

LE TOURISME DE MASSE DANS UN CONTEXTE DE CHANGEMENT CLIMATIQUE POUR LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT, EST-CE ENCORE VIABLE ?

Par
Antonia Alexe

Essai présenté au Centre universitaire de formation
en environnement et en développement durable en vue
de l'obtention du grade de maître en environnement (M. Env.)

Sous la direction de Maria Del Rosario Ortiz Quijano

MAÎTRISE EN ENVIRONNEMENT
UNIVERSITÉ DE SHERBROOKE

Mai 2023

SOMMAIRE

Mots-clés : budget carbone, gaz à effet de serre, tourisme de masse, pays en développement, changements climatiques, tourisme durable, tourisme alternatif, transport aérien

Le tourisme de masse représente une source de revenus importante dans plusieurs pays en développement. Cependant, il s'agit d'un secteur qui impacte grandement la sphère environnementale, notamment à travers les émissions de GES qu'il génère, la quantité d'énergie et de ressources naturelles qu'il utilise et la quantité de matières résiduelles qu'il produit. En 2018, 1,4 milliard de touristes internationaux ont été recensés. Ces individus ainsi que les activités touristiques auxquelles ils participent contribuent au changement climatique. Le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat a estimé qu'il restait approximativement 11 ans avant que le budget carbone mondial s'épuise. L'objectif de cet essai est d'explorer les transformations nécessaires à l'industrie du tourisme de masse afin que celui-ci demeure une source de revenus pour les pays en développement tout en étant viable et durable du point de vue environnemental.

Les impacts environnementaux, sociaux, économiques et de gouvernance avant et après la pandémie de coronavirus dans 4 pays en développement, soit au Maroc, au Mexique, en Thaïlande et en Jamaïque sont étudiés. À travers une analyse forces, faiblesses, opportunités, menaces, l'essai présente les faiblesses du secteur touristique soit la dégradation environnementale, la pollution de l'air et de l'eau, le surtourisme et la saturation des zones urbaines, la forte dépendance des pays en développement, l'augmentation de la concurrence entre les destinations ainsi que les ressources limitées pour la mise en œuvre de mesures durables. L'analyse permet également de dégager des facteurs externes tels que les conflits d'accaparement des terres, les crises sanitaires ou économiques, les changements climatiques et la présence d'entreprises étrangères, qui menacent l'avenir de l'industrie du tourisme. Cependant, les opportunités telles que l'écotourisme ou le tourisme communautaire, la multiplication des coopératives communautaires touristiques, la gouvernance environnementale ou la promotion du tourisme domestique représentent des points de leviers afin d'entamer la transformation du secteur.

Ainsi, les recommandations s'adressent à toutes les parties prenantes impliquées directement ou indirectement dans la gestion de la structure touristique. Les gouvernements doivent mettre en place des formations et des programmes d'aide pour le développement d'initiatives de tourisme alternatif, instaurer une taxe pour les « grands voyageurs » et favoriser la promotion de leur tourisme intérieur. Le secteur du transport aérien doit se détourner des marchés carbone afin de concentrer leur énergie sur la recherche de meilleures alternatives de carburants en évaluant leurs différences et leurs impacts socio-écologiques tout au long du cycle de vie. Enfin, la communauté internationale se doit de combler les lacunes de la recherche en matière d'impact sur le réchauffement et établir une méthodologie uniforme de comptabilisation des émissions issues du tourisme.

REMERCIEMENTS

Je tiens tout d'abord à remercier ma directrice d'essai, Maria Del Rosario Ortiz Quijano, pour m'avoir guidé tout au long de ma production de fin d'études. Merci pour sa rapidité de correction et de rétroaction, pour sa disponibilité, ses encouragements et surtout nos discussions enrichissantes qui m'ont permis de pousser mes réflexions toujours plus loin.

Je souhaite également remercier mes amies qui m'ont soutenue et encouragée pendant ces quatre derniers mois. En particulier, Son-Trang qui m'a hébergé pendant plusieurs semaines et m'a motivé à écrire. Sarine et Emma qui ont passé de nombreuses heures à relire mes textes et à corriger mes erreurs de français et Andréa qui a lu et relu plusieurs de mes chapitres. Vous êtes des amies en or et je vous suis amplement reconnaissante pour tout votre soutien tout au long de ma maîtrise.

Merci à mes parents, Marius et Gabriela, qui m'ont toujours encouragé dans tous les projets que j'entreprends. C'est grâce à votre soutien inconditionnel que je réussis aujourd'hui à remettre ma production de fin d'études.

Merci à toutes les personnes que j'ai pu rencontrer au fil de ma rédaction, avec qui j'ai débattu, discuté et qui ont participé de près ou de loin à cet essai. Nos conversations m'ont fait réfléchir, m'ont permis de me questionner et de récolter une diversité de perspectives et d'opinions.

Enfin, merci à tous les lecteurs et lectrices.

Cet essai est le produit de plusieurs mois de travail acharné et de recherches interminables, dont je suis extrêmement fière. Je souhaite, à travers les chapitres suivants, contribuer à une prise de conscience collective qui dans un avenir proche permettrait une transformation de l'industrie du tourisme de masse actuelle.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	1
CHAPITRE 1 : BUDGET CARBONE, INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN ET TOURISME	3
1.1 Mise en contexte.....	3
1.1.1 Budget carbone et situation actuelle	3
1.1.2 Industrie du transport aérien et tourisme	6
1.2 Tourisme à l'échelle industrielle	7
1.2.1 Tourisme domestique versus international	8
1.2.2 Tourisme international : qui voyage et pourquoi?.....	9
1.2.3 Tourisme traditionnel/de masse.....	10
1.2.4 Tourisme des événements	10
1.2.5 Le surtourisme.....	11
1.3 Tourisme alternatif	12
1.3.1 Tourisme durable	13
1.3.2 Tourisme écoresponsable ou « écotourisme ».....	14
1.3.3 « Slow tourism »	14
1.3.4 Tourisme à vélo	15
1.3.5 Tourisme régénératif.....	16
CHAPITRE 2 : TOURISME DE MASSE ET SES IMPACTS	18
2.1 Impacts environnementaux.....	18
2.1.1 Production de GES.....	18
2.1.2 Caractérisation des émissions de GES générées par le tourisme international	20
2.1.3 Destruction de biodiversité et des écosystèmes	23
2.1.4 Surutilisation de ressources	24
2.1.5 Gestion des matières résiduelles	25
2.2 Impacts économiques	26
2.3 Impacts sociaux	27
2.4 Impacts du coronavirus.....	28
2.4.1 Sur l'industrie du tourisme.....	29
2.4.2 La production de GES	30
CHAPITRE 3 : CADRE INSTITUTIONNEL ET JURIDIQUE.....	32
3.1 Institutions internationales intergouvernementales	32
3.1.1 Organisation mondiale du Tourisme	32

3.1.2	Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)	34
3.2	Cadre juridique international	35
3.2.1	CCNUCC et Protocol de Kyoto	36
3.2.2	Les COP : Accord de Paris et Déclaration de Glasgow	37
3.2.3	CBD et tourisme	39
3.2.4	Décroissance.....	40
3.3	Société civile	41
3.3.1	Organisations non gouvernementales (ONG) et citoyennes	41
3.4	Les limites du système international.....	43
CHAPITRE 4 : ÉTUDES DE CAS ET ANALYSE FFOM.....		46
4.1	Méthodologie pour la sélection des études de cas	46
4.2	Méthodologie pour l'élaboration du FFOM	46
4.3	Analyse FFOM	50
4.3.1	FFOM au niveau environnemental	50
4.3.2	FFOM au niveau social	52
4.3.3	FFOM d'un point de vue économique	53
4.3.4	FFOM au niveau de la gouvernance.....	54
4.3.6	Limites de l'analyse	58
4.4	Discussion.....	58
CHAPITRE 5 : RECOMMANDATIONS.....		61
5.1	Recommandations à l'intention des gouvernements.....	61
5.2	Recommandations à l'intention du secteur touristique	63
5.3	Recommandations à l'intention du secteur du transport aérien	64
5.4	Recommandations à l'intention de la communauté internationale	65
5.5	Recommandations à l'intention des consommateurs	66
CONCLUSION		67
RÉFÉRENCES.....		69
ANNEXE 1 : CHRONOLOGIE DU CADRE JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU TOURISME.....		88
ANNEXE 2 : GRILLE DE SÉLECTION DES ÉTUDES DE CAS		89

LISTE DES FIGURES ET TABLEAUX

Figure 1.1 : Part mondiale des émissions de carbone (a) et émissions moyennes de GES par habitant en fonction du revenu (b).....	5
Figure 1.2 : Répartition des moyens de transport utilisés par les touristes internationaux en 2018	7
Figure 2.1 : Répartition des émissions de GES par secteurs liés au tourisme	21
Tableau 4.1 : Grille synthèse de comparaison des études pour les sphères environnementale, sociale, économique et de gouvernance avant et après la COVID-19.....	48
Tableau 4.2 : Grille synthèse de comparaison des études pour les sphères environnementale, sociale, économique et de gouvernance avant et après la COVID-19.....	49
Tableau 4.3 : Synthèse des FFOM pour les dimensions environnementale, sociale, économique et de gouvernance	57

LISTE DES ACRONYMES

CAEP	Comité de la protection de l'Environnement en aviation
CBD	Convention sur la diversité biologique
CCNUCC	Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques
CDN	Contribution déterminée au niveau national
CH ₄	Méthane
CO ₂	Dioxyde de carbone
CO ₂ -e	Équivalent dioxyde de carbone
COP	Conférence des Parties
CORSIA	Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation
COVID-19	Coronavirus
FFOM	Faiblesses, forces, opportunités, menaces
GES	Gaz à effet de serre
GIEC	Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
GMR	Gestion des matières résiduelles
IATA	International Air Transport Association
Kg	Kilogramme, unité de mesure de masse
Km	Kilomètre, unité de mesure de distance
N ₂ O	Protoxyde d'azote
O ₃	Ozone
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OCDE	Organization for economic co-operation and development
ODD	Objectifs de développement durable
OMT	Organisation mondiale du tourisme
PAN	Plan d'adaptation national
PED	Pays en développement
PEID	Petits États insulaires en développement
PIB	Produit intérieur brut
PNUE	Programme des Nations unies pour l'environnement
SPANB	Stratégies et plans d'action nationaux pour la biodiversité
UICN	Union internationale pour la conservation de la nature
UNWTO	United Nations World Tourism Organisation
tCO ₂	Tonnes de dioxyde de carbone
TOI	Initiative des voyageurs pour un développement durable du tourisme
WTTC	World Travel and Tourism Council
°C	Degrés Celsius

INTRODUCTION

Toute forme de développement industriel a des impacts sur l'environnement physique. Le tourisme ne fait certainement pas partie des exceptions. Depuis plusieurs années, le tourisme de masse est en croissance presque continue. En effet, entre 1980 et 2019, le nombre d'arrivées internationales annuelles est passé de 277 millions à 1,5 milliard. Il a cependant connu une baisse considérable de 70 % en 2020, en raison des restrictions imposées par l'épidémie de COVID-19. (Gaudiaut, 2022) Le tourisme de masse fait référence au mouvement d'un important nombre d'individus, communément appelés touristes, vers des destinations de vacances populaires, à des fins récréatives (Naumov et Green, 2015). Une « culture de voyage » est prévalente dans la société moderne. Les plateformes de réseaux sociaux, les publicités et les photographies d'endroits paradisiaques font rêver les utilisateurs qui souhaitent également se prélasser sur une plage de sable fin. De plus, l'idéalisation de l'inconnue et de l'aventure a créé une société curieuse et avide de découvertes, qui se traduit par un surtourisme dans quelques destinations clés, souvent situées dans les pays en développement (PED).

Les impacts du tourisme de masse sur les populations locales, l'environnement et l'économie sont nombreux. Le secteur du tourisme contribue grandement à la production de gaz à effet de serre (GES) et à la dégradation des écosystèmes dans les pays destinataires. Celui-ci génère 8 % des émissions de GES mondial, divisé comme suit : 40 % dans le secteur de l'aviation, 30 % dans le secteur du transport et 30 % dans la consommation de biens et service (Sea going green, 2020). Il est important de souligner que la plupart des émissions de GES à travers le monde, soit 52 %, sont générées par les 10 % les plus riches (Harvey, 2020, 21 septembre). La notion de budget carbone permet aux gouvernements, aux industries et à la société de manière générale de fixer des objectifs de lutte contre le réchauffement climatique. L'organisme *Global Carbon Project* publie chaque année un rapport estimant la quantité d'émissions de GES maximales à générer, afin de ne pas dépasser le seuil de réchauffement de 1,5 degré Celsius (Global Carbon Project, 2021). L'industrie du tourisme fait face à un dilemme puisque d'une part elle est une grande contributrice au réchauffement climatique, mais d'autre part elle est également dépendante du climat. En effet, l'augmentation des phénomènes climatiques menace l'attractivité du tourisme dans les régions du Sud les plus à risque. De plus, l'économie de plusieurs états, notamment d'Amérique latine, d'Asie et de certains états insulaires des Caraïbes, dépend largement des flux touristiques dont le mode de transport prédominant est l'avion. En effet, le tourisme de masse est une activité extrêmement profitable. En 2019, il contribuait à 10 % de l'économie mondiale et générait environ 1 emploi sur 11 à travers le monde. (Constantin et al., 2020)

Dans une situation désirable, des transformations s'opéreraient dans l'industrie du tourisme, de l'aviation et dans le mode de consommation des touristes de masse afin de rendre le tourisme plus durable dans un contexte de budget carbone limité. Malgré les avancées technologiques et l'amélioration de l'efficacité

énergétique des avions, cela ne sera pas suffisant afin de réduire considérablement les émissions de GES générées par le secteur du tourisme (Harvey, 2019, 24 septembre). D'autres solutions et alternatives doivent donc être explorées. Cependant, ces transformations changeraient véritablement la façon de voyager de plusieurs individus. Puisque les revenus générés par le secteur du tourisme représentent également un enjeu de taille pour certains États, il est essentiel que les mesures proposées permettent au tourisme de continuer à être une source de revenus importants dans plusieurs PED.

Ainsi la problématique suivante a été formulée : dans le contexte actuel du budget carbone global, quelles transformations sont nécessaires à l'industrie du tourisme de masse afin que ce secteur puisse demeurer une source de revenus pour les économies des PED tout en étant durable du point de vue environnemental? Afin de répondre à cette question, l'objectif principal de cet essai est d'explorer les opportunités de transformations du secteur touristique dans les PED. Pour ce faire, trois objectifs spécifiques ont été identifiés. Tout d'abord, le premier vise à dresser un portrait de la situation actuelle du tourisme de masse, ses impacts sur les plans environnemental, social et économique et des alternatives existantes. Le deuxième objectif consiste à réaliser une analyse des forces, faiblesses, opportunités et menaces (FFOM) de l'industrie du tourisme de masse en effectuant une comparaison des impacts avant et après la COVID-19. Enfin, le dernier objectif spécifique consiste à proposer des pistes de solutions basées sur les constats de l'analyse des études de cas afin d'entamer la transformation du secteur du tourisme de masse.

L'essai comporte 5 chapitres. Le premier chapitre souhaite mettre en contexte la situation et définir les concepts clés. Il présente la situation actuelle du budget carbone, introduit l'industrie du tourisme de masse, le secteur du transport aérien, ainsi que les différents types de tourisme alternatif. Le chapitre 2 traite des impacts environnementaux, économiques et sociaux du tourisme de masse. La production de gaz à effet de serre (GES), la destruction de la biodiversité, la surutilisation des ressources et la gestion des matières résiduelles (GMR) sont notamment énoncées comme principales conséquences environnementales. Ce chapitre explore également les répercussions de la fermeture des frontières mondiales durant la pandémie de coronavirus (COVID-19), notamment du point de vue de l'économie mondiale, de l'aviation et de la réduction de GES. Le chapitre 3 permet au lecteur de mieux comprendre le cadre juridique et institutionnel lié au tourisme. L'intersectionnalité entre climat et tourisme est abordée dans cette partie; les limites du système international sont également mises de l'avant. Le cœur de l'essai est composé du chapitre 4 puisqu'il s'agit de l'analyse FFOM. Celle-ci utilise 4 études de cas, soit 4 PED situés dans 4 régions différentes afin de comparer les impacts économiques, sociaux, environnementaux et de gouvernance sur l'industrie du tourisme avant et après la COVID-19. Cet avant-dernier chapitre permet d'identifier les points de levier qui aiderait la transformation de la structure touristique actuelle. Le chapitre final regroupe des recommandations adressées aux gouvernements des PED, à l'industrie touristique, au secteur du transport aérien, à la communauté internationale et aux consommateurs afin de transformer le tourisme de masse.

CHAPITRE 1 : BUDGET CARBONE, INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN ET TOURISME

Ce premier chapitre vise à définir et à mettre en contexte les concepts clés qui guideront le présent essai. Cette partie débute par une section dédiée à l'introduction du budget carbone et un survol de la situation mondiale actuelle liée aux GES. Les sections subséquentes couvrent l'industrie du transport aérien ainsi que l'industrie du tourisme. Dans cette dernière partie, deux types de tourisme à l'échelle industrielle seront présentés soit le tourisme de masse et celui des événements. Finalement, la notion de tourisme durable sera introduite ainsi que ses dérivés et ses limites.

1.1 Mise en contexte

Afin de bien saisir les enjeux entourant l'industrie du transport aérien et du tourisme dans un contexte de changement climatique, il est tout d'abord essentiel de faire un survol de la situation actuelle du budget carbone. Les objectifs de réduction de GES ainsi que l'industrie du transport aérien et ses enjeux sont discutés dans cette section.

1.1.1 Budget carbone et situation actuelle

L'Accord de Paris a été signé en 2015 et a pour objectif de limiter le réchauffement planétaire sous le seuil du 1,5 degré Celsius (°C). Afin de mesurer les progrès des actions mises en place par les États du monde pour éviter de dépasser le seuil fixé, la notion du budget carbone a été développée. (Hausfather, 2021, 8 octobre) Deux types de budgets carbone peuvent être identifiés : le budget carbone total et le budget carbone restant. Il est question de budget carbone total lorsqu'il est exprimé à partir de la période préindustrielle. Plus précisément, il désigne la somme des émissions historiques depuis 1850 jusqu'à aujourd'hui. (Intergovernmental panel on climate change [IPCC], 2022) Le budget carbone restant est quant à lui exprimé à partir d'une date précise récente et se définit comme « la quantité totale de dioxyde de carbone (CO₂) qui peut encore être émise dans le futur, tout en limitant le réchauffement climatique à un objectif de température donné » (Matthews et al., 2020). En bref, il s'agit d'un moyen simplifié de mesure qui permet d'estimer les émissions maximales pouvant être émises dans l'atmosphère, avant que le réchauffement planétaire atteigne 1,5°C. (Hausfather, 2021, 8 octobre)

Depuis 1850, il est estimé qu'approximativement 2400 milliards de tonnes de CO₂ (240 GtCO₂) ont été émises par l'humanité. Plus de la moitié de celles-ci, soit 58 %, ont été émises entre 1850 et 1989. Le 42 % restant est survenu entre 1990 et 2019, soit sur une période de seulement 30 ans. Grâce à ces données et des projections d'émissions, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) a conclu qu'avec une probabilité de 50 % d'évitement du réchauffement, le budget carbone mondial restant serait d'environ 500 GtCO₂ à partir de 2020. (IPCC, 2022) Le sixième rapport d'évaluation (AR6) du GIEC,

sorti en 2022, révèle la quantité d'émissions restantes. Dans un scénario de 50 % d'évitement du réchauffement de 1.5 °C au-delà des niveaux préindustriels, l'AR6 estime que le budget restant est d'environ 450 GtCO₂. Dans un scénario de 66 % d'évitement, c'est-à-dire dans un scénario où la probabilité d'atteindre l'objectif de l'Accord de Paris est plus élevée, l'AR6 évalue le budget carbone restant à 360 GtCO₂. (Hausfather, 2021, 8 octobre)

Similairement, l'horloge climatique est un outil complémentaire au budget carbone qui permet de visualiser les progrès accomplis par les États en matière de changement climatique. Elle permet d'estimer la date à laquelle le réchauffement mondial aura atteint 1.5 °C. Ainsi, la date se rapproche lorsque les émissions augmentent, mais recule lorsque celles-ci diminuent. Entre 2020 et 2021, 80 GtCO₂ ont été émises dans l'atmosphère, si cette tendance se maintient, le budget carbone restant sera épuisé dans un horizon d'environ 11 ans. (Matthews et Peters, 2021, 4 novembre) Malheureusement, les données préliminaires de 2022 présentent une augmentation des émissions de 1,6 % au niveau mondial par rapport à 2021. Ainsi, le budget carbone restant sera épuisé dans 9 ans si les niveaux d'émissions de 2022 se maintiennent. (Carbon Monitor, 2023)

Néanmoins, il est important de mentionner que malgré une augmentation de 60 % des émissions dans les 25 dernières années, celles-ci n'ont pas été générées de manière égale. En effet, les 10 % les plus riches de la planète, ce qui représente environ 630 millions de personnes, ont été responsables d'environ 52 % des émissions totales des 25 dernières années. « La surconsommation galopante et la dépendance du monde riche aux transports à forte intensité de carbone épuiseront rapidement le budget carbone mondial. » (Harvey, 2020, 21 septembre) Le graphique 1.1 ci-dessous illustre la quantité d'émissions moyennes par personne en fonction du revenu. Les données révèlent que le 1 % le plus riche de la planète émet en moyenne 48 tonnes de CO₂ (tCO₂) par personne contre 1 tCO₂ par personne pour les 50 % les plus démunis. (Bruckner et al., 2022)

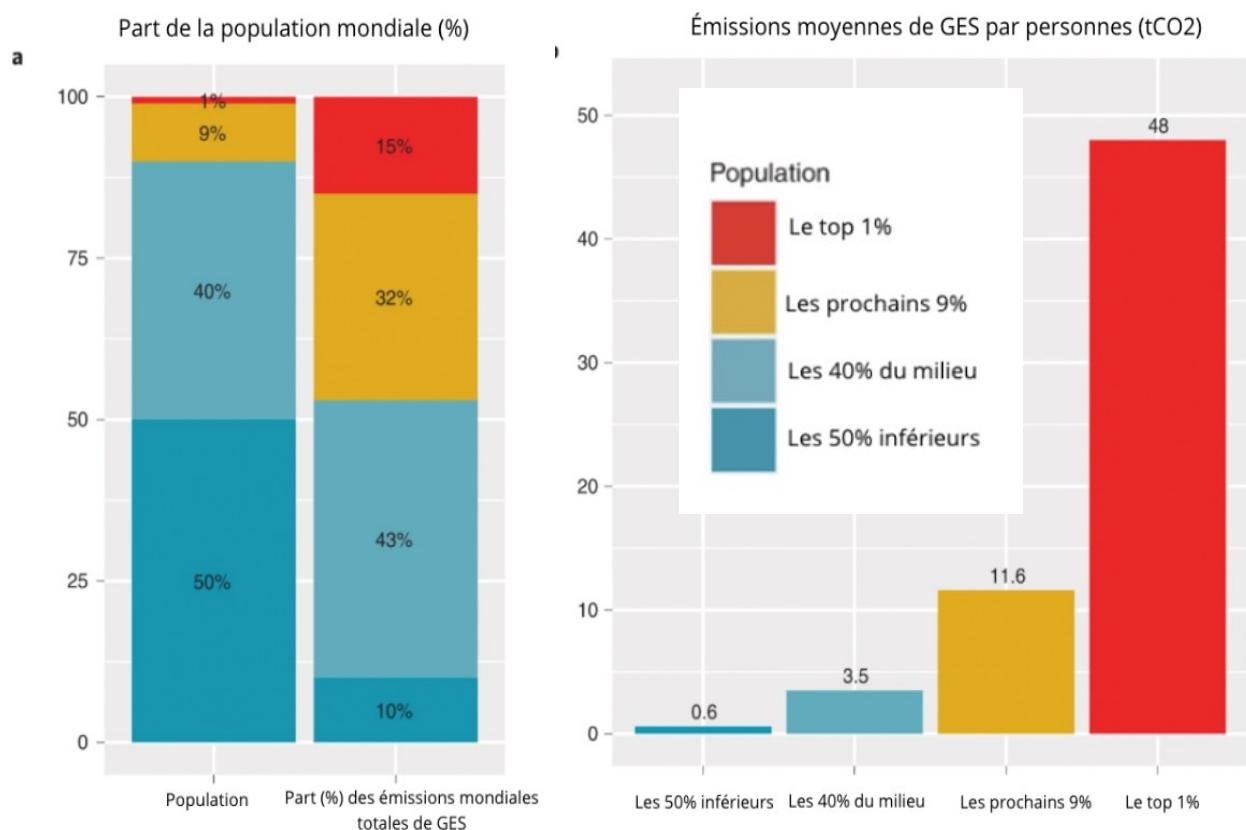


Figure 1.1 : Part mondiale des émissions de carbone (a) et émissions moyennes de GES par habitant en fonction du revenu (b) (traduction libre de : Bruckner et al., 2022, p. 314)

Ainsi, une minorité contribue majoritairement au dérèglement climatique, portant une lourde responsabilité vis-à-vis de la majorité, qui subira également les répercussions du réchauffement (Lefèvre, 2021, 31 octobre). De plus, il est également important de noter que les estimations du budget carbone restant font face à de grandes incertitudes. Ces données reposent sur les émissions nationales estimées par les pays eux-mêmes (Candela et Carlson, 2017). La quantité estimée est sujette à des variations d'une étude à l'autre en raison des différentes approches méthodologiques utilisées pour calculer les émissions et le budget restant. (Matthews et al., 2020)

Somme toute, l'idée d'un budget carbone mondial d'émissions permet de communiquer à l'ensemble de la population l'urgence de la crise climatique ainsi que les efforts qui doivent être déployés par les États afin d'éviter des conséquences irréversibles. Puisque le GIEC estime que le budget carbone restant risque de s'épuiser aux alentours de 2032, afin d'échapper au réchauffement de 1,5 °C, les émissions devront réduire de moitié d'ici 2030 (OXFAM, 2021). De plus, à l'échelle planétaire l'atteinte du net zéro d'ici 2050 est mise de l'avant par la communauté internationale. Cependant, le "net zéro 2050" est fortement critiqué. En effet, plusieurs considèrent qu'il s'agit d'une stratégie peu efficace puisque 80 % des plans "zéro émission nette" manquent d'ambition à court terme et d'indicateurs concrets de mesure des progrès. (Spratt et Dunlop, 2021)

Afin de mieux comprendre le lien entre budget carbone et tourisme, la prochaine partie fait un survol de l'industrie du transport aérien, connu mondialement comme une très grande émettrice de GES.

1.1.2 Industrie du transport aérien et tourisme

L'industrie de l'aéronautique englobe toutes les activités de conception, de fabrication et de commercialisations des aéronefs, incluant les avions et les hélicoptères. Ainsi, l'industrie du transport aérien fait partie de l'industrie aéronautique. Elle est composée d'un large éventail d'entreprises, communément appelées compagnies aériennes, qui offrent des services de transport aérien à des clients payants. (Revfine, s. d.) Elles peuvent se spécialiser dans le transport de passagers ou de marchandises. Chaque compagnie doit avoir un tarif, qui représente le contrat entre le client et la compagnie aérienne (Office des transports du Canada, 2015). Ces compagnies sont classées en fonction des destinations qu'elles desservent, ainsi les compagnies aériennes internationales offrent des services à l'échelle mondiale sur de très longues distances. Celles-ci représentent la plus grande partie du marché. Les compagnies aériennes nationales possèdent des engins de tailles moyennes et offrent principalement des services dans leurs pays d'origine. Enfin, les compagnies régionales offrent des services dans les régions les moins desservies où la demande est généralement plus faible. (Revfine, s. d.) La majorité de ces compagnies font partie de l'association du transport aérien international, connu en anglais comme l'International Air Transport Association (IATA). L'IATA est la principale organisation commerciale mondiale qui regroupe plus de 300 compagnies aériennes et représente 83 % du trafic mondial de passagers (International Air Transport Association [IATA], s. d.a). Elle s'est développée au même moment que l'industrie du voyage aérien afin d'établir des normes, des pratiques et des procédures dans ce secteur. L'adhésion à l'IATA requiert une inscription à l'audit de sécurité opérationnelle, qui est constitué d'un examen administratif. (International Air Transport Association [IATA], 2022b)

L'utilisation des aéronefs remonte à plusieurs décennies. Le premier vol commercial a eu lieu le 5 mai 1952 au départ de Londres. 37 passagers à bord de l'avion ont pris part au voyage d'une durée de 23 heures et 23 minutes afin de se rendre à Johannesburg, parcourant ainsi 11 000 kilomètres (km) dans les airs. (Perspective monde, 2023) Depuis, l'utilisation de ces engins propulsés par des jets n'a cessé d'augmenter. En effet, l'avion est le moyen de transport privilégié du tourisme international. Entre 2000 et 2018, la part des voyages en avion est passée de 46 % à 58 %, alors que le transport terrestre a baissé de 49 % à 37 %. La figure 1.2 ci-dessous présente la part de chaque moyen de transport utilisé par les touristes internationaux en 2018. (World Tourism Organisation [UNWTO], 2019a)

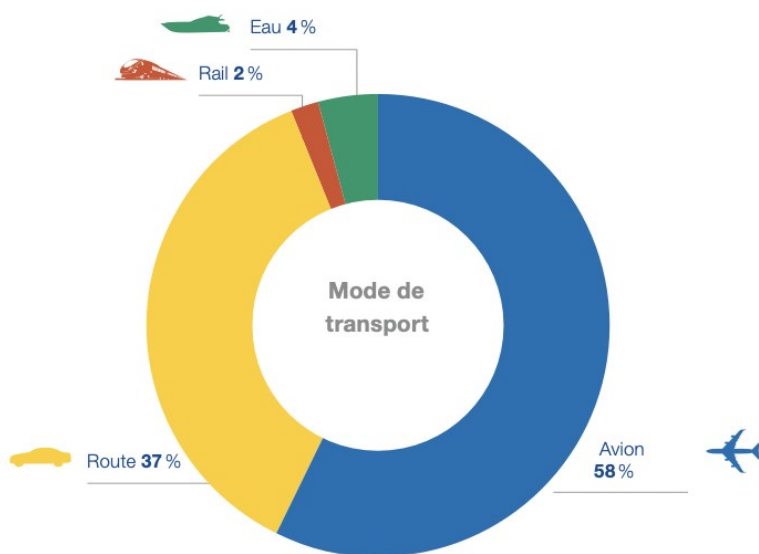


Figure 1.2 : Répartition des moyens de transport utilisés par les touristes internationaux en 2018
(tiré de : UNWTO, 2019a)

Au fil des années, les avions commerciaux sont devenus de plus en plus performants et fiables, cependant au détriment de l'environnement, puisqu'ils sont également de plus en plus polluants (Weishar, 2021). Les impacts du transport aérien, notamment la production de GES, seront abordés dans le chapitre 2 et permettront d'établir un lien concret entre le budget carbone et l'industrie de l'aviation commerciale. Néanmoins, afin de s'aligner avec les objectifs de l'Accord de Paris qui visait en 2015 la carboneutralité d'ici 2050, les compagnies aériennes membres de l'IATA se sont également engagées à éliminer leurs émissions nettes (International Air Transport Association [IATA], 2022a). Le cadre institutionnel et les mesures adoptées lors de la dernière assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sont discutés dans le chapitre 3. La section qui suit se veut une introduction au concept du tourisme, de ses débuts à la situation actuelle des flux touristiques mondiaux.

1.2 Tourisme à l'échelle industrielle

Le concept du « voyage » remonte au XVII^e siècle, lorsque des Européens fortunés partent à la découverte du « beau. » Dès lors, les premières transformations des sites naturels en lieux touristiques aménagés, pour accueillir les élites, ont lieu. Par exemple, la ville de Bath en Angleterre devient une destination privilégiée de détente. Elle entame la construction d'hôtels de luxe, de casinos, de salles de bal et d'établissements thermaux. (Weishar, 2021)

Grâce au développement des transports et à l'émergence d'une société avide de loisirs, la notion de tourisme apparaît durant le XXe siècle. Après la Seconde Guerre mondiale, la croissance économique et le progrès technologique offrent de nouvelles possibilités à la classe moyenne et aux classes ouvrières. La semaine de travail devient plus courte alors que les salaires augmentent grâce à la création des syndicats. (Butcher, 2020) En France, en 1936, c'est également le début des congés payés et donc des vacances pour une grande majorité de la population (Rodolphe, 2017). Ainsi, il est possible d'observer un plus grand flux d'individus vers des destinations communes, qui deviendront de plus en plus populaires au fil du temps. De plus, un plus grand nombre de personnes ont désormais les moyens de devenir des touristes internationaux pour la première fois (Butcher, 2020). En 1979, l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) définit le tourisme comme « un ensemble de phénomènes de déplacement temporaire et volontaire lié au changement du milieu et du rythme de vie, et qui devrait être lié à la prise de contact personnel avec le milieu visité, milieu naturel, culturel et social. » (Rodolphe, 2017) Plusieurs formes de tourisme ont été définies par l'OMT, classées en fonction des motifs des déplacements des voyageurs. Il est possible par exemple d'identifier le tourisme culturel, d'affaires, de gastronomie, de rural, d'aventure, de santé, médical ou sportif parmi tant d'autres (World Tourism Organisation [UNWTO], 2019b).

La section suivante souhaite tout d'abord établir la différence entre le tourisme domestique et le tourisme international. Elle explore par la suite la provenance des touristes internationaux. Enfin, deux types de tourisme à l'échelle industrielle, notamment le tourisme de masse, qui est le type le plus répandu, ainsi que le tourisme des événements, seront abordés.

1.2.1 Tourisme domestique versus international

Le tourisme à l'échelle industrielle peut être classé également en fonction de la nature des déplacements effectués. Le tourisme interne ou domestique désigne le déplacement « des visiteurs résidant dans les limites du territoire économique » d'un pays donné (Peyvel, 2022). Le tourisme international implique de plus grandes distances et désigne « le déplacement de personnes vers des lieux situés en dehors des frontières de leurs pays d'origine] à des fins récréatives » (Chopin, 2019, 15 janvier).

Durant la pandémie de COVID-19, en raison de la fermeture d'une grande majorité des frontières internationales, plusieurs États ont encouragé le tourisme domestique (Vincent et Evanno, 2022).

Aujourd'hui, le tourisme international demeure inférieur au tourisme domestique. En effet, l'OMT estime qu'en 2018, le tourisme interne représentait un flux de 9 milliards d'individus, soit 6 fois plus que pour le tourisme international. Voyager à l'intérieur des frontières s'avère généralement moins coûteux, ce qui permet à un plus grand nombre de personnes d'y prendre part. (Peyvel, 2022) C'est notamment le cas pour l'Inde, le Vietnam et la Chine pour lesquels le nombre de touristes domestiques est nettement supérieur à celui des touristes internationaux (Chopin, 2019, 15 janvier). Néanmoins, depuis 2004, la quantité de

voyages entre des régions continentales différentes ne cesse de croître. Ainsi, cette tendance explique l'augmentation des voyages en avion. (Rodolphe, 2017)

1.2.2 Tourisme international : qui voyage et pourquoi?

Dans la société post-moderne, voyager constitue une forme d'accomplissement personnel tant pour le tourisme domestique que pour le tourisme international. Celui-ci devient une activité privilégiée de valorisation sociale et d'épanouissement personnel. (Weishar, 2021) Selon une étude de l'OMT en 2019, les loisirs sont cités comme le motif principal de voyage dans toutes les régions du monde, à l'exception du Moyen-Orient. Dans cette région, les visites aux proches et les motifs religieux constituent les raisons prédominantes. (UNWTO, 2019a)

Pourtant, ce n'est qu'une infime partie de la population qui voyage. Le tourisme, plus particulièrement le tourisme international, est un loisir relativement luxueux. Il implique des coûts au niveau du transport, de l'hébergement, des activités, de l'achat de biens et d'autres services; des sommes auxquels une majorité de la population n'a pas accès. Une étude menée par Autonomy, un organisme de recherche basé au Royaume-Uni, révèle que les 1 % les plus riches du pays sont responsables de la même quantité d'émissions de CO₂ en une seule année que les 10 % les moins bien rémunérés, en plus de 20 ans (Autonomy, 2022). D'ailleurs, c'est un phénomène qui peut être observé à travers le monde. « L'élite polluante » est responsable de la plus grosse partie des émissions, autant dans les pays développés que ceux en voie de développement. (Harvey, 2022, 1^{er} novembre) La majorité des émissions de CO₂ issues du tourisme provient des pays du Nord. Une étude de l'OMT en 2019 a révélé que près d'un voyage sur deux dans le monde est en provenance de l'Europe, soit environ 48 %. Ils sont suivis par les touristes en provenance de l'Asie-Pacifique, qui représentent 26 %, et par ceux en provenance des Amériques, qui constituent 17 %. (UNWTO, 2019a) De plus, l'OMT estime également que plus de 95% des touristes voyagent dans seulement 5 % de la planète (Taieb, 2019, 2 août). Ainsi, le tourisme est un privilège qui concerne une petite minorité de la population mondiale, mais qui a des répercussions sur l'entièreté de la planète.

Dans les dernières années, particulièrement après le COVID-19, le concept du nomade numérique a pris beaucoup d'ampleur. Le nomade numérique voyage constamment tout en travaillant à distance, il parcourt de nombreux kilomètres, souvent en avion, pour publier les endroits les plus pittoresques du monde. (Bon Pote, 2022, 23 février) D'ailleurs, les réseaux sociaux ont un impact réel sur l'affluence de certaines destinations. Les récits de voyage, les publications Facebook et Instagram ou encore les vidéos TikTok influencent la prise de décision des touristes. Ainsi, plusieurs régions recluses deviennent de véritables noyaux touristiques, contribuant ainsi à la création d'un tourisme de masse. (Solanky et Gupta, 2022)

1.2.3 Tourisme traditionnel/de masse

Le tourisme de masse désigne un type de tourisme à l'échelle industrielle caractérisé par un grand nombre de personnes qui se concentrent dans un même lieu (Géoconfluences, 2011). Il se définit néanmoins par le volume de touristes par rapport à la superficie du territoire et de la densité de sa population locale (Theng et al., 2015). Un tourisme n'est pas qualifié « de masse » en fonction d'une quantité donnée de touristes, mais bien en fonction du rapport entre volume, superficie et densité. Certains lieux sont tellement bondés qu'il s'agit littéralement de masses de personnes qui s'y présentent chaque année, en groupes organisés ou sous la forme de forfaits tout-inclus (Allo prof, s. d.).

Comme mentionné, la mondialisation du tourisme résulte de la croissance continue des flux touristiques internationaux, qui ont tout d'abord débuté en Europe occidentale et méditerranéenne (Theng et al., 2015). Aujourd'hui, le tourisme de masse touche tous les continents, des plus petits états insulaires aux immenses métropoles. Néanmoins, il est possible d'observer une diversification des destinations touristiques. Ainsi, les cinq premiers pays les plus populaires en 1950, qui accueillaient plus de 70 % des touristes, ne représentent aujourd'hui que 28 % des flux touristiques. Les destinations des PED sont de plus en plus favorisées en raison des coûts accessibles, de la richesse du patrimoine et des événements festifs tels que les carnivals. (Chopin, 2019, 15 janvier)

En 2018, les statistiques de l'OMT révèlent une progression du tourisme de masse de 5 % face à l'année précédente, pour atteindre 1,4 milliard de touristes internationaux (UNWTO, 2019a). Évidemment, la pandémie a posé un frein au tourisme international le faisant chuter à 400 millions en 2020 (Chopin, 2019, 15 janvier). L'industrie du tourisme se régule et se redresse lentement. En effet, en 2022, plus de 900 millions de touristes ont voyagé à l'étranger. De plus, l'OMT estime que les flux touristiques internationaux vont atteindre entre 80 % et 95 % des niveaux pré-COVID-19 en 2023. (World Tourism Organisation [UNWTO], 2023) L'Europe demeure la région la plus visitée du monde, avec la France comme première destination touristique mondiale. L'Asie affiche un taux de croissance d'arrivées élevé depuis 2005 et se positionne au deuxième rang. (Chopin, 2019, 15 janvier) L'impact économique de l'industrie du tourisme sera abordé en profondeur dans le chapitre 2. En effet, le tourisme de masse représente un revenu considérable pour plusieurs États, ce qui soutient le développement de plusieurs PED. Les touristes internationaux sont tous des consommateurs, et offrent des occasions pour les petits investisseurs de se développer. (Theng et al., 2015)

1.2.4 Tourisme des événements

Le tourisme des événements est mentionné comme une forme de tourisme à l'échelle industrielle, car il génère des impacts au niveau environnemental, social et économique importants. En 2010, Getz définit le

tourisme événementiel comme « la planification et la commercialisation systématique d'événements planifiés en tant qu'attractions touristiques. » Ainsi, les lieux où se déroulent ces événements de grande envergure deviennent des destinations commercialisées pour attirer un maximum de touristes consommateurs. (Higgins-Desbiolles, 2018)

L'organisation d'un tel événement sportif, culturel, voire d'affaires, nécessite trois principales phases de planification et de gestion : le « pré-événement », le déroulement de l'événement et le « post-événement. » Ces trois étapes requièrent des ressources financières et humaines dans le processus de planification, d'aménagement et de reconversion du territoire. Ces événements d'envergure internationale ont des impacts médiatiques, économiques, sociaux et urbains autant sur le moyen que sur le long terme. (Roult et Lefebvre, 2014) Le tourisme événementiel est semblable au tourisme de masse puisqu'il regroupe un nombre important de personnes dans un même lieu. Il est cependant plus ponctuel, puisqu'un événement donné n'a lieu qu'occasionnellement.

La coupe du monde de soccer, le Carnaval de Rio ou le festival de musique *Donauinselfest* à Vienne ne constituent que quelques exemples de tourisme événementiel. La coupe du monde de soccer en 2022 s'est déroulée au Qatar et a attiré plus de 1,4 million de fans, soit une moyenne de 53 000 personnes par match (FIFA World Cup, 2022). Le gouvernement a investi plus de 220 milliards de dollars américains afin de préparer ses infrastructures à accueillir les supporters, les joueurs et les médias (Khomsy, 2022, 8 décembre). Enfin, il est impossible de parler du tourisme événementiel sans mentionner les conférences des Parties (COP) qui ont lieu chaque année. Les COP sont nées lors du sommet de la Terre à Rio en 1992, lorsque plus de 178 pays se sont rencontrés pour discuter de l'environnement et du développement à l'échelle internationale (ministère de la Transition écologique, 2022). À titre d'exemple, la COP26, qui s'est déroulée à Glasgow en 2021, a réuni 120 dirigeants mondiaux et plus de 40 000 participants, incluant des délégués de partis, des observateurs et des représentants des médias (Organisation des Nations Unies [ONU], s. d.). Tous ces individus ont dû être logés, nourris et ont consommé des biens et services dans le pays hôtes. Bien qu'il s'agisse d'une cause noble, ces réunions environnementales internationales contribuent à l'émission de grandes quantités de GES. Dans certains cas, le tourisme de masse et le tourisme des événements combinés peuvent mener au surtourisme.

1.2.5 Le surtourisme

Le surtourisme désigne le dépassement de la capacité d'accueil d'une destination ou d'un site touristique. Ce dernier menace l'intégrité de l'endroit, sur le plan environnemental, social et économique. D'une part, il dégrade plus rapidement les ressources et d'autre part, il contribue au déclin de la qualité de vie des résidents et de l'attractivité de la destination. (Yu et Egger, 2021) À titre d'exemple, sur 1,4 milliard de voyages internationaux en 2018, plus de 36 % avaient lieu dans l'une des 300 villes les plus populaires de

la planète. Les plus connues sont évidemment Paris, Amsterdam, Barcelone, mais ces destinations sont actuellement suivies de près par des villes telles que Delhi, Cairo, Manille ou Bangkok. (Minihane, 2019, 2 juillet) Près de 30 millions de touristes se rendent à Venise chaque année, ce qui équivaut à une proportion de 545 visiteurs pour un résident vénitien (Duclos-Grisier, 2019).

Le surtourisme provoque généralement des réactions négatives auprès des populations résidentes. Il s'agit d'un phénomène plutôt complexe puisque les causes peuvent être multiples et varient d'une destination à l'autre. Plusieurs facteurs peuvent expliquer ces flux touristiques qui excèdent la capacité sociale et physique d'un site touristique ou d'une région donnée. D'une part, l'attractivité d'une destination est souvent influencée et alimentée par son marketing. (Payeur, 2020, 21 janvier) Ainsi, plus une région investie dans la promotion du tourisme plus elle recevra de visiteurs. D'autre part, la mauvaise gestion des grands flux de visiteurs, souvent prévisibles, est également une cause sous-jacente du surtourisme (Payeur, 2020, 21 janvier). Les pays dont la croissance économique dépend en grande partie du tourisme sont moins susceptibles de limiter l'arrivée des masses, malgré une surabondance de touristes. En effet, du point de vue économique, le surtourisme ne constitue pas nécessairement un fardeau. Il permet de stimuler la croissance grâce notamment à des investissements majeurs dans la « revitalisation d'artères commerciales désuètes, dans la mise en valeur des bâtiments ou dans la diffusion de traditions et de savoir-faire locaux » (Payeur, 2020, 21 janvier).

Néanmoins, en raison des conséquences négatives du surtourisme, beaucoup de gouvernements ont réalisé qu'il était temps d'attaquer le problème de front. Les Pays-Bas ont arrêté de promouvoir Amsterdam comme destination de voyage, l'Italie a mis en place une taxe-touriste pour tout visiteur qui souhaite se rendre à Venise et le Pérou a désormais instauré un système de billetteries strictes pour l'accès au Machu Picchu (Minihane, 2019, 2 juillet). Ces mesures ont pour objectif de respecter la capacité d'accueil touristique d'une destination, défini par l'OMT comme « le nombre maximum de personnes qui peuvent visiter une destination touristique en même temps, sans provoquer la destruction du patrimoine physique, économique, environnemental et socioculturel » et en maintenant la satisfaction des visiteurs (World Tourism Organisation [UNWTO], 2018). De plus, dans le but de réduire les impacts causés par le tourisme traditionnel et empêcher le surtourisme des destinations, des modes alternatifs de déplacements et de voyage ont été développés au fil des années. Ceux-ci sont présentés dans la section qui suit.

1.3 Tourisme alternatif

Cette dernière section a pour objectif de définir le tourisme alternatif et de présenter ses déclinaisons. Le tourisme alternatif est un terme générique qui désigne les différentes options face au tourisme de masse. Ainsi, toutes les formes de tourisme, considérées comme alternatives au tourisme traditionnel, sont regroupées dans le tourisme alternatif. (Jaunet, 2020, 23 septembre)

Le tourisme de masse ne prend pas en compte les conséquences négatives sur les destinations ou les sites touristiques visités. Il affecte plusieurs sphères, dont le patrimoine, la richesse naturelle, la culture et l'histoire; pouvant mener même jusqu'à la destruction de l'identité d'une destination. Le tourisme alternatif a donc vu le jour grâce à de nombreuses organisations locales ou internationales qui souhaitent proposer une alternative aux voyages purement consuméristes. Ainsi, de nouvelles offres de voyages sont apparues en promettant une expérience plus authentique, soucieuse de l'environnement, des milieux naturels et des communautés locales. (Jaunet, 2020, 23 septembre) Quelques exemples incluent le tourisme durable, le tourisme équitable, le tourisme solidaire, le tourisme participatif, l'écotourisme, le « *slow tourism* », etc.

De plus, le tourisme alternatif s'inscrit dans la vision de « décroissance. » La décroissance a pour objectif ultime une société plus bienveillante, plus juste, plus conviviale, plus heureuse et plus démocratique. Ainsi, la décroissance, dans le contexte de l'industrie du tourisme, implique une reconceptualisation du tourisme de masse en fonction des principes du tourisme lent et local. (Fitzpatrick et al., 2022) Dans les prochaines sections, quatre exemples de tourisme alternatif seront présentés en détail, soit le tourisme durable, le tourisme écoresponsable, le « *slow tourism* », le tourisme à vélo et le tourisme régénératif.

1.3.1 Tourisme durable

La notion de développement durable, qui a pris de l'ampleur dans les années 80, fait partie des programmes de développement de plusieurs États du monde. La définition générique et reconnue sur la scène internationale est la suivante : « un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs » (ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs [MELCCFP], s. d.). Cependant, le rapport de la Commission Brundtland qui a popularisé l'idée du développement durable n'a pas traité de l'industrie de tourisme avant le début des années 2000. (Priskin, 2009)

La définition varie légèrement d'une institution, d'un organisme ou d'un pays à un autre, ce qui peut rendre l'application des principes du développement durable au tourisme complexe. Néanmoins, la plupart supposent un équilibre entre les dimensions environnementale, économique et socioculturelle d'un développement à long terme. (Priskin, 2009) Dans le cadre de cet essai, le tourisme durable doit être compris comme étant écologiquement et économiquement viable à long terme, mais également socialement et éthiquement juste (ministère du Tourisme du Québec, 2021). Ainsi, le tourisme durable « tient pleinement compte de ses impacts économiques, sociaux et environnementaux actuels et futurs, en répondant aux besoins des visiteurs, professionnels, de l'environnement et des communautés d'accueil » (Jaunet, 2020). Plus précisément, selon l'OMT, c'est un tourisme qui s'assure de préserver les services écosystémiques et les processus écologiques essentiels grâce à un usage optimal des ressources environnementales telles

que la conservation. Du point de vue socioculturel, les activités issues du tourisme durable conservent le patrimoine culturel de la population locale, respectent leurs valeurs traditionnelles et « contribuent à la tolérance et à la compréhension interculturelles. » Évidemment, puisqu'il s'agit d'une industrie à fort caractère économique, elle doit garantir des activités économiques équitablement réparties au sein de la population telles que des possibilités d'emplois ainsi que des revenus stables et justes. (Priskin, 2009)

Devant une clientèle de plus en plus soucieuse de l'environnement, les entreprises opérant dans l'industrie du tourisme ont tout intérêt à s'orienter vers le déploiement de mesures et d'activités responsables et durables. D'ailleurs, dans ce secteur, les stratégies d'économie circulaire sont multiples telles que l'éco-conception, le reconditionnement, la construction de bâtiments verts ou encore la mise en place d'une politique d'achat favorisant les produits locaux. (ministère du Tourisme du Québec, 2021)

1.3.2 Tourisme écoresponsable ou « écotourisme »

L'écotourisme ou tourisme écoresponsable désigne un type d'activité touristique où la nature est le centre de l'attraction. L'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN) le définit comme un « voyage responsable sur le plan environnemental [caractérisé par] la visite de milieux naturels relativement peu perturbés » (Chopin, 2019, 15 janvier). La motivation principale du touriste est d'observer, d'apprendre et de découvrir la biodiversité d'une région tout en veillant à sa conservation. Le touriste écoresponsable adopte une attitude qui vise à « protéger l'intégrité des écosystèmes et à améliorer le bien-être des populations locales. » (UNWTO, 2019b)

Le Costa Rica est le pionnier du tourisme écoresponsable. En effet, dès 1970, le pays commence à utiliser le tourisme comme levier pour le développement de son économie, mais également pour la conservation de son patrimoine naturel. (Weishar, 2021) Plus de 30 % de son territoire est préservé sous la forme de parcs naturels ou de réserves (Chopin, 2019, 15 janvier). Le Costa Rica facilite l'utilisation des transports à faible impact écologique en favorisant par exemple les petits bateaux à fond plat. (Weishar, 2021) Il encourage une forte participation des populations locales, ce qui leur permet de bénéficier des retombées économiques du tourisme. En effet, 40 % des profits issus du tourisme vont à des entreprises locales. (Chopin, 2019, 15 janvier)

1.3.3 « Slow tourism »

Il est clair que le tourisme de masse fait face à un problème de viabilité, mais surtout de durabilité. C'est dans ce contexte qu'est apparue l'idée d'un déplacement plus lent et soucieux de l'environnement. Dans une société qui se préoccupe de plus en plus de son empreinte écologique, le « *slow travel* » ou « *slow tourism* » vise à trouver une alternative aux déplacements en avion, qui sont une source importante de GES. (Riikonen

et al., 2021) Il est guidé par deux principes clés : la prise de temps et l'attachement à un lieu particulier (Tomić et al., 2018). Ainsi, le concept de « *slow tourism* » implique un changement d'orientation qui privilégie les expériences de qualité au lieu d'un volume important de petites expériences insignifiantes. Dans cette perspective, le voyage devient un moment de détente ultime, qui réorganise le temps, car les séjours sont généralement plus longs. (Bac, 2014) Le touriste lent veut vivre des expériences authentiques plutôt que de visiter des endroits touristiques bondés (Ernszt et Marton, 2021). De plus, le « *slow tourism* » est caractérisé par l'utilisation de modes de transports plus respectueux de l'environnement, tels que le vélo, le train ou la marche. D'ailleurs, le transport devient une partie intégrante de l'expérience de voyage. De plus, cette décélération offre des occasions d'interaction et de connexion avec les populations locales. En effet, l'hébergement a lieu soit directement chez l'habitant ou dans des chambres d'hôtes. (Paul, 2014) Le voyageur est également encouragé à s'intégrer à la vie locale et aux mœurs de la population. Outre l'expérience du « *slow travel* » sur place, les phases avant et après le voyage sont toutes aussi importantes (Riikonen et al., 2021). Ainsi, la planification constitue une étape préliminaire qui permet de faire des choix responsables bien avant l'arrivée à destination. Le retour offre une occasion de réflexion par rapport aux expériences vécues et d'enrichissement personnel.

Le « *slow tourism* » s'inscrit dans une perspective de développement durable, car c'est une forme de tourisme qui encourage la protection des milieux naturels et des écosystèmes environnants. Il responsabilise les touristes puisqu'il encourage l'utilisation prudente des ressources et la réduction des émissions de GES grâce à l'utilisation de transports dont l'empreinte environnementale est moindre (Kebete, 2021).

Néanmoins, ce type de tourisme ne se pratique actuellement qu'à petite échelle : il ne représente que 10 % du marché touristique européen. Effectivement, en évitant l'utilisation du transport aérien, plusieurs destinations sont plus difficilement accessibles, notamment les États insulaires éloignés. (Paul, 2014)

Somme toute, le « *slow tourism* » émerge d'un souci de durabilité environnementale et de bien-être personnel et social des voyageurs (Riikonen et al., 2021). Il peut être considéré comme une opposition au tourisme de masse. Minimiser la distance de déplacement, maximiser le temps consacré au voyage, prioriser la détente de l'esprit et du corps, engager avec la population locale et la culture, encourager les produits locaux et les producteurs et réduire son empreinte carbone sont au cœur même de la définition du « *slow travel*. » (Tomić et al., 2018).

1.3.4 Tourisme à vélo

Le tourisme à vélo ou cyclotourisme désigne la découverte de lieux touristiques ou de paysage dont le moyen de déplacement privilégié est la bicyclette. Celui-ci est dénué d'esprit de compétition et constitue une activité de loisir. (Linternaute, 2021) Il s'agit le plus souvent d'un tourisme domestique, dans les limites territoriales d'un pays ou même d'une région donnée. Malgré tout, en France, 20 % des cyclotouristes proviennent de l'étranger, des pays avoisinants tels que la Belgique, le Luxembourg ou la Suisse. La France se classe au

deuxième rang après l'Allemagne, comme destination mondiale de choix pour le cyclotourisme, avec plus de 9 millions de touristes à vélo par an. D'ailleurs, pendant la pandémie, en raison de la fermeture des frontières internationales, le nombre de passages cyclistes a augmenté de 28 %. (ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique, 2022) Selon, l'Adventure Cycling Association, c'est une forme de tourisme qui prend de plus en plus d'ampleur et qui se répand rapidement, notamment en Amérique du Nord. Le cyclotourisme devient également de plus en plus lucratif : en Europe, il représente un revenu annuel de 44 milliards (Chaire de tourisme Transat, 2015). La promotion de cette forme de tourisme nécessite l'implication et la mobilisation du gouvernement et de plusieurs acteurs locaux afin d'assurer le maintien des infrastructures nécessaires. En effet, la construction de centaines de kilomètres de pistes cyclables, de routes et de voies vertes sécuritaires requiert des ressources financières et humaines importantes (ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique, 2022). L'ajout de nouveaux réseaux cyclables permettait d'ouvrir la pratique du cyclotourisme à d'autres destinations et à d'autres usagers. Par exemple, le Royaume-Uni a ajouté en 2013 plus de 25 000 km de routes cyclables ce qui a mené à une hausse de 7 % des séjours effectués à vélo (Chaire de tourisme Transat, 2015). Néanmoins, ce type de tourisme comporte plusieurs limites. Une étude effectuée par la Chaire du tourisme québécois a permis de créer un profil sociodémographique des cyclotouristes. Ainsi, plus de la moitié des participants étaient en couple, sans enfant. Près de 30 % étaient des retraités, les deux tiers étant âgés de 46 à 65 ans. (Chaire de tourisme Transat, 2015) En effet, le tourisme à vélo nécessite un séjour plus long puisque la durée du déplacement aller et retour doit être prise en compte. Enfin, c'est un type de tourisme très peu adapté aux familles et aux personnes peu actives.

1.3.5 Tourisme régénératif

La dernière forme de tourisme discutée dans cette section est celle du tourisme régénératif. C'est un concept encore très peu connu qui transforme entièrement la conception du voyage traditionnel. En effet, le tourisme régénératif permet aux visiteurs d'avoir un impact positif sur le plan environnemental, social et économique. L'idée est de laisser les lieux visités en meilleur état qu'au début du séjour. Il diffère du tourisme durable qui a pour but de minimiser les impacts négatifs. Pour ce faire, les touristes ont accès à « des outils qui leur permettent de contribuer activement à la revitalisation et à la régénération de l'environnement ou de l'écosystème qui les entourent ». (Carion, 2023, 22 avril) Ceux-ci incluent par exemple loger chez l'habitant et récolter les pommes du verger à la main ou encore participer à des activités de nettoyage de plage. La Nouvelle-Zélande est l'un des premiers pays à avoir élaboré des lignes directrices en matière de tourisme régénératif et souhaite baser l'entièreté de son modèle touristique sur ce concept (Carion, 2023, 22 avril).

Somme toute, ce premier chapitre visait à établir le lien entre budgets carbone et l'industrie du tourisme. Il a permis de faire un survol sur la situation actuelle de GES et du budget carbone restant et de mettre de l'avant la croissance du tourisme à l'échelle internationale. Celui-ci attire de plus en plus de visiteurs chaque année,

menaçant l'intégrité de certains lieux touristiques. Face à cette situation, l'intérêt pour le tourisme alternatif s'explique par les enjeux économiques forts du tourisme de masse jumelé à une prise de conscience collective concernant l'environnement (Diallo, 2014). Néanmoins, de nombreux freins contextuels ou liés aux caractéristiques socio-économiques et politiques des pays destinations entravent l'application du développement durable au tourisme. Le prochain chapitre explore en profondeur les conséquences du tourisme de masse sur le plan environnemental, social et économique. Il vise notamment à présenter le dilemme entre destruction de l'environnement et dépendance économique.

CHAPITRE 2 : TOURISME DE MASSE ET SES IMPACTS

À l'heure de la globalisation, le tourisme international a des répercussions dans plusieurs sphères telles que l'environnement, l'économie, les populations locales, la gouvernance et le patrimoine socioculturel. Bien qu'il soit bénéfique d'un point de vue économique, le tourisme de masse amplifie les impacts liés aux changements climatiques. Ce deuxième chapitre souhaite mettre de l'avant les impacts environnementaux et sociaux de l'industrie touristique mondiale, tout en mettant en perspective les impacts et les bénéfices économiques. Enfin, la dernière section traitera de l'impact du COVID-19 sur l'industrie du tourisme, notamment sur le plan économique et environnemental.

2.1 Impacts environnementaux

Les impacts les plus importants du tourisme de masse sont portés tout d'abord à l'environnement : pollution de l'eau et de l'air, érosion, sécheresse, perturbations, pressions. La croissance de l'industrie touristique implique inévitablement une multiplication et une aggravation des conséquences environnementales, tant que des mesures sévères ne seront pas mises en place. Cette section vise à explorer les différents impacts causés par le tourisme notamment sur la production de GES, la destruction de la biodiversité dans les pays hôtes, la surutilisation des ressources ainsi que la production et la GMR.

2.1.1 Production de GES

De manière générale, les GES proviennent à la fois de processus naturels et d'activités anthropiques. Ceux-ci permettent d'emprisonner la chaleur et de réchauffer la planète, sans quoi la température moyenne de la Terre serait de -18 °C. (ministère de la Transition écologique, 2020) Cependant, les émissions issues d'activités anthropiques perturbent les processus naturels et causent un réchauffement excessif qui se traduit par l'occurrence des changements climatiques (gouvernement du Canada, 2022b). Afin de quantifier ces émissions, l'empreinte carbone est un indicateur intéressant qui permet de mesurer l'impact d'une activité, d'un système ou d'une population sur la production de GES. Elle peut se calculer à l'échelle d'un objet, d'un individu, d'une entreprise, d'un territoire, etc. (Watrinet, 2023) Plus de 72 % de l'empreinte mondiale de GES est rejeté sous la forme de CO₂ et provient principalement de la combustion des combustibles fossiles (pétrole, charbon, gaz, essence, diesel, kérosène) et des changements d'affectation des terres. Une autre partie des émissions est composée de méthane (CH₄) et est causée par la fermentation entérique du bétail et par l'extraction de pétrole et de gaz. (Lenzen et al., 2018) Enfin, le restant est composé de protoxyde d'azote (N₂O), issu de la combustion de matières organiques et des combustibles fossiles, et d'ozone (O₃), qui provient des hydrocarbures émis par les voitures et les climatiseurs. (Ville de Matane, 2023) Chacun de ces GES ont une durée de vie atmosphérique et un potentiel de réchauffement qui lui sont propre. Le potentiel de réchauffement planétaire permet de déterminer « la capacité de chaque gaz à piéger la chaleur dans l'atmosphère, par rapport au CO₂. »

(gouvernement du Canada, 2023) Ainsi, afin de simplifier les calculs et par souci d'homogénéisation, le potentiel de réchauffement de tous les GES est exprimé en équivalent CO₂ (CO₂-e).

Le tourisme de masse fait donc partie des activités anthropiques qui contribuent au réchauffement de la planète. En effet, si celui-ci était un pays, il serait au 5^e rang sur le plan d'émissions de GES. Entre 2009 et 2013, les émissions générées par cette industrie sont passées de 3,9 à 4,5 GtCO₂-e. (Huang et Tang, 2021) Actuellement, l'industrie du tourisme produit 8 % des émissions totales mondiales (Weishar, 2021). La majorité de ces émissions sont causées principalement par le transport aérien, qui utilise le kérosène, un produit directement raffiné à partir de pétrole brut, comme principale source d'énergie. Le trafic aérien représente d'ailleurs 3 % de la consommation mondiale d'énergies fossiles. Il est peu probable que cette énergie, utilisée pour la propulsion des aéronefs, change sur le moyen terme. (Antequera et al., 2021)

Les émissions de GES générées par l'industrie du transport aérien sont particulières puisque les avions produisent de la vapeur d'eau à une altitude très élevée. Cela crée des traînées de condensation et contribue à la formation de cirrus. (Ceron et Dubois, 2017) Il faut noter que 90 % des émissions générées par les avions se produisent à plus de 915 mètres au-dessus du sol alors que le 10 % restant a lieu durant le décollage, la montée initiale et l'atterrissage (Overton, 2022). Dans l'atmosphère, la vapeur d'eau rejetée se condense sur des particules d'aérosol de suie pour former des cristaux de glace et ainsi créer des traînées de condensation. Celles-ci dépendent fortement de l'altitude du vol et sont généralement de courtes durées. Ainsi, dans certaines conditions, ces traînées peuvent contribuer à la formation d'une couverture nuageuse nommée cirrus. Les cirrus sont présents de façon naturelle à une altitude d'environ 6 km et recouvrent 30 % de la surface terrestre. (Carbon offset guide, s. d.) Néanmoins, l'augmentation du trafic aérien entraîne une accumulation de cirrus localisée, qui absorbe le rayonnement solaire et produit un effet de réchauffement jusqu'à trois fois supérieur à celui du CO₂. Actuellement, la contribution de ces traînées et des cirrus au réchauffement climatique est très peu étudiée et n'est souvent pas prise en compte dans les calculs de quantification de GES. (Overton, 2022) Outre la vapeur d'eau, 70 % des émissions de l'industrie du transport aérien sont rejetées sous forme de CO₂, provenant principalement de la combustion et de la production du kérosène. (Delbecq et al. 2021) Les États-Unis possèdent le plus grand système de trafic aérien commercial et ont généré environ 23 % du total mondial de CO₂ issu de cette industrie en 2017 (Overton, 2022). À l'échelle planétaire, en 2019, le GIEC estimait que l'aviation civile était responsable d'environ 2 % des émissions totales mondiales (Radio-Canada, 2019, 1^{er} décembre).

Si la tendance se maintient, la production de GES causés par les vols touristiques sera inévitablement à la hausse. En 2019, à l'échelle mondiale, ce sont 4,56 milliards de passagers qui ont voyagé en avion (Overton, 2022). Il est estimé qu'entre 2019 et 2039, le nombre de passagers utilisant l'avion pourrait être multiplié par 2, atteignant ainsi plus de 8 milliards d'individus par an. (Antequera et al., 2021) Le transport

aérien continue d'être de plus en plus accessible à un grand nombre de personnes, avec une croissance rapide de l'utilisation de l'avion prévue pour les passagers en provenance de PED (Overton, 2022).

Malgré tout, il est important de souligner que l'efficacité des avions et des opérations aériennes s'est significativement améliorée dans les derniers 60 ans. Entre autres, les progrès technologiques des moteurs, les améliorations des opérations en ce qui concerne le trafic aérien et le changement de configuration des sièges à bord des aéronefs ont permis de réduire l'intensité énergétique des voyages en avion de près de 77 %. (Overton, 2022) Néanmoins, il est important de noter que le carburéacteur (kérosène) traditionnel tout comme les biocarburants issus d'huiles végétales émettent des particules ultrafines de suie. Celles-ci sont nocives pour la santé des individus et peuvent entraîner des dommages irréparables aux poumons tels que des cancers ou des maladies du système immunitaire. (Radio-Canada, 2019, 21 mai) Le développement de nouvelles technologies prometteuses et la décarbonisation du secteur aérien seront discutés plus amplement dans le chapitre 5.

2.1.2 Caractérisation des émissions de GES générées par le tourisme international

En réalité, la quantification des émissions de GES liées au tourisme de masse est complexe. En effet, il existe, dans la littérature, un grand manque de connaissances et de bases de données qui permettent d'évaluer avec précision l'empreinte carbone du tourisme international (Antequera et al., 2021). La partie suivante vise à clarifier les paramètres utilisés dans la caractérisation des émissions issues du tourisme. Il faut cependant noter qu'il s'agit d'explications simplifiées.

Le calcul de l'empreinte carbone du tourisme inclut de manière générale les émissions directes et indirectes issues des activités touristiques (Lenzen et al., 2018). Les émissions directes sont celles générées par le transport, de l'origine à la destination, qu'il soit aérien, terrestre ou maritime. Les émissions indirectes désignent toutes celles liées à l'hébergement, notamment la construction et l'entretien d'infrastructures, l'utilisation d'énergie, etc. Elles sont constituées aussi de toute autre activité liée au tourisme et qui n'est ni le transport ni l'hébergement. Il est question par exemple de la production et de l'achat de biens comme la nourriture ou le magasinage. (Ceron et Dubois, 2018)

Le graphique ci-dessous permet de visualiser la contribution aux émissions de GES de plusieurs secteurs liés au tourisme. Ainsi, en 2018, près de 50 % des émissions étaient générées par le transport; l'hébergement représentait 6 % alors que l'achat de biens, de nourriture et de boissons générait un total combiné de 22 %. (Sustainable travel international, 2020a)

Carbon Footprint of Global Tourism

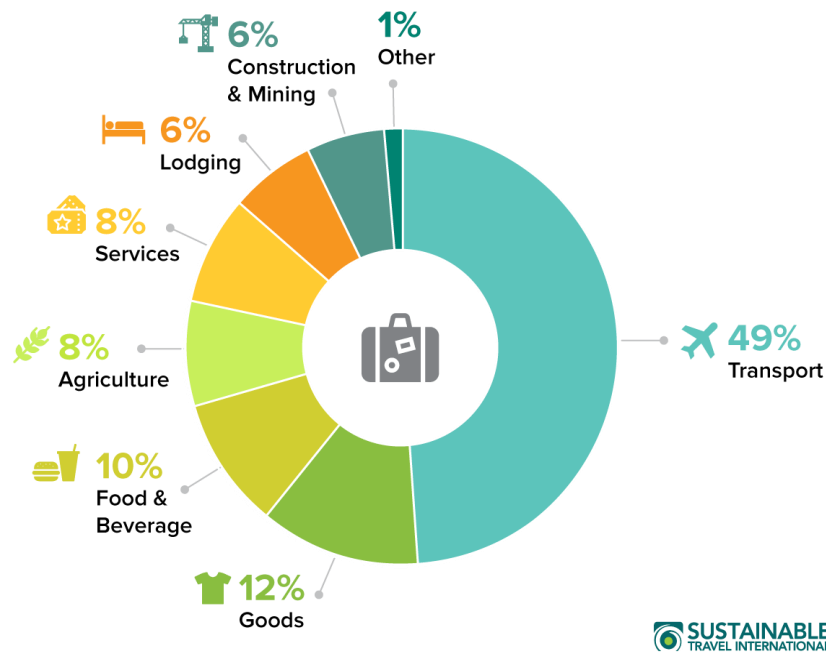


Figure 2.1 : Répartition des émissions de GES par secteurs liés au tourisme
(tiré de : Sustainable travel international, 2020a)

Actuellement, peu de bases de données existent afin de calculer avec exactitude l'énergie nécessaire pour maintenir le système touristique dans son entièreté. Par exemple, la Chine, comme beaucoup d'autres pays, n'a pas de systèmes établis permettant de recueillir des statistiques précises liées aux émissions générées par le tourisme (Yang et al., 2022). Pour cette raison, plusieurs estimations sont considérées comme conservatrices et pourraient en réalité contribuer de manière plus importante à la production de GES. (Lenzen et al., 2018)

Deux méthodes sont généralement utilisées afin de calculer l'empreinte carbone du tourisme de masse. D'une part, il est nécessaire de calculer les GES émis par les différents moyens de transport utilisés, à partir de l'origine jusqu'à la destination. La méthode de calcul est semblable pour tout type de transport qu'il soit terrestre, ferroviaire, maritime ou aérien. Par exemple, afin de calculer l'empreinte carbone d'un déplacement en avion, quelques caractéristiques sont à considérer : la distance parcourue entre l'origine et la destination, le type d'aéronef, la quantité de carburant consommé et le nombre de passagers à bord. La quantité de carburant utilisée est multipliée par un facteur d'émission. (Ayoun, 2022) Les facteurs d'émissions indiquent la quantité de CO₂ émise lors de la combustion d'un combustible donné (ministère de la Transition écologique, 2021). Le résultat permet d'obtenir une estimation de la quantité de CO₂ totale émise par un vol donné. Il peut être ensuite divisé par le nombre de passagers afin d'obtenir la quantité de CO₂ émise par passager. Par exemple, un vol Paris-New York à bord d'un Airbus 380, qui parcourt une

distance d'environ 5 800 km et consomme 88 tonnes de carburant, a une empreinte carbone par passager d'environ 1,18 tCO₂-e. (Ayoun, 2022) Il est important de noter que les facteurs d'émissions peuvent varier légèrement d'une source à l'autre dépendamment de la méthodologie employée. Néanmoins, de manière générale, l'OACI utilise un facteur d'émissions de 3,16 afin de déterminer l'inventaire des émissions du trafic aérien (International civil aviation organisation [ICAO], s. d.).

La deuxième méthode utilisée est celle de l'analyse du cycle de vie, qui permet de quantifier les émissions indirectes telles que celles issues de l'hébergement, des événements ou de la consommation de biens (Lenzen et al., 2018). Cette méthode vise à calculer les émissions de GES d'un produit ou d'un service, de sa conception à sa fin de vie. Ainsi sont incluses les chaînes complètes de production et de livraison associées à la production d'un bien ou d'un service (Sharp et al., 2016). Les émissions sont compilées à partir de bases de données nationales de consommation liée au tourisme. L'analyse de cycle de vie des activités touristiques est complexe puisque toutes les étapes de la chaîne de valeur doivent être prises en compte. Par exemple, afin de déterminer l'empreinte carbone d'une nuit à l'hôtel, 4 phases sont à considérer : l'enregistrement, le séjour, le départ et la préparation pour le prochain client. (Hu et al., 2015) De surcroît, les émissions liées à la construction de l'hôtel, au transport des matériaux, à l'entretien de l'infrastructure, doivent également être estimées. Le processus est similaire pour la quantification des autres émissions indirectes du tourisme.

La définition des limites du système touristiques et des paramètres pris en compte constitue un frein important dans le calcul de l'empreinte du tourisme. Par exemple, Rico et al. ont tenté d'évaluer l'impact environnemental d'un forfait de vacances classique. Les auteurs ont pris en compte le transport de l'origine à l'arrivée (avion, bus train, voiture, croisière), le logement (hôtel, auberge, appartement touristique), les loisirs et les activités professionnelles (attractions touristiques, événements spéciaux, conférences) et le transport intra-urbain (métro, taxi, train, bus, vélo, voiture). (Rico et al., 2019) Cependant, la consommation de nourriture et l'achat de biens n'ont pas été considérés. Ainsi, les émissions issues des diverses activités liées au tourisme comptabilisé peuvent varier d'une étude à l'autre.

Ultimement, malgré ces nombreuses incertitudes, les calculs permettent d'estimer les émissions du tourisme international. Celles-ci peuvent par la suite être comptabilisées soit dans les émissions nationales du pays d'origine soit dans celles du pays de destination. Le premier scénario reflète la responsabilité des voyageurs en matière de GES. (Dunne, 2018, 5 juillet) Cependant, le deuxième scénario est tout aussi important puisqu'il pourrait permettre d'améliorer la gestion des opérations touristiques à destination. Néanmoins, il augmente considérablement la quantité d'émissions nationales de GES et accuse à tort les populations locales. Par exemple, l'empreinte carbone par habitant peut être particulièrement élevée dans les petites îles telles que les Maldives, les îles Seychelles ou l'île Maurice. Si le tourisme international est comptabilisé dans les émissions nationales du pays de destination, il peut représenter entre 30 et 80 % de

leurs émissions totales. (Lenzen et al., 2018) En réalité, les émissions du transport aérien international de passagers ne sont pas comptabilisées ni dans l'inventaire des pays hôte ni dans celui des pays destinations. Elles sont plutôt incluses dans l'inventaire d'émissions mondiales, dans une catégorie à part appelée « combustibles de soute » avec celles issues du transport maritime international. (Ferreira, 2022) Cela est problématique, puisque ce sont des émissions non attribuées et dont personne n'est responsable.

2.1.3 Destruction de biodiversité et des écosystèmes

Outre la production de GES, le tourisme de masse a des conséquences dévastatrices sur les écosystèmes et les milieux naturels. En effet, le tourisme se concentre généralement dans les endroits où la nature offre une immense richesse (Rodolphe, 2017). Les destinations les plus populaires se situent en bordure de sites naturels, ce qui menace l'intégrité des habitats des espèces et la pérennité des milieux. Afin de répondre à la demande croissante de touristes, les aménagements touristiques se sont multipliés au détriment des écosystèmes marins et côtiers. Dans les pays de la Méditerranée, les gouvernements ont encouragé le développement rapide et la construction d'infrastructures afin de bénéficier des avantages économiques générés par le tourisme de masse. L'érosion et la pollution affectent présentement plusieurs villes du pourtour méditerranéen. (Rodolphe, 2017) En effet, les substances chimiques contenues dans les crèmes solaires et les rejets des eaux usées dans les mers ou les rivières contribuent à la pollution de l'eau et du sol et nuisent à la biodiversité (Duclos-Grisier, 2019). Autre habitat indispensable, la forêt est également grandement affectée puisqu'elle est rasée pour en faire du bois de chauffage ou construire de nouvelles infrastructures touristiques.

Les conséquences sont telles que plusieurs sites ont été forcés de mettre en place des mesures radicales afin de limiter ou même d'interdire l'accès aux touristes. Quelques exemples incluent le mont Uluru en Australie ou la plage de Maya Bay en Thaïlande qui ont désormais fermé leurs portes au tourisme de masse. (Weishar, 2021) Le Machu Picchu, connu comme l'une des merveilles du monde, fait également face à une saturation de son site historique. De façon moins brutale, en 2019, l'État a mis en place des mesures afin de limiter la quantité de visiteurs présents dans les ruines (Weishar, 2021). Chaque année, le nombre de visiteurs est révisé afin de « protéger et préserver la cité inca. » En 2022, la capacité totale de touristes pouvant accéder au site était de 3,500 par jour. (Machu Picchu terra, s. d.) Dernièrement, en raison d'instabilité politique dans le pays, le Machu Picchu a fermé ses portes pour une durée indéterminée (Rebaza et Humayun, 2023, 22 janvier).

Outre la menace qui pèse sur leurs habitats, les espèces elles-mêmes sont affectées par le tourisme de masse. Par exemple en Amazonie, certains sites touristiques exploitent les animaux à des fins commerciales. Ces sites permettent notamment aux touristes de prendre des photos avec les animaux, au mépris des lois qui devraient les protéger. Afin de les attirer, les employés ont recours à de la nourriture

inadaptée et qui sur le long terme peut affecter leur habileté à chasser. (World animal protection, 2017) En bordure d'océan, la ponte des tortues est grandement affectée par les aménagements touristiques. Le taux de mortalité des jeunes tortues est très élevé puisque la lumière des hôtels et des restaurants les désoriente (Slavikova et Popescu, 2022). Similairement, la présence de bateaux et de catamarans affecte la vie marine. Par exemple, la pollution sonore stresse les animaux marins, les chasse de leurs habitats et les empêche de communiquer entre eux (Fritz, 2021, 4 février). Les effets sur les espèces et leurs habitats constituent un enjeu important pour l'industrie du tourisme puisque les milieux naturels affectent la prospérité d'une destination. La section suivante, qui traite de la consommation excessive des ressources, peut aussi affecter l'attractivité d'une région touristique.

2.1.4 Surutilisation de ressources

Puisque « tourisme » est également synonyme de cohabitation entre touristes et population locale, cela implique inévitablement un partage des ressources naturelles. Très souvent, celui-ci présente un déséquilibre flagrant en faveur des visiteurs. La consommation touristique est immense, que ce soit en eau, en électricité ou en matières premières, pour la production de biens. (Weishar, 2021) La consommation abondante en eau du système touristique par les hôtels, les piscines, les terrains de golf ou par les voyageurs est particulièrement inquiétante. Les clubs de golfs en particulier, utilisent une quantité astronomique d'eau d'irrigation : entre 1500 et 2000 m³ sont gaspillés chaque jour. (Wurl, 2019)

Il est également nécessaire de considérer la saisonnalité du tourisme, particulièrement dans les petits états insulaires en développement (PEID) ou les destinations tropicales. En effet, l'afflux de touristes est considérablement le plus élevé durant la saison sèche, lorsque les précipitations sont à leurs plus faibles (Slavikova et Popescu, 2022). Dans les régions sèches en particulier, comme le pourtour méditerranéen, la rareté de l'eau constitue un enjeu très important. En moyenne, 440 litres d'eau par voyageur par jour sont consommés contre 130 litres par jour pour un résident espagnol. (Srinivas, s. d.; McCarthy, 2019) À Zanzibar, la différence de consommation est frappante : 686 litres d'eau utilisés en moyenne par chambre par jour contre 93 litres pour un résident (Slavikova et Popescu, 2022). De façon générale, le secteur touristique abuse la ressource en eau, en consommant bien plus que nécessaire, créant ainsi des pénuries d'eau. En Tunisie par exemple, où le potentiel en eau est limité, le secteur touristique peut accaparer jusqu'à 40 % des ressources en eau urbaine. (Weishar, 2021) En outre, l'extraction excessive d'eau souterraine peut causer l'intrusion d'eau salée dans la nappe phréatique (Srinivas, s. d.). Cela affecte inévitablement l'accès pour les populations locales, qui font face à des restrictions d'utilisation. Ce déséquilibre peut également mener à une détérioration des relations locaux-touristes. À cet effet, il est important de considérer la capacité de charge sociale d'une destination. Outre la capacité de charge environnementale, qui représente la possibilité de nourrir et d'héberger des visiteurs dans un lieu donné, la charge sociale

désigne le nombre de personnes que les populations locales sont disposées à accueillir. (Andres, 2018, 21 août) Les relations touristes-locaux seront discutées dans la section 2.3 ci-dessous.

La consommation énergétique est également très importante notamment dans le secteur de l'hébergement (Nagaj et Žuromskaite, 2021). Dans un hôtel à la Barbade, la consommation d'énergie est partagée entre l'utilisation de l'air conditionné (48 %), de l'équipement général tel que les téléviseurs, les téléphones (13 %), de l'éclairage (12 %), de la cuisine et de la réfrigération (11 %), des pompes pour la piscine (7 %) et finalement de l'eau chaude et de la buanderie (5 %) (Sustainable travel international, 2020a). Bien évidemment, cette utilisation d'énergie contribue à la production de CO₂ comme mentionné dans la section 2.1.1. Enfin, le tourisme contribue également à la surutilisation d'autres ressources naturelles telles que le poisson. Souvent, la demande excessive des hôtels et des restaurants mène à la surpêche afin de répondre aux exigences des voyageurs. Selon le rapport de la Liste rouge publié par l'Union internationale pour la conservation de la nature, 11 % de toutes les espèces marines sont menacées d'extinction. Dans les Caraïbes, le vivaneau et le thon rouge comptent parmi les espèces vulnérables ciblées par les pêcheurs. (Union internationale pour la conservation de la nature [UICN], 2017, 8 juin)

2.1.5 Gestion des matières résiduelles

Le dernier impact environnemental discuté dans cette section est celui de la GMR. Les enjeux liés à la production et à la GMR diffèrent d'un pays à l'autre, en fonction de la réglementation mise en place. Plusieurs pays ne pratiquent actuellement pas le recyclage et/ou le compostage. Des destinations touristiques telles que les Bermudes, le Costa Rica et le Chili ont un taux de recyclage qui se situe entre 1 et 6 % (Tiseo, 2023). L'élimination des matières dans les lieux d'enfouissement est la méthode privilégiée dans plusieurs PED puisqu'il s'agit de l'option la moins coûteuse; entre 65 et 80 % des déchets municipaux se retrouvent dans ces décharges (Agamuthu, 2013). Dans certaines régions, comme en Asie, 72 % des déchets sont brûlés à ciel ouvert (Organization for economic co-operation and development [OCDE], 2022). Ces pratiques ont des conséquences sur la santé des individus et l'environnement. En effet, les déchets mal gérés contribuent à la production de méthane et à la pollution par les métaux lourds. Le ruissellement des contaminants et le lixiviat s'infiltrant dans les eaux souterraines et contaminent eau, sol et plantes. (Ferronato et Torreta, 2019)

L'Everest, emblème connu du Népal, est devenu la « poubelle du monde » avec plus de 38 tonnes de déchets redescendus du sommet en 2018 (Weishar, 2021). Néanmoins, c'est le littoral qui est le plus affecté par la mauvaise GMR. Chaque année, 8 millions de tonnes de déchets se retrouvent dans les océans. 80 % de ces matières, abandonnées sur la plage par les touristes, sont constituées de matières plastiques. L'utilisation d'objets en plastique à usage unique augmente le volume de déchets générés par les touristes. Selon l'UNEP, un seul visiteur peut générer entre 1 et 12 kg de déchets solides par jour lorsqu'il est en

voyage. (Slavikova et Popescu, 2022) Cela peut représenter jusqu'à deux fois plus que la quantité générée par un résident local (Sustainable travel international, 2020b). D'ici 2050, il est estimé qu'il y aura plus de « matières plastiques que de poissons dans les mers et les océans. » Bien évidemment, ces déchets nuisent à la propreté et à l'attractivité du littoral, mais menacent également les habitats et les écosystèmes aquatiques. (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie [ADEME], 2023) Les mammifères marins et les poissons distinguent difficilement déchets et nourriture, et ingèrent une quantité importante de fragments de plastiques qui ne peuvent pas être décomposés. (Downs et Acevedo, 2019)

Outre les plastiques, les résidus alimentaires représentent l'enjeu le plus important en matière de GMR. En effet, dans les complexes touristiques tout inclus, ou à bord des paquebots de croisière, les buffets à volonté contribuent au gaspillage de la nourriture. Dans plusieurs restaurants, les portions surdimensionnées génèrent également des restes qui se retrouvent aux poubelles. (Sustainable Travel International, 2020a) La décomposition des résidus organiques dans un milieu en anaérobie, c'est-à-dire en absence d'oxygène, contribue aux émissions de méthane.

Enfin, l'accumulation de déchets contribue à la pollution olfactive et visuelle. Au Salvador, sur les eaux du lac Suchitlan, flottent des milliers de bouteilles, d'emballages plastiques, de vêtements et de fragments d'objets divers. Cela empêche les pêcheurs d'y jeter leurs filets, menaçant leur moyen de subsistance, et dissuade les touristes de s'aventurer sur les eaux insalubres. (Marquez, 2022, 16 septembre)

Somme toute, les impacts environnementaux qui se font ressentir autant dans les parcs naturels nationaux, que dans les grands centres urbains et dans les régions côtières, menacent l'attractivité des sites touristiques (Tranquard, 2020). Par conséquent, cette dégradation risque de nuire à la prospérité du tourisme de masse du point de vue économique.

2.2 Impacts économiques

Malgré les nombreuses conséquences environnementales, le tourisme continue d'être une industrie prédominante au niveau mondial. Effectivement, celui-ci a une importance monumentale du point de vue économique. Avant la pandémie de COVID-19, les arrivées internationales et les recettes touristiques connaissaient une croissance annuelle entre 3 et 5 %, dépassant la croissance du commerce international (Lenzen et al., 2018). Selon l'OMT, le tourisme international représente 10 % du produit intérieur brut mondial (PIB) alors que 1 emploi sur 11 est lié directement ou indirectement à ce secteur. En 2019, cela représente environ 319 millions d'individus, un chiffre qui devrait s'élever à 420 millions d'ici 2050. (Chopin, 2019, 15 janvier) Le tourisme est actuellement le troisième secteur économique mondial le plus important après la chimie et les carburants (Duclos-Grisier, 2019). Les secteurs concernés sont principalement l'hébergement, la restauration, les agences de voyages, le transport, les activités culturelles

et le commerce de détail (Boer, 2016). Ainsi, c'est une industrie qui fait vivre une partie importante de la population mondiale.

Le tourisme est un outil qui permet à des PED et PEID de s'intégrer à la mondialisation et de croître. C'est la raison pour laquelle, plusieurs gouvernements continuent de mettre en place des politiques encourageant la croissance de ce secteur. En Tunisie, le gouvernement accorde des avantages fiscaux et financiers à toutes compagnies touristiques dans le but de propulser le tourisme comme pilier économique. (Chopin, 2019, 15 janvier) D'ailleurs, entre 1995 et 2007, le tourisme international a connu une croissance deux fois plus rapide dans les pays émergents et en développement que dans les pays industrialisés (Scott et Hall, 2012). La Chine et la Turquie sont des exemples de pays qui ont connu une croissance importante tirée par le tourisme (Khanal et al., 2021). Un touriste en vacances est susceptible de dépenser plus d'argent que lorsqu'il est dans son pays d'origine. La somme dépensée est souvent liée à la durée du séjour. Ainsi, un touriste européen qui voyage en France dépense en moyenne 662 dollars américains (US\$) durant son séjour alors qu'il dépenserait environ US\$ 2 300 US aux États-Unis (Boer, 2016).

Néanmoins, le tourisme international est grandement affecté par les crises économiques mondiales. En 2009, les flux touristiques ont diminué de 4,2 % alors que les recettes touristiques ont connu une baisse de 5,7 %. (Boer, 2016) Beaucoup de PED et PEID, dont l'économie dépend entièrement du tourisme, sont impactés lorsque l'industrie subit des chocs en raison des crises financières ou sanitaires. Les pays où la contribution de l'industrie du tourisme est la plus importante sont les Maldives où il représente 32,5 % du PIB, les îles Seychelles (26,4 %) et la Thaïlande (19,7 %) (Gaudiaut, 2022). Les conséquences économiques de la crise sanitaire liée à la COVID-19 sont présentées dans la section 2.4.1.

2.3 Impacts sociaux

Le tourisme de masse a également des répercussions sur le plan socioculturel. Certains locaux sont frustrés par le tourisme de manière générale plutôt que par les voyageurs individuels. Par exemple, à Copenhague, les résidents se plaignent du trafic causé par les autobus touristiques particulièrement dans le centre-ville. (Barry, 2019) À Barcelone, les locaux ont de la difficulté à utiliser les transports en commun ou simplement marcher sur le boulevard La Rambla, car ils sont bondés de touristes (Gulpl, 2021). Ainsi, les masses et le surtourisme sont la cause du problème. Beaucoup de résidents se voient privés de certaines ressources ou même chassés du territoire au profit de développements touristiques. En effet, les flux touristiques entraînent une hausse des prix immobiliers dans certains quartiers, de telle sorte que les résidents ont de la difficulté à se procurer un logement. (Huerta-Nunez, 2020) L'essor des plateformes de locations comme Airbnb ou Booking permet aux touristes de loger dans des quartiers résidentiels. Néanmoins, cela signifie que les résidents doivent faire face à plusieurs désavantages liés à la proximité des voyageurs tels que le bruit et les comportements irrespectueux (urination publique, vandalisme,

déchets). De plus, les commerces de proximité sont souvent remplacés par des bars ou des boutiques de souvenirs (Duclose-Grisier, 2019). Dans certains cas, le tourisme peut entraîner un déplacement des populations locales. Par exemple, au Kenya et en Tanzanie, la création de parcs nationaux et de réserves naturelles restreint l'accès des peuples Maasai à certaines terres (Gulp, 2021). Enfin, l'omniprésence du tourisme peut, dans certains cas, transformer les cultures locales afin de se conformer aux attentes des voyageurs. En effet, certaines traditions ou certains rituels sont modifiés afin d'être vendus comme produit touristique. (Buchard, 2021) Lorsqu'un objet sacré est échangé comme commodité, il perd de sa valeur culturelle.

Malgré tout, les impacts sociaux peuvent également être positifs. Certaines destinations touristiques requièrent une interaction profonde et volontaire avec la population locale. C'est le cas par exemple du trekking au Népal, qui désigne une expérience de randonnée en montagne. Des résidents locaux expérimentés accompagnent les voyageurs afin de les protéger contre les risques et dangers du milieu montagnard. Ces interactions deviennent facilement des sources d'apprentissage et d'échanges réciproques. (Sacareau, 2011) Similairement, certaines activités touristiques permettent la préservation du patrimoine culturel d'une destination (Huerta-Nunez, 2020). Par exemple, dans plusieurs îles des Caraïbes les distilleries de rhum constituent un attrait touristique qui permet d'informer les voyageurs sur son processus de fabrication tout en s'éduquant sur son histoire. De plus, les infrastructures développées et l'amélioration des services offerts tels que les banques et le secteur de la télécommunication peuvent également être bénéfiques pour les populations locales (Asa et al., 2022).

En résumé, la relation tourisme et population locale est complexe puisque l'industrie touristique peut constituer à la fois un agent de développement positif tout comme elle peut devenir une nuisance. La pandémie de COVID-19 a causé un grand bouleversement de l'industrie, ce qui a eu des conséquences au niveau économique et environnemental à l'échelle de la planète. Celles-ci seront discutées dans la prochaine section.

2.4 Impacts du coronavirus

La crise sanitaire de COVID-19, déclarée « pandémie mondiale » en mars 2020, a ébranlé l'industrie du tourisme et tous ses secteurs connexes, mettant ainsi fin à une période de 10 ans de croissance continue. À ce jour, les conséquences de la fermeture des frontières internationale se font ressentir sur le plan économique. Cependant, cet arrêt presque généralisé a eu des conséquences positives sur l'environnement naturel. Cette dernière section du chapitre 2 vise à mettre de l'avant l'impact de la COVID-19 sur l'industrie du tourisme et sur la production de GES.

2.4.1 Sur l'industrie du tourisme

Comme mentionné, le tourisme joue un rôle essentiel en tant que pilier économique de plusieurs pays. C'est une industrie qui est facilement compromise en cas d'épidémie, de crise financière, de menace de terrorisme ou d'événements météorologiques extrêmes tels que des tremblements de terre. Tout récemment, la prospérité du tourisme international a été violemment secouée par la pandémie de COVID-19. Lorsque le premier confinement a été introduit à l'échelle presque mondiale, le trafic touristique a chuté de 56 % (Nagaj et Žuromskaite, 2021). Au mois de mai 2020, les opérations liées au tourisme soit les vols, les hébergements, les activités touristiques, ont connu une baisse impressionnante de 98 %. L'Asie et la région du Pacifique ont été les premières destinations à souffrir; elles ont enregistré une baisse de 60 % des arrivées internationales entre janvier et mai 2020 (Abbas et al., 2021). Au Canada, le taux d'occupation des hôtels se situaient en deçà de 20 % (Liu, 2020).

En termes financiers, l'effondrement de la structure touristique et la baisse des voyages internationaux ont généré une perte mondiale de US\$ 2 billions, ce qui représente plus de 2 % du PIB mondial. L'impact économique s'est fait ressentir auprès de toutes les entreprises du secteur touristique. Les petites et moyennes entreprises (PME) en particulier, ont dû complètement cesser leurs activités commerciales et licencier une partie importante de leurs employés. (Nagaj et Žuromskaite, 2021) Le dernier rapport du World Travel and Tourism Council (WTTC) a identifié près de 75 millions de travailleurs susceptibles d'être licenciés en raison de la COVID-19 (Škare et al., 2021). Les pays dont l'économie reposait sur le tourisme ont été le plus touchés, avec des effets qui se font encore ressentir plusieurs mois après la levée des restrictions. En effet, les nations insulaires du Pacifique ont enregistré une baisse de 21 % de leur PIB en 2020. Plusieurs ont dû faire appel aux crédits du Fonds monétaire international (FMI) afin de financer leur déficit budgétaire. (Behsudi, 2020)

Pour ce qui est de l'industrie du transport aérien uniquement, l'IATA estime que celle-ci a subi des pertes nettes de US\$ 118,5 milliards en 2020 (International Air Transport Association [IATA], 2020). Ainsi, en juin 2020, la demande totale se situait à 86,6 % sous le niveau de juin 2019. À titre comparatif, la crise économique de 2008-2009 avait engendré des pertes de US\$ 31 milliards, presque 4 fois moins que celles subies durant la COVID-19. (Bérubé, 2020, 16 septembre) Ces pertes ont également été ressenties en 2021 malgré la disponibilité des vaccins et la réouverture progressive des frontières internationales (IATA, 2020). En effet, l'instabilité des mesures de confinement de 2021 a semé la méfiance auprès des consommateurs qui ont préféré ne pas planifier de voyages. Pour cette raison, les compagnies aériennes ont également été réticentes à reconstruire leurs horaires. (Bérubé, 2020, 16 septembre)

2.4.2 La production de GES

La réduction des voyages a eu des effets négatifs sur les opérations des compagnies aériennes, mais également sur celles des fournisseurs de services ferroviaires et de bus. Cette baisse a eu des répercussions sur l'utilisation de carburant, la demande de pétrole et la consommation d'énergie qui ont connu une chute incroyable entre 2020 et 2021. (Nagaj et Žuromskaite, 2021) Par conséquent, la pandémie a entraîné une baisse de 7 % des émissions de GES liées au tourisme en 2020 (Campos et al., 2022). Cependant, l'empreinte carbone du passager moyen a connu une augmentation entre 2019 et 2020. Cela s'explique par un volume moins important d'individus à bord. En effet, en moyenne moins de 60 % des sièges étaient occupés en 2020 contre 85 % l'année précédente. Ainsi, les émissions d'un vol d'avion devaient être réparties entre un nombre plus restreint de passagers. (Horckmans, 2021, 16 septembre) Néanmoins, en 2020, malgré les restrictions de voyages et la fermeture des frontières internationales, plusieurs avions volaient toujours. Des milliers de « vols fantômes » décollaient chaque jour, afin de se conformer à la réglementation des aéroports. (Kommenda, 2020, 3 avril) Ainsi, les émissions auraient pu connaître une baisse d'autant plus importante si les opérations des avions passagers avaient cessé complètement.

Outre les effets sur les émissions de GES, la halte des flux touristiques a permis à la nature de se régénérer en quelques mois seulement. Dans son documentaire « The Year Earth Changed », le narrateur David Attenborough raconte les bienfaits du confinement mondial sur la faune et les milieux naturels. Il a été notamment possible d'observer la multiplication des baleines dans les baies de l'Alaska pour se nourrir. La disparition des ondes émises par les bateaux de croisières a permis aux baleines de mieux communiquer entre elles et donc de parcourir de plus longues distances. Similairement, la suspension des safaris organisés dans plusieurs pays d'Afrique a également diminué le taux de mortalité des jeunes guépards. En effet, le bruit des moteurs empêchait les guépards d'entendre le feulement de leur mère, les mettant ainsi à risque de ne pas la retrouver pour se nourrir ou pire, de se faire attaquer par des prédateurs. (Beard, 2021)

Enfin, malgré toutes ces réductions, l'avenir n'est pas très prometteur. Certains experts-climatologues sont d'avis que la COVID-19 ne retardera que de quelques années la contribution totale du transport aérien au réchauffement planétaire. (Timperley, 2022, 16 juin) En effet, suite à un confinement de plus de 2 ans, le désir de voyager est puissant pour beaucoup d'individus. L'augmentation des flux touristiques affectera à nouveau les milieux naturels, les espèces et leurs habitats et aura une incidence sur le réchauffement du climat.

Pour conclure, ce chapitre a permis d'exposer quelques-unes des conséquences du tourisme sur les plans environnemental, économique et social. Les répercussions négatives, notamment la production excessive de GES qui contribuent au réchauffement de la planète ou la surutilisation des ressources naturelles, font

compétition à l'importance économique du tourisme. Néanmoins, la halte des voyages en raison de la pandémie a démontré les biens faits au niveau de la régénération environnementale. Ainsi, il est nécessaire que l'industrie du tourisme saisisse l'opportunité de transformer le tourisme pour qu'il soit à la fois bénéfique pour l'économie, respectueuse de l'environnement et en harmonie avec les populations locales. Le troisième chapitre souhaite mettre en lumière le cadre institutionnel et juridique lié au tourisme. Il traitera principalement des mesures mises en place par les États, du rôle des organisations internationales et des pressions exercées par la société civile.

CHAPITRE 3 : CADRE INSTITUTIONNEL ET JURIDIQUE

Le chapitre suivant vise à mettre en lumière le cadre institutionnel et juridique encadrant l'industrie du tourisme de masse. Les acteurs impliqués sont nombreux : gouvernements, agences de tourisme, compagnies aériennes, consommateurs, organisations environnementales. Le développement de la structure touristique et surtout l'intégration du développement durable à grande échelle nécessitent une collaboration accrue entre les diverses parties prenantes. La communauté internationale, notamment les institutions intergouvernementales telles que l'OMT ou l'OACI, participe activement à l'élaboration d'accords et de conventions qui ont pour objectif de faire avancer le tourisme international vers la durabilité. Ainsi, le chapitre débute par une présentation de ces institutions. Il discute ensuite des divers traités, accords, conventions et déclarations, ainsi que du rôle de la société civile dans la transformation de l'industrie touristique. La dernière section traite des limites du système international et des freins liés à la mise en œuvre de politiques climatiques dans le secteur du tourisme de masse. Une frise chronologique illustrant les événements, la création d'organisations et la mise en place d'accords, de traités et de conventions marquants en matière d'environnement et tourisme peut être consultée à l'annexe 1.

3.1 Institutions internationales intergouvernementales

Afin que des transformations majeures puissent avoir lieu dans le secteur touristique, la collaboration de tous les acteurs impliqués, des grandes sociétés aux petites entreprises familiales, est nécessaire. La création d'institutions intergouvernementales permet notamment d'avoir une entité centrale qui discute et propose des mesures environnementales, telles que la réduction de GES, dans les différents secteurs touristiques. (Organisation mondiale du tourisme [OMT], 2007) La partie suivante traite donc du rôle de l'OMT et de l'OACI dans l'intégration de préoccupations environnementales à l'industrie du tourisme.

3.1.1 Organisation mondiale du Tourisme

C'est en 1970 que la première organisation non gouvernementale dans le domaine du tourisme, prénommait l'Union internationale des organismes officiels du tourisme, voit le jour. Cinq ans plus tard, en 1975, elle est officiellement remplacée par l'OMT et se transforme en une organisation intergouvernementale. Enfin 2003, elle devient une institution spécialisée des Nations unies qui s'occupent de conclure des accords de coopération avec l'OACI, le Programme des Nations unies pour l'environnement (PNUE) et l'Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture (UNESCO). (Organisation mondiale du tourisme [OMT], 2016)

L'OMT est chargée de « promouvoir un tourisme responsable, durable et universellement accessible » qui s'inscrit dans les objectifs de développement durable (ODD) (Organisation mondiale du tourisme [OMT], s. d.b). Son rôle principal est de recommander diverses initiatives aux pays membres, qui sont appliqués

avec plus ou moins de rigueur dépendamment de la région du monde. En effet, il faut noter que puisque l'OMT n'est pas un organisme de réglementation, les recommandations émises ne sont pas juridiquement contraignantes. Ainsi, l'acceptation et l'application des mesures se font sur une base volontaire. L'OMT émet des directives pour plusieurs secteurs touristiques. Ainsi, elle publie par exemple des recommandations en lien avec la collecte de données. C'est un aspect primordial qui permet d'obtenir des statistiques pour l'estimation des émissions de GES de l'industrie du tourisme. (OMT, 2016) L'organisation fournit la collection la plus complète au monde de statistiques liées aux activités touristiques (Healy et Caravo, 2016). En 2020, elle a également publié « les recommandations de l'OMT sur le tourisme et le développement rural » qui ont pour objectif d'aider la promotion du tourisme en milieu rural en réduisant les risques associés à la concentration de touristes dans certains lieux (Organisation mondiale du tourisme [OMT], 2020). Les recommandations et actions s'articulent autour de 2 piliers, destinés à faire progresser les 17 objectifs de développement durable (ODD) :

« Pilier 1 : améliorer la compétitivité de l'offre touristique des États membres (promouvoir la qualité, l'innovation et l'utilisation de technologies, faciliter les voyages, apporter un soutien en matière de marketing, mettre à disposition des informations et des statistiques sur les tendances touristiques nationales et internationales, réaliser des analyses prospectives des marchés et analyser le potentiel économique du tourisme)

Pilier 2 : assurer la durabilité et l'éthique du tourisme (augmenter les contributions apportées par le tourisme à tous les aspects de la durabilité et de l'éthique, notamment la réduction de la pauvreté et la protection de l'environnement, le changement climatique, la protection du patrimoine culturel et de la diversité biologique et l'intégration totale du tourisme dans le développement économique de régions touristiques). » (ministère fédéral de l'Économie et de la Protection du climat, s. d.)

En d'autres mots, la première cible souhaite augmenter les flux touristiques alors que la deuxième est concernée par la protection de l'environnement. Plusieurs acteurs sont d'avis que croissance économique et réduction de la dégradation environnementale ne sont pas compatibles. La section 3.2.4 discute de cette contradiction. Malgré tout, dans les dernières années, l'OMT a travaillé conjointement avec d'autres entités des Nations unies et des organisations non gouvernementales afin de promouvoir un tourisme plus durable. Par exemple, en 2020, l'initiative mondiale sur les plastiques a été lancée, en collaboration avec le PNUE. Elle souhaite mettre à disposition un espace d'échanges pour que les entreprises, les gouvernements et les autres acteurs du tourisme puissent se concerter et mettre en place des stratégies qui favorisent la circularité de l'utilisation des plastiques. (United Nations Secretary-General, 2020)

La pandémie a offert une occasion de réinventer le tourisme et de relancer ce moteur de croissance de manière plus durable. La COVID-19 a démontré que l'industrie a besoin de renforcer sa résilience. Effectivement, même si de nombreux milieux naturels ont prospéré depuis l'arrêt du tourisme, les pays dont le PIB dépend presque entièrement du tourisme ont souffert sur le plan économique (Amrich, 2020, 14 juillet). À cette fin, l'OMT a créé le Comité de crise mondiale du tourisme, composé de divers acteurs tels que les représentants des États membres, des entités de Nations Unies et de l'Organisation de coopération et de développement économique. Ensemble, ils ont produit des « directives mondiales pour

relancer le tourisme » et ainsi fournir aux gouvernements et entreprises des recommandations et des priorités destinées à reprendre les activités touristiques de manière « sûre, harmonieuse et responsable » (United Nations Secretary-General, 2020).

Dans l'ensemble, L'OMT est un acteur essentiel de l'industrie touristique, car elle regroupe 156 pays membres, 6 territoires et plus de 400 membres affiliés (Healy et Caravo, 2016). C'est une organisation reconnue mondialement qui a le potentiel d'influencer les mesures mises en place par les différents acteurs impliqués et d'encourager leur collaboration. La partie prenante présentée dans la section qui suit est également un acteur de taille puisque l'industrie qu'elle représente génère la majorité des émissions de GES issues du tourisme.

3.1.2 Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

L'OACI est une organisation spécialisée des Nations unies, créée en 1947 qui a pour mandat d'appuyer la coopération de 193 gouvernements dans le domaine du transport aérien. Elle leur présente notamment les meilleurs résultats des études menées et prodigue des conseils pour établir de nouvelles normes dans le secteur de l'aviation civile internationale. C'est en fait le Comité de la protection de l'Environnement en aviation (CAEP), au sein de l'OACI, qui est responsable de la recherche afin de minimiser les impacts environnementaux de l'industrie. (Organisation de l'aviation internationale [OACI], s. d.a) Tout comme pour l'OMT, les recommandations de l'OACI n'ont aucune autorité sur les gouvernements souverains. Ainsi, les exploitants aériens se doivent de respecter les règlements locaux et nationaux de chaque État. (Organisation de l'aviation internationale [OACI], s. d.b)

En 2016, l'organisation a établi des normes d'émissions de CO₂ pour tous ces nouveaux avions. Il s'agit d'une norme d'efficacité plus restrictive qui est entrée en vigueur à partir de janvier 2020 pour les avions commerciaux et à partir de janvier 2023 pour ceux d'affaires. Malgré tout, les améliorations du rendement énergétique des avions ne sont que de l'ordre de 1 à 2 % par an. Ainsi, elles n'arriveront pas à compenser la croissance prévue du trafic aérien qui se situe à environ 5 % par an. (Timperley, 2019, 2 avril) Les objectifs sont pourtant ambitieux et les mesures sont nombreuses. En 2019, l'OACI publie un rapport sur l'environnement, contenant de nombreuses cibles de réduction en matière d'impact climatique (Overton, 2022). Puisque le transport aérien représente la majorité des émissions de GES du tourisme, les actions mises en place et le suivi de leurs progressions sont extrêmement importants. L'OACI vise donc une réduction nette des émissions d'ici 2050 par rapport à 2005; cependant, des objectifs de réduction définis par an n'ont pas été établis à ce jour. (Organisation de l'aviation internationale [OACI], 2020). Il est estimé qu'un investissement de 1,5 milliard de dollars sera nécessaire entre 2021 et 2050 afin d'atteindre la carboneutralité, une somme qui ne pourra pas être financée que par les compagnies aériennes (La Tribune, 2022, 9 octobre). Le secteur de l'aviation souhaite également se concentrer sur l'amélioration opérationnelle et introduire les biocarburants afin d'accélérer la décarbonisation de l'industrie sur le long

terme (Jouenne-Mazurek, 2020). En anglais, appelés *sustainable aviation fuels* (SAF), ces carburants sont d'origine non fossile, et sont élaborés à partir de biomasse ou d'huile usagées. Néanmoins, en 2019, ils représentaient moins de 0.1 % du carburant d'aviation consommé. (La Tribune, 2022, 9 octobre)

Le Groupe sur le changement climatique international de l'aviation a été créé en 2008 au sein de l'OACI et a reçu le mandat d'élaborer un programme d'action pour lutter contre le réchauffement. Il suggère la mise en place d'un mécanisme de marché mondial : le commerce d'émissions (Colette, 2008). Ainsi, à l'heure actuelle, les États membres de l'OACI tentent de mettre en place un système mondial normalisé et précis des émissions de carbone générées par chaque vol. De cette manière, il sera possible de déterminer exactement la quantité qui doit être compensée. (OMT, 2007) Le Programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) a vu le jour en 2016 et vise à maintenir les émissions de GES de l'industrie à leur niveau de 2019 (Council of the European Union, 2022, 20 mai). Il faut noter qu'initialement, le niveau de référence devait être une moyenne des émissions de 2019 et 2020, cependant la pandémie a provoqué une chute du transport aérien et réduit de 59,6 % les émissions par rapport à l'année précédente. La charge économique aurait été trop importante pour le secteur aérien qui a été extrêmement affaibli durant cette période. (International Air Transport Association [IATA], s. d.b) Le CORSIA permet de compenser les émissions de CO₂ des compagnies aériennes à travers l'achat d'unités d'émissions. Une unité d'émissions correspond à un certificat qui représente une suppression de l'émission par l'intermédiaire de puits de carbone (par exemple à travers la plantation d'arbres). Celui-ci pourra s'appliquer aux compagnies aériennes publiques ainsi qu'aux exploitants privés dont les vols génèrent plus de 10 000 tonnes de CO₂ chaque année. (Transports Canada, 2022) La phase de développement a lieu en trois étapes, et a débuté en 2021 avec un projet pilote volontaire. Depuis janvier 2022, 107 pays ont annoncé leur intention de participer. (OACI, s. d.b) Pour l'instant, afin qu'une route soit soumise aux exigences de compensation, le pays de départ ainsi que celui d'arrivée du vol doivent faire partie du régime CORSIA. À partir de 2027, la participation sera obligatoire pour la plupart des pays et donc le programme s'appliquera à une majorité de vols internationaux. (gouvernement du Canada, 2022c) Le Conseil de l'OACI a approuvé une liste d'unités d'émissions admissibles qui peuvent être utilisées pour la compensation incluant le Gold standard et le Verified Carbon standard (IATA, s. d.b; Jouenne-Mazurek, 2020).

L'OACI, tout comme l'OMT, est l'une des parties prenantes les plus importantes dans l'industrie touristique. Effectivement, le secteur du transport aérien est celui qui doit subir le plus de transformations afin de réduire les émissions de GES générées. La section suivante discute du cadre juridique international et des différents accords et conventions encourageant les États et les différents secteurs touristiques à contrôler leurs émissions de GES.

3.2 Cadre juridique international

À l'échelle des États, les politiques nationales dans le domaine d'atténuation des changements climatiques, constituent des feuilles de route pour la réduction de GES. Ces politiques sont généralement guidées par les conventions ou les accords internationaux tels que l'Accord de Paris, le Protocole de Kyoto, etc. (Becken et al., 2020) Au niveau mondial, le droit international établit des règles à travers des traités, des conventions, des déclarations, des accords pour divers sujets qui touchent l'humanité, dont justement l'environnement. Le respect de ces règles est souvent assuré par les différentes institutions intergouvernementales comme l'OMT. (Éducaloi, 2023) La partie suivante souhaite donc présenter de façon chronologique, le cadre juridique international lié au tourisme. Il est important de noter qu'il s'agit d'une description non exhaustive des documents et négociations les plus marquants.

3.2.1 CCNUCC et Protocol de Kyoto

La Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), est une des trois conventions adoptées au Sommet de la Terre à Rio. Il s'agit du principal traité international sur le changement climatique, qui a été négocié sur la base des conclusions de la première évaluation du GIEC en 1990. La CCNUCC présente une adhésion presque universelle, avec 198 États qui se réunissent chaque année pour la COP. (Scott et al., 2012) Son objectif principal est de stabiliser les émissions de GES « à un niveau qui empêche les perturbations anthropiques dangereuses du système climatique ». Les pays industrialisés doivent, en accord avec la CCNUCC, soumettre un rapport détaillé contenant les mesures et politiques adoptées de changements climatiques et un inventaire annuel des émissions de GES nationales. Les exigences de soumission pour les PED sont moins sévères et contingentes au financement reçu pour la préparation des rapports. (United Nations Climate Change Convention [UNFCCC], s. d.b) En effet, la Convention reconnaît le principe de « responsabilités communes, mais différenciées » soit l'idée que les pays industrialisés doivent assumer une plus grande responsabilité dans la réduction de GES que les PED (Scott et al., 2012). Cependant, le traité ne fait qu'établir un cadre pour les négociations internationales des futurs accords ou protocoles, il ne fixe aucune limite aux émissions. Celles-ci sont négociées et définies dans les protocoles. Le protocole de Kyoto a été signé en 1997 et est entré en vigueur en 2005. C'est la première fois que les États se sont mis d'accord sur des objectifs de réduction des émissions, spécifiques à chacun. Le Protocole est entré en vigueur en 2005 et concernait principalement les pays industrialisés, car il a été entendu qu'ils représentaient les principaux responsables des niveaux élevés d'émissions de GES mondiaux. (Denchak, 2021) Dans ces pays, l'accord prévoyait la réduction de 5 % par rapport aux niveaux de 1990, de 6 GES dont le CO₂, le CH₄ et les hydrocarbures, sur une période de 5 ans, soit de 2008 à 2012. Malheureusement, le Protocole de Kyoto ne s'est pas avéré très productif : les pays de l'annexe I (soit les pays développés) qui l'ont ratifié ne représentaient que 44 % des émissions. (Commission européenne, 2004) Ainsi, sans la participation des États-Unis, de l'Inde et de la Chine, qui n'ont jamais signé le Protocole, seule une petite fraction des émissions mondiales totales étaient couvertes (Denchak, 2021).

En matière de tourisme, les premières rencontres internationales et les accords associés publiés, par exemple la déclaration de Manille sur le tourisme mondial de 1980, ne traitent aucunement de l'aspect environnemental. Les conversations sont centrées sur les bénéfices économiques des flux touristiques internationaux et perçoivent le tourisme comme promoteur des secteurs sociaux, culturels et éducatifs des sociétés nationales. (OMT, 2016) La relation entre climat et tourisme a pour la première fois été reconnue en 2003, lors de la Conférence internationale sur le changement climatique et le tourisme à Djerba, en Tunisie (Scott et Hall, 2012). Cependant, les discussions étaient axées sur l'impact du réchauffement sur le tourisme et non sur la contribution des activités touristiques aux changements climatiques. Celles-ci ont été suivies par la deuxième Conférence en 2007, à Davos en Suisse, qui a cette fois-ci établi des priorités d'actions et a fourni pour la première fois une estimation de l'empreinte carbone du tourisme mondial (Scott et Hall, 2012). Entre autres, cette deuxième Conférence a convenu qu'il était « nécessaire d'adopter une série de politiques qui encouragent un tourisme véritablement durable », soit sur le plan environnemental, social, économique et climatique. Elle a donc permis de définir une série d'actions spécifiques qui pourraient être entreprises par les parties prenantes des différents secteurs touristiques. Des exemples incluent : privilégier les produits locaux en servant des fruits de mer de la région au lieu de viandes importées ou nettoyer les filtres des unités d'air climatisés plus souvent afin d'atteindre plus rapidement la température optimale dans une pièce. (World Tourism Organization and United Nations Environment Programme, 2008) C'est également à ce moment que la recherche dans ce domaine s'est développée, et de nouveaux concepts tels que « vulnérabilité », « adaptation », « atténuation » ont été introduits (Dubois et Ceron, 2009).

Dans la même lignée, en 2008, les critères mondiaux du tourisme durable sont développés par le Programme des Nations Unies pour l'environnement et l'OMT. En bref, il s'agit d'un ensemble de lignes directrices volontaires que toute entreprise touristique devrait respecter dans le but de préserver les ressources naturelles et culturelles mondiales. Elles sont destinées à aider l'élaboration des programmes en faveur d'un tourisme durable, tel que défini par l'OMT. Les mesures suggérées se répartissent en quatre catégories, soit d'assurer l'intégrité du milieu, préserver la diversité biologique, utiliser efficacement les ressources et favoriser la pureté de l'environnement (c'est-à-dire limiter toutes sortes de pollution). (Organisation mondiale du tourisme [OMT], 2013).

3.2.2 Les COP : Accord de Paris et Déclaration de Glasgow

C'est lors de COP 21 qui a eu lieu à Paris en décembre 2015 que les Parties ont conclu un accord historique afin d'accélérer les actions et les investissements nécessaires pour un avenir à faible émission de carbone. L'objectif central de l'Accord de Paris est de renforcer la réponse et la collaboration mondiale pour empêcher l'augmentation de la température au-delà de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels. Tout

en poursuivant les efforts « pour limiter l'augmentation de la température à 1.5 °C au-dessus des niveaux préindustriels ». (United Nations Climate Change Convention [UNFCCC], s. d.a) Contrairement au Protocole de Kyoto, qui contient des engagements chiffrés contraignants pour les pays signataires, l'Accord encourage les Parties à mettre en place des politiques et des mesures internes afin d'atteindre leurs objectifs autodéterminés (Institut de la Francophonie pour le développement durable [IFDD], 2016). De fait, bien qu'il n'existe pas d'exigences spécifiques concernant l'ampleur de la réduction par pays individuels, il est attendu que tous les signataires fassent preuve de rigueur dans la formulation de leurs objectifs (Denchak, 2021). D'ailleurs, tout pays ayant ratifié l'Accord doit obligatoirement présenter à chaque 5 ans sa contribution déterminée au niveau national (CDN) et son plan d'adaptation (PAN). Ceux-ci permettent de résumer les efforts effectués par les États en matière d'atténuation et de politiques climatiques. (Becken et al., 2020) Ils doivent refléter les capacités et le niveau de développement de chaque pays (Denchak, 2021). De plus, en matière de financement et de technologie, l'Accord réaffirme l'obligation des pays développés de soutenir les actions mises en place par les PED. Les efforts doivent viser à atteindre un équilibre entre adaptation et atténuation en matière de changement climatique. (UNFCCC, s. d.a) L'Accord de Paris prône la transparence au niveau des objectifs climatiques, de leurs mises en place et de leurs avancements. Effectivement, il comprend un système solide de mesures obligatoires de suivi, de vérification et de communication des progrès accomplis. Chaque pays doit également revoir ces objectifs à chaque 5 ans afin de s'assurer qu'ils sont assez ambitieux. (Denchak, 2021) Alors que l'aviation domestique est incluse dans les budgets carbone des États, les émissions liées au transport aérien international n'ont pas été adressées lors de l'Accord de Paris (Overton, 2022). Ces dernières sont couvertes par l'OACI.

Quelques années plus tard, la Déclaration de Glasgow, présenté à la COP 26 de 2021, a été signée afin de s'aligner avec les objectifs de l'Accord de Paris. Celle-ci soutient et réitère « l'engagement mondial de réduire les émissions de moitié d'ici 2030 et de réduire de zéro les émissions » d'ici 2050. Dans le cas spécifique du tourisme, la déclaration vise à piloter l'action pour le climat pour l'ensemble des parties prenantes, soit les organismes gouvernementaux, la société civile, le secteur privé et les institutions financières. (Organisation mondiale du tourisme [OMT], s. d.a) Ce sont plus de 300 acteurs de taille, des entreprises ou des pays, à avoir signé la déclaration à Glasgow tels que Skyscanner, l'Organisation des États de la Caraïbe orientale et le Groupe Iberostar. Ainsi, ils ont pris des engagements en faveur de la décarbonisation, de la régénération et de l'adoption de réglementation. (Pax Global Media, 2021, 5 novembre) Les signataires se sont également engagés à présenter des plans d'action pour le climat dans un délai de 12 mois. Cinq axes d'intervention communs doivent figurer dans ces plans : les mesures, la décarbonisation, la régénération, la collaboration et le financement. Les mesures se veulent un outil de contrôle afin d'estimer l'avancement des progrès en matière de réduction et assurent une transparence auprès des voyageurs quant à la quantité de GES émise par les activités touristiques. La décarbonisation doit être entreprise dans tous les secteurs connexes incluant le transport, l'hébergement, les infrastructures

touristiques, la restauration, la gestion des déchets, etc. La régénération des écosystèmes doit être favorisée afin de préserver la biodiversité et améliorer la capacité d'absorption de carbone. La collaboration est essentielle afin d'assurer l'efficacité des plans mises en place par les différentes parties prenantes. Enfin, le financement constitue un axe primordial afin d'assurer que les ressources sont suffisantes pour atteindre les objectifs fixés dans les plans climat. (OMT, s. d.a) Somme toute, les initiatives encouragées par l'Accord de Paris et la Déclaration de Glasgow opèrent principalement dans le domaine des émissions de GES. Néanmoins, dans un contexte de changement climatique, la protection des écosystèmes et de la biodiversité est également très importante.

3.2.3 CBD et tourisme

Comme mentionné dans le chapitre précédent, la nature et la biodiversité sont essentielles à la prospérité du tourisme puisque les côtes, les montagnes, les forêts, le littoral et les mers attirent les touristes. De plus, d'un point de vue pratique, le tourisme dépend également de la nature pour plusieurs services écosystémiques tels que l'eau potable et la nourriture. La perte de biodiversité constitue un enjeu important pour les PED et PEID qui dépendent du tourisme (baisse de rendement de la pêche, pénurie d'eau, déclin de l'attractivité, etc.). De plus, réparer les dommages se révèle bien souvent plus coûteux que protéger la biodiversité dès le départ. (OMT, 2013)

En 2006, l'OMT a créé l'Unité de conseil sur le tourisme et la biodiversité qui fournit actuellement des conseils aux pays membres sur tout ce qui concerne activités touristiques et diversité biologique (OMT, 2013). La nécessité de protéger la diversité biologique est reconnue dans plusieurs accords mondiaux, dont la Convention sur la diversité biologique (CBD). Cette dernière est entrée en vigueur en décembre 1993, un peu plus d'un an après le Sommet de la Terre à Rio (Secrétariat de la Convention sur la diversité biologique, s. d.). La CBD a une adhésion quasi totale, avec 195 pays signataires (Marquis, 2022). Ces directives sur la biodiversité et le développement touristique fournissent un cadre permettant d'améliorer la réciprocité entre le tourisme et la biodiversité. Elles encouragent notamment la consultation et la collaboration entre tous les acteurs concernés, soit le secteur privé et les communautés locales et indigènes. (OMT, 2013) Les trois objectifs de l'Accord sont d'une part la conservation de la diversité biologique, d'autre part, l'utilisation durable des éléments de la biodiversité et enfin, le partage juste et équitable des avantages découlant de l'exploitation des ressources génétiques (gouvernement du Canada, 2022a). Similairement aux COP annuelles sur le climat, des rencontres internationales ont lieu en moyenne tous les deux ans afin de déterminer de nouveaux objectifs en matière de biodiversité et de dresser des bilans des progrès accomplis (Marquis, 2022). C'est à travers les stratégies et les plans d'action nationaux pour la biodiversité (SPANB) que les pays ayant ratifié la CBD font état de leur avancement (gouvernement du Canada, 2022a).

De manière générale, les accords et initiatives qui traitent de l'intersectionnalité entre tourisme et biodiversité contribuent à la sensibilisation et à l'éducation, et fournissent des orientations et des cadres de travail afin d'assurer la protection et la restauration de la nature et des services écosystémiques. (OMT, 2013) La meilleure stratégie à cette fin est d'intégrer la valeur économique de la biodiversité aux politiques et plans d'action nationaux. Cependant, c'est une valeur qui est difficile à quantifier et mesurer. (Ménard, 2021) Une étude réalisée par le PNUE, « l'économie des écosystèmes et de la biodiversité », a tenté d'attirer l'attention internationale des avantages économiques offerts par la biodiversité et a mis de l'avant les coûts croissants de sa dégradation pour plusieurs secteurs. Le passage d'un secteur touristique qui surutilise les ressources naturelles et abuse des services écosystémiques à un système qui exige une contrepartie financière est primordial afin d'assurer la pérennité des milieux naturels. (OMT, 2013)

Tous les accords, traités, conventions, déclarations et tout autre document présenté dans la section ci-dessus touchent implicitement ou explicitement l'industrie du tourisme de masse. La CCNUCC, le Protocole de Kyoto ou encore l'Accord de Paris ne contiennent pas de section liée au tourisme. Néanmoins, puisque l'industrie contribue de manière importante à la production de GES, il devient difficile pour les États de ne pas s'attaquer aux enjeux environnementaux créés par le tourisme afin d'atteindre les objectifs nationaux qu'ils se sont fixés. L'augmentation des émissions est souvent associée au développement et à la croissance économique. La section 3.2.4 ci-dessous explore la notion de décroissance et discute brièvement des implications d'un tel changement de système.

3.2.4 Décroissance

Le concept de la décroissance a suscité de nombreuses critiques lors de son apparition dans les années 70 grâce aux théories de l'économiste Nicholas Georgescu-Roegen. Aujourd'hui, de plus en plus de chercheurs et d'auteurs prônent la décroissance économique, car ils sont d'avis que la surconsommation actuelle mène au déclin de l'environnement et à l'augmentation des inégalités. (Nouvelles UdeS, 2018) Il n'existe pas de définition universelle, mais la décroissance durable a pour objectif une réduction équitable de la production et de la consommation, qui permet d'augmenter le bien-être des individus et d'améliorer les conditions écologiques à tous les niveaux (De Salvo et Calzati, 2018). Il s'agit néanmoins d'un concept controversé, car certains soutiennent qu'en période de récession ce sont généralement les plus vulnérables qui souffrent, accentuant ainsi les inégalités. (Nouvelles UdeS, 2018) Certains proposent la « croissance verte », qui vise la croissance économique et le développement tout en veillant à la protection des actifs naturels fournissant les ressources et les services écosystémiques essentiels à la société (Organisation de coopération et de développement économiques [OCDE], 2018). Cependant, l'économiste Timothée Parrique est d'avis qu'il est impossible de produire plus tout en polluant moins, qualifiant l'idéologie d'« hypothèse fabuleuse ». Dans son livre *Ralentir ou Périr*, Parrique explique que l'objectif de l'économie telle qu'elle est connue aujourd'hui est l'enrichissement, que ce soit l'augmentation du PIB pour les

gouvernements, du profit pour les entreprises ou du revenu pour les individus. Néanmoins, il convient que les pouvoirs publics n'aient pas la capacité d'imaginer une économie alternative puisqu'ils sont les gestionnaires de l'économie actuellement en place. (Polémos, 2022, novembre)

La décroissance, lorsqu'appliquée au tourisme, se traduirait par une réduction des flux touristiques, mais également par une transformation de la nature du voyage. Le « *slow tourism* », discuté dans le chapitre 1, se rapporte le plus à la notion de tourisme décroissant. (Parrique, 2019) La croissance touristique durable peut également être appliquée dans ce contexte, en appuyant et optimisant les PME déjà existantes au lieu de construire à neuf (Perron, 2022, 28 octobre).

Proposer la décroissance à la largeur de la planète semble inadéquat puisque les PED et PEID n'ont pas eu la même chance que ceux industrialisés de se développer au même rythme effréné au profit de l'environnement. Certains sont d'avis qu'il conviendrait de renforcer et moderniser leurs économies et de briser les chaînes de la dépendance avant d'appeler à une réduction drastique de la consommation mondiale. (Spitaletta, 2022, 17 octobre) Ainsi, la discussion autour de la décroissance demeure un sujet de controverse et sur lequel très peu d'auteurs sont d'accord. D'ailleurs, l'applicabilité du concept dans le contexte de l'industrie touristique est peu recherchée et discutée principalement, car ce secteur est encore aujourd'hui moteur de croissance économique. Il n'est néanmoins pas exclu que ce mouvement prenne de l'ampleur dans les années à venir, notamment grâce à la pression exercée par la société civile sur les gouvernements. L'importance de la mobilisation citoyenne et des organismes à but non lucratif est explorée dans la partie qui suit.

3.3 Société civile

Traditionnellement, les politiques liées au tourisme ont mis l'accent sur le développement de la dimension économique uniquement. En raison d'une demande croissante de la part des consommateurs pour des produits plus durables et sûrs pour l'environnement, il a été possible d'observer une augmentation des documents d'orientation prenant en compte le lien entre tourisme et changement climatique. (Becken et al., 2020). Ainsi, les mouvements sociaux issus de la société civile jouent un rôle primordial pouvant entraîner des transformations majeures. Cette section explore l'importance des organisations non gouvernementales et citoyennes dans la relation tourisme et environnement.

3.3.1 Organisations non gouvernementales (ONG) et citoyennes

Les organisations non gouvernementales désignent des organismes à but non lucratif, généralement financés par des dons privés, et qui opèrent dans le domaine de l'action humanitaire. Elles jouent un rôle important sur la scène internationale, car elles participent aux négociations des conventions entre États.

(Karns, 2023) De plus, elles s'occupent de la sensibilisation des acteurs du tourisme à travers des campagnes telles que « Carton rouge pour le transport aérien » créées par l'Internationale des amis de la nature ou encore la « Carbon neutral initiative » par la Rain Forest Alliance. La réponse du secteur touristique et les mesures mises en place sont influencées en partie par les initiatives mises de l'avant par les ONG. (Dubois et Ceron, 2009)

Ces organismes peuvent varier en taille, allant de grosses ONG internationales comme la WTTC ou l'Initiative des voyageurs pour un développement durable du tourisme (TOI) à des ONG locales. Le WTTC a lancé un plan visant à atteindre la neutralité climatique d'ici 2050 (Homes, 2020). Celui-ci constitue un cadre permettant aux entreprises touristiques de plusieurs secteurs de s'inspirer des mesures proposées et de les adopter afin de soutenir l'action climatique. L'organisme compte de nombreux membres composés de directeurs généraux et de présidents d'entreprises appartenant au secteur du voyage et du tourisme. Ils représentent plus de 200 entreprises, incluant des hôtels, des aéroports, des agences de location, incluant Hilton, Expedia et Norwegian Cruise Line. (Stainton, 2023) Similairement, la TOI a produit un document d'orientation sur la gestion du tourisme dans les zones sensibles, notamment les déserts, les montagnes et les milieux marins. La « Future of Tourism Coalition » s'est formée en 2020 et regroupe les dirigeants de 6 ONG (CREST, Destination Stewardship Center, Green Destinations, Sustainable Travel International, Tourism Cares and the Travel Foundation). Sa mission est de placer les besoins des destinations au premier plan afin de leur permettre de se rétablir à la suite de la pandémie de COVID-19. Le support apporté s'inscrit dans les principes de développement durable, les membres étant conscients que le tourisme implique bien plus de secteurs que l'économie. Ainsi, la Coalition souhaite redéfinir le succès économique d'une destination, encourager l'investissement dans les énergies et infrastructures vertes et contenir l'utilisation des sols, parmi d'autres. (Amrich, 2020, 14 juillet) En bref, il existe une multitude d'autres ONG qui opèrent dans le monde du tourisme et de la durabilité et offrent du soutien aux différents secteurs touristiques.

Les organisations citoyennes ou la mobilisation citoyenne désignent des mouvements ou des rassemblements d'individus issus de la société civile, autour de causes et de valeurs communes. Leur but principal est d'améliorer la qualité de vie pour tous. (André, 2012) Elles peuvent entraîner d'importantes transformations dans le secteur touristique et influencer la perception et l'opinion publique. La diffusion de l'information grâce aux réseaux sociaux constitue un atout pour les organisations citoyennes qui luttent contre les impacts néfastes du tourisme de masse. Par exemple, en 2018, le discours sur la honte, associé au hashtag #flygskam s'est propagé sur le web. Le mouvement, qui est apparu en Suède, « désigne l'émotion douloureuse et désagréable causée par la prise de conscience de l'impact des voyages en avion sur les changements climatiques ». Il s'agit essentiellement d'un sentiment de honte résultant de l'utilisation des aéronefs comme moyen de transport. Similairement, une campagne lancée en 2019, nommée Flight Free 2020, invitait 100 000 personnes à ne pas prendre l'avion pendant une année. Cette tendance s'est

rapidement répandue au Royaume-Uni, en France et aux États-Unis. Ces mouvements ont un impact réel sur le secteur du transport. Par exemple, en Suède, les vols intérieurs ont connu une diminution de 10 %. Plusieurs compagnies aériennes telles qu'Air France et Easy Jet se sont publiquement engagées à compenser leurs vols nationaux et les services ferroviaires internes ont ajouté des trajets à l'horaire. (Brunet, 2021)

Les organismes à but non lucratif et la mobilisation citoyenne constituent des acteurs intéressants qui peuvent promouvoir et même engendrer des transformations dans l'industrie du tourisme. Conjointement avec les organismes intergouvernementaux et aidés par le cadre juridique, les impacts de la société civile peuvent être tout d'abord ressentis à l'échelle locale pour ensuite se transformer en phénomène global. Néanmoins, comme il sera discuté à la section suivante, le système international comporte plusieurs limites qui freinent l'applicabilité et la mise en œuvre uniformes des accords et traités à l'échelle planétaire.

3.4 Les limites du système international

Puisque le tourisme est considéré comme une activité économique vitale, il est évident que les politiques gouvernementales sont centrées sur la promotion du tourisme comme moteur de développement. Plusieurs auteurs soutiennent que la croissance, la compétitivité, la répartition égale des profits et le bien-être des visiteurs sont au cœur des politiques touristiques de plusieurs États. (Becken et al., 2020). Ainsi, il n'est pas difficile de comprendre que les enjeux environnementaux dans ce secteur ont occupé pendant de nombreuses décennies une place secondaire. Comme mentionné, l'industrie du tourisme implique plusieurs secteurs d'activités, qui jusque dans les années 2000, étaient exclus des discussions publiées par le GIEC et au sein de la CCNUCC. Ainsi, la pensée actuelle quant à la relation entre tourisme et climat est encore partiellement influencée par cette vision. (Dubois et Ceron, 2009) De plus, la notion de climat et de tourisme est difficile à concilier puisque l'industrie du tourisme est reconnue comme une composante primordiale dans la réduction de la pauvreté. Ainsi, c'est une stratégie proposée dans plusieurs programmes internationaux de développement. (OMT, 2007) En effet, il a été argumenté que l'atténuation des changements climatiques ne doit pas réduire les possibilités de développement économique dans les PED et les PEID (Becken, 2010). Pour cette raison, les agences de tourisme nationales et internationales priorisent les politiques de croissance qui n'intègrent que très peu la protection de l'environnement (Becken et al., 2020). Plusieurs pays dont l'économie repose sur le tourisme sont réticents de participer aux discussions sur les politiques climatiques. Celles-ci risquent de réduire la fréquence des voyages et la quantité de touristes et par conséquent, freiner la croissance économique des PED et des PEID. (Becken, 2010)

La question de la responsabilité des impacts du tourisme international sur l'atmosphère est également très pertinente. S'agit-il des pays émetteurs, dans une approche de consommation, des pays récepteurs, dans une approche de production ou encore des compagnies aériennes dont la provenance et la

comptabilisation des GES sont ambiguës ? Ainsi, cela explique pourquoi les émissions générées par l'industrie de l'aviation commerciale ont été exclues pendant longtemps des objectifs de réduction des accords internationaux. De manière globale, l'inventaire des émissions totales du tourisme nécessite une uniformisation des calculs et de la méthodologie de quantification. Ainsi, les données doivent être complètes et justes afin de pouvoir établir une base de référence pour la réduction (Dubois et Ceron, 2009) En droit international, la souveraineté des États constitue un frein à l'application universelle d'un traité, d'un accord ou d'une convention. Ainsi, un pays peut librement accepter ou refuser de signer. (Éducaloi, 2023) Lorsqu'un État devient signataire, il utilise généralement le cadre et les objectifs clés d'un accord donné afin d'établir ses propres politiques nationales. Néanmoins, ces politiques demeurent fréquemment génériques et ne formulent pas des actions concrètes par secteur. (Becken et al., 2020) La majorité des conférences sur le climat et leur plan d'action associé sont d'ailleurs critiquées en raison du manque d'objectifs clairs en matière de réduction. Il n'est notamment pas spécifié comment, par qui ou quand ces réductions seront accomplies. (Becken, 2010)

Similairement, la CCNUCC est également grandement critiquée par de nombreuses ONG environnementales. Elle ne fixe pas de limites obligatoires aux émissions de GES par pays individuels et ne contient pas de mécanisme d'application. (Scott et al., 2012) L'action climatique entreprise au niveau mondial au sein de l'industrie touristique demeure marginale. Bien que le tourisme ait été inclus dans la plupart des CDN le secrétaire exécutif adjoint de la CCNUCC est d'avis que les efforts sont actuellement insuffisants. La coopération internationale est difficile puisqu'elle implique de nombreux États, des parties prenantes du secteur privé, et d'autres entreprises intergouvernementales qui n'arrivent pas à coordonner leurs actions. (Homes, 2020)

Finalement, la compensation de carbone constitue un mécanisme de marché très intéressant. Cependant, c'est une approche qui est plutôt controversée, puisqu'elle transfère la responsabilité du fournisseur, des compagnies aériennes dans ce cas-ci, au consommateur. La compensation diminue la pression et ralentit la mise en place de mesures de réduction réelles. (OMT, 2007) Alors que l'OACI tente d'instaurer le régime, l'IATA désire augmenter la taille de l'industrie et multiplier les vols afin de récupérer les revenus perdus pendant la pandémie. Ainsi, l'achat d'unité d'émissions permettrait au transport aérien de tendre vers la carboneutralité en ne réduisant pas concrètement les émissions de GES générées.

Pour conclure, ce chapitre a permis de mettre en lumière les organisations intergouvernementales importantes ainsi que le cadre juridique international en matière d'environnement et de tourisme. L'intersectionnalité entre les deux n'étant explorée que depuis deux décennies, les idéologies traditionnelles de croissance freinent la mise en œuvre d'actions concrètes visant la protection de l'environnement. Néanmoins, l'urgence climatique qui pèse sur l'industrie du tourisme international a forcé plusieurs secteurs à adopter des mesures d'atténuation, surtout en ce qui concerne la réduction des émissions de GES. Le secteur aérien, sous la direction de l'OACI, a pour objectif de devenir carboneutre

dans les années à venir. Cependant, le moyen proposé pour y parvenir, soit la création d'un marché de compensation carbone, suscite la controverse parmi de nombreux chercheurs et partisans du climat. Enfin, les documents officiels internationaux comme la CCNUCC, l'Accord de Paris ou la Déclaration de Glasgow guident et font pression sur les États. Malgré tout, le système international comporte plusieurs limites, dont l'aspect non juridiquement contraignant de certains traités, qui ralentissent les efforts de réduction internationaux.

CHAPITRE 4 : ÉTUDES DE CAS ET ANALYSE FFOM

Les trois premiers chapitres ont permis d'introduire les différents concepts liés aux changements climatiques et au tourisme. Ils ont également traité de l'intersectionnalité entre tourisme de masse et environnement en mettant de l'avant les impacts de l'industrie et en présentant le cadre juridique et institutionnel actuel. Le chapitre 4 constitue le cœur de l'essai puisqu'il s'agit de la partie analytique. Grâce à un outil d'analyse FFOM, la structure touristique de 4 PED fera l'objet d'une comparaison pré et post-COVID basé sur des critères environnementaux, sociaux, économiques et de gouvernance. Le présent chapitre comporte plusieurs sections et débutera par une présentation de la méthodologie employée pour la sélection des études de cas. Elle sera suivie de la méthodologie pour la création de la grille de comparaison et de l'analyse FFOM. Enfin, l'avant-dernière section présentera les résultats des quatre études de cas et se terminera par une discussion sur l'avenir du tourisme de masse dans les PED.

4.1 Méthodologie pour la sélection des études de cas

La première étape de l'analyse consistait à sélectionner quatre études de cas à intégrer dans l'analyse. Afin d'assurer une portée globale, les pays sélectionnés devaient être localisés dans des régions du monde différentes. Ainsi, les régions identifiées sont les suivantes : l'Amérique latine, l'Asie du Sud-Est, l'Afrique du Nord et les Caraïbes. Une recherche documentaire a permis d'identifier les destinations les plus populaires, mais également les plus dépendantes du tourisme, dans ces régions. La grille de sélection peut être consultée à l'annexe 2.

La grille de sélection devait permettre de choisir au maximum un pays par région, pour un total de 4 études de cas. Pour les critères qui présentaient une valeur numérique, la valeur la plus élevée comptait pour 1 point. Par exemple, pour le critère « % du PIB du tourisme » pour la région de l'Asie, la Thaïlande obtient 1 point puisque $19.7\% > 7\%$. Pour tous les autres critères, une réponse positive soit « oui » vaut également 1 point. Les points sont par la suite comptabilisés pour chaque pays pour obtenir le total. Pour chaque région, le pays ayant obtenu le total le plus élevé est donc sélectionné. Ainsi, pour la région des Caraïbes, Cuba a obtenu 5 points contre 7 points pour la Jamaïque. C'est donc la Jamaïque qui fera l'objet de l'étude de cas en tant que PEID. Les pays sélectionnés sont les suivants : le Maroc, le Mexique, la Thaïlande et la Jamaïque. Ceux-ci constituent les 4 études de cas qui seront étudiées dans le cadre de cet essai. La méthodologie de l'élaboration de l'outil FFOM est présentée à la section suivante.

4.2 Méthodologie pour l'élaboration du FFOM

L'objectif principal de cette analyse est de démontrer la dépendance et la perte de revenu de l'industrie du tourisme de masse dans les PED. Elle souhaite également mettre de l'avant les autres impacts économiques, sociaux, environnementaux et de gouvernance liée à une réduction du tourisme international

en utilisant la COVID-19 comme exemple de perturbation majeure. La pandémie est utilisée comme outil de comparaison afin d'anticiper d'autres perturbations à venir qui pourraient affecter fortement ce secteur. Ainsi, 4 études de cas, soit 4 PED situés dans des régions différentes, seront utilisées afin de comparer les répercussions de cette halte obligée. Dans le but de faciliter l'élaboration de l'outil FFOM, une grille de comparaison, présentant des critères dans 4 dimensions sera utilisée. La méthodologie employée est décrite dans la partie qui suit.

1. Formuler les critères de la grille de comparaison

Suite à la sélection des études de cas, des critères ont été définis dans les 4 dimensions suivantes : environnementale, économique, sociale et de gouvernance. Les critères ont été choisis afin de faciliter la comparaison des impacts avant et après la COVID-19. Les données « Avant COVID-19 » datent, pour la plupart de 2019, sauf indication contraire. Les données « Après COVID-19 » sont issues de statistique datant de 2020 ou 2021. Du point de vue environnemental, l'analyse souhaite mettre de l'avant les changements qui ont eu lieu en termes de production de GES et de quantité de matières résiduelles générées. Au niveau social, des critères en lien avec la présence de coopératives communautaires touristiques et l'accès à l'eau potable ont été intégrés à la grille de comparaison. Pour ce qui est de la dimension économique, l'analyse souhaite mettre en évidence la dépendance des PED sélectionnés à travers des critères comme les recettes issues générées par le tourisme international et la part des exportations représentées par le secteur touristique. Enfin, du point de vue de la gouvernance, l'accent est mis sur les politiques nationales liées au tourisme et à l'écotourisme avant et après la pandémie. Outre ces critères, qui sont présentés ci-dessous sous la forme d'un tableau synthèse, l'analyse a également pris en compte d'autres critères comme les impacts sur la biodiversité et les écosystèmes, la proportion d'hôtels utilisant des carburants et des énergies propres, les conflits d'usages de la terre, la part du PIB provenant du tourisme, la part des emplois créés ainsi que le nombre de visiteurs annuel.

Les tableaux 4.1 et 4.2 présentent une synthèse des informations récoltées pour chaque étude de cas avant et après la COVID-19.

Tableau 4.1 : Grille synthèse de comparaison des études pour les sphères environnementale, sociale, économique et de gouvernance avant et après la COVID-19

(Compilé d'après : Africanews, 2022, 21 février; Airport of Thailand [AOT], 2020; Boukherouk et Ed-Dali, 2019; Burgueño Salas, 2022; Chappell, 2021; Fernández, 2022, 10 décembre; Frye, 2021, 23 février; ; Le Matin, 2021, 31 mai; Macrotrends, s. d.; OECD Library, 2022b; The Ministry of tourism and sports, 2017; Tourism task force, 2009; Newsdesk, 2021, 1er octobre; WHO UNICEF joint monitoring programme, s. d.a; WHO UNICEF joint monitoring programme, s. d.b; World Health Organization, s. d.; World Tourism Organization [WTO], s. d.a; World Tourism Organization [WTO], s. d.b; World Tourism Organization [WTO], s. d.c; World Tourism Organization [WTO], s. d.d)

Pays	Avant COVID				Après COVID			
	DIMENSIONS / CRITÈRES							
	Environnement	Social	Économique	Gouvernance	Environnement	Social	Économique	Gouvernance
	Nombre d'avions par année lié au tourisme	Proportion de la population ayant accès à l'eau potable	Recettes du tourisme international	Politiques/ Stratégies	Nombre d'avions par année lié au tourisme	Proportion de la population ayant accès à l'eau potable	Recettes du tourisme international	Politiques/ Stratégies
Mexique	Donnée non disponible	43 %	US\$ 25 milliards	Le Programa sectorial de turismo 2020-2024 : développement équilibré des destinations touristiques	Donnée non disponible	43 %	US\$ 11,45 milliards	Stratégie 2030 : utiliser la COVID-19 comme opportunité de changement du tourisme (engagement des communautés locales, préservation de la biodiversité...)
Jamaïque	43 000 avions	91 %	US\$ 2 milliards en 2011	Vision 2030 Jamaica : plan de 21 ans pour une industrie inclusive contribuant au développement socio-économique et culturel du pays	19 000 avions	91 %	US\$ 1,2 milliard	Stratégie de relance : investissement dans la construction de 7 000 chambres d'hôtel pour relancer le tourisme
Maroc	21 330 avions	78 %	US\$ 8,6 milliards	Vision 2020 : axée sur le tourisme régional et vise à atteindre 20 millions de touristes	14 543 avions	80 %	US\$ 3,2 milliards	Programme de relance du secteur 2020-2022 : stimuler la demande touristique et soutenir la transformation structurelle du secteur
Thaïlande	498 870 avions	100 %	US\$ 63,37 milliards	Second national tourism development plan (2017-2021) : améliorer les capacités de l'industrie et soutenir la croissance durable	132 267 avions	100 %	US\$ 15,36 milliards	Stratégies de relance du tourisme domestique : subventions pour les voyages

Tableau 4.2 : Grille synthèse de comparaison des études pour les sphères environnementale, sociale, économique et de gouvernance avant et après la COVID-19

(Compilé d'après : Agarwal et al., 2019; Aguilar, s. d.; Chaouni, 2015; Centre marocain de conjecture, 2021; ; Icare Sustainably, 2022; Li et al., 2021; Mooney, s. d.; Padilla, 2015; Palmer, 2021; Ruelas, 2021; Rungchavalant, 2022; Unesco, 2023; Uddin et al., 2022; World Tourism Organization [WTO], s. d.e; World Tourism Organization [WTO], s. d.f; World Tourism Organization [WTO], s. d.g; World Wide Fund for Nature [WWF], 2019)

Pays	Avant COVID			Après COVID		
	DIMENSIONS / CRITÈRES					
	Environnement	Social	Économique	Environnement	Social	Économique
	Proportion de déchets solides générés par le tourisme	Coopératives communautaires touristiques	Part des exportations représentées par le tourisme	Proportion de déchets solides générés par le tourisme	Coopératives communautaires touristiques	Part des exportations représentées par le tourisme
Mexique	329 000 tonnes de déchets sont produites/année, dont 25 % proviennent de la zone hôtelière	Présence de beaucoup de coopératives communautaires à la largeur du pays	5,2 %	Réduction de 30 % de la quantité de déchets solides dans les grandes et moyennes villes durant la COVID	Multiplication du tourisme communautaire après la COVID-19, surtout à Mexico City	2,6 %
Jamaïque	Donnée non disponible	Création de la Sustainable Communities Foundation pour aider les communautés jamaïcaines : éducation, formation à la gestion d'entreprise et à l'étiquette touristique, développement des compétences entrepreneuriales	53 %	Donnée non disponible	Depuis 2021, le ministère du Tourisme élabore un programme visant à stimuler la croissance du tourisme communautaire	Donnée non disponible
Maroc	18 000 de déchets générés par an par l'industrie touristique	Développement lent du tourisme communautaire dans les zones rurales	19 %	Réduction de rejets d'eaux usées au large de la côte de Tanger, qui est un site d'activité industrielle et touristique important	Donnée non disponible	12 %
Thaïlande	La Thaïlande est classée 6e sur la liste des pays qui génèrent la plus grande quantité de déchets, avec plus d'un million de tonnes de déchets déversés dans les eaux côtières	Le gouvernement thaïlandais a créé les Designated Areas for Sustainable Tourism Administration (DASTA) afin d'encourager le développement du tourisme durable, en soutenant les communautés locales	19,9 %	La Banque mondiale travaille depuis 2020 à intégrer l'économie circulaire et encourager l'investissement du secteur privé dans les nouveaux matériaux d'emballage durable	Le tourisme communautaire se relève après la COVID-19 et souhaite attirer plus de touristes nationaux	6 %

2. Analyse FFOM

Les informations présentées dans les 3 derniers chapitres ainsi que dans la grille de comparaison des études de cas ci-dessous seront utilisées afin de réaliser l'analyse FFOM du tourisme de masse dans les PED. De manière générale, l'analyse permet d'explorer les potentiels de transformation du tourisme de masse dans des pays semblables aux études de cas. Les forces et les faiblesses désignent les aspects positifs ou négatifs du secteur touristique de chaque pays, d'un point de vue interne. À l'inverse, les opportunités et les menaces relèvent de l'environnement externe, sur lesquelles les pays n'ont pas ou n'ont que peu d'influence. Les opportunités se réfèrent principalement aux possibilités dont chaque pays pourrait tirer profit, par exemple les alternatives du tourisme de masse. Enfin, les menaces désignent tout obstacle extérieur qui met à risque la viabilité de l'industrie touristique et peuvent limiter son développement. (Union européenne, s. d.). L'objectif de l'analyse FFOM est de mettre de l'avant les forces et les faiblesses du tourisme de masses dans ces 4 sphères et d'identifier des opportunités de transformations du secteur tout en minimisant les menaces qui pèsent sur l'industrie.

4.3 Analyse FFOM

La section ci-dessous présente l'analyse FFOM sous le prisme du développement durable. Ceux-ci sont séparés donc par dimension et discutent des forces, faiblesses, menaces et opportunités pour chacune. La dernière partie contient un tableau synthèse récapitulant les résultats de l'analyse.

4.3.1 FFOM au niveau environnemental

Faiblesses.

Tout d'abord, la dégradation des habitats, la pollution de l'air, de l'eau, la pression sur les ressources naturelles, l'érosion des sols constituent des faiblesses du point de vue environnemental. Au Maroc comme en Thaïlande la construction de nouveaux complexes touristiques fragmente les habitats, particulièrement dans les zones côtières (Agarwal et al., 2019). Au nord de la Thaïlande, dans la ville de Chiang Mai et les provinces environnantes, la pollution atmosphérique fait fuir les touristes (De Rubercy, 2023, 12 avril). Au Mexique, les rejets d'eaux usées menacent les écosystèmes aquatiques (Padilla, 2015). En Jamaïque, la construction d'une station balnéaire massive a été annoncée dans une région qui inclut plusieurs zones naturelles, dont des mangroves, des herbes marines et des coraux (Chappell, 2021).

Forces.

Une des principales forces du tourisme est certainement la présence de milieux naturels. Les 4 études de cas présentent une grande diversité de parcs nationaux, d'écosystèmes et de biodiversité unique qui attirent des millions de touristes chaque année. Le secteur touristique thaïlandais repose justement sur sa grande diversité d'écosystèmes allant des forêts tropicales humides aux chaînes de montagnes du nord-ouest du pays, en passant par les récifs coralliens qui bordent le golfe de la Thaïlande (Global Environment

Facility, 2019). D'ailleurs, de par ses revenus ou simplement par souci de protection des milieux naturels, le tourisme donne lieu à des projets de conservation, notamment dans les zones à haut patrimoine naturel. Cela inclut la création de parcs nationaux, de réserves naturelles, et d'autres zones protégées (Bra, 2020). En Thaïlande, dans le parc national de Chalermsak Rattanakosin les opérations touristiques ont permis de financer la conservation de la forêt (Emphandhu et Polpiwat, 2006). Au Mexique, les visiteurs et les entreprises touristiques peuvent participer à l'élimination et à l'éradication des espèces non indigènes qui détruisent les habitats locaux, particulièrement les poissons-lions qui constituent une menace pour le récif méso-américain (Bra, 2020).

Opportunités.

Les agences touristiques et les gouvernements semblent proposer de plus en plus d'activités durables et respectueuses de l'environnement telles que le tourisme éducatif, le « *slow tourism* », l'agritourisme ou l'écotourisme. En Thaïlande, de nombreuses initiatives de durabilité sont actuellement mises en place dans le but de conserver ses milieux naturels tout en assurant la survie économique des générations futures. (Oxford Business Group, 2016) Ainsi, elle prévoit faire la promotion de 55 destinations secondaires afin d'alléger la pression sur les ressources dans les points chauds touristiques (Wongmonta, 2021). En effet, certaines régions peu exploitées possèdent une richesse naturelle et culturelle unique qui peut être intéressante pour le développement d'activité d'écotourisme (Muhanna, 2006). Les initiatives d'écotourisme sont également supportées par de plus en plus de touristes qui se préoccupent de la propreté de l'environnement et des zones préservées (Chen, 2011, 8 mars). Dans les zones rurales, le développement du tourisme communautaire constitue une opportunité de croissance économique et de conservation dans des régions reculées et moins populaires auprès des touristes. La communauté riveraine de Ban Laem en Thaïlande a mis en place des mesures durables afin de préserver la forêt de mangrove et ses écosystèmes. (Thailand Insider, 2020) La transition vers des énergies plus propres représente également une opportunité intéressante pour l'avenir de l'industrie touristique. Le gouvernement thaïlandais subventionne actuellement l'énergie solaire, éolienne, les centrales hydroélectriques et les biogaz. (Vietnam National Administration of tourism, 2011) En Jamaïque, les coûts énergétiques sont très élevés, ils représentent environ 10 % du chiffre d'affaires des hôtels. La mise en place et l'investissement dans des mesures d'efficacité énergétique pourraient entraîner des économies d'énergies entre 20 et 30 %. (Makhijani et al., 2013)

Menaces.

Le surtourisme et la dégradation des milieux causent une baisse de l'attractivité touristique d'une région. De plus, la perte de revenu notamment dans le secteur de l'écotourisme représente une menace pour la faune et la flore environnante. La diminution des droits d'entrée et les dépenses des visiteurs ont grandement affecté la capacité des gestionnaires à patrouiller et appliquer les restrictions dans les aires protégées. (Li et al., 2021) Au Maroc, la COVID-19 a augmenté les instances de braconnage d'espèces

menacées et de déforestation puisque ces coûts de protection et de surveillance sont généralement supportés par les recettes du tourisme. (Rahimian et al., 2022)

4.3.2 FFOM au niveau social

Faiblesses.

Du point de vue des faiblesses, la relation touristes-locaux a été couverte dans le chapitre 2. En effet, les répercussions du surtourisme et des masses de voyageurs affectent la qualité de vie des résidents et affaiblissent leurs relations avec les visiteurs. Les développements touristiques privent certains de ressources essentielles telles que les logements abordables et augmente les prix des biens et services courants. De plus, les populations indigènes locales sont souvent moins bien loties, car elles sont employées à des salaires peu élevés par des entreprises étrangères qui récupèrent tous les profits (Nitikasetsoontorn, 2015).

Forces.

Du côté positif, les revenus issus du tourisme peuvent contribuer à la mise en place de services et d'infrastructures pour les populations locales. Il est possible par exemple d'observer de légères améliorations quant à l'accès à l'eau potable au Maroc (World Health Organization, s. d.). La présence du tourisme international permet de diffuser une image positive du pays, car il est perçu comme accueillant et sécuritaire. Cette perception joue un rôle important puisqu'elle permet d'attirer un nombre plus important de touristes, surtout dans un contexte de relance suite à la COVID-19 (De Nisco et al., 2016).

Opportunités.

En réponse aux effets négatifs du tourisme de masse, particulièrement sur les populations indigènes, le tourisme communautaire est apparu en tant qu'alternative. Néanmoins, bien qu'il existe des coopératives communautaires touristiques dans les 4 études de cas, elles ne sont pas présentes en très grand nombre. Actuellement, l'écotourisme et le tourisme de proximité représentent à peine 2 % de l'ensemble du secteur (Jeffries, 2022, 7 mars). Il existe donc une réelle possibilité de développer davantage ce secteur et ainsi encourager la participation des communautés locales afin que celles-ci puissent bénéficier directement des retombées du tourisme. Des initiatives communautaires touristiques existent en Thaïlande dans les villages de Mae Kampong à Chiang Mai, Leeled à Surat Thani et Sam Chuk à Suphanburi (Nitikasetsoontorn, 2015). Dans le sud du pays, la communauté Chulabhorn Pattana 9 a récemment encouragé l'observation des oiseaux en tant qu'activité touristique axée sur la biodiversité et a mis en place un système de gestion des déchets plus efficace (Uddin et al., 2022). Similairement, à Cancún au Mexique, le gouvernement a mis en œuvre la campagne maya Ka'an afin de mettre en valeur la culture maya à travers l'éducation des touristes par le biais d'expériences interactives. Toutes les activités et les services sont gérés et fournis par les communautés locales. (World Travel and Tourism Council, 2021) Enfin au Maroc, le tourisme rural, comme dans la petite ville touristique de Chefchaouen, est encouragé depuis 2010 par le gouvernement

qui souhaite valoriser « le produit balnéaire marocain » (Chaouni, 2015). Dans l'ensemble, le tourisme communautaire permet aux populations de renforcer leur implication et leur participation dans la planification et le développement du tourisme dans leur région, selon leurs propres conditions (Nitikasetsoontorn, 2015).

Menaces.

Enfin, les conflits d'accaparement des terres menacent la subsistance des populations locales. Ceux-ci sont souvent causés par la construction de nouveaux développements touristiques ou par la prémisses de conservation des milieux naturels. Ce dernier point est discuté plus amplement dans la section 4.4. du présent chapitre. Dans les pays du Moyen-Orient comme le Maroc ou la Tunisie, la crainte du terrorisme a un effet dissuasif sur de nombreux touristes, préfère choisir une destination plus « sécuritaire ». Au Maroc, les attentats sont peu fréquents, mais ils sont suffisants afin d'observer une baisse de 3,2 % des arrivées internationales entre 2011 et 2012 et de 9 % entre 2015 et 2016 (Slaoui Benani Dakhama, 2019). De plus, les turbulences localisées, par exemple en Arabie Saoudite, en Algérie ou en Syrie, se traduisent par une chute généralisée des arrivées dans la région avoisinante (Berriane, 2021). Le tourisme sexuel représente également une menace, puisqu'il a des impacts sociaux importants sur les populations locales et affecte l'image d'une destination donnée. En Thaïlande, ce type de tourisme est extrêmement répandu, il est estimé qu'il génère entre 10 et 12 % du PIB national (Narula, 2019). Néanmoins, il accentue les inégalités socio-économiques, les disparités entre les sexes et augmente les instances de trafic des enfants (Engtipi, 2019).

4.3.3 FFOM d'un point de vue économique

Faiblesses.

La forte dépendance au tourisme de masse de tous les pays de l'étude de cas représente une faiblesse immense comme l'a démontré la pandémie. Le Maroc a connu une baisse de US\$ 5,4 milliards entre 2019 et 2021 (Africa News, 2022, 21 février). Similairement, le PIB issu du tourisme en Jamaïque est passé 29,1 % à 14,1 % entre 2019 et 2020 (López, 2022). Le développement et la croissance du tourisme international dans de nouvelles destinations à travers le monde entraînent une concurrence entre les pays. Cette compétition constitue une faiblesse du point de vue économique puisque les PED doivent s'adapter à la demande et s'assurer de répondre aux standards des voyageurs (qualité des services, innovations, choix des activités, etc.). L'attractivité d'une région reflète les opinions des visiteurs sur la capacité perçue de la destination à satisfaire leurs besoins. Ainsi, plus la destination est en mesure de les satisfaire, plus elle est perçue comme étant attrayante et plus elle est susceptible d'être choisie. (Sirá et Pukala, 2019) Chaque deux ans, le World Economic Forum publie un rapport intitulé « Travel and tourism competitiveness » qui classe les pays du monde en fonction d'un index de concurrence. Sur 140 pays, le Mexique se classe au 19^e rang, la Thaïlande au 31^e alors que le Maroc et la Jamaïque se situent au 66^e et 76^e rang respectivement. (Calderwood et Soshkin, 2019)

Forces.

Les données récoltées sur la part du PIB issu du tourisme indiquent par contre que celui-ci constitue un moteur de croissance, représentant entre 7 % et 29,1 % dans les 4 études de cas. Cela peut être corroboré par la part des exports représentés par le tourisme, qui s'échelonnent de 5,2 % au Mexique à 5,3 % en Jamaïque en 2019 (WTO, s. d.e; Mooney, s. d.).

Opportunités.

Autrement, en termes d'opportunité, une diversification des industries outre celle du tourisme international est souhaitable afin d'augmenter la résilience économique des PED. D'autant plus que le tourisme est, dans la plupart des destinations, un phénomène saisonnier. Ainsi, les emplois ne sont viables que pour un nombre de mois limités. Au sein des études de cas, entre 6 % et 21,4 % de la population active était employée dans le secteur touristique en 2019.

Menaces.

Au niveau des menaces, les PED ou PEID qui ne misent que sur le tourisme comme source principale de revenus sont les plus vulnérables aux chutes économiques rapides comme celle causée par la COVID-19 (Ingram, 2020). La fermeture des frontières affecte particulièrement l'arrivée des touristes internationaux qui dépensent d'importantes sommes d'argent en peu de temps. Par exemple, en 2019, les Chinois ont déboursé US\$ 255 milliards, soit 17 % des recettes touristiques totales d'un point de vue international (agence France Presse, 2023, 17 janvier). La réduction des flux internationaux touche les immigrants peu qualifiés, les femmes et les étudiants, car ils sont les plus nombreux à occuper des positions dans l'industrie du tourisme. Ils sont donc les plus vulnérables et les plus touchés par les récessions. (Sultana et al., 2020) Ils sont également à risque en raison de l'intensification des changements climatiques, qui va affecter dans les années à venir, les îles, ainsi que les régions côtières, qui dépendent fortement du tourisme. Le tourisme international a également tendance à se concentrer dans des régions spécifiques, ce qui met à risque les communautés éloignées d'instabilité financière. En effet, de nombreuses entreprises étrangères installées dans des pays destinations conservent la majorité des bénéfices au lieu de les redistribuer de manière équitable à la largeur du pays. (Ingram, 2020) Enfin, la possible restriction des vols internationaux dans les années à venir pourrait grandement affecter le tourisme international et l'économie de plusieurs PED et PEID. Les discussions centrées sur le budget carbone proposent la mise en place de quotas de vols individuels afin de réduire les émissions générées par le transport aérien. (Blind Kempinski, 2022, 12 juillet)

4.3.4 FFOM au niveau de la gouvernance**Faiblesses.**

Les ressources limitées d'une grande majorité des gouvernements du Sud représentent une faiblesse importante du point de vue de la gouvernance. Ceux-ci ne possèdent pas les moyens afin de mettre en

œuvre des mesures environnementales concrètes, d'assurer leur suivi diligemment et de respecter certaines normes internationales. Par exemple, 2 cibles des ODD adoptés en 2015 touchent directement le tourisme. La cible 8.9 « mettre en œuvre des politiques visant à développer un tourisme durable qui crée des emplois et met en valeur la culture et les produits locaux » ainsi que la cible 12.b qui vise à « utiliser des outils de contrôle de l'impact sur le développement durable d'un tourisme durable créateur d'emplois ». L'indicateur pour mesurer l'accomplissement de la cible 12.b est justement le « nombre de stratégies ou de politiques en place dans le domaine du tourisme durable et de plans d'action mis en œuvre en appliquant des outils d'évaluation et de suivi convenus ». (The World Bank Group, 2020) Cependant, il est intéressant de souligner qu'aucune des politiques nationales sur le tourisme des 4 études de cas ne présente de plan d'action, d'outils d'évaluation ou de suivi afin d'assurer la mise en place des mesures proposées. En Thaïlande, malgré un plan national introduit en 2019 pour lutter contre la pollution de l'air par les particules, celui n'a pas été mise en œuvre correctement ce qui a donné lieu à un recours collectif contre l'Office national de l'environnement. (Redaction Thaïlande, 2023, 12 avril). En outre, la coordination requise pour le développement du tourisme durable et de l'écotourisme est entravée par un manque de connaissances quant aux avantages de mettre de l'avant et de protéger la biodiversité. Les acteurs locaux rapportent également ne pas disposer de l'expertise et des compétences requises (connaissance des attentes et des normes en matière de tourisme, maîtrise de l'anglais) afin d'adopter des mesures plus durables. (Global Environment Facility, 2019) Enfin, le manque de statistiques liées au tourisme international ne permet pas de refléter les impacts réels du secteur, du point de vue social et environnemental particulièrement. Le sentiment d'urgence pour mettre en œuvre de meilleures mesures fait donc défaut.

Forces.

L'intervention des ONG et des organismes à but non lucratif (OBNL) représente une force dans la réalisation d'objectifs internationaux liés à l'environnement et au tourisme. (Boukherouk et Ed-Dali, 2019) Elles peuvent sensibiliser la population aux atouts touristiques, mais également montrer la voie afin de bien user des ressources à disposition en maintenant la culture, la conservation de l'environnement et des terres (Ashutosh, 2016). Les nouvelles stratégies de relance économique suite à la pandémie constituent des atouts pour le futur du tourisme dans les PED. Au Mexique, le ministère du Tourisme souhaite utiliser la halte du secteur causé par la COVID-19 pour transformer radicalement le tourisme mexicain. Il souhaite notamment augmenter l'engagement des communautés locales et faire en sorte que l'activité touristique et ses bénéfices s'étendent à toutes les régions et destinations. (Powell, 2022)

Opportunités.

En raison de la COVID-19, la mentalité et les habitudes de vie ont connu un profond changement. Cela est applicable également pour les voyages, puisque les touristes ont changé leur façon de voyager. Ainsi, il existe une opportunité de développer de nouvelles stratégies touristiques qui permettront d'attirer de nouveau les voyageurs. De nombreuses destinations, incluant la Thaïlande, ont mis en place des incitatifs

sous la forme de subventions pour encourager les voyages domestiques. (Wongmonta, 2021) En effet, la promotion du tourisme domestique a été une stratégie de choix dans la majorité des études de cas, spécialement durant la fermeture des frontières internationale. Certaines destinations ont utilisé la COVID-19 comme une opportunité de transition, et des initiatives fondées sur la nature et l'économie circulaire sont en cours d'expérimentation. En Jamaïque, le ministère du Tourisme a investi dans le développement du tourisme rural et de l'agrotourisme. (Li et al., 2021) Malgré tout, la relance du secteur touristique s'est occasionnellement faite au détriment de l'environnement. En raison des pertes financières causées par la COVID-19 et la fermeture des frontières internationales, les PED et PEID ont mis en place des initiatives de relance basée sur l'aspect économique du tourisme tel que l'augmentation des activités récréatives (événements sportifs, culturels, vie nocturne, etc.). La Thaïlande par exemple, a baissé considérablement le tarif des chambres et des billets d'avion en 2020 et 2021 afin de propulser la demande touristique. (Wongmonta, 2021)

Menaces.

Enfin, au niveau de la gouvernance, la législation constitue une des plus grandes menaces du tourisme international. Des réglementations environnementales imprécises ou trop tolérantes attirent les investisseurs étrangers qui ont pour objectif principal la croissance rapide et les profits. (Muhanna, 2006) En effet, une majorité des activités, des expériences et des tours offerts dans les 4 études de cas sont gérés par des grandes entreprises et des entreprises étrangères. Actuellement, selon une étude menée par l'université de Chulalongkorn, 80 % des bénéfices générés par le tourisme en Thaïlande reviennent à ces sociétés (Global Environment Facility, 2019). L'histoire de l'industrie hôtelière au Mexique a débuté par la construction d'hôtels appartenant à des familles mexicaines, qui sont par la suite devenus des sociétés d'État pour finalement être privatisés et achetés par des entreprises transnationales (Wilson, 2008).

Le tableau 4.3 ci-dessous constitue un récapitulatif des FFOM détaillés dans les sections précédentes.

Tableau 4.3 : Synthèse des FFOM pour les dimensions environnementale, sociale, économique et de gouvernance

Dimensions	Forces	Faiblesses	Opportunités	Menaces
Environnement	- Projets de conservation - Présence d'une diversité de milieux naturels et d'écosystèmes	- Dégradation environnementale - Pollution de l'air sous la forme de rejets d'émissions, des eaux usées et de la gestion des déchets	- Écotourisme - Tourisme communautaire - Utilisation d'énergies propres : solaire, hydro, éolienne - Prise de conscience collective	Perte de revenu pour la mise en place de réglementation et de mesures de surveillance
Social	- Mise en place de services et infrastructures (accès à l'eau, électricité) - Diffusion d'une image positive du pays destination	Surtourisme et saturation des zones urbaines et des destinations populaires	Multiplication des coopératives communautaires touristiques	- Conflits d'accaparement des terres avec les populations locales - Terrorisme - Tourisme sexuel
Économique	Le tourisme comme moteur de croissance économique et de développement	- Forte dépendance des PED et PEID - Augmentation de la concurrence entre les pays destinations	Diversification économique	- Crise sanitaire ou économique - Changements climatiques - Possible restriction des vols internationaux en raison du budget carbone
Gouvernance	- Interventions d'ONG et OBNL - Nouvelles stratégies de relance des gouvernements des PED et PEID après la COVID-19	- Ressources limitées pour la mise en œuvre de mesures - Manque de données spécifiques et de statistiques liées au tourisme	- Interventions d'ONG et OBNL - Gouvernance environnementale : investissements dans des initiatives fondées sur la nature - Promotion du tourisme domestique	- Présence importante d'entreprises étrangères - Mesures environnementales laxistes

4.3.6 Limites de l'analyse

La recherche s'est basée uniquement sur une collecte de données secondaires. Ainsi, l'accès était limité aux documents accessibles au grand public. Les statistiques liées au tourisme sont souvent issues d'estimations. Les données concernant notamment la part du PIB et la part des employés représentés par le tourisme sont incohérentes d'une source à l'autre. Des informations provenant de sources crédibles telles que l'OMT et la Banque mondiale ont été utilisées lorsque possible, cependant le manque d'homogénéité constitue une limite importante dans le cadre de cette analyse. Ces différences sont causées par les variables prises en compte lors de la compilation de statistiques. Enfin, le manque général de statistiques et d'études dans les PED et PEID constitue une entrave importante à la réalisation d'une analyse complète. En ce qui concerne particulièrement la quantité de matières résiduelles générées par le secteur touristique, la proportion d'hôtels utilisant des énergies renouvelables ou les coopératives communautaires touristiques, les données étaient manquantes. Enfin, compte tenu de la brièveté de cette analyse, d'autres critères qu'il aurait été intéressant d'évaluer ont été exclus.

4.4 Discussion

L'analyse dévoile donc qu'un arrêt de l'industrie touristique nuit énormément aux PED et PEID qui dépendent économiquement des revenus issus du tourisme international. En effet, il a été possible de constater une baisse considérable de la part du PIB provenant du tourisme, passant de 7,7 % en 2019 à 3,7 % en 2020 au Maroc, ainsi que des recettes du tourisme international, passant de US\$ 25 milliards en 2019 à 11,45 milliards en 2020 au Mexique (Rahimian et al., 2022; Frye, 2021, 23 février; WTO, s. d.c). Les recettes du tourisme internationales sont importantes puisqu'elles peuvent être réinvesties afin d'améliorer les infrastructures (ports, aéroports, routes, banques, etc.), l'éducation et permettent de financer les efforts de conservation environnementale. (Ingram, 2020) Du point de vue environnemental, il a été possible d'observer une amélioration durant la fermeture des frontières causées par la COVID-19, au niveau notamment des GES, de la GMR et de la restauration de la biodiversité. En effet, la grille de comparaison dévoile que pour toutes les études de cas la réduction de touristes dans les zones naturelles populaires a permis de réduire les pressions sur les écosystèmes ainsi que la pollution dans plusieurs régions (Akinsorotan et al., 2021). Le nombre d'avions est également à la baisse entre 2019 et 2020-2021, une réduction de 68 % pour le Maroc et de 44 % pour la Jamaïque, ce qui a permis d'observer une diminution des émissions du transport aérien (Burgueño Salas, 2022; Fernández, 2022, 10 décembre; Calderon-Tellez et Herrera, 2021). L'arrêt des flux touristiques a permis de réduire les rejets d'eaux usées et la quantité de déchets solides générés, particulièrement dans les grandes villes (Li et al., 2021). Néanmoins, la perte de revenu a également entraîné une diminution de la surveillance dans les zones protégées et a augmenté les instances de chasse illégale et de contrebande d'animaux sauvages, comme au Maroc (Rahimian et al., 2022). Face à ce dilemme, comment faire pour que l'industrie du tourisme

internationale puisse demeurer un vecteur de croissance et de développement pour ces pays qui en ont désespérément besoin tout en protégeant les milieux naturels et la planète?

La limitation des flux touristiques permettrait effectivement à la nature de se régénérer cependant, pour des pays comme la Thaïlande ou la Jamaïque, où le tourisme représente plus de 20 % du PIB, ce n'est pas une stratégie viable (Desurmont, 2020). En outre, ce sont ces pays, qui bénéficient le plus de la contribution du secteur touristique à l'économie, qui sont aussi les plus vulnérables au changement climatique (Scott et al., 2019). Il est également évident que l'industrie du tourisme de masse telle qu'elle opère actuellement n'est pas durable sur le long terme. Les impacts causés par le tourisme et sa contribution aux changements climatiques menacent l'intégrité de l'environnement et par conséquent l'avenir de la structure touristique. L'élévation des niveaux des mers touchera tout d'abord les PEID, les destinations du littoral et les zones côtières à faible altitude (OMT, 2007). Peu importe les conséquences, l'attractivité d'une région risque de diminuer en raison des changements climatiques. Cela provoquera une réaction en chaîne dans d'autres secteurs indirectement liés au tourisme comme l'agriculture, le bâtiment, et affectera également les petites entreprises de restauration familiales ou d'artisanat qui dépendent du tourisme pour leur survie. (OMT, 2007)

Par ailleurs, l'absence d'une compréhension universelle et commune du tourisme durable ou de l'écotourisme représente un défi dans l'élaboration de mesures et dans la mise en place de réglementation. Cette ambiguïté quant à la définition du tourisme durable peut conduire à des violations des normes environnementales. (Muhanna, 2006) Beaucoup de destinations se concentrent actuellement sur un tourisme durable trop orienté sur le plan environnemental au profit de la dimension culturelle ou solidaire (Diallo, 2014). Dans plusieurs PED, la prémisses de conservation de l'environnement confère à l'État un pouvoir d'accaparement des terres ancestrales. Par exemple, dans le parc national de Souss-Massa au Maroc, des conflits liés à l'accès aux ressources telles que le bois, les pâturages et les plantes médicinales ont éclaté entre les communautés locales et les autorités du parc. Certaines communautés ont même été expulsées de leurs terres afin de créer des aires protégées. (Boukherouk et Ed-Dali, 2019) De plus, les concessions forestières, les plantations de biocarburants ou les compensations carbone – toutes, des initiatives environnementales mises de l'avant par le secteur du tourisme – peuvent faire l'objet d'accaparement de terres. En Tanzanie, le gouvernement souhaite créer un « couloir vert de vie sauvage » afin de profiter aux séjours touristiques dans le parc national de Serengeti. Ce projet mettrait en danger les moyens de subsistance des communautés masaï. (Blomley et al., 2013)

Un changement de mentalité est nécessaire à la largeur de la planète afin de transformer la structure touristique. Certains chercheurs proposent un système dans lequel la contribution des services écosystémiques est mise au premier plan. Ainsi, il donnerait lieu à une contrepartie financière sous la forme d'un paiement pour les services écosystémiques utilisés. (OMT, 2013) Les coûts pourraient être partagés

entre les agences et entreprises touristiques et les touristes. Dans une société moderne, où les individus sont de plus en plus soucieux de l'environnement, il est raisonnable de responsabiliser les utilisateurs de l'environnement. D'ailleurs, beaucoup sont actuellement prêts à payer plus cher pour des hébergements et des activités certifiées écoresponsables. (Nguyen, 2022) Les bénéfices monétaires pourraient par la suite être réinvestis dans la mise en place d'énergies propres dans les complexes hôteliers, les restaurants et autres activités touristiques. L'exemple marocain, dans la région du Souss Massa, souhaite justement introduire ce système de paiement afin d'inverser la perte de l'écosystème arganier en valorisant deux produits issus du terroir, le miel et l'huile d'argan (Romagny et al., 2018).

Le chapitre 4 se conclut avec d'intéressants constats concernant l'arrêt temporaire du tourisme de masse dans les PED et PEID. Entre autres, il en ressort que la dimension économique est la plus touchée en raison de la forte dépendance au secteur touristique. La COVID-19 a causé une perte des recettes internationales du PIB représenté par le tourisme et a causé le licenciement de millions de personnes. Les 4 études de cas présentent des politiques et des stratégies de relance et expriment pour la plupart le désir de transformer la structure touristique afin que celle-ci soit plus résiliente aux chocs. L'analyse FFOM a identifié des forces, des faiblesses ainsi que des opportunités et des menaces liées au tourisme dans 4 dimensions du développement durable. Les opportunités – le développement de l'écotourisme, la multiplication des coopératives communautaires touristiques, la promotion du tourisme domestique et l'investissement dans les énergies propres et dans l'innovation de technologies – constituent des points de départ pour les gouvernements des PED et PEID. Les opportunités et les menaces sont utilisées dans le chapitre final afin de suggérer des pistes de recommandations afin de transformer l'industrie du tourisme de masse.

CHAPITRE 5 : RECOMMANDATIONS

Ce dernier chapitre souhaite émettre des recommandations afin d'entamer la transformation du secteur du tourisme de masse pour que celui-ci soit plus viable du point de vue environnemental et social, tout en restant une source de revenus pour les PED et PEID. Les pistes de solutions proposées sont basées sur l'analyse FFOM, particulièrement sur les opportunités identifiées ainsi que la discussion du chapitre 4. Celles-ci sont divisées par partie prenante, soit adressées aux gouvernements, au secteur touristique, au secteur du transport aérien, aux consommateurs ainsi qu'à la communauté internationale.

5.1 Recommandations à l'intention des gouvernements

De manière générale, les gouvernements sont la partie prenante qui possède le plus de pouvoir et le plus d'influence du point de vue de la réforme de l'industrie touristique. En effet, grâce à la réglementation, aux sanctions, aux restrictions ou aux subventions, les États ont l'occasion de transformer la façon de voyager à l'intérieur de leurs frontières. Quelques recommandations lui sont adressées dans la section qui suit.

Mettre en place des formations et des programmes d'aide pour le développement d'initiatives de tourisme alternatif

Beaucoup de communautés locales dans les PED et PEID ne possèdent pas les outils nécessaires (maîtrise de l'anglais, connaissances des pratiques durables, etc.). La mise en place de programmes de formation offerts par le gouvernement permettrait à la population locale de développer leur propre forme de tourisme. La formation des membres de la communauté à communiquer en anglais, à développer des produits pour les touristes, à l'hospitalité et au marketing devrait être encouragée et offerte par les gouvernements (Nitikasetsoontorn, 2015). La participation des communautés locales est un pilier essentiel à la mise en place de l'écotourisme et du tourisme communautaire. Elles possèdent une connaissance inégalée de la biodiversité environnante et veillent à la préservation de leurs ressources. Du point de vue social, la gestion du tourisme par les communautés mêmes permet une meilleure répartition de la richesse ainsi qu'une meilleure relation avec les touristes. Ainsi, un écotourisme de qualité peut potentiellement générer davantage de revenus et réduire les impacts négatifs sociaux et environnementaux d'un tourisme de masse non contrôlé (Honey et Gilpin, 2009). Afin de développer des initiatives de tourisme régénératif le gouvernement doit offrir des programmes aux entreprises touristiques afin de se réinventer. Les formations doivent être développées suivant 4 grands axes, soit la compréhension des organismes vivants, la création d'expériences touristiques centrées sur la relation avec soi-même, les autres et la nature, le design écologique et développement du leadership régénératif afin de sensibiliser et impliquer les voyageurs (Carion, 2023, 22 avril). Toutes les alternatives, écotourisme, tourisme communautaire, tourisme régénératif ou même le tourisme à vélo, sont d'excellents points de départ afin d'inverser les effets négatifs du tourisme de masse et du surtourisme.

Instaurer une taxe « grand voyageur »

Dans le chapitre 1, il a été discuté que seule une infime partie de la population mondiale peut se permettre de voyager et ainsi est responsable de la grande majorité des émissions issues du transport aérien. Puisque ces émissions représentent la partie la plus importante, la priorité est de les réduire le plus rapidement possible. Certaines propositions incluent une taxe pour les « grands voyageurs » qui augmenterait progressivement en fonction du nombre de vols effectués par un individu au cours d'une année (Kommenda, 2019, 19 juillet). Cette recommandation pourrait se traduire par une augmentation du prix du billet en fonction de la quantité de vols effectués dans une année donnée. Afin d'effectuer le suivi du nombre de vols effectués par individu, un système informatisé devra être développé dans chaque pays. Les vols pourraient être associés au numéro de passeport du consommateur, de cette manière chaque fois qu'un achat est effectué il apparaîtra au dossier de celui-ci. La cagnotte pourrait être utilisée pour effectuer des projets de recherche en lien avec le tourisme et les changements climatiques ou simplement être redistribuée sous la forme de subventions pour la mise en place de mesures durables dans le secteur touristique (efficacité énergétique, système de traitement des eaux, développement de la mobilité durable, etc.). En outre, la suppression progressive des voyages intérieurs en avion, pour des trajets qui présentent une alternative ferroviaire, est également à considérer (Kempinski, 2022, 12 juillet). Cette solution n'est pas applicable aux PEID, mais pourrait par exemple être implémentée en Thaïlande, où beaucoup de touristes privilégient le transport en avion pour se déplacer.

Mettre en place une réglementation environnementale plus stricte

La législation est le moyen le plus efficace afin d'obliger des entreprises ou des individus à se conformer à un changement. Dans une perspective de préservation environnementale et dans le but de réduire les impacts néfastes du tourisme, les gouvernements des PED et PEID doivent revoir leurs mesures environnementales laxistes qui encouragent l'installation de sociétés étrangères touristiques. D'une part, il est essentiel d'obliger les investisseurs à investir dans des installations de traitement des eaux usées adéquates. D'autre part, en matière de GMR, la mise en place de systèmes appropriés d'élimination des déchets et de moyens efficaces de séparer les déchets organiques de ceux non organiques doit être rendue obligatoire pour tout nouveau développement touristique. Les déchets organiques peuvent par la suite être compostés et réutilisés dans les jardins des hôtels ou pour l'agriculture locale. (Muhanna, 2006) En plus de la législation, le gouvernement doit soutenir les entreprises touristiques dans la mise en place de tels systèmes de traitement et de GMR.

Mettre en place des mesures d'écofiscalités

Les services environnementaux confèrent de nombreux avantages dont la nourriture, la régulation du climat, l'eau, l'air, l'énergie ou encore la jouissance de la nature, de la faune et de la flore (De Groot, 2011). La discussion du chapitre 4 s'est terminée sur la possibilité d'instaurer une contrepartie financière pour l'utilisation des services écosystémiques. Les paiements pour les mesures

environnementales reposent sur une logique simple : ceux qui bénéficient des services doivent récompenser ou dédommager ceux qui les fournissent (De Groot, 2011). L'argent prélevé serait utilisé à des fins de conservation et de régénération des ressources utilisées. Ce système de paiement est déjà bien ancré dans plusieurs destinations populaires, comme Maya Bay en Thaïlande ou Isla Mujeres au Mexique, qui requiert un droit d'entrée pour accéder aux attractions touristiques. Il est suggéré que cette taxe doit s'élargir pour inclure d'autres moyens tels que l'eau ou l'énergie. Ainsi, dans les chambres d'hôtel, la quantité d'eau utilisée serait mesurée et le client serait chargé en fonction du prix établi par litres.

Développer et promouvoir le tourisme intérieur

Le tourisme domestique occupe une place plus importante que le tourisme international dans plusieurs pays déjà. En faisant sa promotion, des tonnes de GES provenant du transport aérien peuvent être évitées. De plus, les nationaux sont plus portés à visiter des régions reculées ou rurales moins prisées, ce qui peut stimuler la croissance économique dans ces zones. Il est suggéré de développer l'infrastructure de transport nécessaire afin de faciliter les déplacements des touristes locaux (lignes de bus, système ferroviaire, traversier électrique...). Un système de paiement préférentiel peut être utilisé pour les droits d'entrée dans les parcs nationaux, les musées ou les événements. En Thaïlande, les touristes étrangers payent le double pour entrer dans le parc national de Khao Sok comparativement aux locaux.

5.2 Recommandations à l'intention du secteur touristique

Les entreprises du secteur touristique (hébergement, restauration, agences touristiques) sont les principales parties prenantes impliquées dans la transformation de l'industrie. Ainsi, elles sont également visées par les recommandations.

Mettre en place des mesures pour diminuer la consommation énergétique

Pour toutes les entreprises existantes (restaurants, hébergement, infrastructures touristiques), des mesures simples et efficaces peuvent être mises en place afin de réduire la consommation inutile d'énergie au maximum. Ces mesures incluent la limitation de l'usage de la climatisation. Par exemple, l'éteindre durant la journée ou lorsque le client quitte la chambre; l'amélioration de l'insolation afin de limiter les pertes énergétiques ou encore l'utilisation d'ampoule à basse consommation. Dans le même ordre d'idée, le passage aux énergies renouvelables (énergie éolienne ou solaire) est conseillé. Dans les destinations ensoleillées, comme c'est le cas pour la plupart des PED et PEID, la transition à l'énergie solaire peut devenir rentable en seulement 2 ans tout en contribuant à la réduction des émissions issues du secteur touristique. (OMT, 2007)

Multiplier les coopératives communautaires touristiques

Cette recommandation est étroitement liée à celle adressée aux gouvernements suggérant de mettre en place des formations et des programmes d'aide pour le développement d'initiative d'écotourisme et de tourisme communautaire. En effet, lorsque la population locale sera outillée des connaissances nécessaires, il sera plus facile d'encourager la multiplication de ces coopératives. Actuellement, les revenus du tourisme de masse ne sont pas équitablement partagés au sein d'un État puisque les destinations les plus populaires profitent de la majorité des avantages. Le développement de coopératives communautaires touristiques dans des endroits plus reculés, en zone rurale ou simplement dans des régions moins prisées permettrait une distribution plus équitable des retombées du tourisme, tout en réduisant les pressions environnementales dans les zones surpeuplées. Plusieurs facteurs sont nécessaires afin d'assurer le succès du tourisme communautaire dont la participation aux processus décisionnels, l'appropriation locale, le partage des ressources et des avantages ainsi que l'authenticité (Nitikasetsoontorn, 2015).

5.3 Recommandations à l'intention du secteur du transport aérien

Le secteur du transport aérien contribue à la majorité des émissions de GES du secteur touristique. Pour cette raison, quelques recommandations lui sont également adressées.

Utiliser les marchés carbone comme mécanisme de marché, sans en faire une priorité

L'industrie de l'aviation mise en grande partie sur l'achat de crédit carbone afin d'atteindre la carboneutralité. Il est question du programme CORSIA développé par l'IATA et présenté dans le chapitre 3 dont le but est de compenser toute augmentation annuelle d'émissions de CO₂ au-delà d'un niveau de référence fixé (Amant et al., 2022, 11 octobre). Néanmoins, l'intégrité des marchés carbone demeure incertaine. « Il est trompeur de vouloir créer un lien entre les émissions induites par un vol aérien, et les émissions évitées ou séquestrées associées au projet financé. » Ainsi, l'achat de crédit carbone n'a aucun impact réel sur les émissions du vol compensé. (Amant et al., 2022, 11 octobre) Dans un monde où la prospérité économique est basée sur les énergies fossiles, il est très probable que les projets de compensation de carbone augmenteront les émissions, au-delà de celles émises uniquement par l'activité compensée (Anderson, 2012). En effet, ces projets n'encouragent pas une réduction des émissions et sont plutôt un mécanisme servant à apaiser la conscience des grandes sociétés et des consommateurs aisés. Les stratégies de réduction du secteur aérien devraient plutôt s'attaquer au problème à la source, soit en investissant dans l'amélioration de l'efficacité énergétique des avions et dans le développement de technologies propres (avions électriques par exemple). Plusieurs avions électriques sont en processus de développement comme l'avion de neuf places baptisé Alice par Eviation ou e-Fan X issu d'une collaboration entre Cranfield et Airbus. Malheureusement, leur commercialisation à grande échelle n'est pas prévue d'ici les deux prochaines décennies. (Topham, 2019, 19 septembre)

Continuer la recherche et le développement de carburants alternatifs

Cette recommandation vise le long terme puisque la commercialisation de ces carburants à l'échelle mondiale risque de prendre encore plusieurs années. Ainsi, il ne s'agit pas d'une solution miracle et d'autres mesures doivent être entreprises en parallèle dans l'industrie touristique. Actuellement, l'hydrogène est l'un des combustibles considérés comme l'option principale aux combustibles fossiles. Néanmoins, une nouvelle étude menée par des chercheurs de l'Université de Princeton a révélé que si suffisamment d'hydrogène s'échappe dans l'atmosphère, cela peut contribuer à prolonger la présence du méthane. (Herrero, 2023, 21 mars) L'utilisation des biocarburants est également de plus répandue et permet d'alimenter les moteurs grâce à des produits agricoles comme la canne à sucre, le maïs, la betterave ou l'huile de tournesol. D'ici 2030, il est prévu que les biocarburants représentent 6 % de la consommation totale de carburant (Kempinski, 2022, 12 juillet). Cependant, cette source d'énergie devra être utilisée avec précaution. La culture de ces produits agricoles entraîne non seulement des émissions de GES, mais nécessite également de vastes espaces. Ainsi, les champs qui leur sont consacrés sont plantés au détriment des forêts, ce qui détruit les puits de carbone et la biodiversité. (OMT, 2007) Enfin, les carburants de synthèse sont également une option afin de remplacer le kérosène fossile qui comporte des aromatiques et favorisent l'émission de suies à l'origine des traînées de condensation (Kempinski, 2022, 12 juillet). Plusieurs possibilités existent cependant, il est nécessaire que l'industrie du transport aérien investisse dans la recherche afin de s'assurer que les impacts ne sont pas tout simplement déplacés au lieu d'être réduits.

Les recommandations adressées au secteur du transport aérien doivent être mises en place en complément d'autres solutions touchant l'industrie touristique. Bien que l'aviation représente une importante partie des émissions de GES, les différentes options sont projetées sur le long terme alors que la transformation du tourisme de masse devrait avoir lieu plus rapidement.

5.4 Recommandations à l'intention de la communauté internationale

Le tourisme de masse touche plusieurs acteurs à travers la planète. La communauté internationale est la seule partie prenante qui permet la coopération des différents états en matière de tourisme. Ces recommandations s'adressent de manière générale aux organisations telles que l'OMT, aux centres de recherche de l'ONU et aux ONG internationales.

Comptabilisation des émissions du transport aérien

Il est absolument nécessaire de changer le système actuel afin que les émissions issues des vols internationaux soient comptabilisées dans l'inventaire des émissions nationales. Présentement, les émissions provenant des vols internationaux ne font pas partie des objectifs de réduction nationaux tels que fixés par les CDN dans le cadre de l'Accord de Paris. En attribuant ces émissions à un pays, il sera

plus facile de dévoiler les grands émetteurs et de les responsabiliser. Les émissions du transport aérien devraient être comptabilisées dans les émissions nationales des pays d'origine des touristes. Les États-Unis, la Chine et l'Allemagne seront les plus affectés par la comptabilisation de ces émissions dans leur bilan national puisqu'il s'agit des principaux émetteurs de touristes dans le monde (Clayton-Lea, 2019, 28 juillet).

Comblant les lacunes en matière de recherche

L'intersectionnalité entre tourisme et changement climatique fait l'objet d'études depuis plusieurs années. Cependant, certaines lacunes persistent toujours, notamment, en ce qui concerne l'impact du transport aérien sur les changements climatiques, particulièrement les traînées de condensation et le cirrus. Puisque les effets sur le réchauffement sont très peu étudiés, il est possible que l'impact réel du transport aérien soit actuellement sous-estimé. « Les incertitudes liées à sa mesure précise ont servi d'excuse pour enterrer le problème et retarder l'entrée en vigueur de réglementations » (Kempinski, 2022, 12 juillet). De plus, lorsqu'il est question des émissions issues du secteur touristique, la comparaison entre pays est difficile puisque leur comptabilisation n'est pas uniforme. En effet, il n'existe pas de méthode uniforme employée afin d'estimer ces émissions. Il est donc suggéré que l'OMT se charge d'établir des lignes directrices précises quant aux calculs, soit quelles sortes d'émissions doivent être incluses (transport, production de biens et services, analyse de cycle de vie des hébergements, de la restauration, GMR, etc.).

5.5 Recommandations à l'intention des consommateurs

Enfin, cette dernière partie vise les consommateurs, qui sont concernés de près par la transformation de l'industrie touristique puisque leurs choix et leurs comportements influencent le développement du secteur.

Prioriser le « *slow tourism* » et le tourisme régénératif

En mettant en place une limite sur le nombre de vols qu'un individu peut prendre en une année, celui-ci pourra prioriser le « *slow travel* » et le tourisme régénératif. Ces deux types de tourisme alternatifs, discutés dans le chapitre 1, permettront une meilleure relation avec la population du pays d'accueil et réduiront l'empreinte carbone du transport aérien et des autres activités liées. Les valeurs fondamentales du « *slow travel* » et du tourisme régénératif, soit la protection environnementale, la conservation de la biodiversité, le partage équitable des ressources, le respect des communautés locales, etc. privilégient les sphères sociales en environnementale. Néanmoins, le « *slow tourism* » peut également représenter une importante source de revenus pour les destinations puisque les voyageurs demeurent plus longtemps dans le pays hôte et dépensent sur une plus longue période. Cette recommandation vise à remettre en question la façon de voyager de tout un chacun, de s'éduquer, de se renseigner et d'effectuer ses propres recherches afin de faire des choix plus durables en matière de tourisme. L'adoption de ces formes de tourisme requiert ainsi une transformation profonde de la perception du monde (Monet, 2023).

CONCLUSION

L'objectif de cet essai était d'explorer les transformations nécessaires à l'industrie du tourisme de masse afin que celle-ci soit viable du point de vue environnemental tout en demeurant une source de revenus importante pour les PED. Cette étude a permis de dévoiler les impacts du tourisme de masse sur l'environnement, l'économie ainsi que la sphère sociale. C'est un secteur qui contribue grandement au changement climatique notamment à travers la production de GES causé par le transport aérien, à la destruction de la biodiversité et des écosystèmes en raison des développements touristiques et à la surutilisation des ressources (eau, énergie, bois, nourriture). C'est également une industrie qui génère une quantité importante de matières résiduelles qui contribuent à la pollution des eaux et du sol. Du point de vue social, les relations touristes-résidents peuvent être teintées en raison de conflits liés au partage inéquitable des ressources naturelles donnant lieu à des restrictions pour la population locale. Malgré tout, le tourisme international occupe une place dominante dans l'économie de plusieurs PED et PEID. Il fournit des emplois à une grande partie de la population et contribue à la croissance et au développement économique.

L'analyse FFOM a permis d'identifier les enjeux qui sous-tendent la problématique du tourisme de masse. C'est un secteur qui est particulièrement vulnérable aux chocs comme l'a démontré la crise sanitaire causée par la COVID-19 et qui est à risque de s'effondrer temporairement en temps de récession causée par les crises économiques. Les changements climatiques représentent actuellement une des plus grandes menaces du tourisme international puisque l'élévation du niveau de la mer touchera les régions côtières et les PEID, qui sont les destinations les plus prisées. Au niveau de la gouvernance, les mesures environnementales laxistes menacent l'intégrité des écosystèmes et de la biodiversité au profit des nouvelles constructions touristiques. Les conflits d'accaparement des terres déplacent les populations locales sous prétexte de projets de conservation.

Néanmoins, l'analyse a également mené à une identification des points de levier qui favoriserait un changement positif de l'industrie du tourisme. La multiplication des initiatives d'écotourisme, de tourisme communautaire et régénératif est une opportunité d'impliquer les membres de la communauté à gérer les activités touristiques. L'utilisation d'énergie propre dans les infrastructures d'hébergement, de restauration et de loisir ainsi que la mise en place de standard d'efficacité énergétique pour les nouveaux bâtiments est recommandée. Au niveau de la gouvernance, les gouvernements des PED et PEID ont la possibilité d'user de la législation afin d'initier des changements concrets. La halte du tourisme causé par la COVID-19 permet une relance du secteur qui prend en compte l'environnement notamment à travers la mise en place de mesures d'écofiscalité pour compenser l'utilisation des services écosystémiques. À l'échelle nationale, les gouvernements peuvent miser sur le développement du tourisme intérieur afin de maintenir un revenu stable tout en réduisant les émissions des vols internationaux. La mise en place d'une réglementation environnementale plus stricte – obligation de posséder des systèmes de traitement des eaux et

d'élimination des déchets pour toute infrastructure touristique – et les sanctions pour non-respect doivent impérativement être implémentées.

La rédaction de cet essai comporte néanmoins plusieurs limites, particulièrement la recherche documentaire basée uniquement sur des sources secondaires. Il aurait été intéressant de mener des entrevues auprès de responsables d'initiatives d'écotourisme, de tourisme communautaire, durable ou régénératif afin d'en apprendre davantage sur les limites et les difficultés rencontrées dans la mise en place de ces formes alternatives. Le manque de statistiques cohérentes ou complètes liées au tourisme représentait également une limite importante notamment pour l'analyse FFOM. Pour les travaux futurs, il serait pertinent d'examiner en profondeur les impacts positifs réels des différentes formes de tourisme alternatif et de procéder à des études comparatives afin de déterminer la meilleure solution afin de transformer l'industrie du tourisme de masse.

Somme toute, l'objectif de cet essai a été atteint. Les répercussions du tourisme de masse sur les sphères social, environnemental et économique ont été décrites, les impacts de la COVID-19 sur l'industrie ont été explorés. Les 4 études de cas ont permis d'identifier les menaces pesant sur le secteur et les points de levier qui supporteraient la transition vers un tourisme plus durable à la largeur de la planète. À partir des recommandations formulées, les parties prenantes concernées doivent s'impliquer davantage dans la transformation de l'industrie du tourisme de masse afin d'assurer sa pérennité sur le long terme. La coopération entre les gouvernements des PED et PEID, les acteurs du secteur touristiques tels que les agences et entreprises touristiques, les hébergements, le secteur de restauration et de la production/vente des biens et services sont essentiels. De plus, l'implication de la communauté internationale, à travers par exemple l'OMT, et des ONG internationales ainsi que la participation de la société civile (soit de chaque consommateur de manière individuel) ont une grande influence sur la mise en place de mesure favorisant la restructuration du tourisme international. Ultimement, la réduction du tourisme de masse demeure très complexe, notamment en raison de la dépendance des PED, dans un contexte de budget carbone limité. Les futures recherches dans ce secteur doivent trouver une manière de calculer les réductions maximales des flux touristiques internationaux sans que le budget de l'État soit affecté. Similairement, des questions demeurent par rapport à l'émergence des alternatives au tourisme de masse : quelle place doivent occuper ses initiatives afin d'observer de réelles réductions au niveau des GES et seront-elles suffisantes afin de maintenir un revenu stable dans les PED?

RÉFÉRENCES

- Abbas, J., Mubeen, R., Terhemba, I. P., Raza, S. et Mamirkulova, G. (2021). Exploring the impact of COVID-19 on tourism: Transformational potential and implications for a sustainable recovery of the travel and leisure industry. *Behavioral sciences*, 2, 1-11.
- Affaires mondiales Canada. (2022). Amélioration des impacts du développement dans les petits États insulaires en développement : mise en œuvre des principes d'efficacité. https://www.international.gc.ca/world-monde/assets/pdfs/issues_development-enjeux_developpement/priorities-priorites/SIDS-PEID-fra.pdf
- Africanews. (2022, 21 février). Morocco tourism sector struggles to pick up days after reopening. *Africanews*. <https://www.africanews.com/2022/02/12/morocco-tourism-sector-struggles-to-pick-up-days-after-reopening/>
- Agamuthu, P. (2013). Landfilling in developing countries. *Waste management & research*, 31(1), 1-2.
- Agarwal, R., Kariyapol, T. et Penchob, N. (2019). Positive et negative impacts of tourism on environment: A case study of Pattaya City, Thailand. *Sripatum Review of humanities and social sciences*, 19(1). <https://so05.tci-thaijo.org/index.php/spurhs/article/view/193591/134812>
- Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME). (2023). Les conséquences du tourisme sur le littoral. <https://mtaterre.fr/dossiers/vacances-dete-le-littoral-en-danger/les-consequences-du-tourisme-sur-le-littoral>
- Agence France-Presse (2023, 17 janvier). Le tourisme mondial en hausse, sans retrouver son niveau pré-COVID-19. <https://www.lapresse.ca/voyage/2023-01-17/bilan-2022/le-tourisme-mondial-en-hausse-sans-retrouver-son-niveau-pre-covid-19.php>
- Aguilar, C. (s. d.). Jamaica, the home of community tourism. <https://www.jamaica-no-problem.com/community-tourism.html#sthash.MwwYXuuv.C5wiiLTv.dpbs>
- Airports of Thailand (AOT). (2022). *Airport traffic report*. <https://www.airportthai.co.th/wp-content/uploads/2021/07/Report-2020.pdf>
- Akinsorotan, O. A., Olaniyi, O. E., Adeyemi, A. A. et Olasunkanmi, A. (2021). Corona virus pandemic: Implication on biodiversity conservation. *Frontiers in water*, 3. <https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/frwa.2021.635529/full>
- Allo prof. (s. d.). Tourisme : définition, histoire et impacts. <https://www.alloprof.qc.ca/fr/eleves/bv/geographie/tourisme-definitions-histoire-et-impacts-g1024>
- Amant, S., Mallet, C., Meunier, N., Nossek, B., Subtil, M., Pluvinage, R. et Delage, L. (2022, 11 octobre). Les idées reçues sur l'aviation et le climat. *Carbone 4*. <https://www.carbone4.com/analyse-faq-aviation-climat>
- Amrich, M. (2020, 14 juillet). Destinations, NGOs, and businesses unite in call for sustainable tourism. *Triple Pundit*. <https://www.triplepundit.com/story/2020/sustainable-tourism-covid-19/120881>
- Anderson, K. (2012). The inconvenient truth of carbon offsets. *Nature*, 484(7).
- André, P. (2012). Participation citoyenne. Dans Côté, L. et Savard, J.-F. (dir.), *Le Dictionnaire encyclopédique de l'administration publique*. https://dictionnaire.enap.ca/dictionnaire/docs/definitions/defintions_francais/participation_citoyenne.pdf

- Andres, C. (2018, 21 août). Tourisme de masse : quelles solutions ? *TV Bilan*. https://www.bilan.ch/tv-bilan/tourisme_de_masse_quelles_solutions_
- Antequera, P. D., Pacheco, J. D., Díez, A. L., et Herrera, C. (2021). Tourism, transport and climate change: The carbon footprint of international air traffic on islands. *Sustainability*, (13), 1-18.
- Asa, R., Tjizumaue, B., Campbell, H. et Pangeiko Nautwima, J. (2022). The impact of tourism development on the local communities in Namibia. *International journal of operations management*, 2(2), 7-16. <https://researchleap.com/the-impact-of-tourism-development-on-the-local-communities-in-namibia/#:~:text=The%20impacts%20of%20tourism%20on,as%20telecommunications%20and%20banking%20services.>
- Ashutosh, K. (2016). Integrating non-governmental organizations with tourism enterprises. *Journal of undergraduate research and innovation*, 2(2), 56-71.
- Autonomy. (2022). A climate fund for climate action: The benefits of taxing extreme carbon emitters. <https://autonomy.work/portfolio/climate-fund-climate-action/>
- Ayoun, L. (2022). Quelle est l'empreinte carbone d'un vol en avion ? <https://www.hellocarbo.com/blog/calculer/empreinte-carbone-avion/>
- Barry, C. (2019). Touristes et population locale peuvent-ils faire bon ménage ? <https://veilletourisme.ca/2019/09/18/touristes-et-population-locale-peuvent-ils-faire-bon-menage/>
- Beard, T. (réalisateur). (2021). *The year earth changed*. [Film en ligne]. BBC Studios natural history unit.
- Becken, S. (2010). The UN climate change conference, Bali: What it means for tourism. *Journal of Sustainable Tourism*, 16(2), 246-248.
- Becken, S., Whittlesea, E., Loehr, J. et Scott, D. (2020). Tourism and climate change: Evaluating the extent of policy integration. *Journal of Sustainable Tourism*, 28(10), 1603-1624.
- Behsudi, A. (2020). *Les pays tributaires du tourisme sont parmi les plus touchés par la pandémie*. <https://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/fre/2020/12/pdf/impact-of-the-pandemic-on-tourism-behsudi.pdf>
- Berriane, M. (2020). Le tourisme marocain de l'après COVID-19. *Téoros*, 39(3). <https://www.erudit.org/fr/revues/teoros/2020-v39-n3-teoros05803/1074905ar/>
- Blind Kempinski, F. (2022). Pourra-t-on encore prendre l'avion demain ? *Les Échos*. <https://www.lesechos.fr/weekend/planete/pourra-t-on-encore-prendre-lavion-demain-1915161>
- Blomley, T., Row D., Nelson, F. et Flintan, F. (2013). *Land grabbing: Is conservation part of the problem or the solution?* <https://www.iied.org/sites/default/files/pdfs/migrate/17166IIED.pdf>
- Boer, J. (2016). *Le tourisme : un moteur de l'économie mondiale*. https://www.vie-publique.fr/sites/default/files/fiche_produit/pdf/3303330403938_EX.pdf
- Bon Pote. (2022, 23 février). Le digital nomade : un cauchemar pour le climat ? *Bon Pote*. <https://bonpote.com/le-digital-nomad-un-cauchemar-pour-le-climat/>
- Boukherouk, M. et Ed-Dali, R. (2019). Tourism local communities and environmental governance: Analysis of the Souss Massa nature park governance in Morocco. *Athens Journal of tourism*, 6(4), 245-276.

- Bra, K. (2020). How tourism benefits nature and wildlife. <https://sustainabletravel.org/how-tourism-benefits-nature-and-wildlife/#:~:text=Aiding%20Ecosystem%20Monitoring&text=The%20mere%20presence%20of%20tourists,highly%20targeted%20species%20such%20rhinos>.
- Bruckner, B., Hubacek, K., Shan, Y., Zhong, H. et Feng, K. (2022). Impacts of poverty alleviation on national and global carbon emissions. *Nature sustainability* 5, 311-320.
- Brunet, L. (2021). #Flygskam : le pouvoir de la honte de prendre l'avion pour gouverner le changement climatique. *Lien social et politique*, (86), 54-70.
- Buchard, C. (2021). Le tourisme est-il utile ou nuisible à la culture d'un pays ? <https://www.buchard.ch/blog/buchardises/le-tourisme-est-il-utile-ou-nuisible-a-la-culture-dun-pays/#:~:text=Le%20tourisme%20joue%20un%20grand,au%20niveau%20environnemental%20que%20social>.
- Burgueño Salas, E. (2022). Jamaica: Montego Bay international airport aircraft movements 2016-2020. <https://www.statista.com/statistics/1047035/jamaica-montego-bay-international-airport-aircraft-movements/>
- Business France. (2022). Tunisie – Baisse des recettes touristiques confirmées. <https://www.businessfrance.fr/tunisie-baisse-des-recettes-touristiques-confirmees>
- Butcher, J. (2020). Constructing mass tourism. *International Journal of Cultural Studies*, 23(6), 898-915.
- Calderon-Tellez, J. A. et Herrera, M. M. (2021). Appraising the impact of air transport on the environment: Lessons from the COVID-19 pandemic. *Transportation research interdisciplinary perspectives*, 10, 1-10.
- Calderwood, L. U. et Soshkin, M. (2019). *The Travel & Tourism competitiveness report*. https://www3.weforum.org/docs/WEF_TTCR_2019.pdf
- Campos, C., Laso, J., Cristóbal, J., Albertí, J., Bala, A., Fullana, M., Fullana-i-Palmer, P., Margallo, M. et Aldaco, R. (2022). *Journal of cleaner production*, 369, 2-13.
- Candela, J. et Carlson, P. (2017). The annual global carbon budget. *World meteorological organization*, 66(1). <https://public.wmo.int/en/resources/bulletin/annual-global-carbon-budget>
- Carbon Monitor. (2023). Total CO₂ emissions per year (MtCO₂/day) in all sectors. <https://carbonmonitor.org/>
- Carbon offset guide. (s. d.). Contrails and cirrus clouds from aviation. <https://www.offsetguide.org/understanding-carbon-offsets/air-travel-climate/climate-impacts-from-aviation/contrails-and-cirrus-clouds-from-aviation/>
- Carion, S. (2023, 22 avril). Le tourisme régénératif, quand le tourisme « répare » son lieu de vacances. *Geo*. <https://www.geo.fr/voyage/le-tourisme-regeneratif-quand-le-touriste-repare-son-lieu-de-vacances-214392>
- Centre marocain de conjuncture. (2021). Tourisme au Maroc : la situation après une année à bout de souffle. <https://www.cmconjoncture.com/conjoncture/actualites/tourisme-au-maroc>
- Ceron, J. P., et Dubois, G. (2017). Les émissions de gaz à effet de serre du tourisme des Brésiliens. *Current issues in tourism*, (30). <https://journals.openedition.org/confins/11852?lang=fr#quotation>

- Chaire de tourisme Transat. (2015). *Tourisme à vélo au Québec : portrait de la clientèle*.
https://veilletourisme.s3.amazonaws.com/2017/04/Tourisme_a_velo_au_Qc_portrait_clientelea%CC%80-2015.pdf
- Chaouni, N. (2015). Le processus symbolique de l'attractivité touristique d'une ville à travers la notion d'empowerment: un atout du tourisme communautaire. *Journal for communication studies*, 8(1), 122-133.
- Chappell, K. (2021). Trees or tourists? Jamaica's COVID recovery push threatens green aims.
<https://www.reuters.com/article/us-jamaica-environment-tourism-climate-c-idUSKCN2DQ11H>
- Chen, N. (2011, 8 mars). Ecotourism grows in popularity. *Travel weekly Asia*. <https://www.travelweekly-asia.com/Travel-News/Ecotourism-grows-in-popularity>
- Chopin, T. (2019, 15 janvier). Le tourisme international, enjeu de la mondialisation. *Major-Prépa*.
<https://major-prepa.com/geopolitique/tourisme-international/>
- Cicowiez, M. et Ordoñez, R. (2021). The economic impacts of tourism-related private investment in Jamaica. *CEPAL Review*, (135), 47-79.
- Clayton-Lea, S. (2019, 28 juillet). Here's where most of the world's tourists come from. *Big seven travel*.
<https://bigseventravel.com/mastercard-countries-travel-internationally-study/>
- Colette, C. (2008). L'action internationale contre les changements climatiques. *Études internationales*, 39(2), 229-253.
- Commission européenne. (2004). Entrée en vigueur du protocole de Kyoto : questions et réponses.
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/MEMO_04_245
- Constantin, M., Saxon, S. et Yu, Jackey. (2020). Reimagining the 9\$ trillion tourism economy – what will it take? <https://www.mckinsey.com/industries/travel-logistics-and-infrastructure/our-insights/reimagining-the-9-trillion-tourism-economy-what-will-it-take>
- Council of the European Union. (2022, 20 mai). *Decision on offsetting requirements for air transport emissions – CORSIA: Council adopts its position*. [Communiqué].
<https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2022/05/20/decision-corsia-carbon-offsetting-and-reduction-scheme-for-international-aviation-le-conseil-adopte-sa-position/>
- De Groot, K. (2011). *Payments for environmental services (PES) from tourism: A realistic incentive to improve local livelihoods and sustain forest landscapes in Viet Nam's northern highlands?* (Mémoire de maîtrise, Wageningen University and Research, Wageningen, Pays-Bas).
<https://edepot.wur.nl/177106>
- De Nisco, A., Elliot, S. et Papadopoulos, N. (2016). Country image, tourist satisfaction and future visit and product purchase intentions: An integrative model. *Travel and tourism research association*, 16.
<https://scholarworks.umass.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1225&context=ttra>
- De Rubercy, J. (2023, 12 avril). La pollution atmosphérique du nord de la Thaïlande devient aussi un problème touristique. *Géo*. <https://www.geo.fr/environnement/la-pollution-atmospherique-du-nord-de-la-thaïlande-devient-aussi-un-probleme-pour-les-touristes-214232>
- De Salvo, P. et Calzati, V. (2018). Slow tourism: A theoretical framework. Dans Clancy, M. (éditeur), *Slow tourism, food and cities: Pace and the search for the "good life"*.
https://www.researchgate.net/publication/320417358_Slow_Tourism_a_theoretical_framework

- Delbecq, S., Fontane, J., Gourdain, N., Mugnier, H., Planès, T. et Simatos, F. (2021). *Référentiel ISAE-SUPAEOR : Aviation et climat*. https://www.isae-supaero.fr/projets/Synthese_ReferentielAviationEtClimat2021_ISAE-SUPAERO/HTML/files/assets/common/downloads/Synthese_ReferentielAviationEtClimat2021_ISAE-SUPAERO.pdf
- Denchak, M. (2021). Paris Climate Agreement: Everything you need to know. <https://www.nrdc.org/stories/paris-climate-agreement-everything-you-need-know>
- Dessurmont, S. (2020). Voyager responsable : vers la fin du tourisme de masse ? <https://www.geo.fr/voyage/voyager-responsable-vers-la-fin-du-tourisme-de-masse-202912>
- Diallo, M. F. (2014). Les études quantitatives sur le tourisme durable : une analyse des principaux travaux de recherche. *Management & avenir*, (69), 204-221. <https://www.cairn.info/revue-management-et-avenir-2014-3-page-204.htm>
- Dubois, G. et Ceron, J.-P. (2006). Tourism and climate change: Proposals for a research agenda. *Journal of Sustainable Tourism*, 14(4), 399-415.
- Duclos-Grisier, A. (2019). Le surtourisme : quel impact sur les villes et sur l'environnement ? <https://www.vie-publique.fr/eclairage/24088-le-surtourisme-quel-impact-sur-les-villes-et-sur-l'environnement>
- Dunne, D. (2018, 5 juillet). Tourism responsible for 8% of global greenhouse gas emissions, study finds. *Carbon brief*. <https://www.carbonbrief.org/tourism-responsible-for-8-of-global-greenhouse-gas-emissions-study-finds/>
- Dyer, E. (2021, 2 août). How Canadian tourism sustains Cuba's army and one-party state. *CBC News*. <https://www.cbc.ca/news/politics/cuba-canada-tourism-1.6124982>
- Éducaloi. (2023). Le droit international, c'est quoi ? <https://educaloi.qc.ca/capsules/le-droit-international-cest-quoi/#:~:text=Ce%20type%20de%20droit%20%C3%A9tablit,assur%C3%A9%20par%20diff%C3%A9rentes%20institutions%20internationales>.
- Emphandhu, D. et Polpiwat, U. (2006). Strategic Policy Options for Enhancement of National Park and Local Community Linkage in Tourism Management of Thai National Parks. *Social Science*, 27, 357-362.
- Engtipi, M. (2019). Sex tourism in Thailand: A vicious cycle. <http://www.kiips.in/research/sex-tourism-in-thailand-a-vicious-cycle/>
- Fernández, E. (2022, 10 décembre). Moroccan tourism policies begin to bear fruit. <https://atalayar.com/en/content/moroccan-tourism-policies-begin-bear-fruit>
- Ferreira, F. (2022). How do national governments calculate their share of greenhouse gas emissions from international air travel? <https://climate.mit.edu/ask-mit/how-do-national-governments-calculate-their-share-greenhouse-gas-emissions-international>
- Ferronato, N. et Toretta, V. (2019). Waste mismanagement in developing countries: A review of global issues. *International journal of environmental research and public health* 16(6).
- FIFA World Cup. (2022). Qatar hosts more than 1.4 million visitors during FIFA World Cup. <https://www.qatar2022.qa/en/news/qatar-hosts-more-than-one-million-visitors-during-fifa-world-cup#:~:text=More%20than%201.4%20million%20fans,FIFA%20World%20Cup%202022%E2%84%A>

- Fitzpatrick, N., Parrique, T. et Cosme, I. (2022). Exploring degrowth policy proposals: A systematic mapping with thematic synthesis. *Journal of cleaner production* 365, 1-19.
- Fritz, J.-P. (2021, 4 février). Les océans sont aussi pollués par les bruits que nous émettons. *L'OBS*. <https://www.nouvelobs.com/sciences/20210204.OBS39792/les-oceans-sont-aussi-pollues-par-les-bruits-que-nous-emettons.html>
- Frye, M. (2021, 23 février). Risky business? Balancing Mexico's pandemic response with tourism. *CNN Travel*. <https://edition.cnn.com/travel/article/mexico-pandemic-tourism-health-balance/index.html>
- Gaudiaut, T. (2022). Combien pèse le tourisme dans l'économie ? <https://fr.statista.com/infographie/21543/contribution-du-tourisme-dans-le-pib-des-pays/>
- Géoconfluences. (2011). Tourisme. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/tourisme>
- Givens, A. (2021). Countries most dependent on tourism. <https://stacker.com/travel/countries-most-dependent-tourism>
- Global Carbon Project. (2021). Global Carbon Budget: Infographics. <https://www.globalcarbonproject.org/carbonbudget/22/infographics.htm>
- Global Environment Facility. (2019). *Mainstreaming biodiversity-based tourism in Thailand to support sustainable tourism development*. https://www.thegef.org/sites/default/files/web-documents/10409_BD_PIF.pdf
- Gouvernement du Canada. (2022a). Convention sur la diversité biologique. <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/organisation/affaires-internationales/partenariats-organisations/convention-diversite-biologique.html>
- Gouvernement du Canada. (2022b). Émissions de gaz à effet de serre : facteurs et incidences. <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/indicateurs-environnementaux/emissions-gaz-effet-serre-facteurs-incidences.html>
- Gouvernement du Canada. (2022c). Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale : document de travail. <https://parlonstransport.ca/CORSIADT>
- Gouvernement du Canada. (2023). Potentiels de réchauffement planétaire. <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/changements-climatiques/emissions-gaz-effet-serre/orientation-quantification/potentiels-rechauffement-planetaire.html>
- Gulp, M. (2021). Tourism's impacts on local populations. *Nebraska anthropologist* 29, 51-66. <https://digitalcommons.unl.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1194&context=nebanthro>
- Harvey, F. (2019, 24 septembre). Frequent flyers could face extra tax under plans to cut emissions. *The Guardian*. <https://www.theguardian.com/uk-news/2019/sep/24/frequent-flyers-could-face-extra-tax-under-plans-to-cut-emissions>
- Harvey, F. (2020, 21 septembre). World's richest 1% cause double CO2 emissions of poorest 50%, says Oxfam. *The Guardian*. <https://www.theguardian.com/environment/2020/sep/21/worlds-richest-1-cause-double-co2-emissions-of-poorest-50-says-oxfam>
- Harvey, F. (2022, 1er novembre). Enormous emissions gap between top 1% and poorest, study highlights. *The Guardian*. <https://www.theguardian.com/environment/2022/nov/01/polluting-elite-enormous-carbon-dioxide-emissions-gap-between-poorest-autonomy-study>

- Hausfather, Z. (2021, 8 octobre). Analysis: What the new IPCC report says about when world may pass 1.5C and 2C. *Carbon Brief*. <https://www.carbonbrief.org/analysis-what-the-new-ipcc-report-says-about-when-world-may-pass-1-5c-and-2c/>
- Healy, N. et Caravo, S. (2016). World Tourism Organization. Dans Jafari, J. et Xiao, H. (éditeurs), *Encyclopedia of Tourism*. https://www.researchgate.net/publication/307233977_World_Tourism_Organization
- Henry, S. (2022). *Le tourisme au Vietnam*. <https://pedagogie.ac-lille.fr/histoire-geographie/wp-content/uploads/sites/8/2022/02/Le-tourisme-au-Vietnam.pdf>
- Herrero, J. (2023, 21 mars). Un nuevo estudio revela las consecuencias de uso de combustibles de hidrógeno en la atmósfera. *ABC Ciencia*. [https://www.abc.es/ciencia/consecuencias-uso-combustibles-hidrogeno-atmosfera-20230321120826-nt.html](https://www.abc.es/ciencia/consecuencias-uso-combustibles-hidrogeno-atmosfera-20230321120826-nt.html?ref=https://www.abc.es/ciencia/consecuencias-uso-combustibles-hidrogeno-atmosfera-20230321120826-nt.html)
- Higgins-Desbiolles, F. (2018). Event tourism and event imposition: A critical case study from Kangaroo Island, South Australia. *Tourism management*, (64), C, 73-86. https://econpapers.repec.org/article/eeetouman/v_3a64_3ay_3a2018_3ai_3ac_3ap_3a73-86.htm
- Holness, A. (2022). Jamaica PM Andrew Holness: How Tourism Can Boost Economic Recovery. <https://www.uschamber.com/on-demand/travel/jamaica-pm-andrew-holness-how-tourism-can-boost-economic-recovery#:~:text=Tourism%20plays%20an%20important%20role,the%20tourism%20sector%2C%20he%20said.>
- Homes, W. (2020). The link between tourism and climate change. <https://www.seagoinggreen.org/blog/the-link-between-tourism-and-climate-change>
- Honey, M. et Gilpin, R. (2009). *Tourism in the developing world: Promoting peace and reducing poverty*. (Rapport special du United States Institute of Peace). https://www.usip.org/sites/default/files/tourism_developing_world_sr233_0.pdf
- Horckmans, M. (2021, 16 septembre). L'empreinte écologique des passagers aériens a plus que doublé en un an. *Business AM*. <https://fr.businessam.be/lempreinte-ecologique-des-passagers-aeriens-a-plus-que-double-en-un-an/#:~:text=Selon%20les%20calculs%20de%20M,score%20%C3%A9tait%20de%202.219%20btu.>
- Hu, A. H., Huang, C.-Y., Chen, C.-F., Kuo, C.-H. et Hsu, C.-H. (2015). Assessing carbon footprint in the lifecycle of accommodation services: The case of an international tourist hotel. *International journal of sustainable development & world ecology*, 22(4), 313-323.
- Huang, T. et Tang, Z. (2021). Estimation of tourism carbon footprint and carbon capacity. *International Journal of Low-Carbon Technologies*, 16(1), 1040-1046.
- Huerta-Nunez, A. (2020). Pour en lire plus : touristes et habitants. Conflits, complémentarités et arrangements. *Téoros*, 39(1).
- Icare Sustainably. (2022). Mexico: Community tourism, its potential to reach the SDGs. <https://icaresustainably.com/community-tourism-mexico/>
- Ingram, M. (2020). Tourism: The advantages, disadvantages and how to properly travel. <https://borgenproject.org/tag/tourism-in-developing-countries/>

- Institut de la Francophonie pour le développement durable (IFDD). (2016). *Accord de Paris sur le climat*. https://www.ifdd.francophonie.org/wp-content/uploads/2021/09/685_Note_Decryptage_Accord_de_Paris-2.pdf
- Intergovernmental panel on climate change (IPCC). (2022). *Climate change 2022: Mitigation of climate change*. https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg3/downloads/report/IPCC_AR6_WGIII_FullReport.pdf
- International Air Transport Association (IATA). (s. d.a). About us. <https://www.iata.org/en/about/>
- International Air Transport Association (IATA). (s. d.b). *Factsheet: CORSIA*. <https://www.iata.org/en/iata-repository/pressroom/fact-sheets/fact-sheet---corsia/>
- International Air Transport Association (IATA). (2020). *Les graves pertes se prolongeront en 2021*. <https://www.iata.org/contentassets/98e73eed8f0642089447f885f8e06e3b/2020-11-24-01-fr.pdf>
- International Air Transport Association (IATA). (2022a). *Les États progressent vers l'objectif ambitieux à long terme sur les émissions de l'aviation*. <https://www.iata.org/contentassets/b4eeacecaa174497b4013598b3a21899/2022-07-25-01-fr.pdf>
- International Air Transport Association (IATA). (2022b). *Manuel de l'agent de voyages*. <https://www.iata.org/en/fmc-documents/2b508de4-4c90-4b5d-b023-27aea3c4cc52/>
- International Civil Aviation Organisation (ICAO). (s. d.). ICAO carbon emissions calculator. <https://www.icao.int/environmental-protection/Carbonoffset/Pages/default.aspx>
- Jaunet, P. (2020, 23 septembre). Quelles sont les différentes formes de tourisme alternatif ? *Double sens*. <https://www.doublesens.fr/blog/post/267-differentes-formes-tourisme-alternatif>
- Jeffries, S. (2022, 7 mars). The big idea: Is tourism bad for us? *The Guardian*. <https://www.theguardian.com/books/2022/mar/07/the-big-idea-is-tourism-bad-for-us-globalisation-flight-holiday>
- Jouenne-Mazurek, M. (2020). Secteur de l'aviation : mise au point du programme CORSIA. <https://eco-act.com/fr/corsia/le-programme-corsia/>
- Karns, M. (2023). Nongovernmental organization. <https://www.britannica.com/topic/nongovernmental-organization>
- Kebete, Y. (2021). Promoting slow tourism to wrestle the challenges of shorter length of tourist stay: Implications for sustainable tourism. *Geojournal of tourism and geosites*, 39(4), 1388-1396.
- Kempinski, F. B. (2022, 12 juillet). Pourra-t-on encore prendre l'avion demain ? *Les Echos*. <https://www.lesechos.fr/weekend/planete/pourra-t-on-encore-prendre-lavion-demain-1915161>
- Khanal, A., Mafizur Rahman, M., Khanam, R. et Velayutham, E. (2021). Are tourism and energy consumption linked? Evidence from Australia. *Sustainability*, 13(19).
- Khomsy, M. R. (2022, 8 décembre). Coupe du monde de soccer : une analyse d'un point de vue touristique. *Tourismexpress*. <https://tourismexpress.com/nouvelles/coupe-du-monde-de-soccer-une-analyse-d-un-point-de-vue-touristique-par-mohamed-reda-khomsy>
- Kommenda, N. (2019, 19 juillet). How your flight emits as much CO2 as many people do in a year. *The Guardian*. <https://www.theguardian.com/environment/ng-interactive/2019/jul/19/carbon-calculator-how-taking-one-flight-emits-as-much-as-many-people-do-in-a-year>

- Kommenda, N. (2020, 3 avril). How is the coronavirus affecting global air traffic? *The Guardian*.
<https://www.theguardian.com/world/ng-interactive/2020/apr/03/how-is-the-coronavirus-affecting-global-air-traffic>
- La Tribune. (2022, 9 octobre). Zéro émission nette en 2050 : l'objectif très ambitieux de l'OACI (ONU) pour le transport aérien. *La Tribune*. <https://www.latribune.fr/entreprises-finance/services/transport-logistique/zero-emission-nette-en-2050-l-objectif-tres-ambitieux-de-l-oaci-onu-pour-le-transport-aerien-935974.html>
- Le Matin. (2021, 31 mai). Le Maroc présente sa stratégie de relance du tourisme post-COVID-19. *Le Matin*. <https://lematin.ma/journal/2021/maroc-presente-strategie-relance-tourisme-post-covid-19/359279.html>
- Lefèvre, T. (2021, 31 octobre). Plusieurs pays, dont le Canada, ont épuisé leur budget carbone. Ils doivent donner l'exemple. *Le Soleil*. <https://www.lesoleil.com/2021/10/31/plusieurs-pays-dont-le-canada-ont-epuise-leur-budget-carbone-ils-doivent-donner-l'exemple-28376e9382902a53a13f45f4f1c11d52>
- Lenzen, M., Sun, Y.-Y., Faturay, F., Ting, Y.-P., Geschke, A., et Malik, A. (2018). The carbon footprint of global tourism. *Nature climate change*, (8), 522-628.
- Li, W., Twining-Ward, L., McComb, J., Mann, S., Narain, U., Bhammar, H. et Rey, H. (2021). *COVID-19, environmental impacts, and implications for tourism*.
<https://www.oneplanetnetwork.org/sites/default/files/from-crm/Environmental%20impacts%20of%20COVID.pdf>
- Linternaute. (2021). Dictionnaire français : cyclotourisme.
<https://www.linternaute.fr/dictionnaire/fr/definition/cyclotourisme/>
- Liu, H. (2020). Les répercussions économiques des restrictions de voyage sur l'économie canadienne en raison de la pandémie de COVID-19. <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/11-626-x/11-626-x2020023-fra.htm>
- López, A. M. (2022). Travel and tourism as percentage of gross domestic product in Jamaica from 2019 to 2021. <https://www.statista.com/statistics/874514/jamaica-travel-tourism-total-contribution-to-gdp-by-share/>
- Machu Picchu terra. (s. d.). What are the new regulations in Machu Picchu?
<https://www.ticketmachupicchu.com/new-regulations-machu-picchu/#:~:text=Every%20year%20the%20number%20of,3%2C500%20tourists%20per%20day%20maximum.>
- Macrotrends. (s. d.). Mexico clean water access 2000-2023.
<https://www.macrotrends.net/countries/MEX/mexico/clean-water-access-statistics>
- Makhijani, S., Ochs, A., Weber, M., Konold, M. Lucky, M. et Ahmed, A. (2013). *Jamaica sustainable energy roadmap: Pathways to an affordable, reliable, low-emission electricity system*.
http://www.oas.org/en/sedi/dsd/Biodiversity/Sustainable_Cities/Sustainable_Communities/Events/S%20Course%20Jamaica%202016/Module%20IV/Jamaica-Sustainable-Energy-Roadmap-InclAppendices-112013.pdf
- Marquez, C. M. (2022, 16 septembre). Une marée de déchets défigure lacs et plages d'Amérique centrale. *La presse*. <https://www.lapresse.ca/actualites/environnement/2022-09-16/une-maree-de-dechets-defigure-lacs-et-plages-d-amerique-centrale.php>
- Marquis, G. (2022). La COP15 sur la biodiversité, c'est quoi ? <https://naturequebec.org/la-cop15-sur-la-biodiversite-cest-quoi/>

- Matthews, H. D. et Peters, G. (2021, 4 novembre). La remise à zéro de l'horloge climatique démontre que le monde se rapproche d'un an du seuil critique de 1,5 °C. *The Conversation*.
<https://theconversation.com/la-remise-a-zero-de-lhorloge-climatique-demonstre-que-le-monde-se-rapproche-dun-an-du-seuil-critique-de-1-5-c-170997>
- Matthews, H. D., Tokarska, K. B., Nicholls, Z. R. J., Rogelj, J., Canadell, J. G., Friedlingstein, P., Frölicher, T. L., Forster, P. M., Gillett, N. P., Ilyina, T., Jackson, R. B., Jones, C. D., Koven, C., Knutti, R., MacDougall, A. H., Meinshausen, M., Mengis, N., Séférian, R. et Zickfeld, K. (2020). Opportunities and challenges in using remaining carbon budgets to guide climate policy. *Nature Geoscience*, 13, 769-79.
- McCarthy, N. (2019). Where Europeans consume the most tap water.
<https://www.statista.com/chart/19591/average-consumption-of-tap-water-per-person-in-the-eu/>
- Ménard, S. (2021). Comment les entreprises peuvent-elles intégrer la biodiversité dans leurs modèles économiques ? <https://www.caissedesdepots.fr/blog/article/comment-les-entreprises-peuvent-elles-integrer-la-biodiversite-dan>
- Minihane, J. (2019, 2 juillet). Destination trouble: Can overtourism be stopped in its tracks? *CNN Travel*.
<https://www.cnn.com/travel/article/how-to-stop-overtourism/index.html>
- Ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique. (2022). Le tourisme à vélo. <https://www.entreprises.gouv.fr/fr/tourisme/developpement-et-competitivite-du-secteur/tourisme-velo>
- Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP). (s. d.). À propos du développement durable.
<https://www.environnement.gouv.qc.ca/developpement/definition.htm>
- Ministère de la Transition écologique. (2020). Qu'est-ce qu'un gaz à effet de serre ? <https://www.notre-environnement.gouv.fr/rapport-sur-l-etat-de-l-environnement/themes-ree/defis-environnementaux/changement-climatique/comprendre-le-changement-climatique/article/qu-est-ce-qu-un-gaz-a-effet-de-serre>
- Ministère de la Transition écologique. (2021). Quelques facteurs d'émissions.
<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-du-climat/23-quelques-facteurs-demissions>
- Ministère de la Transition écologique. (2022). Décryptage des COP : les conférences internationales de lutte contre le dérèglement climatique. <https://www.ecologie.gouv.fr/decryptage-des-cop-conferences-internationales-lutte-contre-dereglement-climatique#:~:text=Ce%20sont%20les%20conf%C3%A9rences%20des,une%20pr%C3%A9%20DCO P%20est%20organis%C3%A9e.>
- Ministère du Tourisme du Québec. (2021). *Penser le tourisme différemment : plan d'action pour un tourisme responsable et durable*. <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/tourisme/publications-adm/plan-action/PL-plan-action-tourisme-responsable-durable.pdf?1615581226>
- Ministère fédéral de l'Économie et de la Protection du Climat. (s. d.). OMT.
<https://www.bmwk.de/Redaktion/FR/Artikel/Tourisme/omt.html>
- Monet, S. (2023). Tourisme régénératif : redonner au lieu visité plus qu'on ne prend. <https://mon-totem.fr/2023/04/27/tourisme-regeneratif-redonner-lieu-visite-plus-qu-on-prend/>

- Mooney, H. (s. d.). Jamaica: Caribbean economies in the times of Coronavirus. <https://flagships.iadb.org/en/caribbean-region-quarterly-bulletin-2020-q1/jamaica>
- Morissette, F. C. (2016). Tourisme à Cuba : une question de bureaucratie. [https://perspective.usherbrooke.ca/bilan/servlet/BMAAnalyse?codeAnalyse=2193#:~:text=Selon%20le%20World%20Travel%20%26%20Tourism,brut%20\(PIB\)%20du%20pays.](https://perspective.usherbrooke.ca/bilan/servlet/BMAAnalyse?codeAnalyse=2193#:~:text=Selon%20le%20World%20Travel%20%26%20Tourism,brut%20(PIB)%20du%20pays.)
- Muhanna, E. (2006). Sustainable tourism development and environmental management for developing countries. *Problems and perspectives in management*, 4(2).
- Nagaj, R. et Žuromskaite, B. (2021). Tourism in the era of Covid-19 and its impacts on the environment. *Energies*, 14, 2-18.
- Narula, A. (2019). What you want to see is what you get: Realities, representations, and reputations of sex tourism in Bangkok. <https://blogs.lse.ac.uk/gender/2019/10/24/what-you-want-to-see-is-what-you-get-realities-representations-and-reputations-of-sex-tourism-in-bangkok/>
- Nation Master. (s. d.). Total tourism employment. <https://www.nationmaster.com/nmx/ranking/total-tourism-employment>
- Naumov, N. et Green, D. (2015). Mass tourism. *Encyclopedia of Tourism*, 1-3. http://nectar.northampton.ac.uk/11843/1/Naumov_Nikola_Green_David_SIP_2016_Mass_tourism.pdf
- Neufled, D. (2020). Visualizing the countries most reliant on tourism. <https://www.visualcapitalist.com/countries-reliant-tourism/>
- Newsdesk. (2021, 1er octobre). Jamaica's tourism sector is driving its economic recovery. *Travel agent central*. <https://www.travelagentcentral.com/destinations/jamaicas-tourism-sector-driving-its-economic-recovery>
- Nguyen, H. (2022). Measuring demand and opportunities for sustainable tourism. <https://business.yougov.com/content/42927-measuring-demand-sustainable-tourism-global-poll>
- Nitikasetsoontorn, S. (2015). The success factors of community-based tourism in Thailand. *NIDA Development Journal*, 55(2). <http://journal.nida.ac.th/journal/upload/paper/NIDA-20151103-185839.pdf>
- Nouvelles UdeS. (2018). La décroissance économique : véritable solution aux problèmes de société ? <https://www.usherbrooke.ca/actualites/nouvelles/environnement/details/43070/>
- OECD Library. (2022a). Costa Rica: Tourism in the economy and outlook for recovery. <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/a99a4da2-en/index.html?itemId=/content/component/a99a4da2-en#:~:text=Tourism%20is%20an%20important%20sector,387%20people%20below%202019%20levels.>
- OECD Library. (2022b). Mexico: Tourism in the economy and outlook for recovery. <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/a8d89c1d-en/index.html?itemId=/content/component/a8d89c1d-en>
- Office des transports du Canada. (2015). Exigences pour les transporteurs aériens. <https://otc-cta.gc.ca/fra/tarifs>
- Organisation de coopération et de développement économique (OCDE). (2018). Qu'est-ce que la croissance verte et comment peut-elle aider à assurer un développement durable ? <https://www.oecd.org/fr/croissanceverte/quest-cequelacroissanceverteetcommentpeut-elleaideraassurerundeveloppementdurable.htm>

- Organisation de coopération et de développement économique (OCDE). (2022). Plastic pollution is growing relentlessly as waste management and recycling fall short, says OECD. <https://www.oecd.org/newsroom/plastic-pollution-is-growing-relentlessly-as-waste-management-and-recycling-fall-short.htm#:~:text=Globally%2C%20only%209%25%20of%20plastic,recycled%20while%2022%25%20is%20mismanaged>
- Organisation de l'aviation internationale (OACI). (s. d.a). Au sujet de l'OACI. <https://www.icao.int/about-icao/Pages/FR/default.aspx>
- Organisation de l'aviation internationale (OACI). (s. d.b). Protection de l'environnement. <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/default.aspx>
- Organisation de l'aviation internationale (OACI). (2020). *Destination green: The next chapter*. (Rapport environnemental). [https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/ICAO-ENV-Report2019-F1-WEB%20\(1\).pdf](https://www.icao.int/environmental-protection/Documents/ICAO-ENV-Report2019-F1-WEB%20(1).pdf)
- Organisation des Nations Unies (ONU). (s. d.). COP26 : ensemble pour notre planète. <https://www.un.org/fr/climatechange/cop26>
- Organisation mondiale du tourisme (OMT). (s. d.a). *Glasgow Declaration: Climate action in tourism*. https://www.oneplanetnetwork.org/sites/default/files/2021-11/GlasgowDeclaration_FR.pdf
- Organisation mondiale du tourisme (OMT). (s. d.b). Tourisme et ODD. <https://www.unwto.org/fr/tourisme-et-odd>
- Organisation mondiale du tourisme (OMT). (2007). *Tourisme et changement climatique : affronter les défis communs*. <https://outil-cactus.parc-golfe-morbihan.bzh/medias/2016/09/Tourisme-et-changement-climatique-affronter-les-defis-communs.pdf>
- Organisation mondiale du tourisme (OMT). (2013). *Le tourisme et la diversité biologique : Réaliser les objectifs communs en faveur de la durabilité*. http://www.mondialisations.org/medias/pdf/tourisme_div_biologique_excerpt.pdf
- Organisation mondiale du tourisme (OMT). (2016). *Recueil des recommandations de l'OMT, 1975-2015*. <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284417773>
- Organisation mondiale du tourisme (OMT). (2020). *Recommandations de l'OMT sur le tourisme et le développement rural : guide pour faire du tourisme un instrument efficace au service du développement*. <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284422197>
- Overton, J. (2022). The growth in greenhouse gas emissions from commercial aviation. Environmental and Energy Study Institute. <https://www.eesi.org/papers/view/fact-sheet-the-growth-in-greenhouse-gas-emissions-from-commercial-aviation>
- OXFAM. (2021). *Tightening the net: Net zero climate targets implications for land and food equity*. <https://oxfamlibrary.openrepository.com/bitstream/handle/10546/621205/bp-net-zero-land-food-equity-030821-en.pdf>
- Oxford Business Group. (2016). Opportunities for sustainable tourism in Thailand. <https://oxfordbusinessgroup.com/reports/thailand/2016-report/economy/sustainable-tourism-maximising-opportunities-for-eco-friendly-offerings>

- Padilla, N. S. (2015). The environmental effects of tourism in Cancun, Mexico. *International journal of environmental sciences*, 6(1).
http://sgpwe.izt.uam.mx/files/users/uami/fgm/Uso_y_Manejo_18P/2_Efectos_turismo_Cancun.pdf
- Palmer, A. (2021). Community tourism plans. https://jis.gov.jm/radio_programs/community-tourism-plans/
- Parrique, T. (2019). *The political economy of degrowth* (Thèse de doctorat, Université de Stockholm, Stockholm, Suède). <https://theses.hal.science/tel-02499463/document>
- Paul, B. D. (2014). From slow food to slow tourism. *University of Oradea, Faculty of economics* 1(2), 137-144. <http://anale.steconomieuoradea.ro/volume/2014/n2/015.pdf>
- Payeur, J. (2020, 21 janvier). Le surtourisme : amplification médiatique, mais enjeux réels. *Réseau veille tourisme*. <https://veilletourisme.ca/2020/01/21/le-surtourisme-amplification-mediatique-mais-enjeux-reels/>
- Pax Global Media. (2021, 5 novembre). COP26 : les acteurs du tourisme s'engagent fermement dans l'action climatique. *Pax Nouvelles*. <https://nouvelles.paxeditions.com/fr/nouvelles/autre/cop26-les-acteurs-du-tourisme-sengagent-fermement-dans-laction-climatique>
- Perron, J.-M. (2022, 28 octobre). Le courage de repenser le développement touristique au Québec. *Tourismexpress*. <https://tourismexpress.com/nouvelles/le-courage-de-repenser-le-developpement-touristique-au-quebec-par-jean-michel-perron>
- Perspective monde. (2023). Premier vol commercial d'un avion de ligne à réaction entre Londres et Johannesburg. <https://perspective.usherbrooke.ca/bilan/servlet/BMEve/1390#:~:text=Le%20premier%20vol%20commercial%20a,en%2023%20heures%2023%20minutes>.
- Peyvel, E. (2022). Tourisme domestique, tourisme interne. <https://gisetudestouristiques.fr/encyclopedia/tourisme-domestique-tourisme-interne/>
- Polémos. (2022, novembre). *Polémos invite Timothée Parrique*. [Vidéo en ligne].
https://vimeo.com/770579477?embedded=true&source=vimeo_logo&owner=188772920
- Powell, A. (2022). How tourism in Mexico can reduce poverty. <https://borgenproject.org/tourism-in-mexico/>
- Priskin, J. (2009). *Développement durable et tourisme : un portrait international*.
https://chairedetourisme.uqam.ca/upload/files/colloque_developpement_durable_tourisme.pdf
- Radio-Canada. (2019, 21 mai). La combustion du kérosène des avions nocive pour les poumons. *Radio-Canada*. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1170998/combustion-kerosene-avions-poumons-nanoparticules>
- Radio-Canada. (2019, 1^{er} décembre). Que fait l'industrie aérienne pour réduire son empreinte carbone? *Radio-Canada*. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1412720/cop25-espagne-avions-emissions-co2>
- Rahimian, M., Masoudi Rad, M. et Zareei, H. (2022). The effects of the COVID-19 pandemic on ecotourism, a study from West of Iran. *Frontiers in Health economics*, 10.
<https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fpubh.2022.983025/full>
- Rebaza, C. et Humayun, H. (2023, 22 janvier). Entry to Machu Picchu suspended amid unrest in Peru. *CNN*. <https://www.cnn.com/travel/article/machu-picchu-entry-suspended-latam-intl/index.html>

- Rédaction Thaïlande. (2023, 12 avril). Des Thaïlandais poursuivent le gouvernement en raison de la pollution de l'air. *Toute la Thaïlande*. <https://toutelathailande.fr/news/des-thailandais-poursuivent-le-gouvernement-en-raison-de-la-pollution-de-lair/>
- Revfine. (s. d.). Industrie du transport aérien : tout ce que vous devez savoir sur le secteur du transport aérien. <https://www.revfine.com/fr/industrie-aerienne/>
- Rico, A., Martínez-Blanco, J., Montlléo, M., Rodríguez, G., Tavares, N., Arias, A. et Oliver-Solà, J. (2019). Carbon footprint of tourism in Barcelona. *Tourism Management*, (70), 491-504.
- Riikonen, V., Pesonen, J. et Heinonen, J. (2021). A ethnographic study of consumer value in slow travel. Dans W. Wörndl, C. Koo et J. Stienmetz (eds), *Information and communication technologies in tourism 2021* (231-243). <https://link.springer.com/content/pdf/10.1007/978-3-030-65785-7.pdf?pdf=button>
- Rodolphe, C. (2017). *Manuel de l'anti-tourisme* (2^e édition). Les Éditions Écosociété.
- Rogelj, J., Shindell, D., et Jiang, K. (2018). *Mitigation pathways compatible with 1.5 °C in the context of sustainable development*. https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/sites/2/2019/02/SR15_Chapter2_Low_Res.pdf
- Romagny, B., Aderghal, M., Auclair, L., Ilbert, H. et Lemeilleur, S. (2018). Communs en crise : agdals, terres collectives, forêts et terroirs au Maroc. *Revue internationale des études du développement*, 1(233), 53-73.
- Roult, R. et Lefebvre, S. (2014). Tourisme événementiel et méga-événements sportifs. *Téoros*, 33(1), 3-7. <https://www.erudit.org/fr/revues/teoros/2014-v33-n1-teoros02545/1036714ar/>
- Ruelas, A. (2021). Of people and nature: A guide to community tourism in the Riviera Maya. <https://www.magazinemayaluxe.com/articles/guide-to-community-tourism-in-the-riviera-maya>
- Rungchavalnont, P. (2022). Community-based tourism: Empowering local champions for sustainable tourism in Thailand. <https://www.undp.org/thailand/blog/community-based-tourism-empowering-local-champions-sustainable-tourism-thailand>
- Sacareau, I. (2011). À l'école du tourisme : l'interaction touristes/sociétés locales dans la pratique du trekking au Népal. *Tourisme et apprentissage*, 153-150.
- Saleh, M. (2022). Share of tourism employment in Tunisia 2019-2021. <https://www.statista.com/statistics/1253720/tourism-employment-as-share-of-total-employment-in-tunisia/>
- Scott, D., et Hall, C. M. (2012). International tourism and climate change. *Wiley interdisciplinary reviews: Climate Change*, 3(3), 213-232.
- Scott, D., Hall, C.M., et Gössling, S. (2012). *Tourism and climate change: Impacts, adaptation and mitigation*. Routledge.
- Sea going green. (2020). The link between tourism and climate change. <https://www.seagoinggreen.org/blog/the-link-between-tourism-and-climate-change>
- Secrétariat de la Convention sur la diversité biologique. (s. d.). *Convention sur la diversité biologique*. <https://www.cbd.int/undb/media/factsheets/undb-factsheet-cbd-fr.pdf>

- Sharp, H., Grundius, J. et Heinonen, J. (2016). Carbon footprint of inbound tourism to Iceland: A consumption-based life cycle assessment including direct and indirect emissions. *Sustainability*, 8(11), 1-23.
- Sirá, E et Pukala, R. (2019). Competitiveness of travel and tourism in selected countries. *Czech Journal of Tourism*, 8(1), 17-31.
- Škare, M., Riberio Soriano, D. et Porada-Rochoń, M. (2021). Impact of COVID-19 on the travel and tourism industry. *Technological forecasting & social change*, 163.
- Slaoui Benani Dakhama, A. (2019). Le développement du tourisme au Maroc : entre politique nationale et géopolitique internationale. *Sociétés*, 143, 81-91.
- Slavikova, S. et Popescu, O. (2022). The negative environmental impacts of tourism. <https://greentumble.com/environmental-impacts-of-tourism/>
- Solanky, M. et Gupta, S. (2022). *Social media transforming tourist behavior: Leading towards overtourism*. Springer.
- Spitaletta, R. (2022, 17 octobre). The folly of “degrowth” economics: A view from the global south. *World Crunch*. <https://worldcrunch.com/business-finance/degrowth-economics-developing-world>
- Spratt, D. et Dunlop, I. (2021). “Net zero 2050”: A dangerous illusion. https://52a87f3e-7945-4bb1-abbf-9aa66cd4e93e.filesusr.com/ugd/148cb0_714730d82bb84659a56c7da03fdca496.pdf
- Srinivas, H. (s. d.). Environmental impacts of tourism. <https://www.gdrc.org/uem/eco-tour/envi/index.html>
- Stainton, H. (2023). What does the world travel and tourism council do? https://tourismteacher.com/world-travel-and-tourism-council/?utm_content=vc-true
- Statista Research Department. (2022). Employment share of tourism sector Thailand 2017-2020. <https://www.statista.com/statistics/1143480/thailand-share-of-employment-of-tourism-sector/>
- Sultana, S., Islam, M. et Islam, T. (2020). Impact of COVID-19 pandemic on top tourist destinations. *Journal of tourism, hospitality and sports*, 50, 41-50.
- Sustainable travel international. (2020a). Carbon footprint of tourism. <https://sustainabletravel.org/issues/carbon-footprint-tourism/>
- Sustainable travel international. (2020b). Tackle waste and pollution. <https://sustainabletravel.org/our-work/waste-pollution/>
- Taieb, L. (2019, 2 août). Comment la France lutte contre le surtourisme. *Challenges*. https://www.challenges.fr/entreprise/tourisme/comment-la-france-lutte-contre-le-surtourisme_667248
- Thailand Insider. (2020). Thailand’s top sustainable and eco-friendly destinations. <https://thailandinsider.com/thailands-top-sustainable-and-eco-friendly-destinations/>
- The economist intelligence unit. (2023). Strong growth in visitors to Vietnam, but from a low base. <https://country.eiu.com/article.aspx?articleid=802155863&Country=Vietnam&topic=Economy&subtopic=Forecast&subsubtopic=External+sector&oid=952147078#:~:text=The%20UN%20World%20Tourism%20Organisation,around%205%25%20of%20the%20workforce.>
- The Ministry of tourism and sport. (2017). *The second national tourism development plan (2017-2021)*. https://www.rolandberger.com/publications/publication_pdf/roland_berger_the_second_national_tourism_development_plan_2017_2021.pdf

- The World Bank Group. (2020). Les objectifs de développement durable et leurs cibles. <https://datatopics.worldbank.org/sdgatlas/fr/targets/>
- Theng, S., Qiong, X. et Tatar, C. (2015). Mass tourism vs. Alternative tourism? Challenges and new positionings. *Études caribéennes*, 31-32.
- Timperely, J. (2019, 2 avril). Corsia: The UN's plan to "offset" growth in aviation emissions. *Carbon Brief*. <https://www.carbonbrief.org/corsia-un-plan-to-offset-growth-in-aviation-emissions-after-2020/>
- Timperley, J. (2022, 16 juin). Aviation : qu'arriverait-il au monde si nous arrêtons soudainement d'utiliser les avions ? *BBC News*. <https://www.bbc.com/afrique/monde-61697157>
- Tiseo, I. (2023). Global recycling rates of municipal solid waste 2020, by select country. <https://www.statista.com/statistics/1052439/rate-of-msw-recycling-worldwide-by-key-country/>
- Tomić, S., Leković, K. et Marić, D. (2018). Goals of consumers in the context of slow tourism. *Marketing*, 49(3), 172-180.
- Topham, G. (2019, 19 septembre). Aviation's flight towards low emissions only fuels the crisis. *The Guardian*. <https://www.theguardian.com/business/2019/sep/19/aviations-flight-towards-low-emissions-only-fuels-the-crisis>
- Tourism task force. (2009). *Vision 2030 Jamaica tourism: Sector plan 2009-2030*. http://islandr.com/vision2030/wp-content/uploads/sites/4/2020/12/Microsoft-Word-Vision-2030-Jamaica-Final-Draft-Tourism-Sector-Plan-_Sep%E2%80%A6.pdf
- Tranquard, M. (2020). L'épuisabilité des ressources naturelles comme pierre d'achoppement du développement : exemplification théorique dans le domaine du tourisme de nature. *Vertigo*, 20(3). <https://journals.openedition.org/vertigo/29265#quotation>
- Transports Canada. (2022). Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA). <https://tc.canada.ca/fr/aviation/regime-compensation-reduction-carbone-aviation-internationale-corsia>
- Uddin, R., Rungchavalnont, P. et Sima, S. (2022). Community-Based Tourism: Connecting Thailand's Experiences and Reframing Sustainable Tourism in Bangladesh. <https://www.undp.org/bangladesh/blog/community-based-tourism-connecting-thailands-experiences-and-reframing-sustainable-tourism-bangladesh>
- UNESCO. (2023). More than 20 local initiatives in Mexico City are already operating with a new model of responsible tourism. <https://www.unesco.org/en/articles/more-20-local-initiatives-mexico-city-are-already-operating-new-model-responsible-tourism>
- Union européenne. (s. d.). SWOT (Strengths, Weakness, Opportunities, Threats). https://europa.eu/capacity4dev/evaluation_guidelines/wiki/swot-strengths-weaknessopportunities-threats
- Union internationale pour la conservation de la nature (UICN). (2017, 8 juin). *La surpêche et le déclin des récifs menacent la pêche dans les îles du Pacifique et des Caraïbes, selon deux rapports de l'UICN*. [Communiqué de presse]. <https://www.iucn.org/news/secretariat/201706/overfishing-reef-decline-threaten-greater-caribbean-and-pacific-island-fisheries-%E2%80%93-iucn-reports>
- United Nations Climate Change Convention (UNFCCC). (s. d.a). Key aspects of the Paris Agreement. <https://unfccc.int/most-requested/key-aspects-of-the-paris-agreement>

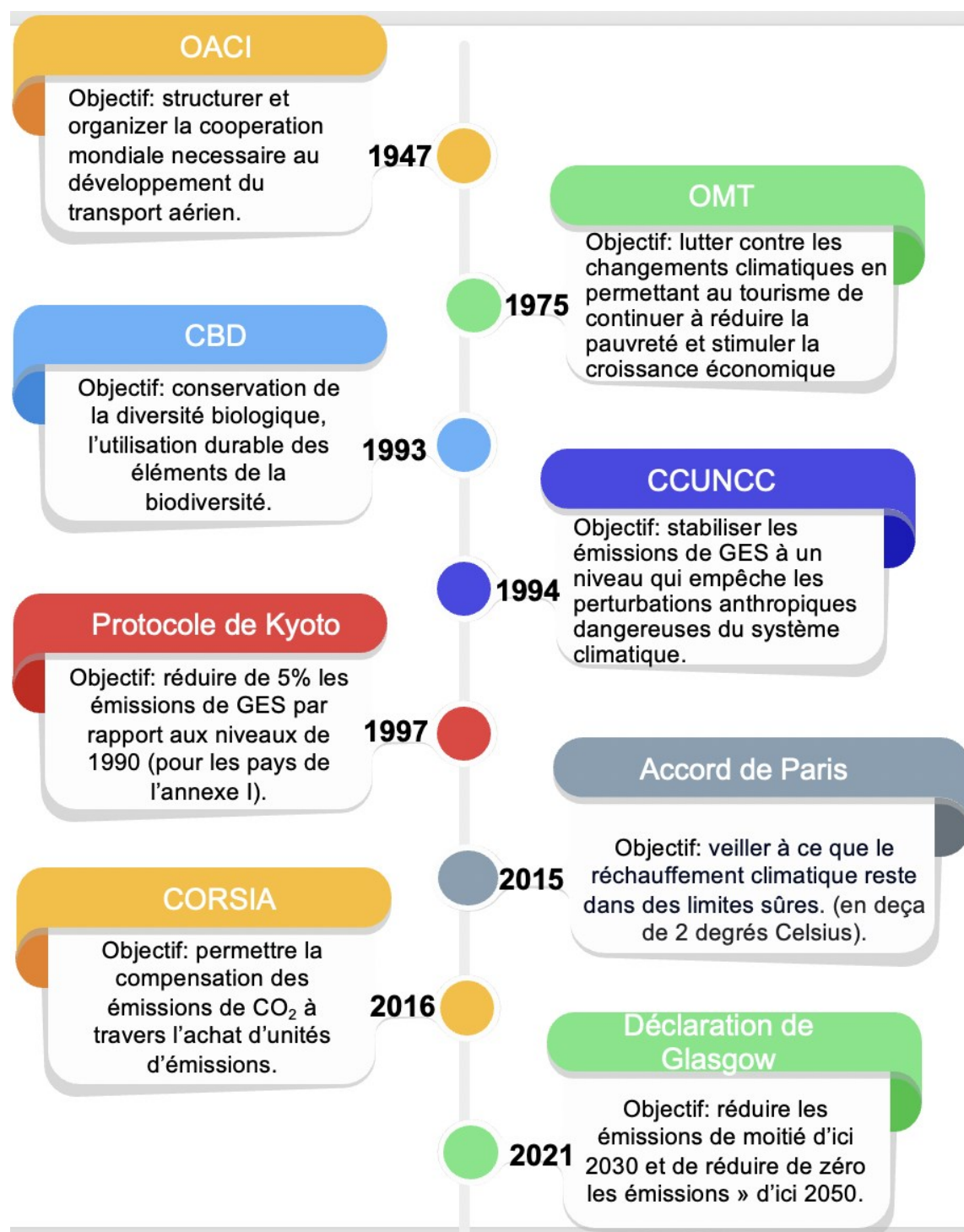
- United Nations Climate Change Convention (UNFCCC). (s. d.b). What is the United Nations Framework Convention on Climate Change? <https://unfccc.int/process-and-meetings/what-is-the-united-nations-framework-convention-on-climate-change>
- United Nations Secretary-General. (2020). *Promotion of sustainable tourism, including ecotourism, for poverty eradication and environment protection*. <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N20/199/34/PDF/N2019934.pdf?OpenElement>
- United Nations World Tourism Organisation (UNWTO). (2018). *“Overtourism?” Understanding and managing urban tourism growth beyond perceptions*. <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284420070>
- United Nations World Tourism Organisation (UNWTO). (2019a). *Faits saillants du tourisme international*. <https://www.e-unwto.org/doi/epdf/10.18111/9789284421251>
- United Nations World Tourism Organisation (UNWTO). (2019b). *Tourism definitions*. <https://www.e-unwto.org/doi/epdf/10.18111/9789284420858>
- United Nations World Tourism Organization (UNWTO). (2022). Inbound tourism arrivals. https://public.flourish.studio/visualisation/9083550/?utm_source=showcase&utm_campaign=visualisation/9083550
- United Nations World Tourism Organisation (UNWTO). (2023). Tourism set to return to pre-pandemic levels in some regions in 2023. <https://www.unwto.org/taxonomy/term/347#:~:text=All%20regions%20bouncing%20back&text=According%20to%20new%20data%20UNWTO,increases%20in%20international%20tourist%20numbers>.
- Vietnam National Administration of tourism. (2011). Thailand is increasingly committed to green tourism. <https://vietnamtourism.gov.vn/en/post/3650>
- Ville de Matane. (2023). Qu'est-ce que l'effet de serre ? <https://www.environnementmatane.ca/environnement/energie/effet-serre.html>
- Vincent, J. et Evanno, Y.-M. (2022). Tourisme domestique et international, une impossible opposition. *Tourisme, territoire et société* 41(2). <https://journals.openedition.org/teoros/11123>
- Watrinet, E. (2023). Empreinte carbone : définition, principes et méthodes de calcul. [https://www.hellocarbo.com/blog/reduire/empreinte-carbone-definition/#:~:text=L'empreinte%20carbone%20est%20un,ses%20activit%C3%A9s\)%20ou%20un%20territoire](https://www.hellocarbo.com/blog/reduire/empreinte-carbone-definition/#:~:text=L'empreinte%20carbone%20est%20un,ses%20activit%C3%A9s)%20ou%20un%20territoire).
- Weishar, C. (2021). Du tourisme de masse au tourisme durable ? *Confins*, (52). <https://journals.openedition.org/confins/39982#quotation>
- WHO UNICEF joint monitoring programme. (s. d.a). People using at least basic drinking water services (% of population) Jamaica. <https://data.worldbank.org/indicator/SH.H2O.BASW.ZS?locations=JM>
- WHO UNICEF joint monitoring programme. (s. d.b). People using at least basic drinking water services (% of population) Thailand. <https://data.worldbank.org/indicator/SH.H2O.BASW.ZS?locations=TH>
- Wilson, T. D. (2008). Economic and social impacts of tourism in Mexico. *Latin American perspectives*, 35(3), 37-52. https://www.jstor-org.ezproxy.usherbrooke.ca/stable/pdf/27648096.pdf?refreqid=excelsior%3A46b7eaf8a41926ceaf5d83db756eb483&ab_segments=&origin=&initiator=&acceptTC=1

- Wongmonta, S. (2021). Post-COVID 19 tourism recovery and resilience: Thailand context. *International journal of multidisciplinary in management and tourism*, 5(2). <https://so03.tci-thaijo.org/index.php/ijmmt/article/view/254524>
- World animal protection. (2017). *A close up on cruelty: The harmful impact of wildlife selfies in the Amazon*. https://fr.worldanimalprotection.ca/sites/default/files/media/ca_-_en_files/amazon_selfies_report_-_canada.pdf
- World Data. (s. d.). Tourism in Morocco. <https://www.worlddata.info/africa/morocco/tourism.php>
- World Health Organization. (s. d.). People using safely managed drinking water services (% of population) – Morocco. https://data.worldbank.org/indicator/SH.H2O.SMDW.ZS?end=2019&locations=AF-MA&name_desc=false&start=2019&view=bar
- World Travel and Tourism Council. (2021). *Travel & Tourism as a catalyst for social impact*. <https://wtcc.org/Portals/0/Documents/Reports/2021/Travel%20and%20Tourism%20as%20a%20Catalyst%20for%20Social%20Impact.pdf?ver=2021-02-25-183248-583>
- World Travel and Tourism Council. (2022). *Travel & Tourism economic impact 2022*. <https://wtcc.org/Portals/0/Documents/Reports/2022/EIR2022-Global%20Trends.pdf>
- World Tourism Organization (WTO). (s. d.a). International tourism, receipts, (current US\$) Jamaica. <https://data.worldbank.org/indicator/ST.INT.RCPT.CD?end=2020&locations=JM&start=2020&view=bar>
- World Tourism Organization (WTO). (s. d.b). International tourism, receipts, (current US\$) Mexico. <https://data.worldbank.org/indicator/ST.INT.RCPT.CD?end=2020&locations=MX&start=2020&view=bar>
- World Tourism Organization (WTO). (s. d.c). International tourism, receipts, (current US\$) Morocco. <https://data.worldbank.org/indicator/ST.INT.RCPT.CD?end=2020&locations=MA&start=2020&view=bar>
- World Tourism Organization (WTO). (s. d.d). International tourism, receipts, (current US\$) Thailand. <https://data.worldbank.org/indicator/ST.INT.RCPT.CD?end=2020&locations=TH&start=2020&view=bar>
- World Tourism Organization (WTO). (s. d.e). International tourism, receipts, (% of total exports) Mexico. <https://data.worldbank.org/indicator/ST.INT.RCPT.XP.ZS?end=2020&locations=MX&start=1995&view=chart>
- World Tourism Organization (WTO). (s. d.f). International tourism, receipts, (% of total exports) Morocco. <https://data.worldbank.org/indicator/ST.INT.RCPT.XP.ZS?end=2020&locations=MA&start=2020&view=bar>
- World Tourism Organization (WTO). (s. d.g). International tourism, receipts, (% of total exports) Thailand. <https://data.worldbank.org/indicator/ST.INT.RCPT.XP.ZS?end=2019&locations=TH&start=2019&view=bar>
- World Tourism Organization and United Nations Environment Programme. (2008). *Climate change and tourism: Responding to global challenges*. https://webunwto.s3-eu-west-1.amazonaws.com/imported_images/30875/climate2008.pdf
- World Wide Fund for Nature (WWF). (2019). *Stop the flood of plastic: A guide for policy makers in Morocco*. https://wwfeu.awsassets.panda.org/downloads/05062019_wwf_marocco_guidebook.pdf

- Wurl, J. (2019). Competition for water: Consumption of golf courses in the tourist corridor of Los Cabos, BCS, Mexico. *Environmental earth sciences*, 78(24).
- Yang, S., Hao, Q., Wang, Y. et Zhang, C. (2022). Impact of the participation of the tourism sector on carbon emission reduction in the tourism industry. *Sustainability*, (14).
- Yoon, Y. (2020). Cruise tourism. *Scholarly community encyclopedia*. <https://encyclopedia.pub/entry/2592>
- Yu, J., et Egger, R. (2021). Tourist experiences at overcrowded attractions: A text analytics approach. Dans W. Wörndl, C. Koo et J. Stienmetz (eds), *Information and communication technologies in tourism 2021* (231-243). <https://link.springer.com/content/pdf/10.1007/978-3-030-65785-7.pdf?pdf=button>

ANNEXE 1 : CHRONOLOGIE DU CADRE JURIDIQUE ET INSTITUTIONNEL DE L'ENVIRONNEMENT ET DU TOURISME

(compilé d'après : Commission européenne, 2004; OACI, s. d.a; OMT, s. d.a, OMT, s. d.b OMT, 2007; OMT, 2013; UNFCCC, s. d.a; UNFCCC, s. d.b;)



ANNEXE 2 : GRILLE DE SÉLECTION DES ÉTUDES DE CAS

(compilé d'après : World Data, s. d.; World Tourism Organisation [UNWTO], 2022; Morissette, 2016; Gaudiaut, 2022; Nation Master, s. d.; Holness, 2022; Saleh, 2022; Statista Research Department, 2022; The economist intelligence unit, 2023; OECD Library, 2022a; OECD Library, 2022b; Cicowicz et Ordoñez, 2021; Business France, 2022; Henry, 2022)

Région	Pays	% du PIB du tourisme (en 2019)	Nombre d'arrivées internationales (en 2019)	Part des emplois créés par le tourisme (en 2019)	Information des impacts COVID et tourisme	Coopératives communautaires touristiques	Rapports sur les impacts environnementaux et sociaux du tourisme	Données articles scientifiques	Tourisme alternatif	TOTAL
1. Afrique	Maroc	7,7 %	13,11 millions	5 %	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	8
2. Afrique	Tunisie	13,8 %	9,43 millions	11 %	NON	NON	OUI	OUI	OUI	5
3. Amérique latine	Costa Rica	4,8 %	3,37 millions	6,6 %	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	5
4. Amérique latine	Mexique	8 %	97,41 millions	6 %	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	8
5. Asie	Thaïlande	19,7 %	39,92 millions	11,9 %	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	8
6. Asie	Vietnam	9,2 %	18 millions	5 %	OUI	OUI	OUI	NON	OUI	4
7. Caraïbes	Cuba	10,6 %	4,28 millions	9,8 % (2014)	OUI	NON	OUI	OUI	OUI	5
8. Caraïbes	Jamaïque	29,1 %	4.23 millions	15,2 %	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	7