ati avec Solidarité

2023

## DIALOGUES DU TOURISME ÉQUITABLE

Quel rôle pour le tourisme équitable dans  
la transition écologique ?

Document de synthèse



# A propos des Dialogues du tourisme équitable

Les « Dialogues du Tourisme Equitable » sont un nouveau rendez-vous annuel organisé par l'Association pour le Tourisme Equitable et Solidaire (ATES) au mois de novembre (mois de l'Economie Sociale et Solidaire). Il a pour objet de réunir des acteurs issus d'écosystèmes divers (professionnels du tourisme engagés, professionnels du développement des territoires, chercheurs, militants, étudiants, élus...) pour **échanger, réfléchir et innover collectivement** sur les problématiques du secteur et les pratiques du tourisme équitable et solidaire.

La première édition des Dialogues du Tourisme Equitable, en 2022, avait réuni une soixantaine de participants pour débattre des effets du tourisme équitable, et de la manière de mieux les appréhender dans toutes leurs dimensions, de les mesurer et les valoriser, mais aussi en aborder les limites. En 2023, l'ATES et ses membres ont souhaité dédier cet après-midi de débats à la question du rôle du tourisme équitable dans la transition écologique et sociale. L'édition 2023 des Dialogues du Tourisme Equitable s'est donc déroulée le 15 novembre à l'Académie du Climat à Paris et a réuni environ 70 participants avec une quinzaine d'intervenants.

Avec le soutien de :

En partenariat  
avec



Ce document a été élaboré à partir des enregistrements audios et des prises de notes effectuées durant les interventions, mais il ne constitue pas une transcription intégrale des débats. Il a pour objectif de produire une synthèse des principaux points de vue des intervenants et les points saillants des témoignages de certains participants du public.

## Faire dialoguer les acteurs du tourisme équitable et les militants du climat

 Coralie Marti, ATES

Les chercheurs et les associations qui œuvrent pour plus de durabilité du secteur soulignent régulièrement la complexité de l'industrie touristique, de plus en plus, en proie à des contradictions liées à des impacts peu maîtrisés sur les populations et l'environnement, dans un contexte sans précédent de pressions sur le climat.

Parce qu'ils restent convaincus que le tourisme peut être une chance pour les territoires et pour les habitants, les acteurs du tourisme équitable et solidaire offrent une alternative et de nouvelles façons de faire et de penser le secteur, et aspirent à trouver collectivement des solutions aux paradoxes des voyages lointains dans le tourisme équitable et solidaire :

- Si le tourisme équitable et solidaire participe à la compréhension entre les peuples, à la découverte de l'altérité, de cultures et de modes de vie qu'il contribue à préserver, il ne peut plus être envisagé sans tenir compte des impacts actuels et futurs sur le dérèglement climatique ;
- Pour les opérateurs touristiques de l'économie sociale et solidaire se pose de surcroît la compatibilité du droit aux vacances et des inégalités, dans un monde où il faut réduire la consommation des ressources.

De nombreux enjeux, trois durabilités : environnementale, économique et sociale, qu'il n'est bien sûr pas facile de traiter avec la même efficacité.

Cet après-midi ne saurait se limiter à procéder à une simple dénonciation des travers conduisant à un rejet de certaines formes de tourisme, d'emblée éloignées du projet du tourisme équitable, social et solidaire. Il doit permettre aux acteurs présents :

- De mieux comprendre les enjeux auxquels sont confrontés l'ensemble des parties prenantes ;
- D'appréhender le sujet dans toute sa complexité, de questionner certaines de leurs pratiques, voire dans une certaine mesure, leur positionnement et leur modèle ;
- Et d'explorer, de manière à la fois critique et bienveillante, des solutions permettant de pérenniser le tourisme équitable et solidaire et lui permettre de continuer à contribuer à la nécessaire transition écologique et sociale.

## Se saisir de l'enjeu climatique, un défi majeur pour le tourisme équitable et solidaire

 Coralie Marti, ATES

Le tourisme équitable est un tourisme de niche, que l'on a du mal à quantifier puisqu'il est surtout composé de petits acteurs, pas toujours regroupés en réseaux, et qui produisent peu de données économiques consolidées. Il ne représente dans tous les cas qu'une très faible part des flux touristiques mondiaux.

Pourquoi alors en faire un enjeu de la transition écologique et centrer les débats des Dialogues sur cette forme de tourisme ?

Parce que les opérateurs du tourisme équitable et solidaire ont historiquement joué un rôle de pionniers, avec une influence positive et une diffusion progressive des valeurs et pratiques sur une partie de la filière des voyages. Ainsi, de plus en plus d'opérateurs touristiques conventionnels prennent des engagements concrets en faveur du développement local et le tourisme équitable a été à l'avant-garde de ce mouvement. **Se saisir de l'enjeu climatique pour l'ATES, c'est donc l'opportunité de continuer à être leader et précurseur des évolutions du voyage, face au nouveau défi que représente la décarbonation du secteur.**

Le tourisme équitable ambitionne d'être un outil de la transformation des modes de production et de consommation du tourisme pour encourager la transition écologique et sociale de ce secteur et souhaite être un allié des habitants des destinations. Cette ambition est aujourd'hui bousculée par l'urgence climatique dans la mesure où la rencontre entre l'offre (essentiellement au Sud) et la demande (essentiellement au Nord) rendent jusqu'à présent incontournable l'usage du transport aérien, de plus en plus, à juste titre, décrié.

Malgré une démarche collective en faveur de la sobriété et du climat d'ores et déjà largement percussive dans le monde des voyages, des dissonances sont pointées, par les membres de l'ATES eux-mêmes, entre la mission des acteurs du tourisme solidaire et les conséquences climatiques de ces voyages.

Comment redonner du sens au terme "solidaire" face au dérèglement climatique ?

Nous espérons trouver une partie de la solution dans les deux tables rondes organisées cet après-midi. La première, intitulée « Sobriété & modèles de consommation : le tourisme équitable peut-il croître dans un monde aux limites finies ? » nous permettra de débattre des leviers concernant l'offre, alors que la seconde, intitulée « 4 voyages en avion dans une vie » (pour tous !) : comment atteindre cet objectif ? » nous permettra d'aborder les leviers concernant la demande touristique.

# Dialogue 1 > Sobriété & modèles de consommation : Le tourisme équitable peut-il croître dans un monde aux limites finies ?

## La problématique

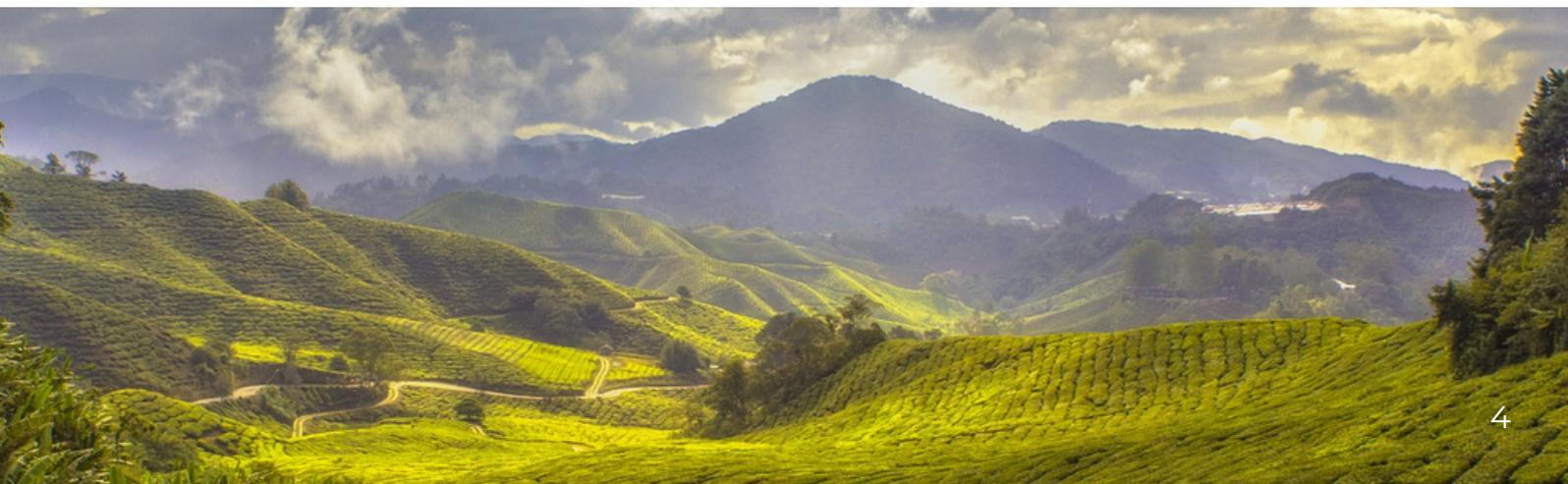


Coralie Marti, ATES

Alors que le secteur du tourisme vient de traverser la crise la plus importante de son histoire, les opérateurs envisagent un avenir en dents de scie, tant les présages de crises à venir semblent s'accumuler. La décroissance dans le domaine du tourisme semble désormais nécessaire, inévitable, dommageable et prometteuse à la fois...

- Elle est nécessaire sur le tourisme long et moyens courrier (partir loin beaucoup moins souvent) et sur certaines destinations de proximité sur-fréquentées.
- Elle deviendra inévitable, que ce soit par les effets d'ampleur produits par le dérèglement climatique, par des changements de valeurs et d'aspirations des voyageurs, ou par la contrainte réglementaire.
- Cette décroissance sera, à n'en pas douter, dommageable. D'abord pour les pays réceptifs, les opérateurs et les populations vivant des activités touristiques, mais aussi plus globalement dans un contexte d'isolationnisme et de tensions internationales accrues. Voyager de manière éthique, ce n'est pas qu'une question de climat, c'est aussi une question d'humains : s'ouvrir l'esprit vers de nouvelles cultures, découvrir l'autre, apprendre à accepter la différence. Les rencontres lointaines sont bien souvent un outil pour cela.
- **Cette décroissance peut-elle être prometteuse ?** Oui car finalement, aussi complexe et destructrice soit-elle, elle peut ouvrir de nouvelles possibilités et des transformations fortes !

Qui dit décroissance du secteur dit réduction et transformation inévitable des entreprises du voyage. Qu'elle soit voulue ou subie la décroissance du secteur des voyages doit être planifiée, en apportant des alternatives aux modèles dominants d'aujourd'hui. Comment le tourisme équitable et solidaire peut-il devenir précurseur de ces transformations ? Faut-il remettre en question l'offre actuelle très largement tournée vers les pays du Sud ? Comment accompagner et soutenir les professionnels du voyage ici et là-bas dans cette transition ?



# Dialogue 1 > Sobriété & modèles de consommation : Le tourisme équitable peut-il croître dans un monde aux limites finies ?

## Les contributeurs.trices

 **Animateur : Bernard Schéou, Docteur en Sciences économiques, [laboratoire ART-Dev](#) (Acteurs, Ressources et Territoires dans le Développement) UMR Cirad/Université de Perpignan/Université de Montpellier**

- Charlène Fleury, Coordinatrice du [réseau Rester sur Terre/ Stay Grounded](#) en France
- Julie Stoll, Déléguée Générale, [Commerce Equitable France](#)
- Patrick Wasserman, Directeur, [Rencontres au bout du monde](#) & administrateur de l'ATES
- Jean-Christophe Guérin, Directeur, [Vie Sauvage](#) & [Fika Voyages](#)
- Bastien Beaufort, Directeur, [Guayapi](#) & [EcoLanka](#)
- Jean- Christophe Naal, [Grandir Aventure](#) & administrateur de l'ATES



Yamina Saheb Docteure en ingénierie énergétique et économiste, co-rédactrice du 6ème rapport du GIEC sur le changement climatique, et Pascal Gassiot, Représentant du collectif Pensons l'Aéronautique de Demain, avaient également accepté l'invitation de l'ATES à intervenir sur cette table-ronde, mais en raison de contraintes de transport et d'agenda de dernière minute, ils n'ont finalement pas pu participer aux débats. Nous tenons à les remercier pour le temps dédié à la préparation de leurs interventions et pour les échanges constructifs avec l'animateur et l'équipe de l'ATES.

### **Charlène Fleury, Rester sur Terre/ Stay Grounded en France**

Je suis la coordinatrice de Rester sur Terre, branche française de Stay Grounded, un collectif rassemblant plus de 200 organisations à travers le monde, avec l'objectif de lutter pour des modes de déplacement plus durable, et notamment pour la décroissance des transports aériens. Il est possible de devenir membre individuel de Rester sur Terre, et nous avons d'ailleurs un groupe de travail dédié au tourisme, auquel nous invitons tous les opérateurs touristiques qui le souhaitent, et notamment ceux de l'ATES, à participer.

Le cœur de notre activité chez Rester sur Terre est la sensibilisation sur le greenwashing des compagnies aériennes : ces fausses solutions qu'on nous assène pour pouvoir continuer comme avant. Nous avons aussi une activité de plaidoyer et de lutte contre des grands projets d'extension de création d'aéroports partout dans le monde, des projets de construction qui, de plus se font souvent avec des atteintes graves aux droits humains. **Nous luttons également contre les projets de compensation carbone, qui permettent au plus privilégiés de s'acheter une bonne conscience pour pouvoir voler comme avant.** Nous souhaitons faire évoluer la réglementation, avec une interdiction des vols courts et la suppression des jets privés. Notre guide [Destination Commune](#), disponible sur internet, récapitule les 5 narratifs que l'on porte pour avoir un regard neuf, un changement de vision sur l'aviation.

Le type tourisme qui est actuellement promu dans les médias et dans la publicité est largement basé sur l'usage de l'avion. Ce modèle n'est malheureusement pas compatible avec les objectifs de l'Accord de Paris, et plus généralement avec la préservation des conditions de vie sur Terre pour une grande partie de la population mondiale. Le groupe de travail « Tourisme » du collectif Rester sur Terre travaille pour repenser un tourisme compatible avec les objectifs de l'Accord de Paris et nous souhaitons discuter de ces questions avec les représentants du secteur touristique. **Le trafic aérien pose un problème car il a un impact disproportionné sur le climat alors qu'il ne concerne qu'une petite minorité de personnes. Le tourisme qui ne reposerait que sur le trafic aérien n'est pas soutenable.**

La majeure partie du secteur touristique est actuellement dans le déni : les acteurs avancent que des solutions technologiques régleront le problème de l'aérien. Or, les travaux de l'Institut Supérieur de l'Aéronautique et de l'Espace (SUPAERO) et de l'ADEME démontrent que les solutions technologiques ne sont pas suffisantes pour permettre une décarbonation de l'aérien au regard de sa croissance actuelle. En conséquence, **les mesures de décarbonation du secteur aérien doivent aussi nécessairement passer par une régulation du trafic. Or, pour le moment cette régulation, cette décroissance, est taboue** dans le secteur de l'aérien, et globalement aussi dans le secteur touristique. C'est pour cette raison que je souhaitais participer à cette table-ronde, pour en discuter directement avec des opérateurs touristiques.

### **Charlène Fleury, Rester sur Terre/ Stay Grounded en France**

On parle du tourisme comme une possibilité d'aller voir l'autre, d'aller à la rencontre de l'autre, mais quelle est cette rencontre qui justement épuise les conditions de vie de l'autre ? C'est encore plus important quand il s'agit de destinations ou de populations qui sont déjà les plus fortement touchées par le dérèglement climatique. Le tourisme est un moteur de développement pour certaines communautés, mais qu'en est-il des externalités négatives qu'on ne calcule pas ? On ne prend pas en compte l'impact négatif que le déplacement aérien va avoir sur les populations locales.

### **Bastien Beaufort, Guayapi & EcoLanka**

Même s'ils connaissent des développements de filières pertinents en France et en Europe, le commerce et le tourisme équitables doivent continuer de porter une vision internationaliste, de soutenir la solidarité internationale. Historiquement, la vision internationaliste était au cœur des mouvements progressistes et je déplore que cela se soit perdu aujourd'hui avec la tendance au localisme. Je tiens à rappeler que localisme, c'est un programme du Rassemblement National depuis vingt ans ! Cette tendance au localisme a infusé toutes les sphères de la société y compris dans les mouvements décroissants, mais heureusement certains d'entre eux, comme Slow Food et le commerce équitable, continuent d'être des mouvements internationalistes. C'est bien de développer le tourisme équitable de proximité, mais il ne doit pas se substituer au tourisme équitable dans les pays du Sud. On ne pourra pas résoudre des enjeux globaux ou internationaux avec une vision ou avec des actions strictement locales : ce constat est la base de la solidarité internationale. C'est aussi le fondement du commerce équitable, et donc par extension du tourisme équitable. Le tourisme équitable s'inscrit dans une philosophie humaniste d'ouverture au monde, d'ouverture à l'autre, de rencontres et pas de repli sur soi.

Chez Guayapi Ecolanka, notre raison d'être c'est la préservation de la biodiversité, qui est difficilement quantifiable, contrairement aux émissions de GES, qui constituent un indicateur plus facilement appropriable par le grand public. La biodiversité fait l'objet de rapports panels d'experts internationaux, comme la Plateforme intergouvernementale scientifique et politique sur la biodiversité et les services écosystémiques (IPBES en anglais), qui fonctionnent selon le même principe que le GIEC pour le climat. Ces rapports ne font pas l'objet d'une couverture médiatiques suffisante, alors que la question de la biodiversité est fortement reliée à la question du changement climatique.

Que faisons-nous concrètement avec le commerce équitable dont le tourisme fait partie ? Nous bâtissons des filières, nous nouons des alliances avec des populations autochtones qui vivent sur des écosystèmes préservés, avec pour objectif de protéger la diversité biologique et culturelle. Les peuples autochtones représentent 90% de la diversité linguistique de la planète et sont les gardiens de 80% de la biodiversité qui existe sur la planète.

 Bastien Beaufort, Guayapi & EcoLanka

Or, ces peuples restent très défavorisés, politiquement et économiquement. C'est là qu'entre en jeu la logique de solidarité internationale du commerce équitable et du tourisme équitable et solidaire : la question économique est déterminante aujourd'hui dans la préservation, la destruction ou la régénération des écosystèmes. Le tourisme équitable et solidaire propose une des alternatives économiques qui permettent aux peuples autochtones de continuer à soutenir des modes de vie et des actions de préservation et de régénération de la biodiversité.

Quand on aborde la question de la sobriété et du modèle de la consommation dans un contexte de changement climatique il me semble qu'il faut aller bien au-delà de la critique et de la dénonciation, qui me semblent connues et partagées par toutes et tous, sauf quelques climatosceptiques douteux, et voir comment nous pouvons soutenir concrètement des initiatives qui vont dans le sens de la préservation et de la régénération de la biodiversité.

Je déplore que le débat soit exclusivement centré sur la question climatique, souvent avec une vision des émissions de GES et de la décarbonation qui s'apparentent à une gestion purement comptable, alors que les transformations à l'œuvre dans les transitions écologiques sont beaucoup plus vastes et complexes. Il y a une vraie catastrophe écologique à l'œuvre actuellement, qui ne doit pas être résumée aux émissions de carbone. Ce n'est qu'un des volets sur lesquels il faut agir, mais d'autres volets tout aussi importants doivent être considérés : comme la protection et la régénération de la biodiversité, et les piliers social et économiques du développement durable. C'est le fait de proposer des modèles socioéconomiques alternatifs qui permettra d'enclencher des transformations positives sur l'environnement. Le commerce et le tourisme équitables offrent des modèles socioéconomiques alternatifs qui contribuent à soutenir la biodiversité et doivent donc être encouragés, au-delà des émissions de GES qu'un voyage en avion peut générer : c'est le tourisme industriel qui doit décroître pas le tourisme équitable !

 Jean-Christophe Guérin, Vie Sauvage & Fika Voyages

Je suis un voyageur privé qui porte deux marques : Vie Sauvage, qui existe depuis plus de 25 ans, et Fika, que l'on a créé pendant la pandémie de covid-19 pour penser le voyage de demain. Notre agence est membre de l'association Agir pour un Tourisme Responsable (ATR). Au sein de notre agence de voyage, on vient d'engager un plan de décarbonation des activités qui est historique, puisque notre modèle repose sur le fait d'emmener en avion nos clientèles vers des destinations lointaines. Ce que je peux amener à la réflexion c'est le fait de mettre en pratique un engagement fort pour la réduction des émissions de GES alors que mon cœur de métier repose éminemment sur la dépendance à l'aérien. Pendant le covid on a lancé cette réflexion avec deux axes : d'une part, celui de développer des offres accessibles en train, et d'autre part, pour les destinations lointaines, de développer des séjours de minimum 4 semaines.

### Jean-Christophe Guérin, Vie Sauvage & Fika Voyages

Cela a débuté par une expérimentation en interne, au cours de laquelle on a interrogé les collaborateurs et collaboratrices sur la possibilité de développer ces offres, en partant du principe que, dans notre secteur, l'existence de l'offre peut susciter la demande. Le tourisme est le seul secteur économique au niveau mondial pour lequel la croissance depuis 50 ans est supérieure à la croissance mondiale, donc nos schémas intellectuels en tant qu'opérateurs de voyages sont calqués sur la croissance. Déconstruire ces schémas pendant la période covid nous a permis d'expérimenter ces nouvelles offres et d'être un laboratoire.

A la sortie de la crise covid, le discours sur la sobriété climatique s'est intensifié, le secteur à commencer à généraliser la compensation carbone. **Je suis convaincu que dans l'histoire de la transition écologique la compensation carbone ce sera qu'un court épisode, car ce n'est pas une bonne solution.** On a réfléchi pendant dix-huit mois sur l'application de la décroissance, qui va à rebours de la logique entrepreneuriale habituelle, et on l'a acté en septembre 2023. On a testé le modèle auprès d'étudiants et plus récemment sous l'égide du programme ACT de l'ADEME, qui nous aide à tester la robustesse de notre méthode d'évaluation des émissions de carbone de notre activité, et surtout à tester la robustesse du modèle économique décroissant que l'on va mettre en place, l'objectif étant de réduire de 5% par an les émissions de carbone jusqu'en 2034 donc de réduire de 56% au total par rapport à nos émissions actuelles. Je suis l'archétype du voyageur long courrier : 98% de mes émissions sont dans l'enveloppe 3, c'est-à-dire les vols et le voyage des clients. Les émissions liées aux activités de l'entreprise c'est moins de 2%, et avec le covid on a procédé à une réorganisation donc on a encore diminué cette part, donc pour moi le vrai sujet ce sont les émissions liées aux voyages de nos clients et comment, si on veut réduire les émissions de 5% par an, on va continuer à générer notre activité avec moins d'avion : est-ce que c'est en développant les séjours de proximité ? Est-ce que c'est en allongeant la durée des séjours ? Est-ce que c'est en augmentant les prestations vendues sur place ? On travaille avec l'ADEME pour trouver un modèle économique robuste qui nous permette de tenir cet objectif.

Au-delà de la réduction des émissions de carbone, entrer dans cette démarche là c'était aussi aller réinterroger l'utilité des voyages et les impacts dans les destinations, en écho avec ce qui a été évoqué précédemment par Bastien : sur notre maque Vie Sauvage, pour la Tanzanie, qui est notre destination la plus vendue en Afrique, on a fait un partenariat avec Endallah, une agence réceptive labélisée Tourisme Equitable par l'ATES, notamment pour prendre beaucoup d'engagements d'utilité sociale.

Une des problématiques de la mise en place d'un plan de réduction des émissions de carbone est d'accompagner également cette réflexion dans les destinations, avec les partenaires locaux qui sont en première ligne de l'accueil des voyageurs : comment cet objectif de décroissance des émissions de carbone est perçu sur place et comment on accompagne les partenaires sur place.

### Jean-Christophe Guérin, Vie Sauvage & Fika Voyages

De toutes façons, pour toutes nos activités, on est actuellement très dépendants du pétrole, et quand on voit que les prévisions de l'Agence Nationale de l'Energie tablent sur une contraction de 10% de l'approvisionnement en pétrole sur le marché européen dans les prochaines années, même le moins écologique d'entre nous doit se rendre compte que la survie de nos activités d'agence de voyage dépend de notre capacité à réduire notre consommation de pétrole : il faut donc anticiper ces contraintes d'approvisionnement, qui mécaniquement risquent d'augmenter fortement le prix de nos mobilités, avec pour conséquence de voir le marché du tourisme se contracter.

### Patrick Wasserman, Rencontres au bout du monde & ATES

Je suis un voyageur associatif membre fondateur de l'ATES et coauteur du référentiel du Label Tourisme Equitable. Notre agence Rencontres au bout du monde est spécialisée dans des destinations « un peu rares », qui sont habituellement éloignées du marché touristique, et nous sommes très focalisés sur l'impact du tourisme au niveau local. **Nous sommes un petit opérateur avec une équipe très réduite et donc peu de moyens pour engager des démarches prospectives**, mais on partage la même réflexion que celle exposée par Jean-Christophe.

Dès la création de l'ATES, l'objectif était de formaliser des pratiques et de les communiquer pour qu'elles puissent se diffuser auprès d'autres opérateurs, même ceux qui ne relèvent pas de l'économie sociale et solidaire. A l'origine, la préoccupation du tourisme équitable était de combattre le tourisme industriel prédateur, pas seulement vis-à-vis de questions environnementales, mais avant tout vis-à-vis des populations d'accueil. Les opérateurs du tourisme équitable et solidaire se sont beaucoup concentrés sur l'amélioration des pratiques au niveau local dans les territoires d'accueil, ainsi que sur la participation des communautés accueillantes à la prise de décisions. La réflexion sur l'impact global sur le changement climatique des émissions de GES de l'aérien n'est venue que beaucoup plus tard.

Les partenariats de tourisme équitable contribuent à donner aux communautés d'accueil le pouvoir de décider et d'agir sur des questions de préservation de leur mode de vie et de leur environnement. On a pu le prouver notamment avec l'étude des impacts du tourisme équitable réalisée pour l'ATES en 2017-2019 au Pérou, à Madagascar et en Inde. L'objectif, dès le début, était de donner les moyens à des populations défavorisées, souvent d'ailleurs parmi les plus vulnérables aux conséquences de la mondialisation et du changement climatique, de s'organiser pour peser sur les décisions concernant leur territoire. Il me semble donc essentiel de poser la question aux populations concernées par l'accueil et par les impacts du dérèglement climatique. Autour de cette table on a tous conscience du problème et on cherche des solutions positives. Il me semble crucial de ne pas rester dans la dénonciation et donc dans la volonté de « tout casser », mais plutôt de chercher des solutions positives, bonnes pour le vivant humain et non-humain.

 Julie Stoll, Commerce Equitable France

Je vais parler ici en tant que déléguée générale de Commerce Equitable France, mais je voudrais aussi témoigner en tant que voyageuse, puisque je viens d'expérimenter un voyage au Maroc avec Vision du Monde, une agence de voyages membre de l'ATES et porteuse du Label Tourisme Equitable.

Mon principal message pour la discussion aujourd'hui est que **la radicalité des changements qui doivent impérativement intervenir dans le secteur du tourisme ne doit pas nous faire perdre de vue la nécessité de la nuance.** Le projet de décroissance des émissions de GES dans notre société et dans nos modes de consommation, s'il est indispensable, ne veut pas dire que tout doit décroître. **Certaines choses, comme le tourisme industriel doivent décroître, et d'autres, comme le tourisme équitable et solidaire, doivent progresser.** Le fait que le tourisme équitable doive continuer de croître et de gagner du terrain sur le tourisme industriel n'est pas en contradiction avec le fait qu'au global les vols long-courriers doivent décroître.

Je fais un petit détour pour vous donner une analogie, avec l'exemple d'une filière de laquelle je suis plus familière : le cacao. C'est un des produits phare du commerce équitable. Or, le commerce du cacao actuellement dans le monde est un facteur important de déforestation, c'est un problème pour le climat et la biodiversité. Est-ce qu'il faut pour autant arrêter de manger du cacao, de manger du chocolat ? Probablement ! Il faut en partie arrêter de manger trop de chocolat, notamment lorsqu'il contribue à la déforestation. Mais il existe aussi des modes de production de cacao en agroforesterie, qui non seulement ne déforestent pas mais qui au contraire améliore la biodiversité, restaure les écosystèmes et deviennent des sources de séquestration du carbone qui réduisent d'autant l'impact sur le climat. Pour les producteurs de cacao passer d'un mode de production, monocultural et intensif en intrants chimiques, qui contribue à la déforestation à des modes de production agroforestiers propices à la séquestration du carbone demande des investissements qui sont rendus possible grâce au commerce équitable. Aujourd'hui les organisations de producteurs de cacao les plus avancées dans l'agroforesterie sont celles qui bénéficient du commerce le plus équitable, donc il est à la fois vrai que manger du chocolat contribue à la déforestation, mais que manger du chocolat équitable contribue à changer positivement en faveur du climat les pratiques des petits producteurs marginalisés. Pour aller dans le sens de la transition écologique, il faut donc faire baisser la consommation et la production de cacao industriel, mais aussi augmenter la consommation et la production de cacao équitable. J'ai pris ce petit détour pour expliquer que, même si on a dit qu'on n'était pas là aujourd'hui pour taper sur le tourisme industriel, on a quand même besoin de chausser des lunettes qui nous font voir les problématiques dans leur globalité et avec des nuances, pour **discerner les types de tourisme qui doivent décroître fortement, et ceux qui doivent continuer de progresser.**

La question sur laquelle on doit se pencher c'est à quelles conditions peut-on se permettre de poursuivre le développement du tourisme équitable et solidaire ? Qu'est-ce qu'il apporte à notre société et qu'est-ce qu'il apporte aux questions climatiques et plus largement de préservation de l'environnement mondial ?

 Julie Stoll, Commerce Equitable France

Je vois trois raisons de poursuivre le développement du tourisme équitable et solidaire et de ne pas le présenter comme le grand méchant loup, car c'est une activité d'utilité sociale.

La première bonne raison pour le tourisme équitable et solidaire de continuer de croître, y compris dans sa dimension long-courrier, c'est que **le modèle alternatif proposé par le tourisme équitable et solidaire, ses caractéristiques intrinsèques définies dans les critères du Label Tourisme Equitable, préfigurent ce que pourrait être, et ce que l'on espère sera, le tourisme de demain.** Ce qui distingue les organisations de tourisme équitable, et d'ailleurs les PME du commerce équitable quelle que soit la filière, par rapport aux entreprises conventionnelles, c'est que ces dernières sont organisées, sont structurées statutairement de manière à maximiser leur profit. C'est cet objectif, voire cette obligation, de maximisation de leurs profits qui va les transformer en prédateurs sociaux ou environnementaux.

**Les organisations de tourisme équitable et solidaire sont, quant à elles, guidées par une mission sociale que l'on retrouve dans les statuts de ces organisations et dans les critères du Label Tourisme Equitable, et notamment les critères qui ont trait à la gestion et à la gouvernance des structures selon les principes de l'économie sociale et solidaire.** Les critères de l'économie sociale et solidaire, la gouvernance démocratique, l'utilité sociale, et la lucrativité limitée, font qu'elles ne se comportent pas comme des prédateurs environnementaux et sociaux et qu'elles n'ont pas pour but d'être dans la croissance pour la croissance.

**Parce que les organisations du tourisme équitable ne sont pas organisées pour maximiser les profits, mais pour maximiser leur utilité sociale, cela leur ouvre une liberté d'action, cela ouvre un champ d'expérimentation qui en font des modèles dans plein de domaines et en particulier dans la question des partenariats.** C'est une des bonnes raisons de prendre cette niche du marché touristique très au sérieux car **ces organisations ont un profil préfigurateur du tourisme de demain.**

La deuxième bonne raison pour justifier que le tourisme équitable et solidaire continue de croître, c'est son impact social. Je vais vous parler de mon expérience récente avec Vision du Monde. J'ai passé une semaine hébergée au sein d'une famille dans le Haut Atlas au Maroc, dans un village qui a d'énormes problèmes d'accès à l'eau à cause du dérèglement climatique. Le tourisme équitable et solidaire permet, via le revenu des activités d'hébergement et via le fonds de développement, à ces familles d'investir collectivement dans les infrastructures nécessaires pour s'approvisionner en eau et pour préserver une activité agricole nourricière, locale et écologique. **Sans le tourisme équitable, l'agriculture ne serait plus possible dans cette vallée.** Le revenu complémentaire apporté par le tourisme équitable et la gestion communautaire du fonds de développement permettent aux villageois de réaliser les investissements nécessaires pour faire face au changement climatique.

### Julie Stoll, Commerce Equitable France

Quand on parle de solidarité climatique, il y a la question de la sobriété et de la réduction de nos propres modes de consommations, mais il y a aussi les questions d'accompagnement de la résilience et de l'adaptation des populations les plus fragiles. Et le tourisme équitable et solidaire contribue à cet objectif de résilience et d'adaptation. Ça n'est pas anodin. C'est une des raisons pour lesquelles le tourisme équitable et solidaire doit continuer de croître et de gagner du terrain sur un tourisme industriel prédateur.

La troisième bonne raison, c'est l'effet que cela produit sur les voyageurs. Nous avons plus que jamais besoin de transformer nos modes de vie et nos modes de consommer et je fais l'hypothèse que les voyages équitables transforment le public, transforment leur manière d'être et de voir le monde. L'expérience du voyage équitable, les actions de sensibilisation en amont en durant le séjour, les rencontres qu'ils font, permettent de faire évoluer le regard des voyageurs sur la mondialisation, sur les causes et les conséquences des inégalités sociales, sur nos interdépendances au niveau de l'ensemble de la planète. Ces prises de conscience ont un impact sur la transformation des modes de vie et des modes de consommation. C'est une hypothèse qui mériterait certainement d'être approfondie, avec une étude qui permettrait d'apporter des preuves et d'analyser ces changements. En tous cas, dans le livre d'or chez mes hôtes du Haut Atlas marocain, j'ai trouvé beaucoup de témoignages de voyageurs qui disent comment, à l'issue d'une semaine en immersion, ils se sont sentis transformés. Je pense que l'on a besoin de ce type d'expérience individuelle dans notre société aujourd'hui pour amorcer les grands changements nécessaires en matière de sentiment de citoyenneté mondiale. On a besoin réhumaniser le lointain, l'étranger et de se reconnaître soi-même dans l'autre. Les voyages équitables permettent de cultiver la paix et je pense que notre société en a particulièrement besoin

### Charlène Fleury, Rester sur Terre/ Stay Grounded en France

Au sein du collectif Rester sur terre, on ne prétend pas interdire d'aller à la rencontre de l'autre, cependant ce que l'on dit c'est que la rencontre entre les cultures est souvent instrumentalisée par le secteur aérien comme un idéal permis par le voyage en avion. Tout le secteur de l'aérien prétend qu'on a besoin de faire des rencontres à l'autre bout du monde, alors que bien souvent, soit le voyage ne permet pas réellement la rencontre de l'autre, quand on reste à l'hôtel au bord de sa piscine par exemple, soit cette rencontre se fait au prix d'une dégradation du climat.

Pour éviter cela, il y a un enjeu vital à ce que les modes de transports alternatifs à l'aérien soient développés très largement et soient rendus concurrentiels. Je vais comme Julie parler d'un de mes voyages personnels. Je suis allée en Ouzbékistan en train : chaque étape du long voyage qui m'a permis d'aller à Tachkent était une expérience en soi, un voyage dans le voyage avec de nombreuses occasions de rencontres sur le trajet. Je veux le mettre en parallèle cette expérience, aujourd'hui très minoritaire mais qui gagnerait à être développée, avec le fait de simplement se « téléporter » comme c'est le cas avec le transport aérien.



Charlène Fleury, *Rester sur Terre/ Stay Grounded en France*

Ce modèle du tourisme en avion qui fait « gagner du temps » nous incite à consommer le plus possible dans un temps très court une fois arrivés à destination, à en faire et voir le maximum parce qu'on ne dispose que d'un temps très réduit sur place. Dans ce contexte, on ne prend pas le temps de rencontrer l'autre. L'argument du tourisme équitable et solidaire c'est qu'il favorise une rencontre vers l'autre mais que vaut cette rencontre "pour défendre le développement local", alors que les conséquences climatiques liées au tourisme seront catastrophiques et notamment pour ces mêmes personnes à qui on rend visite ?



Patrick Wasserman, *Rencontres au bout du monde & ATES*

Je pense que notre activité va évoluer vers un tourisme équitable bas-carbone car on n'a pas le choix. On a déjà perdu une partie de notre cible qui ne prend plus l'avion et je pense que bientôt ils seront très nombreux. Si on part du principe que l'on ne souhaite pas arrêter d'offrir des voyages lointains, on a deux solutions possibles et complémentaires : d'une part allonger la durée des séjours, en se disant qu'un client qui ne vas plus prendre l'avion d'une fois tous les 5 ou 10 ans restera profiter le plus possible de cette occasion pour passer du temps dans la destination, et en supposant qu'il aura mis de côté de l'argent pour le faire, et d'autre part développer des offres de voyage longue distance sans avion.

La question du temps long pendant le séjour est une pratique récurrente chez les opérateurs du tourisme équitable et un des critères du Label Tourisme Equitable. On prône le fait d'« en faire moins et en faire mieux ». Cependant, les durées de séjour moyennes sur des destinations lointaines ne dépassent que rarement 2 ou 3 semaines, ce qui est déjà bien au-dessus de la moyenne des voyageurs conventionnels, mais ne correspond sans doute pas au temps que les voyageurs consacraient à un voyage « par avion » devenu très exceptionnel. A l'heure actuelle, on sent qu'on a peu de marges de manœuvre pour allonger la durée des séjours car on est encore dans une dynamique de reprise postpandémie du covid-19, et il est risqué dans ce contexte pour les voyageurs déjà fragilisés de proposer des séjours longs qui ne trouveront peut-être pas (encore ?) leur public, mais c'est une offre que l'on doit développer, ne serait-ce qu'à titre expérimental, pour habituer les voyageurs à ce type d'offres. On a néanmoins un défi vis-à-vis du prix nécessairement élevé de ces séjours longs, alors qu'on essaye de rendre le voyage équitable et solidaire le plus accessible possible.

Développer des offres de voyage lointain avec des moyens de transports pour se rendre sur le lieu de séjour autres que l'avion relève d'une certaine complexité pour les voyageurs, pas seulement parce que c'est nouveau, mais surtout parce qu'à l'heure actuelle la fiabilité du transport en train à l'international sur de longues distances est problématique : en cas de retard fréquents ou d'absence de correspondance immédiates, cela a des conséquences coûteuses en temps et en argent que les agences de voyages doivent assumer, pour s'assurer que le voyageur arrive bien à destination.



Patrick Wasserman, Rencontres au bout du monde & ATES

Ces difficultés ne sont pas en soit insurmontables car c'est notre métier que d'organiser des voyages, y compris dans des destinations pour lesquelles la logistique sur place est compliquée. En revanche, pour qu'un voyageur investisse du temps dans le développement de ces offres complexes à monter et à opérer, il faut qu'il soit sûr qu'il y aura une demande suffisante pour pouvoir développer ce type de séjour, et cela requiert un changement de comportement de la part des voyageurs.



Jean-Christophe Guérin, Vie Sauvage & Fika Voyages

On constate qu'au-delà de la prise de conscience des clientèles vis-à-vis du changement climatique, c'est surtout l'évolution du prix du baril de pétrole et le renchérissement des prix de l'aérien qui représentent un effet de levier important. Nous avons déjà pu le constater en 2012, lorsque le prix du pétrole a connu un pic : nous avons observé à époque un accroissement de la demande pour réaliser des extensions de séjour, autrement dit rallonger la durée du séjour proposé. J'attribue cela au fait qu'au regard d'un prix du voyage rendu très élevé par le coût du déplacement en avion, les clientèles souhaitent passer plus de temps sur place, parce que ce coût de séjour supplémentaire est faible par rapport au coût fixe du déplacement aérien, et aussi parce que le voyage en avion cher est alors considéré comme plus exceptionnel, donc les clients souhaitent profiter de plus de temps sur place. Est-ce que cela signifie que l'on aura pour autant des arbitrages concernant le but des séjours, comme décider qu'à ce prix-là il vaut mieux acheter un voyage équitable et solidaire plutôt que d'aller faire la fête à Dubaï, je n'en suis pas sûr ! De toutes façons il ne faudrait pas que le tourisme équitable croisse au point de devenir du tourisme industriel.

En tant que voyageurs, notre enjeu est donc d'accompagner nos clients à prendre conscience de ces défis, à les encourager à utiliser l'avion plus raisonnablement, et à rechercher davantage d'utilité sociale dans leurs pratiques de voyage, mais il faut pour cela trouver la bonne manière de leur parler. D'un côté, il faut mettre en avant leur capacité à faire leur part mais, aussi, il faut leur proposer des offres alternatives attractives. Je vais prendre l'exemple des voyages à vélo. Lorsqu'on a créé la marque Fika, les deux premières années, on a surtout vendu des voyages à vélo, avant tout parce que les gens avaient envie de faire des voyages à vélo, parce que le vélo est depuis en plus perçu comme un mode de voyage à la fois durable et séduisant, et non pas parce que les gens avaient envie d'arrêter de prendre l'avion. Quand on parle de l'exemple du voyage en train en Ouzbékistan, il faut que les gens voient quel est l'intérêt de l'expérience de faire ce long voyage en train : si ce n'est perçu que comme une contrainte qu'on s'impose pour éviter de prendre l'avion ça ne pourra pas marcher commercialement.

### Julie Stoll, Commerce Equitable France

L'ATES est membre de l'Union Nationale des Association de Tourisme et de plein air (UNAT), qui regroupe les acteurs touristiques de l'économie sociale et solidaire et du tourisme social. Le tourisme social est à l'origine de la création de l'ATES. Donc pour les opérateurs équitables on ne peut pas simplement résoudre le défi de la décarbonation du tourisme à travers une stratégie élitiste de « montée en gamme » qui n'autoriserait que les plus riches à voyager. Il y a un enjeu fort à démocratiser le voyage équitable. Les partenariats des membres de l'ATES avec les comités d'entreprise ou avec les CCAS sont déterminants pour que le tourisme équitable et solidaire ne soit pas réservé à une minorité aisée de personnes.

Dans un monde où l'aérien deviendra de plus en plus rare, donner la priorité au tourisme équitable et solidaire, c'est une question de choix de société. Il faut transformer intégralement le secteur touristique parce que l'essentiel du tourisme aujourd'hui, avec ou sans avion, est prédateur. On a trop tendance dans les médias et les politiques de soutien au secteur à faire comme si tourisme bas-carbone ou le tourisme de proximité était forcément du tourisme durable, alors que beaucoup d'autres enjeux, notamment sociaux, doivent également être considérés.

### Charlène Fleury, Rester sur Terre/ Stay Grounded en France

Quand on parle de démocratisation du voyage, il faut faire bien attention à ce que cela ne signifie pas simplement transposer le modèle qui est aujourd'hui accessible aux plus riches, celui des voyages en avion fréquents, au plus grand nombre, sinon on ne fera qu'aggraver considérablement le problème des émissions. Même sans parler de la population mondiale, en ne prenant que la population française, je ne trouve pas souhaitable que tout se mette à voler comme le font les 10% des Français les plus riche actuellement. D'ailleurs la baisse des coûts de l'a rien à partir des années 90 avec le low cost n'a pas démocratisé l'avion. Le low cost a certes augmenté la chance sociale de prendre l'avion mais il a surtout multiplié la fréquence des vols pour ceux qui avaient déjà les moyens de prendre l'avion.

### Julie Stoll, Commerce Equitable France

Ce n'est pas parce qu'au global il faut faire décroître le secteur aérien et une partie du secteur touristique qu'il ne faut pas aussi travailler sur la question de la démocratisation de l'accès à un tourisme équitable. Je veux m'adresser aux opérateurs du tourisme équitable et solidaire et les rassurer en leur disant : oui, vous avez une démarche sérieuse et bénéfique pour la société ! Oui, vous êtes des accélérateurs de changement pour l'ensemble du secteur touristique ! Oui, vous êtes des influenceurs positifs, y compris pour les autres entreprises du tourisme !

### Patrick Wasserman, Rencontres au bout du monde & ATES

Le tourisme équitable doit continuer de croître en gagnant du terrain sur le tourisme industriel. On est tout à fait conscients qu'il faut qu'au global le nombre de vols touristiques annuels diminue drastiquement, mais on dit aussi qu'il faut que les voyages équitables et solidaires deviennent une part de plus en plus importante du nombre de vols restants. Il ne s'agit pas seulement de faire décroître le tourisme mais aussi de le transformer profondément, et pour cela le tourisme équitable et solidaire doit continuer de croître, au détriment de formes prédatrices de tourisme qui représentent aujourd'hui la grande majorité du marché.

Malgré ce que dit Jean-Christophe, il n'y a aucun risque que le tourisme équitable, s'il se généralise, devienne du tourisme industriel ! Au-delà de la réalité actuelle, qui est que le tourisme équitable ne représente qu'une goutte d'eau dans l'océan des pratiques touristiques, le Label Tourisme Equitable impose des garde-fous à la croissance non réfléchie de nos activités. Par exemple, le Label impose une taille des groupes limitée à 12 personnes et impose de consulter régulièrement les communautés d'accueil, et pas seulement les prestataires, sur l'acceptabilité du nombre et de la fréquence des visites de touristes, y compris en termes d'impact sur l'environnement et les ressources locales. Chez Rencontres au bout du Monde, on se limite sur certaines destinations à des groupes de 6 voyageurs maximum, parce que les capacités d'accueil locales décidées par la population concernée sont de 6, et on s'interdit certaines époques de l'année parce que nos partenaires ne souhaitent pas accueillir des touristes pendant certaines célébrations, à des moments où ils sont occupés aux champs, etc. En respectant les critères du Label on s'impose déjà des limites à une croissance irraisonnée de nos activités.

### Jean-Christophe Guérin, Vie Sauvage & Fika Voyages

Nous sommes en train de tester avec l'ADEME un modèle de décroissance de nos émissions dans lequel on se base sur l'intensité carbone face à la valeur générée. On souhaite que la valeur générée dans la destination, et celle générée au niveau de notre entreprise restent les mêmes. On part du principe que le marché va se contracter, parce qu'avec l'augmentation de l'aérien au bout d'un moment nos clients, même s'ils font partie des fameux 10 % les plus riches, ne pourront plus suivre, ou en tout cas ils ne prendront plus l'avion qu'à une fréquence bien moindre, donc on table sur le fait que notre nombre de clients va forcément diminuer. L'enjeu pour nous c'est donc de se dire : comment on fait aussi bien avec moins ? Comment on fait en sorte de fiabiliser un revenu pour nos partenaires dans les destinations et comment on fait en sorte de les accompagner dans la diversification de leurs activités pour qu'ils soient moins dépendants des évolutions du marché mondial du tourisme ?

On travaille sur ces questions avec notre partenaire l'agence Endallah, labélisée Tourisme Equitable et membre de l'ATES, qui a le savoir-faire sur ce type d'approche. Concernant les prestataires locaux, on cherche les manières d'investir à leur côté pas seulement sur leur activité d'accueil mais aussi sur les autres activités professionnelles qui leur génèrent des revenus, de manière qu'ils ne soient pas dépendants du tourisme.

### Jean-Christophe Guérin, Vie Sauvage & Fika Voyages

Si demain on a moins de clients, on espère qu'ils resteront plus longtemps dans la destination pour que les retombées économiques sur place restent stables, mais on travaille aussi sur la diversification des activités des partenaires pour limiter les risques.

C'est très intéressant d'envisager l'activité de l'entreprise du point de vue de la réduction de l'intensité carbone parce que cela nous donne un champ immense pour expérimenter, pour tester, pour se tromper : l'important c'est initier un chemin et d'expérimenter des solutions possibles pour maintenir l'emploi.

### Julie Stoll, Commerce Equitable France

Dans le cadre du commerce équitable, on étudie ce qui fait que les gens changent leur modèle de consommation en faveur de la transition écologique et sociale. Certes, l'être humain est pétri de contradictions, mais néanmoins, quand on observe les trajectoires des consommateurs qui sont les plus impliqués dans des modes de consommation environnementalement responsables et solidaire, on se rend compte que ces personnes ont connu une progression dans le changement de leurs comportements de consommation.

On retrouve une prise de conscience et une prise en compte progressive de plusieurs dimensions qui se cumulent, avec certes parfois des petits retours en arrière et des petites contradictions, mais globalement avec une tendance à la cohérence. Cela signifie, par exemple, que si on achète très local, alors progressivement on va également acheter plutôt bio et, pour des produits qui viennent de loin, on va choisir plutôt équitable et, pour sa banque, on va choisir plutôt une coopérative qui propose des investissements solidaires, etc. Ce sont des dimensions de choix de consommation qui se cumulent et gagnent progressivement tous les aspects de la vie, qui compris bien sur la mobilité et les loisirs.

On constate aussi que les portes d'entrée de l'engagement sont très différentes selon les personnes : il y a par exemple des gens qui ont commencé à s'engager par le fait de manger moins de viande, et puis, dans un second temps, ont commencé à faire plus attention à leurs déchets, etc. Le tourisme équitable est indéniablement une des portes d'entrée par lesquelles les consommateurs opèrent une prise de conscience qui va ensuite s'affirmer dans toutes les dimensions de leur consommation. **Le tourisme équitable est particulièrement propice à devenir une porte d'entrée de l'engagement citoyen parce qu'il s'agit d'une expérience forte et d'une expérience attractive.** Même si l'acte de voyager loin en avion est fortement émetteur de GES, le voyage équitable est solidaire peut être pour certaines personnes une expérience fondatrice, parce qu'exceptionnelle et forte en émotion, qui va ensuite les engager dans tous leurs modes de consommation, et y compris à faire un usage beaucoup plus restreint de l'avion.

### Bastien Beaufort, Guayapi & EcoLanka

Je voudrais revenir sur cette question du localisme versus le globalisme. Pour un pays comme la France, comment peut-on s'inscrire dans une réflexion sur le local avec les territoires d'outre-mer et ce que cela comporte en termes d'histoires de vie personnelle, de métissage et de colonisation ?

Je veux insister sur l'importance de la solidarité internationale : les populations les plus défavorisées du monde ne sont pas dans les pays du Nord ou occidentaux ; ce qui ne veut pas dire qu'il n'y a pas aussi de la pauvreté ou des inégalités en Europe, mais les populations les plus défavorisées aujourd'hui vivent majoritairement dans des zones tropicales du globe ; elle sont souvent des populations autochtones qui ont un mode de vie traditionnel, et ce sont souvent des paysans, dans des territoires où il y a le plus de biodiversité au monde. L'idée sous-jacente de la solidarité internationale telle que mise en valeur par le commerce équitable donc par le tourisme équitable et solidaire, c'est de mettre en place un transfert entre les pays les plus riches économiquement, sur lesquels il y a le minimum de biodiversité, et les pays les moins riches économiquement, sur lesquels il y a le plus de biodiversité. C'est d'être au service de la préservation et de la régénération des écosystèmes. C'est un des grands enjeux du siècle, et pourtant peu de moyens y sont dédiés. Le tourisme équitable, à son échelle, contribue au problème de dérèglement climatique, comme toutes les activités humaines, mais il contribue aussi beaucoup à la solution globale de ce problème, qui passe par la transformation des modes de production et de consommation et par le soutien à ceux qui prennent soin de la biodiversité.

On ne va pas résoudre les enjeux du siècle en ayant ce réflexe de repli sur soi, mais on doit transformer le système économique tel qu'il existe aujourd'hui pour le diriger dans un modèle qui soit régénératif de la biodiversité, qui ait un impact social très fort, etc., et le commerce équitable ouvre la voie de ces transformations.

### Coralie Marti, ATES

Le tourisme équitable et solidaire, c'est aussi en France : le référentiel du Label tourisme équitable s'adresse aussi aux opérateurs du tourisme qui accueillent en France, et il y a d'ailleurs de nombreuses offres labélisées de séjour en Europe. Ce développement du Label Tourisme Équitable au Nord répond tout d'abord au fait que l'on observe beaucoup d'enjeux en France qui sont ceux observés historiquement au Sud et qui ont donné naissance au tourisme équitable : l'enjeu pour le tourisme équitable en Europe, c'est de soutenir les acteurs touristiques qui contribuent à un développement raisonné du territoire, soutenir les acteurs qui luttent pour la préservation de leur patrimoine culturel, paysager, mais aussi de leurs activités économiques traditionnelles.

Néanmoins, en ce qui concerne les voyageurs membres de l'ATES, il ne s'agit pas de substituer ces offres de tourisme de proximité aux offres de voyages lointain.

### Coralie Marti, ATES

On travaille avec des opérateurs de l'économie sociale et solidaire qui n'ont pas une logique opportuniste, même s'ils doivent s'adapter aux évolutions du contexte et du marché : leur raison d'être c'est de faire alliance avec des partenaires dans des destinations, qui sont marginalisés, et qui grâce au tourisme peuvent renforcer leur pouvoir d'agir et de décider de leur propre développement.

Si demain on arrêtaient les voyages lointains, les voyagistes de tourisme équitable perdraient leur raison d'être, mais heureusement les scientifiques ne disent pas qu'il faut complètement arrêter de voler.

En revanche, notre secteur va devoir faire face à de très grandes et rapides transformations. Le défi, c'est de passer d'un marché où on a un consommateur engagé très fidélisé qui prend l'avion tous les 2 ans pour faire un voyage équitable, à un marché où on a 5 consommateurs engagés qui prennent chacun l'avion une fois tous les 10 ans. Dans les deux cas, le bilan des émissions de GES est le même, mais le défis de recruter de nouveaux consommateurs engagés pour maintenir le même niveau d'activité pour le tourisme équitable est énorme ! Cela ouvre aussi la question de ce que l'on va proposer en termes d'offres de séjour équitables bas-carbone à ces consommateurs pour les années où ils décideront de ne pas prendre l'avion. **Cela peut ouvrir de nouvelles opportunités pour développer le tourisme équitable et solidaire en Europe, mais toutes ces transformations font peser de gros risques sur nos structures**, qui sont des TPE et PME sans beaucoup de moyens de développement et de promotion.

### Jean-Christophe Naal, Grandir Aventure & ATES

Je souhaiterais revenir sur la notion de tourisme social. Les opérateurs labélisés Tourisme Équitable fonctionnent selon le modèle de l'économie sociale et solidaire : ce sont les bénéfices générés par la vente des voyages équitables qui nous permettent de financer les activités sociales de Grandir Ailleurs.

Chez Grandir Aventure, nous sommes spécialisés dans les colonies de vacances. Avec Sébastien, on a grandi en Seine-Saint-Denis et c'est justement le voyage quand on était jeunes qui nous a permis de sortir de nos quartiers, d'évoluer et d'être là où on en est aujourd'hui. Pour les jeunes l'impact positif de ce type de voyages est indéniable.

**Aujourd'hui, on a à cœur de reprendre et de développer cette logique de tourisme social pour permettre à d'autres jeunes de faire des voyages transformateurs.** On continue de travailler beaucoup auprès des comités d'entreprises et on utilise la mixité sociale comme un outil de sensibilisation, car les jeunes d'aujourd'hui sont les citoyens de demain, donc on les sensibilise sur un mode de consommation responsable. Plusieurs de nos salariés sont d'anciens voyageurs. On travaille avec des associations en proximité pour aider au montage des dossiers qui vont permettre à des jeunes d'entrer dans les programmes de mobilité financés par les collectivités, et de notre côté sur les voyages de ces jeunes on ne prend pas de marge et on travaille donc bénévolement pour ceux qui financièrement ne peuvent pas partir en vacances.



Jean-Christophe Naal, Grandir Aventure & ATES

Cela fait partie de notre engagement équitable que de penser un modèle économique qui permet d'avoir un impact positif à la fois sur le territoire où sont déployées les activités touristiques et sur notre territoire d'implantation.

Je comprends les problèmes causés par l'aérien mais il ne fait pas tout jeter à la poubelle : si, pour respecter l'Accord de Paris, on doit ne plus garder qu'un tout petit nombre de vols par rapport à ce qui existe aujourd'hui, le tourisme équitable et solidaire peut faire partie des priorités que l'on choisit de conserver parce qu'il contribue à transformer positivement le monde.



Caroline Débonnaire, Vision Ethique

Je souhaiterais raconter une anecdote personnelle. Au moment du déclenchement du covid je travaillais au Laos avec l'agence Vision Ethique, qui n'est pas membre de l'ATES. Du jour au lendemain avec le confinement, une grande partie de la population Laotienne qui vit directement ou indirectement du tourisme s'est retrouvée sans source de revenus et au Laos il n'y a pas eu d'aides étatiques. Avec d'autres agence, on s'est organisés pour continuer à soutenir nos partenaires pendant plus de six mois afin qu'ils puissent reprendre leurs activités lors du déconfinement. Autrement, ils auraient décidé de changer de métier et d'aller chercher du travail à la capitale. Je voudrais souligner l'importance du tourisme responsable et solidaire parce qu'indirectement ce sont des guides, des restaurateurs, des chauffeurs, c'est toute cette chaîne-là qui a été impactée du jour au lendemain par la pandémie et qui sera impactée par la diminution de l'aérien.



Bernard Schéou, UMR Cirad/Université de Perpignan/Université de Montpellier

Par rapport à l'expérience du Laos qui vient d'être évoquée, un des points dans la grille du Label Tourisme équitable est l'autonomie des partenaires : les opérateurs du tourisme équitable travaillent souvent avec des prestataires dont l'activité économique principale n'est pas le tourisme. Un des critères du Label est aussi d'entreprendre des actions pour aider les prestataires à être moins dépendants du tourisme. **On cherche à éviter que le tourisme ne devienne une mono-activité car cela crée des situations de dépendance très forte dans un secteur économique très volatil car soumis à de nombreuses crises.** Pour certaines destinations, pousser le tourisme local, la demande domestique, permettrait demain d'être moins dépendant du tourisme international. **Pour les destinations fortement dépendantes du transport aérien, il est impératif d'entamer une réflexion de long terme et de questionner la part du tourisme dans l'économie territoriale pour aller vers des modèles économiques plus résilients.**



### Caroline Débonnaire, Vision Ethique

Je suis d'accord avec ce qui vient d'être dit, mais dans le cas du Laos, et de nombreuses destinations en Asie, le tourisme de proximité c'est avant tout le tourisme régional, donc les clients Chinois. A l'heure actuelle, les touristes chinois qui arrivent au Laos ne sont pas les plus impliqués par la RSE, c'est le moins qu'on puisse dire ! En conséquence, les opérateurs laotiens nous disent : **si vous les Européens vous nous lâchez, le tourisme dans notre pays va devenir un tourisme de masse industriel, et nous n'aurons plus les moyens de développer un modèle de tourisme alternatif éthique, car le gouvernement laotien n'a pas les moyens d'influencer le tourisme chinois.** En ce qui concerne la France, j'ai bon espoir dans les générations futures, le tourisme est en train d'évoluer et les critères éthiques sont de plus en plus introduits dans les formations des futurs opérateurs du secteur touristique. En ce qui concerne la demande, les voyages long-courriers devenant de toutes façons de plus en plus cher, je crains bien qu'il y ait de toutes façons une régulation de la demande par les prix.



### Charlène Fleury, Rester sur Terre/ Stay Grounded en France

Les mentalités sont en train de changer, le problème c'est que ça ne va pas assez vite ! Il nous reste moins de 6 ans pour diminuer drastiquement nos émissions et rester sous la barre du réchauffement à +1,5 degrés. Le problème, c'est que les émissions de GES continuent d'augmenter chaque année et que ce n'est pas soutenable pour préserver notre vie sur la Terre ! **Je ne sais pas si on se rend bien compte du problème : si on dépasse les 2 degrés préconisés par le GIEC on va avoir des effets de seuil qui menacent l'existence même de la moitié de la population sur Terre. Cette population que l'on prétend aider, on est en train de ruiner ses chances par un status quo !**

Le problème d'en appeler aux générations futures, c'est que les générations futures ne sont pas encore dans les lieux décisionnaires. **Il faut que dès maintenant actionner tous les leviers que l'on a à disposition pour décarboner nos modes de vie, et cela signifie qu'il va falloir se passer de l'avion, ou en tous cas il va falloir voler beaucoup moins car actuellement on n'envisage pas de solution technologique qui arrive assez vite pour résoudre le problème.** Ça, ce n'est pas moi qui le dis, c'est l'ADEME et tous les rapports vont dans le même sens : on aura un avion à l'hydrogène dans 50 ans, mais dans 50 ans c'est trop tard. Ce que l'on regarde, c'est maintenant et quels sont les leviers sur lesquels on peut agir maintenant. Le levier que l'on a à l'heure actuelle c'est la modération du trafic aérien.

**Partant de là quels sont les vols que l'on garde et quels sont les vols que l'on enlève ?** L'ensemble de la population ne peut pas se mettre à voler comme les 10% les plus riches, c'est une ébriété, une anomalie qui a existé dans une brève période dans le temps parce qu'on a eu du carburant abondant, mais ça va s'arrêter donc maintenant il faut organiser la sobriété dans un principe de justice sociale : **mieux répartir l'accès à l'aérien parmi la population sans pour autant que tout le monde ait cette consommation effrénée comme le font actuellement la minorité qui prend l'avion et qui le fait de manière déraisonnable.**

## Dialogue 2 > « 4 voyages en avion dans une vie » (pour tous !) : Comment atteindre cet objectif ?

### La problématique



Coralie Marti, ATES

Dans une matinale d'une grande radio publique, en novembre 2022, l'ingénieur expert des questions climatiques et fondateur du Shift Project, Jean-Marc Jancovici, a esquissé une vision radicale de ce que pourrait être un futur du tourisme long-courrier compatible avec la nécessité de réduire massivement le trafic aérien.

Riche ou pauvre, a-t-il expliqué, vous auriez droit à environ 3 ou 4 vols aller-retour dans toute votre vie, dont deux dans votre jeunesse. L'idée étant de réguler la décroissance du transport aérien par les quantités plutôt que par les prix.

Que cette vision puisse matériellement être imposée par des quotas réglementaires ou non, elle a le mérite de poser un objectif-cible qui marque les esprits, et qui rend compte, d'une part de la **nécessité de diminuer drastiquement le nombre de vols par voyageur**, mais également de la **nécessité de faire entrer la notion d'égalité dans le débat sur la transition écologique du secteur touristique**.

La question posée par le débat aérien est en effet d'une part celle de l'utilité sociale de nos modes de consommations, et, d'autre part, celle de la justice sociale, car l'utilisation de l'avion reste le fait d'une ultra minorité. Ce débat pose in fine la question de l'accomplissement du droit aux vacances et au dépaysement, facteurs d'émancipation et d'apprentissage, dans un monde où il faut réduire nos émissions et notre consommation des ressources naturelles.

Prenons le contrepied des réactions épidermiques de certains professionnels du voyage à cette proposition provocatrice et néanmoins pertinente de Jean-Marc Jancovici et réfléchissons depuis le secteur des voyages à la réalisation de cette vision :

- Comment rendre compatible la préservation des ressources et la nécessaire et souhaitable proposition d'un tourisme social et solidaire, source d'ouverture aux autres et au monde ?
- Comment peut-on faire du séjour équitable et solidaire le voyage d'une vie, accessible à tous ?
- Quelles évolutions cela implique-t-il dans le monde du travail (pour avoir la possibilité de partir longtemps) ?
- Quelle responsabilité des prescripteurs et acteurs sociaux (comités d'entreprises, autres acteurs de l'aides au départ, etc.) pour pousser cette vision ?
- Comment le tourisme équitable et solidaire peut-il s'inscrire dans ces démarches avant-gardistes ?

## Dialogue 2 > « 4 voyages en avion dans une vie » (pour tous !) : Comment atteindre cet objectif ?

### Les contributeurs.trices

🎤 **Animateur : Jean-Michel Blanc, Chargé d'enseignement à l'IREST, Administrateur d'Acteurs du Tourisme Durable**

- Stéphanie Lefebvre, Outsiders & ex-Comité Social et Économique Central d'Orange
- Alexis Chailloux, Responsable Voyages bas-carbone, Greenpeace France
- Bertille Cagnin, Vice-présidente, Association Zellidja
- Béatrice Jarrige, Economiste et cheffe de projet « mobilité longue distance », The Shift Project
- Laurent Besson, Directeur, Vision du Monde & administrateur de l'ATES
- Renaud Charles, Rédacteur en chef, Enlarge your Paris & représentant du collectif Itinéraire Bis





En introduction je souhaiterais planter le décor en rappelant quelques chiffres et quelques ordres de grandeur. Le chiffre du rapport de l'ADEME publié le 3 juin 2021 que les médias et la profession ont retenu est que **le tourisme en France représente 11% des émissions de gaz à effet de serre émises par les activités économiques dans le pays, soit 50MtCO<sub>2</sub>e**. Or, comme c'est d'ailleurs clairement précisé dans le rapport de l'ADEME, il s'agit du tourisme interne (les Français en France) et réceptif (le trajet réalisé par les voyageurs étrangers pour se rendre sur notre territoire), mais, et c'est essentiel d'en avoir conscience, **cette donnée ne prend absolument pas en compte le tourisme émissif (le voyage des Français hors de nos frontières)**. En annexe du rapport de l'ADEME, le tourisme émissif est évalué à 37 MtCO<sub>2</sub>e... Un chiffre qui donne le tournis ! Ce sont ces émissions de GES des Français qui partent en voyage à l'étranger qui sont concernées par notre débat aujourd'hui, alors même que 100% des activités des opérateurs de voyages vers l'étranger, c'est-à-dire que **l'activité de la plupart des acteurs réunis aujourd'hui, n'est pas considéré dans ce chiffre des 11% qui circule abondamment dans les médias et qui est repris par les politiques**.

De la même manière, **tout le secteur a retenu que le tourisme représente de longue date environ 7,5% du PIB français**. Cependant, il est intéressant de constater que ce chiffre ne tient pas compte des coûts intermédiaires des biens et services de la chaîne de valeur touristique. En avril 2023, l'INSEE a publié un nouveau chiffre avec une nouvelle méthode qui ne tient compte que de la valeur ajoutée du tourisme : en retirant les consommations intermédiaires et les importations de biens et services, on aboutit au PIB direct du tourisme, estimé à 75,7 milliards d'euros, soit à peine 3% du PIB national. **Avant la pandémie de covid, en 2019, le PIB tourisme représentait environ 4,1% du PIB**. Voilà de quoi interpeller, surtout en confrontant cette donnée à la donnée évoquée précédemment concernant la part des émissions de gaz à effet de serre en France...

Enfin, puisque cette table ronde a pour objet la demande touristique, je voudrais rappeler le taux de départ en vacances des Français, qui est d'ailleurs peu ou prou le même depuis de nombreuses années. L'INSEE et les normes internationales définissent les vacances comme le fait de partir au moins 4 nuits hors son domicile. Sur la base de cette définition, **environ 40% des Français ne partent pas en vacances chaque année**. Parmi ceux qui partent effectivement en vacances, seuls 18% partent en vacances en avion et une portion infinitésimale partent avec des voyagistes membres de l'ATES. Le décile des revenus les plus élevés en France est, de loin, celui qui voyage le plus.

Les intervenants de la précédente table-ronde ont été assez courageux pour aborder ce sujet qui met en question le modèle économique même des entreprises. Jean-Christophe Guerin a dit tout à l'heure quelque chose qui m'a interpellé : « Il ne faudrait pas que le tourisme équitable devienne le tourisme de masse ». Je ne suis pas du tout d'accord : c'est le tourisme de masse qui doit devenir équitable !



### Jean-Michel Blanc, AIDA IREST & Acteurs du Tourisme Durable

Parmi les acteurs réunis ici, je crois que nous sommes tous d'accord sur les éléments suivants : il faut limiter l'usage de l'avion donc :

- Acte 1 : il faut partir moins souvent et plus longtemps,
- Acte 2 : il faut faire des séjours à plus forte utilité sociale : l'ATES incarne cette approche et innove depuis des années pour améliorer les bénéfices sociaux, économiques et culturels des voyages ;
- Acte 3 : il faut promouvoir des nouvelles offres moins carbonées et changer l'imaginaire du voyage ;
- Acte 4 : les destinations dépendantes doivent s'orienter vers des modèles économiques moins contraints. On a eu une belle illustration avec la crise du covid-19 qui a entraîné des situations dramatiques dans les destinations dépendantes du tourisme international.
- Acte 5 : mais il faut partir quand même, ou plutôt mieux répartir l'usage de l'avion, pour ouvrir des horizons nouveaux à ceux qui ne partent pas actuellement, en particulier les jeunes
- Actes 6 : les élus d'organismes sociaux ont un rôle fondamental à jouer. Ils sont un puissant levier d'aide au voyage, mais quel voyage ?

Autour de cette table, nous avons l'ambition de résoudre l'équation infernale en apportant des solutions.



### Béatrice Jarrige, The Shift Project

Le Shift Project est une association, un think tank créé en 2020 et dédié aux sujets de transition énergétique. Il est présidé par Jean-Marc Jancovici, qui a été cité dans le titre et en introduction à cette table ronde. Voici le raisonnement de Jean-Marc Jancovici sur la question « des 4 vols dans une vie » : Il y a actuellement 4 milliards de vols de personnes annuellement pour 8 milliards d'habitants. Cela correspond en moyenne à un vol par personne tous les 2 ans. En moyenne puisque bien sûr ces vols sont très inégalement répartis dans la population mondiale. Sachant que les ambitions de l'Accord de Paris sur la décarbonation de l'économie en général suppose et de diviser par 5 nos émissions, on peut considérer qu'on doit passer en gros d'un vol tous les deux ans à un vol tous les 10 ans. Jean-Marc Jancovici part du principe que si on est restreints sur nos vols, on va conserver uniquement les vols lointains. Si on n'a plus que des vols lointains, il faut multiplier par 2 en moyenne les émissions de ces vols.

Pour respecter l'Accord de Paris, on n'a donc plus droit qu'à un vol par personne tous les 20 ans, donc à supposer qu'on ait 80 années d'espérance de vie utilisables pour voyager, cela revient à 4 vols en une vie. Il s'agit d'un calcul rapide, qu'il a fait tout seul je crois, en tout cas il a communiqué là-dessus et cela a beaucoup été repris dans les médias.



**Béatrice Jarrige, The Shift Project**

Le travail des équipes du Shift Project s'inscrit quant à lui dans le cadre du Plan de transformation de l'économie française, qui est une démarche engagée depuis plus de 3 ans et qui consiste à se projeter à 2050. Ce travail se découpe par secteur de l'économie. J'ai la charge de la mobilité longue distance, sachant que on a divisé la mobilité en 3 parties : transport marchandise, transport de personne courte distance et transport de personnes longue distance. Ces 3 secteurs de la mobilité, y compris le transport de marchandises, représentent 32% des émissions de GES en France et surtout, **il s'agit du seul secteur dont les émissions continuent à augmenter, alors que tous les autres secteurs de l'économie et de l'industrie ont commencé à se décarboner.** Je suis issue du monde du transport et je connais donc mal le tourisme, raison pour laquelle nous avons interrogé de nombreux interlocuteurs du monde du tourisme, dont Jean-Michel Blanc. **Nous avons produit un rapport qui fait la part belle aux enjeux du tourisme en avril 2022 et qui s'intitule Voyager bas carbone.** Il fait suite à notre précédent rapport publié en mars 2021 qui s'intitule **Pouvoir voler en 2050.**

Le secteur aérien est le plus émetteur sur la mobilité longue distance des Français. Il représente environ 10% des déplacements à plus de 100km, mais plus de 50% de l'empreinte carbone. Parmi les pistes de décarbonation, un certain nombre sont techniques (nouvelles flottes, carburants de nouvelle génération... mais ces solutions techniques présentent de nombreuses difficultés et de coûts pour leur mise à l'échelle), et un certain nombre, comportementales. **Dans notre rapport Pouvoir voler en 2050, on envisage un scénario où le transport aérien diminue de 35% en voyageur/kilomètre par rapport à la situation actuelle.** Pour les opérateurs touristiques, je ne sais pas s'il faut voir le verre à moitié vide ou à moitié plein : il y a encore beaucoup d'avions dans ce scénario, mais c'est un grand bouleversement pour un secteur qui est habitué à une croissance exponentielle depuis des décennies.

Ne miser que sur des techno-solutions ne permettra pas de réduire significativement les émissions de GES à la hauteur des enjeux climatiques : **même si ces solutions apportent des gains en matière de performance énergétique des vols, elles ne suffiront pas à compenser les émissions liées à la croissance continue du trafic aérien.** De plus, elles n'arriveront pas assez vite, et pas à grande échelle, alors même que la réduction des émissions de GES est urgente. **La réduction du trafic aérien apparaît donc aujourd'hui comme indispensable.**



**Alexis Chailloux, Greenpeace France**

Je représente Greenpeace France. On ne travaille pas sur le tourisme initialement mais on s'y est intéressé par le biais des transports. On s'est donc intéressés d'une part aux habitudes des Français concernant l'aérien (Qui prend l'avion aujourd'hui, à quelle fréquence, et quelles sont les grandes raisons de prendre l'avion ?), et d'autre part on s'est posé la question : **À quelle fréquence pouvons-nous (encore) prendre l'avion pour respecter l'Accord de Paris ?** D'après le calcul que nous avons publié le 14 novembre 2023 on dit que pour limiter le réchauffement climatique à 1,5 degrés, **on doit effectuer en moyenne un aller-retour long-courrier tous les 10 ans dans les 20 ans à venir.**



Alexis Chailloux, Greenpeace France

Par la suite, plus nous nous rapprocherons de 2050 et plus notre « budget carbone » devra diminuer pour atteindre la neutralité, donc à moins d'une rupture technologique majeure, après 2040 il faudra même diminuer cette fréquence-là. Je ne sais pas non-plus si ce résultat doit être considéré comme un verre à moitié vide ou à moitié plein, mais si « un voyage en avion tous les 10 ans » peut paraître peu pour certaines personnes, il faut se souvenir que l'immense majorité de la population mondiale n'est jamais montée dans un avion, que 40% des personnes en France déclarent qu'elles ne prennent jamais l'avion, et qu'aujourd'hui les Françaises et les Français effectue en moyenne un aller-retour long courrier tous les 5 ans. Cette moyenne, finalement pas si éloignée de l'objectif que l'on propose, cache le fait qu'il y a aujourd'hui de très grosses disparités dans l'usage de l'aérien en France : entre une infime minorité qui prend l'avion très régulièrement, et une immense partie de la population qui ne le prend jamais, ou presque.

L'explosion du trafic aérien ces dernières années vient avant tout d'une minorité privilégiée qui multiplie les vols de loisirs à un rythme insoutenable pour le climat. Les loisirs représentent 2 vols sur 3, le dernier tiers se divisant à peu près également entre les vols familiaux et les vols professionnels. La croissance de l'aérien depuis dix ans vient presque exclusivement des vols de loisirs.

On constate aussi de grandes inégalités quant aux personnes qui prennent l'avion en France. Si vous habitez en Ile-de-France, vous avez 3 fois plus de chance de prendre l'avion que si vous vivez dans une commune rurale. Les 10% les plus riches prennent 5 fois plus l'avion que les 50% des plus modestes en France. A revenus égaux, plus vous allez être diplômés, plus vous allez prendre l'avion. Et ce sont plutôt des jeunes, entre 25 et 40 ans qui prennent le plus l'avion. Prendre l'avion n'est pas une pratique commune. En fait, les usagers les plus réguliers, sur lesquels il faut faire peser la baisse du trafic aérien, sont les jeunes élites urbaines.



Laurent Besson, Vision du Monde & ATES

Je suis un voyageur, membre fondateur ATES. Vision du Monde a été créé en 1993, d'abord sous une forme associative, et maintenant sous la forme d'une coopérative. Le mouvement du tourisme équitable et solidaire a été lancé dans la foulée du Sommet de la Terre à Rio. C'est un tourisme militant, basé sur l'idée militante de proposer des voyages alternatifs qui venaient combattre, qui venaient s'opposer au tourisme de masse prédateur. A l'époque, les préoccupations étaient surtout sociales, et on voulait montrer au secteur touristique que l'on pouvait « partir autrement ».

Ces nouvelles préoccupations climatiques sont finalement en accord avec ce pour quoi nous luttons à l'ATES depuis sa création en 2006 : changer l'imaginaire du tourisme et faire en sorte que les voyages lointains soient longs et réellement immersifs. Les opérateurs labélisés Tourisme Equitable ont souvent été un peu précurseurs, des pionniers.



Laurent Besson, Vision du Monde & ATES

Contrairement aux opérateurs conventionnels nous avons plus de liberté pour expérimenter car nous n'avons pas la contrainte de générer du profit pour des actionnaires. En revanche, nous avons de plus en plus de contraintes depuis la pandémie qui a fragilisé les agences équitables, donc il est plus difficile d'innover actuellement.

Au départ chez Vision du Monde, on s'est construits sur Afrique du Nord, c'est-à-dire des destinations qui sont à 4 ou 5 heures de vol. Avec le développement de l'aérien dans les années 90, qu'on peut même qualifier « d'emballlement de l'avion », on s'est développés sur des destinations plus lointaines, comme beaucoup de voyageurs de l'ATES, avec tout de même la particularité de programmer très tôt des voyages en Europe, comme la Bulgarie qu'on a proposé comme destination dès 1999. A l'époque, cela avait suscité l'incompréhension parmi certains des voyageurs de l'ATES puisqu'on ne concevait le tourisme solidaire que dans une relation Nord-Sud. Depuis, cela a beaucoup changé, avec le développement du commerce équitable aussi au Nord l'ouverture du Label Tourisme Equitable aux organisations qui accueillent en France en 2020.

On a développé des destinations en Europe de l'Est et aussi en Europe occidentale, de proximité. J'ai personnellement toujours eu une préoccupation environnementale. J'ai fait des études pour être ingénieur pétrolier, mais j'ai bifurqué pour des questions d'engagement écologiste. Je suis venu au tourisme par le grand voyage à vélo. Ces modes de voyage « slow » ne sont pas nouveaux mais ils connaissent un regain d'intérêt actuellement. Pour ma part, j'ai toujours eu cette sensibilité de limiter la consommation d'énergie avec la conviction que notre mode de vie est une exception historique basée sur l'énergie bon marché. Heureusement ça va s'effondrer !

Mes clientèles sont urbaines et relativement aisées, même si les voyageurs de l'ATES ont à cœur de ne pas « monter en gamme » pour que les séjours restent les plus accessibles possibles. On vend forcément des séjours « chers » parce que l'on vend de l'itinérance et que l'on fait en sorte que les partenaires locaux soient mieux rémunérés. **Mais il faut comparer avec ce qui est comparable : les séjours équitables ne sont pas plus chers que les séjours en itinérance conventionnels dans les mêmes destinations.**

En revanche, notre clientèle n'est pas jeune ! Les voyageurs de l'ATES sont plutôt des gens retraités parce que ce sont des voyages relativement chers et qui demandent du temps, au moins deux semaines, soit beaucoup plus que ce que recherchent les 25 – 40 ans mentionnés par Alexis qui prennent l'avion plusieurs fois par an. **Nous avons un vrai défi de rajeunir notre clientèle et d'éduquer les 25-40 ans au tourisme équitable et solidaire.**



Renaud Charles, Enlarge your Paris & Itinéraire Bis

J'interviens avec une double casquette, d'une part en tant que rédacteur en chef du média Enlarge your Paris, et d'autre part en tant que représentant collectif Itinéraire Bis, un collectif de 40 professionnels de la communication qui ont eu envie « d'influencer les influenceurs ». **Aujourd'hui quand on feuillette les magazines, dans le métro, l'imaginaire du tourisme est conditionné par le fait que la réussite du voyage dépend du nombre de kilomètres parcourus.**

Ces 40 acteurs ont pour objectif de raconter une autre histoire. L'information est une forme d'aménagement du territoire et tant qu'on n'a pas l'information ne peut pas se faire une idée sur un territoire, que celui-ci soit proche ou lointain. Donc ce collectif met à disposition des autres influenceurs des histoires pour les relayer ensuite dans les médias. **Au sein de ce collectif Itinéraire Bis, comme chez Enlarge your Paris, on souhaite promouvoir une vision du voyage un peu différent : inspirer de nouvelles formes de voyages, à nos portes, et ouvrir des horizons rapprochés.**

Il est frappant de constater qu'en Ile-de-France on est sur le plus gros marché de tourisme local au monde, et que pourtant il y a très peu d'information sur les richesses touristiques de certains territoires de banlieue. Je vais vous donner un exemple : il y 10 ans, je déménage en banlieue, à Clamart, et je ne connais pas ce territoire. Les attraits de Clamart ne sont pas racontés, ils ne font pas partie de mon imaginaire, donc le réflexe pour moi, c'est de me déplacer à Paris le weekend. Ce qui manque, c'est de l'information sur la banlieue pour savoir ce qu'il se passe autour de soi, et c'est pour cela que l'on a créé Enlarge your Paris en 2013. Il est fou de penser que dans une région de 12 millions d'habitants, soit plus d'habitants que la Belgique ou la Grèce, l'information sur le territoire se concentre strictement sur les quelques grands pôles très concentrés de tourisme international. Ceci alors même que le Pass Navigo est le passeport le moins cher et le plus complet au monde : il donne accès à 390 gares, et au-delà à des sites patrimoniaux et naturels exceptionnels. Qui sait qu'en Ile-de-France 4 parcs naturels sont accessibles en train ?

**Pour modifier les comportements des gens vis-à-vis des territoires, il faut travailler sur 3 aspects essentiels : l'accès à l'information, le temps et l'imaginaire.** Quand je descends dans le métro, j'ai besoin d'avoir autre chose que des publicités de compagnies aériennes avec des photos de New-York ! Politiquement, ce serait très facile à mettre en place que de favoriser les publicités pour des destinations beaucoup plus proches et méconnues et ça contribuerait à donner à connaître mais aussi à changer les imaginaires. L'imaginaire collectif, c'est ce qui fait qu'on pourrait être fier d'aller voyager dans le Vexin et d'en prendre des photos publiées sur Instagram. L'hashtag « Paris » sur Instagram c'est 100 000 millions, l'hashtag « banlieue » c'est 100 000.



Stéphanie Lefebvre, Outsiders & ex-Comité Social et Économique Central d'Orange

J'ai travaillé plus de 15 ans pour le Comité Social et Économique Central d'Orange et plus précisément sur les loisirs et les vacances. Les CSE sont des instances représentatives du personnel qui sont instituées dans toutes les entreprises de plus de 11 salariés d'une unité économique et sociale. Le CSE a pour mission principale de défendre l'emploi et les conditions de travail des salariés, veiller à la préservation de leur santé et de leur sécurité et s'assurer du respect du droit du travail. Il a aussi pour mission de mettre en place des activités sociales et culturelles, avec un budget dédié pour ces activités négocié avec l'entreprise (contrairement au budget de fonctionnement qui lui est un pourcentage de la masse salariale).

Les CSE sont des acteurs clé et méconnus du tourisme car ils ont notamment pour mission de donner accès aux vacances à leurs ayant-droit. Pour cela ils organisent des séjours, notamment en passant des appels d'offres auprès des voyagistes, ils font bénéficier les salariés de conditions tarifaires avantageuses, ils subventionnent une partie, parfois importante, du coût d'un séjour. Le budget des activités sociales et culturelles des CSE en France représente environ 15 milliards d'euros par an, dont la moitié est consacrée au voyage. **Les CSE sont donc un acteur majeur pour la problématique qui nous concerne car ils sont à la fois prescripteurs, financeurs et aussi influenceurs.** Les élus de CSE ont cette responsabilité mais ils ne sont pas pour autant des experts du tourisme.

La loi Climat et Résilience de 2021 dit que désormais les élus des CSE doivent aussi se préoccuper des impacts sur l'environnement des actions qu'ils financent. Les élus des CSE disposent de 5 jours de formation sur le fonctionnement des CSE, avec un volet de responsabilité sociale et environnementale, mais 5 jours de formation, c'est un peu court pour mettre en place une véritable politique de RSE au sein des achats du CSE, d'autant que si parfois les élus des CSE font partie des commissions RSE des entreprises, ils n'ont pas forcément toujours conscience que la RSE s'applique aussi aux activités du CSE dont il ont la charge, avec parfois des budgets très conséquents. Les élus ne sont pas des professionnels du tourisme, et ils ne sont pas toujours entourés d'opérationnels qui eux ont la connaissance technique du tourisme. La plupart du temps les élus font tout tous seuls, c'est-à-dire que ce sont eux directement qui vont négocier avec les prestataires et qui sont face aux salariés pour les conseiller. **Les élus des CSE ont la mission d'améliorer la qualité de vie des salariés et ils ont beaucoup de pression de la part des salariés avec des injonctions à partir en vacances et à partir « comme tout le monde » dans des destinations à la mode et d'une manière qui permettent une certaine reconnaissance sociale.** 5 jours de formation c'est le minimum légal, pour autant le CSE dispose d'un budget de fonctionnement de 0,2% de la masse salariale de l'entreprise. Dans les très grandes entreprises, cela représente donc des sommes très importante dont disposent les CSE pour également se former, se faire accompagner par des experts.

## Les débats



Stéphanie Lefebvre, Outsiders & ex-Comité Social et Économique Central d'Orange

Il faut que les élus et les équipes techniques des CSE connaissent mieux les enjeux des émissions carbone de l'aérien, mais aussi les opportunités offertes par le tourisme équitable. Il faut qu'ils soient formés pour comprendre que leur mission consiste à la fois à faire partir le plus de monde possible, et cela peut signifier faire prendre l'avion à des personnes qui ne l'aurait pas pris sans cela, mais aussi à faire partir « mieux », en valorisant des formes de tourisme qui ont du sens et des prestataires qui ont un impact positif et qui portent les valeurs de l'économie sociale et solidaire.

Les CSE jouent potentiellement un rôle très important : ils permettent de démocratiser les départs, mais ils ont aussi la capacité d'influencer, d'orienter cette demande vers des acteurs du tourisme équitable et solidaire. On pourrait imaginer que des CSE précurseurs soutiennent la création de voyages équitables de longue durée avec du transport longue-distance en train. Ce soutien permettrait aux opérateurs de développer ces offres, en diminuant leurs risques et en incitant les salariés bénéficiaires à choisir ce type d'offres.



Bertille Cagnin, Association Zellidja

L'association Zellidja propose des bourses de voyage pour les jeunes de 16 à 20 ans, sans conditions de ressources ou de destination, pour réaliser des séjours individuels de 1 à 4 mois permettant de mettre en œuvre un projet. A son retour, le jeune rend un journal de route où il raconte comment il a vécu l'expérience au quotidien et un rapport dans lequel il restitue ce qu'il a appris sur le sujet choisi (carnet de croquis, podcast, récit, film... tout est permis!).

L'objectif de l'association Zellidja est de promouvoir le voyage comme moyen d'émancipation et éducation populaire, d'ouverture aux autres et de connaissance de soi. Nous faisons face à un double défi : d'une part, diversifier le profil des bénéficiaires que l'on touche, puisqu'à l'heure actuelle on se rend compte que la majorité de nos bénéficiaires sont issus de milieux favorisés, et d'autre part, encourager nos bénéficiaires au voyage plus responsable. Pour la première fois cette année, une estimation du bilan carbone est demandée aux bénéficiaires. Il ne s'agit pas d'un critère de sélection, mais c'est un exercice qui permet aux jeunes candidats de se rendre compte des conséquences de leur projet en termes d'émission carbone. Notre association a plus de 80 ans, donc sur ces questions on a parfois des décalages générationnels en termes d'appréciation du problème, puisque nos équipes d'administrateurs et de bénévoles sont essentiellement composées d'anciens boursiers, qui sont parfois partis grâce à Zellidja il y a plusieurs décennies. On cherche donc à faire évoluer les positions de l'association sur ces sujets de la manière la plus consensuelle possible. Je suis moi-même bénévole au sein de Zellidja parce que j'ai été bénéficiaire à deux reprises.

Avec Zellidja, on part avec l'objectif de réaliser un projet sur une thématique de découverte qui nous intéresse. Cela peut être très varié. Pour ma part, j'ai souhaité étudier la thématique du conte en Colombie, et celle des danses régionales de l'Etat de Oaxaca au Mexique.



**Bertille Cagnin, Association Zellidja**

De plus en plus de jeunes réalisent leur voyage sur un sujet ayant trait à l'écologie, mais ce n'est pas parce qu'on voyage pour un projet ayant pour thème l'écologie que l'on voyage nécessairement de manière écologique. Pour ma part, ce sont ces deux expériences de voyage qui ont complétement transformé ma vision des choses et la manière dont désormais j'ai envie de voyager. Le postulat de l'association Zellidja, c'est qu'accompagner les jeunes dans la réalisation de projets porteurs de sens est autant une manière d'en faire des adultes engagé.e.s que de transformer durablement les imaginaires de voyages, ce qui apparaît indispensable à l'heure actuelle.



**Laurent Besson, Vision du Monde & ATES**

Les chiffres du Shift Projet et du GIEC partent du principe que les quelques vols disponibles par personne sur une vie le sont pour tous, alors qu'actuellement seule une minorité de personnes a accès à l'aérien. Il n'y a donc pas de contradiction entre le fait de démocratiser le tourisme équitable et de réduire énormément d'autre part le niveau de l'aérien. Il faut donc réduire le nombre de vols de ceux qui partent déjà beaucoup et soutenir ceux qui ne partent pas actuellement pour qu'ils aient accès à l'avion, dans la limite des quelques vols disponibles pour chacun dans une vie et en en faisant une expérience transformatrice qui a du sens. Les CSE ont un rôle capital à jouer pour atteindre cet objectif car ils peuvent orienter la demande d'une partie non négligeable de la population dans un sens comme dans l'autre. Les voyageurs membres de l'ATES travaillent beaucoup avec les CSE. Pendant la pandémie de covid-19, la CCAS, le CSE des industries électriques et gazières, nous a donné l'opportunité de développer des séjours de proximité en remplacement des séjours lointains.

En 2009, on avait expérimenté la décarbonation de nos offres avec Echos de la Terre, une marque de Vision du Monde qui avait pour but de commercialiser des voyages sans avion, où on mangeait bio et végétarien et où on utilisait des modes de déplacement alternatif comme le vélo. Ça avait été un bide à l'époque, ça n'a pas marché, c'était trop tôt. A l'occasion du covid, on a pu ressortir ces voyages grâce aux CSE qui nous ont soutenu en nous proposant de remplacer les voyages lointains qui n'étaient plus possibles par ces offres de proximité. **Il y aurait un vrai rôle à jouer de la part des CSE pour accompagner les voyageurs** dans le déploiement de ces expériences-là : toucher un autre public et aider les voyageurs à faire évoluer leur offre. Le plus dur quand on expérimente avec des nouvelles formes de voyage c'est de rallier les premiers voyageurs. On sait qu'une fois qu'on les aura conquis ils vont pouvoir essaimer auprès d'autres et montrer au plus grand public que c'est possible de faire autrement. Pour amorcer la machine le coup de pouce des CSE peut être crucial. Chez Vision du Monde, on propose par exemple un voyage au Maroc sans avion. Au départ de Sète, on prend le ferry jusqu'à Tanger, on en profite pour visiter Tanger, qui est rarement au menu des séjours touristiques, on part en train de nuit jusqu'à Marrakech et de là on continue de voyager avec des treks dans la région. C'est la première année qu'on a pu proposer ce voyage à des CSE et qu'on a vu un intérêt des CSE pour ces voyages plus décarbonés. C'est en train d'évoluer.



Laurent Besson, Vision du Monde & ATES

Nous travaillons aussi auprès du public scolaire, en particulier avec des groupes de lycéens et aujourd'hui c'est avec ce public-là que je prends le plus de plaisir à travailler. A l'ATES on est très attachés au tourisme social, et c'est vrai que cela ne me satisferait pas d'un point de vue intellectuel de ne faire voyager que des personnes retraitées, car ce n'est pas avec ce public que j'ai le sentiment que l'on va changer le monde.

Avec les jeunes, on a le sentiment qu'avec le tourisme équitable on va changer leur imaginaire et influencer les voyageurs de demain. Le problème avec les clientèles de gens âgés, c'est d'abord qu'ils vont forcément disparaître dans les prochaines années, mais aussi que ce sont des générations qui ont été abreuvée à l'avion, et donc qu'il est plus difficile de faire changer de comportement. Avec les jeunes on construit, on sensibilise dans la durée. On commence d'ailleurs à avoir des clients qui viennent nous trouver car ils ont voyagé avec nous il y a 15 ans dans le cadre d'un voyage scolaire et que cette expérience les a marqués.



Jean-Michel Blanc, AIDA IREST & Acteurs du Tourisme Durable

Notre secteur est confronté à un double paradoxe :

- D'un côté, le secteur touristique et l'aérien doivent globalement décroître mais le tourisme équitable et solidaire doit gagner des parts de marché sur le tourisme industriel prédateur, donc le tourisme équitable et solidaire doit, lui, continuer de croître ;
- De l'autre, le nombre de vols annuels doit diminuer fortement, mais plus de personnes doivent pouvoir y avoir accès, donc c'est bien la fréquence des vols de ceux qui prennent déjà l'avion qui doit diminuer drastiquement. C'est sur cette base que le calcul des 4 vols dans une vie a été fait, en supposant que tout le monde fasse ces 4 vols.

Dans une perspective de réduction drastique du nombre de voyages en avion dans un vie on pourrait imaginer que les jeunes de tous les milieux partent avec des voyagistes équitables et solidaire dans une démarche qui en vaut la peine. L'enjeu des voyagistes de l'ATES, c'est donc de passer d'une clientèle restreinte très fidélisée, aisée, qui a l'habitude de voyager souvent en avion, à une clientèle plus jeune, qui fait le choix de voyager beaucoup moins souvent en avion, et de les surprendre avec des offres également de proximité.



Laurent Besson, Vision du Monde & ATES

On travaille au développement d'offres bas-carbone de proximité, mais le recours des clients à des voyagistes pour ces offres de proximité, perçues, à tort ou à raison, comme plus faciles à organiser en raison de la plus grande proximité culturelle, est incertain. Ces solutions sont sans doute complémentaires. Pour ce qui est de Vision du Monde, je crois plus en notre capacité à amener nos clientèles vers d'autres modes de transport, pour leur permettre de continuer les voyages lointains. On y travaille mais on a besoin du coup de pouce des organismes dont le rôle est de faciliter le départ de ceux qui ne partent pas.

## Les débats



### Béatrice Jarrige, The Shift Project

Je voudrais apporter une nuance : les plus âgés sont ceux que les voyageurs membres de l'ATES voient le plus car ce sont ceux qui ont le plus recours aux voyageurs, cependant ce sont bien les 25-40 ans qui prennent le plus l'avion pour les loisirs et de la façon la plus fréquente, donc c'est sur ces profils qu'il faut agir en priorité.



### Jean-Michel Blanc, AIDA IREST & Acteurs du Tourisme Durable

La priorité de ceux qui ne partent pas habituellement c'est de partir comme tout le monde quand ils en ont l'occasion, de là la nécessité de mettre en place un véritable accompagnement. Les voyageurs du tourisme équitable pourraient-ils jouer un rôle pour accompagner les bénéficiaires des bourses Zellidja ?



### Bertille Cagnin, Association Zellidja

Un des partis-pris de l'association Zellidja, c'est que les jeunes bénéficiaires doivent acquérir de l'autonomie en construisant leur propre projet de voyage et en partant seuls. Avec les bénévoles, on aide les jeunes à monter leur projet, on leur suggère des alternatives, mais on a fait le choix pour le moment au sein de Zellidja France de ne pas contraindre, ni d'imposer de ne pas prendre l'avion. Pour ce qui est d'alliances avec les voyageurs, nous n'y avons jamais songé, mais si elles sont nécessaires pour permettre à des jeunes qui ne sont pas en mesure de partir seuls de partir malgré tout, pourquoi pas, nous pourrions y réfléchir ! Comme tous, nous tentons de nous adapter au fil de l'eau... !



### Stéphanie Lefebvre, Outsiders & ex-Comité Social et Économique Central d'Orange

Le rôle d'un CSE, c'est aussi d'aller chercher les publics les plus éloignés et de jouer un rôle d'éducation au voyage. A l'heure actuelle, les CSE sont surtout très préoccupés par le pouvoir d'achat : faire partir le plus de monde possible à des tarifs les plus bas possibles, mais les choses sont en train d'évoluer, à la demande des salariés. On commence à l'entendre des salariés qui s'interrogent sur le sens des voyages proposés, ce que l'on n'entendait pas il y a seulement quelques années.

Les CSE peuvent s'adapter rapidement mais cela va sans doute leur demander un courage politique. En conséquence, les syndicats ont un rôle majeur à jouer pour pouvoir communiquer auprès des salariés sur ces choix, accompagner les salariés dans ces choix et faire également évoluer les politiques de départ en congé de l'entreprises. Pour inciter les salariés à partir plus longtemps, il n'y a pas que la dimension économique : la question de l'organisation du temps de travail, à travers par exemple un compte épargne temps dédié à un projet de voyage de plus longue durée, peut faire partie des discussions syndicales sur l'organisation du travail dans l'entreprise que les élus sont pleinement légitimes de porter. Au-delà du rôle de prescripteur de voyages, les élus disposent également de ce volet de négociation au sein de l'entreprise.



Jean-Michel Blanc, AIDA IREST & Acteurs du Tourisme Durable

Il existe désormais des technologies et même une application gratuite en ligne qui permet de comparer les émissions de GES de chaque vol proposé sur le marché en fonction de caractéristiques telles que le taux de remplissage réel ou le modèle de l'avion. Si ce mode de comparaison se généralisait au sein de la profession, et si cela devenait un des critères des prescripteurs comme les CSE, ce serait un levier énorme et instantané sur les émissions de GES. Qu'en pensez-vous ?



Alexis Chailloux, Greenpeace France

Il y a sans doute des moyens d'optimiser, que ce soit à la marge ou significativement, l'impact de chaque vol en termes d'émissions, mais ces solutions passent à côté du fait que même optimisées, les émissions de GES d'un aller-retour en avion restent énormes. Un aller-retour Paris-New-York, c'est 2 tonnes de carbone, soit l'équivalent du budget carbone annuel individuel. C'est à dire qu'en un aller-retour on va consommer tout ce qu'on devrait consommer sur l'année sur l'ensemble de nos activités. C'est cet ordre de grandeur qu'il faut garder en tête. Après, bien sûr, on peut raffiner les calculs, les émissions vont bouger en fonction du modèle de l'appareil et du taux de remplissage de l'avion, on va pouvoir un peu optimiser, mais les ordres de grandeur sont tels que c'est de toutes façons sur la diminution du trafic aérien qu'il faut tabler.

**Notre objectif, c'est d'abord que les élites urbaines prennent moins l'avion. L'abondance de l'aérien est anachronique et largement basée sur des politiques de soutien au secteur qui datent de la Seconde Guerre mondiale. Au sein de Greenpeace nous militons pour supprimer les subventions et régimes fiscaux avantageux pour l'aérien : ceux-ci datent de la convention de Chicago de 1944, ils n'ont plus de sens aujourd'hui.**

**Nous souhaitons introduire des contributions sur les billets d'avion afin de financer les alternatives bas-carbone et rééquilibrer les tarifs de l'avion et du train, pour rendre le train plus abordable.** Actuellement, quand vous achetez une chaise vous payez 20% de TVA, mais quand vous achetez un billet d'avion international vous ne payez pas de TVA. On veut que l'avion paye enfin des impôts pour pouvoir financer les investissements dans les modes de transports alternatifs et pour pouvoir encourager les gens à utiliser davantage ces modes de transports alternatifs. **Le train a besoin de milliards d'euros d'investissements par an pour développer le train de nuit, améliorer le confort pour la longue distance, développer la desserte et la fréquence pour pouvoir réaliser ce report de l'avion sur le train.** Selon une étude que nous avons publiée, l'avion est moins cher que le train pour 70% des trajets analysés, en moyenne 2.6 fois moins cher que le train. Notre job essayer que l'avion coûte le vrai prix.

Notre objectif, c'est aussi que ceux qui ne partent pas encore en voyage puisse le faire, en utilisant des modes de transport alternatifs à l'avion. Ce volet-là ne relève pas notre expertise donc on a besoin de travailler avec vous, les acteurs du voyage.

## Les débats



Alexis Chailloux, Greenpeace France

Chez Greenpeace France, on aimerait que tous les jeunes d'une tranche d'âge puissent se voir offrir un pass de déplacement illimité en Europe, qui permettrait dès le début de l'âge adulte d'avoir un voyage fondateur fort en train, et donc de développer cet imaginaire. On a calculé que mettre en place cette mesure coûterait à l'Etat 200 millions d'euros par an, ce qui est certes un gros montant, mais qui est très faible au regard des cadeaux fiscaux actuels en faveur de l'aérien, qui s'élèvent à 15 milliards d'euros par an.



Jean-Michel Blanc, AIDA IREST & Acteurs du Tourisme Durable

En guise de conclusion, je pose la question à chacun des intervenants : comment faire pour aller plus vite, plus fort, plus loin dans cet objectif commun de décarboner et de démocratiser les voyages et plus particulièrement les voyages équitables et solidaires ?



Stéphanie Lefebvre, Outsiders & ex-Comité Social et Économique Central d'Orange

Les CSE doivent s'engager politiquement plus vite et plus fort pour soutenir des formes plus responsables de tourisme, dont les voyages équitables et solidaires, même lointains, font partie. Il est évident qu'il y a encore une forte marge de progression. Il y a des initiatives, mais pour les accompagner il est nécessaire de développer des formations pour leur ouvrir les yeux sur le pouvoir qui est le leur. Ils n'en ont pas conscience et c'est bien compréhensible car ce n'est pas leur métier. C'est un apprentissage : il y a des formations obligatoires, des entreprises qui travaillent à développer des outils pour les élus de CSE, qui visent à leur donner les clés pour pouvoir influencer à la fois l'offre et la demande.



Laurent Besson, Vision du Monde & ATES

Au sein de Vision du Monde on n'envisage pas d'arrêter les voyages lointains mais j'ai envie de développer des voyages lointains bas-carbone et des voyages lointains de longue durée. Pour y parvenir, on a besoin de renforcer nos partenariats avec les CSE, qui sont ceux qui peuvent nous pousser et nous aider à expérimenter. Par exemple, on travaille actuellement, à la demande d'un CSE, sur le développement d'un voyage de 4 mois en Amérique Latine, plutôt destiné aux ayants-droits retraités.



Béatrice Jarrige, The Shift Project

L'objectif du Shift Project est de porter un plaidoyer auprès des politiques et de les alerter sur les ordres de grandeur. Les efforts individuels c'est très bien, mais cela ne fera qu'une partie du chemin de la décarbonation. Atteindre les objectifs de l'Accord de Paris suppose de vraiment réorganiser l'économie, de réorganiser la société de manière que les choix en termes d'investissements dans les infrastructures et dans les incitations soient effectués. Nous portons un plaidoyer auprès des ministères qui portent la responsabilité de ces choix.



Alexis Chailloux, Greenpeace France

Pour ma part, je ne reprends pas à mon compte l'expression « plus vite, plus loin, plus fort », et je dis au contraire : « moins loin et moins vite ! »

Pour pouvoir changer les comportements, il faut faire du voyage en train quelque chose d'extraordinaire, d'efficace, de confortable et d'abordable. On constate malheureusement actuellement un gros décalage entre les documents et les scénarios des scientifiques et de l'ADEME qui disent où on veut arriver en termes de diminution, et les prévisions du marché qui prévoient une augmentation de +20% des vols à horizon 2030. Il y a **malheureusement encore une très faible compréhension des enjeux parmi les pouvoirs publics**. Une mesure prioritaire serait de plafonner à la baisse les décollages et atterrissages dans les principaux aéroports. Cette proposition vise surtout les low costs qui sont utilisés par les voyageurs réguliers pour de longs week-end. Les membres de l'ATES peuvent être des alliés pour pousser ces propositions.

La réduction significative d'un aérien carboné nécessite une volonté politique forte pour créer les conditions d'une véritable offre de transport alternative attractive, avec également des actions pour changer l'imaginaire du voyage et promouvoir des changements majeurs de comportements des principaux voyageurs aériens, pour une juste répartition de l'effort.



Renaud Charles, Enlarge your Paris & Itinéraire Bis

Je suis bien sûr un avocat du « plus lent, plus doux et pas forcément loin ». En Ile-de-France, il ne s'agit pas d'un problème d'offre, elle est pléthorique. Il ne s'agit pas non plus d'un problème de demande, puisqu'on a 12 millions d'habitants. C'est un problème d'information.

Plusieurs choses assez simples peuvent être mises en place pour un tourisme solidaire pas trop cher : d'une part, l'accès à l'information, et c'est notre objectif en tant que média local chez Enlarge your Paris, et d'autre part, cultiver la capacité d'émerveillement, et c'est ce sur quoi nous travaillons au sein du collectif Itinéraire Bis. **C'est parce qu'on aura la capacité de s'émerveiller de ce que l'on a autour de chez soi que les préférences et les comportements changeront.**

Pour encourager la décarbonation des voyages, il est nécessaire de révéler aux CSP+ multi partants les surprises de l'aventure de proximité, par l'information aux découvertes accessibles, pour que le voyage long ne soit plus que l'exception pour la découverte des autres, et donc ... de soi.

Si vous allez sur Google Trends voir ce qui est tapé par les internautes, quelles sont leurs recherches, vous vous rendez-compte qu'une requête comme « Sortir à Vitry » n'existe quasiment pas. Vitry, c'est quand même 90 000 habitants donc parmi les villes relativement importantes en France. Pourquoi les internautes ne tapent pas « Sortir à Vitry » ? Parce qu'il y a l'image de la banlieue et donc derrière il y a un renoncement à sortir chez soi quand on habite en banlieue.



### Renaud Charles, Enlarge your Paris & Itinéraire Bis

Pour « Sortir à la Rochelle », qui est une ville de 75 000 habitants, vous avez beaucoup plus de requêtes, alors même que Vitry est une des villes qui a le plus d'offres de street art dans le monde ! Apporter de l'information et de la visibilité pour ces territoires et leurs offres est clé pour faire changer les choses rapidement. Par exemple, avec Enlarge your Paris, on a raconté l'histoire d'un éleveur francilien qui commercialise en épicerie solidaire. Il nous a fait le recette visibilité, et les reprises que cela a entraîné dans d'autres médias, lui rapporte 70% de son chiffre d'affaires.

Un autre exemple frappant c'est Notre Dame de Paris : tout le monde en a entendu parler, c'est un monument, actuellement en chantier, qui fait habituellement 10 millions de visiteurs par an. A seulement 10km de Notre Dame, dans le Grand Paris, accessible en RER, on a un autre joyau de l'Histoire de France, la basilique cathédrale Saint-Denis. C'est un monument qui renferme les tombeaux sculptés des rois de France, et qui a une signification historique très importante pour Paris et la France. En plus, au sein de la basilique Saint-Denis, il y a un chantier de restauration qui utilise les techniques médiévales, et que l'on peut visiter, comme à Guédelon. Et bien, la basilique cathédrale Saint-Denis fait seulement 150 000 visiteurs par an. A coté au Stade de France, en deux matchs on a plus de gens qui vont à Saint-Denis qu'en une année pour la basilique ! **C'est notre capacité à être curieux et à s'appropriier son territoire qui va permettre le désenclavement des territoires et des mentalités.**



### Pierre Vial, La Maison des Solidarités & ATES

En tant qu'ancien voyageur, membre de l'ATES et membre de l'UNAT, je souhaiterais souligner la réflexion à avoir sur le non-départ. **C'est aussi à nous, voyageurs, de nous rapprocher des acteurs de l'aide au départ pour avoir une réflexion et un accompagnement.**

Les raisons du non-départ pour un certain nombre de personnes ne sont pas seulement financières. C'est avec ces financeurs et acteurs de l'accompagnement social qu'il faut contractualiser.

## Conclusion & Remerciements



Jean-Michel Blanc, AIDA IREST & Acteurs du Tourisme Durable

Il me revient de faire la synthèse de ce très riche après-midi d'échanges, au cours duquel nous avons commencé à apporter des réponses à la plupart des questions que nous nous posions.

- Comment rendre compatible la préservation des ressources et la nécessaire et souhaitable, proposition d'un tourisme social et solidaire, source d'ouverture aux autres et au monde ?

La régulation du nombre de voyages en avion par voyageur va s'imposer, qu'elle qu'en soit la méthode. Le voyage de loisir en avion doit et va devenir l'exception. Il doit évoluer pour devenir « le voyage d'une vie », celui de la découverte des autres et de soi. C'est donc un voyage long, voire très long, qui privilégie la rencontre et l'échange. C'est déjà l'identité des voyages des membres de l'ATES. Peut-être doivent-ils déplacer encore le curseur pour développer une offre alternative, ferroviaire ou maritime, en complément de voyages long-courrier d'exception. Il ne s'agit donc pas pour les acteurs du tourisme équitable de remettre en question leur offre très largement tournée vers les pays du Sud, soutenant leurs alliances avec des partenaires locaux marginalisés, mais de trouver les conditions d'un nouvel équilibre économique, dans un monde où leur clientèle habituelle sera la première à décider de limiter ses déplacements en avion.

Dans cette perspective, certains voyages seraient conçus pour permettre aux plus jeunes (avant les contraintes professionnelles et familiales) de découvrir d'autres cultures au cours de séjours de longue durée. D'autres voyages seraient pensés autour d'une logique d'immersion très longue durée, et dédiés plutôt aux personnes libérées des contraintes professionnelles, tels que les jeunes retraités. En parallèle à ces offres pointues continuant de reposer sur l'aérien, créer la surprise en proposant la découverte des richesses secrètes à proximité pour fidéliser leurs voyageurs long-courriers.

- Comment peut-on faire du séjour équitable et solidaire le voyage d'une vie, accessible à tous ?

Les voyages proposés par les membres de l'ATES reposent sur une très longue préparation, et la proposition de très longs voyages immersifs augmentera encore l'investissement des agences de voyage équitables. Cette évolution ne pourra se démocratiser qu'avec l'appui de prescripteurs (organismes sociaux, CSE, fondations, ...), voire, pourquoi pas, la création d'un « compte-épargne voyage d'une vie » ? Le coût de l'aérien représentant généralement la part la plus importante du coût du séjour, il s'agit de l'amortir en créant les conditions de séjours à faible coût d'hébergement sur de la longue durée.

## Conclusion & Remerciements



Jean-Michel Blanc, AIDA IREST & Acteurs du Tourisme Durable

- Quelles évolutions cela implique-t-il dans le monde du travail (pour avoir la possibilité de partir longtemps) ?

Les CSE doivent agir sur leurs propositions mais aussi sur les employeurs pour créer les conditions du « très long voyage », qui sera source de ressourcement en profondeur pour les salariés. Des réflexions sur l'utilisation des comptes-épargne temps sont à explorer.

- Quelle responsabilité des prescripteurs et acteurs sociaux (comités d'entreprises, autres acteurs de l'aide au départ, etc.) pour pousser cette vision ?

En amont, des formations sont indispensables pour poser les termes de la problématique, repérer les leviers d'action (politiques RSE de l'entreprise mais aussi du CSE lui-même), pour des choix raisonnés sur les activités sociales, les vols d'affaires, etc...



Coralie Marti, ATES

- Comment le tourisme équitable et solidaire peut-il s'inscrire dans ces démarches avant-gardistes ?

Le tourisme équitable propose un modèle alternatif et porteur des germes de la transformation de tout le secteur touristique. Les opérateurs du tourisme équitable et solidaire souhaitent continuer à être des précurseurs de la nécessaire transformation du secteur des voyages. Nous avons conscience qu'il s'agit autant d'un impératif de justice sociale que d'une nécessité pour assurer la pérennité des activités de tourisme équitable, dont l'utilité sociale est largement reconnue.

Les approches complémentaires pour relever ce défi sont multiples : intégrer dans leur modèle économique la proposition d'offres bas-carbone de proximité ; développer des offres de séjour dans des destinations lointaines utilisant des modes de transports vers la destination alternatifs à l'avion ; développer des offres de séjours lointains utilisant le transport aérien encore plus longs, avec la promesse de faire du « voyage d'une vie » un voyage équitable et solidaire, etc. Cependant, il ne s'agit pas que d'une question de volonté, car cette transition représente un effort d'investissement en recherche et développement conséquent, mais aussi un risque considérable pour des petites structures de l'économie sociale et solidaire, ce qui nous amène à notre dernière question :

- Comment accompagner et soutenir les professionnels du voyage ici et là-bas dans cette transition ?

## Conclusion & Remerciements



Coralie Marti, ATES

Pour dépasser ces obstacles, je souhaiterais souligner le rôle indispensable des acteurs de l'aide au départ en vacances (organismes sociaux, CSE...), qui ont l'opportunité d'exercer une influence considérable dans la transition bas-carbone du tourisme : orientez vos actions de manière à encourager la démocratisation des séjours équitables ; encouragez les innovations des petits opérateurs en leur assurant que la demande sera au rendez-vous.

Je souhaiterais également en appeler aux institutionnels et aux bailleurs, qui soutiennent déjà depuis longtemps l'action de l'ATES et le Label Tourisme Equitable. C'est en grande partie grâce au soutien de l'ADEME, d'Atout France et de l'Agence Française de Développement que les acteurs du tourisme équitable et solidaire auront concrètement les moyens d'être accompagnés, d'investir pour revisiter leur offre et adapter leur modèle économique.

Enfin, n'oublions pas que, pour l'ensemble des opérateurs de voyages, et au-delà pour l'ensemble des voyageurs, la réduction significative du recours à l'aérien nécessite la disponibilité d'une véritable offre de transport alternative, attractive et fiable. Ces conditions ne pourront émerger qu'avec une volonté politique forte et des investissements importants dans les infrastructures ferroviaires.

Au sein de l'ATES, nous nous proposons au cours des prochaines semaines de travailler à une Feuille de route stratégique pour épauler les acteurs du tourisme équitable dans cette transition.

## DES QUESTIONS ?

N'hésitez pas à nous contacter !



Association pour le Tourisme Équitable et Solidaire (ATES)  
8 rue César Franck - 75015 Paris  
[equipe@tourismesolidaire.org](mailto:equipe@tourismesolidaire.org)  
[www.ates-tourisme-equitable.org](http://www.ates-tourisme-equitable.org)