

Marie Spaey

# Tourisme durable

Une opportunité pour la Wallonie

**iew**

## **Tourisme durable**

Une opportunité pour la Wallonie

Rédaction :  
**Marie Spaey**  
Coordination et relecture :  
**Alain Geerts**  
Mise en page :  
**Isabelle Gillard**

Editeur responsable :  
Christophe Schoune,  
98 rue Nanon, 5000 Namur

Imprimé avec des encres végétales  
sur papier 100% recyclé  
et blanchi sans chlore

© Fédération Inter-Environnement Wallonie,  
Décembre 2017

Avec le soutien  
de la Fédération Wallonie-Bruxelles  
et le soutien de la Wallonie



*« Le plus grand voyageur n'est pas celui qui a fait dix fois le tour du monde.  
Mais celui qui a fait une seule fois le tour de lui-même ».*

Gandhi

•

*« Le seul véritable voyage n'est pas d'aller vers d'autres paysages,  
mais d'avoir d'autres yeux. »*

Marcel Proust

# TABLE DES MATIÈRES

<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>7</b>
<b>REMERCIEMENTS.....</b>	<b>9</b>

<b>TOURISME ET TOURISME DURABLE, DE QUOI PARLE-T-ON ?.....</b>	<b>11</b>
Tourisme.....	11
Tourisme durable.....	11

<b>EVOLUTION DE NOS COMPORTEMENTS EN MATIÈRE DE TOURISME.....</b>	<b>17</b>
Depuis quand voyage-t-on ?.....	17
Augmentation du nombre de voyageurs internationaux.....	19
Qui sont ceux qui partent en vacances ? .....	20
Les voyageurs européens : où vont-ils et que font-ils ? .....	21
Comment se déplacent-ils ?.....	23
Valorisation accrue des voyages et des déplacements fréquents .....	25
Autres tendances .....	25

<b>DÉTERMINANTS PSYCHOSOCIOLOGIQUES ASSOCIÉS AUX VOYAGES.....</b>	<b>27</b>
---	-----------

<b>IMPACTS DU TOURISME ET IDENTIFICATION DES COMPARTIMENTS</b>	
<b>LES PLUS IMPACTANTS.....</b>	<b>31</b>
Introduction .....	31
Impact du tourisme wallon sur l'économie de la Wallonie.....	32
Quelques principes concernant les analyses d'impact .....	33
Les transports.....	35
L'Aérien .....	37
L'hébergement.....	52
Comment tenir compte de ces impacts .....	55

<b>DEMANDE POUR UN TOURISME PLUS DURABLE .....</b>	<b>57</b>
<b>Au niveau quantitatif .....</b>	<b>57</b>
<b>Au niveau qualitatif.....</b>	<b>59</b>

<b>POUR RÉPONDRE À CES ENJEUX QUE PEUVENT FAIRE LES POUVOIRS PUBLICS ET LES ACTEURS PRIVÉS ? QUELLE(S) POLITIQUE(S) PUBLIQUE(S) METTRE EN PLACE ? .....</b>	<b>61</b>
<b>Ce qui est fait actuellement .....</b>	<b>61</b>

<b>RECOMMANDATIONS SUR BASE DE L'ANALYSE DE L'EXISTANT .....</b>	<b>69</b>
<b>Vision, stratégie, plan d'actions, indicateurs et moyens.....</b>	<b>69</b>
<b>Encourager des moyens de transport moins impactants .....</b>	<b>72</b>
<b>Permettre à chacun de mesurer l'empreinte de ses voyages .....</b>	<b>76</b>
<b>Informersur les solutions concrètes existantes.....</b>	<b>77</b>
<b>Développer davantage une offre durable et de proximité en Wallonie .....</b>	<b>78</b>
<b>Appliquer et renforcer les mesures réglementaires existantes .....</b>	<b>80</b>
<b>Encadrer et motiver les prestataires .....</b>	<b>80</b>
<b>Enquêtes, positionnement et monitoring .....</b>	<b>81</b>

<b>EN CONCLUSION.....</b>	<b>83</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>84</b>



# INTRODUCTION

L'empreinte écologique du tourisme, secteur en expansion, est, nous allons le voir, importante. Ne répondant pas à un besoin essentiel (comme se nourrir, se chauffer...), il pourrait constituer un gisement non négligeable « d'économie de nuisances » qui permettrait de faire face aux défis que notre société doit relever, au premier rang desquels se trouvent les changements climatiques. Or, même les publics les plus avertis éprouvent des difficultés à renoncer à des voyages plus ou moins lointains fortement impactants sur l'environnement et questionnables sur les plans socio-économiques.

Le tourisme, phénomène complexe par nature, a un impact indéniable sur les plans environnementaux, sociaux et économiques, certes, mais il représente aussi pour la plupart d'entre-nous une source de bien-être, de développement, d'épanouissement personnel et une occasion d'aller à la rencontre de l'autre. Les rythmes de travail et l'environnement quotidien urbanisé et pollué, le manque de lumière, le climat peu clément et la lassitude engendrée par un rythme de vie répétitif<sup>1</sup> laissent à penser que les vacances sont une parenthèse indispensable à notre santé mentale et physique. Le droit aux vacances est un acquis important, conquis il n'y a pas si longtemps par les classes laborieuses, qu'il serait tout à fait inadéquat de contester. En outre, nous sommes aujourd'hui immergés dans un bain d'images, de représentations sociales et de publicités nous invitant de façon croissante aux voyages et nous faisant croire qu'il serait anormal de ne pas profiter des multiples occasions qui nous sont offertes de consommer dans ce domaine.

Pour certains territoires et destinations en mal de développement économique, le tourisme constitue une façon de générer des revenus non négligeables tout en permettant de maintenir un patrimoine naturel, paysager, architectural ou culinaire. Alors, qu'en penser ? Quelle forme prend concrètement le phénomène touristique ? Quels impacts a-t-il potentiellement et réellement ? Comment devenir un meilleur touriste ? Comment s'assurer que ce secteur soit effectivement vertueux pour les touristes et pour les espaces dans lesquels il s'exerce ?

L'Organisation des Nations Unies a proclamé 2017 « Année internationale du tourisme durable pour le développement ». Nous avons saisi cette occasion pour faire le point sur ce qu'il en est, précisément, de la durabilité de ce secteur, en particulier tel qu'il existe en Wallonie et est pratiqué par les Wallons. Nous examinerons également les solutions mise en place par les pouvoirs publics pour favoriser un tourisme durable et ferons enfin des propositions sur ce qui serait à promouvoir pour améliorer les performances du secteur en termes de durabilité.

Ce travail a aussi pour objectif d'élargir les représentations sociales des différents acteurs concernés, en abordant le tourisme en tant que culture, son histoire, les

1 Le célèbre « métro- boulot-dodo » produit par notre mode de vie occidental contemporain.



besoins que nous y associons et la demande des touristes en matière de durabilité. Le but ultime de ce tour d'horizon est d'explorer les marges de manœuvre possibles pour favoriser des activités touristiques plus durables en Wallonie.

IEW étant une fédération qui représente les intérêts environnementaux, nous adopterons cet angle d'approche, bien que nous soyons tout à fait conscients que les aspects sociaux et éthiques fassent partie intégrante du concept de durabilité et ne doivent en aucun cas être négligés.

# REMERCIEMENTS

La conception et la réalisation de ce travail ont été alimentés par les réflexions de personnes ressources recueillies lors d'entretiens qui se sont tenus entre juillet et novembre 2017. Ces personnes sont les suivantes :

- **Ignace Schops**, Directeur Regionaal Landschap Kempen en Maasland, Limbourg, President EUROPARC Federation.
- **Anya Diekmann**, Chargée de cours à l'Université Libre de Bruxelles, co-dirigeante du Laboratoire Interdisciplinaire Tourisme, Territoires et Sociétés (Faculté de Sciences, Institut de gestion de l'environnement et d'aménagement du territoire).
- **Isabelle Bauthier**, Chercheuse, Université Libre de Bruxelles, Laboratoire Interdisciplinaire Tourisme, Territoires et Sociétés (Faculté de Sciences, Institut de gestion de l'environnement et d'aménagement du territoire).
- **Griet Geudens**, Coördinator kwaliteit – duurzaamheid, Toerisme Vlaanderen.
- **Hadelin de Beer de Laer**, Maître-assistant : Développement durable, Gestion de l'entreprise, Section Tourisme durable, HERS Libramont.
- **Kathleen Davisters**, Product Expert City Life & Eco Management Sustainable & Accessible Tourism, Visit Brussels.
- **Eric Jurdant**, Directeur honoraire des Hébergements touristiques au Commissariat général au Tourisme.
- **Nicolas Nederlandt**, Coordinateur, Fédération des parcs naturels de Wallonie.
- **Vanessa Grandgagnage**, Coordinatrice, Commissariat général au Tourisme Direction de la Stratégie touristique.
- **Claude Pirard**, Directeur honoraire stratégie, Wallonie-Bruxelles Tourisme.

Nous les remercions très sincèrement pour le temps qu'elles ont consacré à ces entretiens et pour les multiples informations qu'elles nous ont fait parvenir. Nos remerciements vont aussi à l'équipe d'IEW<sup>1</sup> et en particulier à Pierre Courbe<sup>2</sup>, pour sa relecture de la partie de ce dossier concernant l'aérien, ainsi qu'à François Verdin<sup>3</sup>, pour la documentation qu'il nous a envoyée pour nourrir nos réflexions.

---

1 Fédération Inter-Environnement Wallonie.

2 Chargé de mission Mobilité à la Fédération Inter-Environnement Wallonie.

3 Veille touristique et Etude de marché, Direction de la Stratégie touristique, Commissariat général au Tourisme.



# TOURISME ET TOURISME DURABLE, DE QUOI PARLE-T-ON ?

## TOURISME

Le tourisme, tel que défini dans le Larousse<sup>1</sup> est à la fois :

- l'action de voyager, de visiter un site pour son plaisir ;
- l'ensemble des activités et des techniques mises en œuvre pour les voyages et les séjours d'agrément.

Tout d'abord, pointons que nombre d'auteur-es parlent de ce concept sans le définir précisément. Quand il est défini, on constate qu'une distinction est couramment établie entre le tourisme qui implique au moins une nuitée hors du domicile, et celui qui inclut dans le concept les excursions (déplacements d'un jour ou moins n'impliquant pas de nuitée)<sup>2</sup>. La définition qui tient compte des excursions est intéressante car elle inclut le tourisme de proximité. C'est celle-ci que nous adopterons pour aborder le tourisme en Wallonie.

## TOURISME DURABLE

Les préoccupations concernant l'impact du tourisme sur l'environnement et le tissu social sont anciennes. Le terme de « tourisme durable » qui a émergé dans la foulée du rapport Bruntland<sup>3</sup> a eu pour effet de rassembler les différentes considérations relatives à la nécessité de contrer les impacts du tourisme sous un concept potentiellement fédérateur.

La première conférence mondiale sur le tourisme durable s'est tenue en 1995, soit à peine trois ans après la Conférence de Rio. Plus de 20 ans après, l'intérêt porté à ce secteur du point de vue de la durabilité n'a pas faibli<sup>4</sup>, mais les avancées réelles restent particulièrement timides.

Depuis des années déjà, le concept de « tourisme durable » a été utilisé par une série

1 <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/tourisme/>

2 Par exemple, le Commissariat général au tourisme, reprend dans ses statistiques de fréquentation les excursionnistes (touristes d'un jour) et ceux qui passent au moins une nuit en hébergement – cfr CGT et WBT, 2015.

3 Publié en 1987 sous le titre « Notre avenir commun », le rapport Bruntland est une production de la Commission mondiale pour l'Environnement et le Développement mise en place par les Nations Unies et rassemblant une vingtaine de personnalités académiques et politiques. Ce rapport propose une définition du « développement durable » qui a été ensuite reprise, du moins pour l'une de ses parties, dans de nombreux documents subséquents (cfr Edwin Zaccai, <http://homepages.ulb.ac.be/~ezaccai/Cours%20GH.RBR.pdf>).

4 FAUTSCH, 2017, p.40.

d'acteurs : ONG, organisations publiques, entreprises. Et cela dans des contextes variés et pour décrire des situations très différentes. Si l'on joint cette multiplicité d'approches à la complexité du phénomène touristique, le concept court le danger de devenir flou et inopérant.

L'Organisation mondiale du tourisme (OMT) définit le tourisme durable de la façon suivante :

« En termes simples, le tourisme durable peut être défini comme étant :

***Un tourisme qui tient pleinement compte de ses impacts économiques, sociaux et environnementaux actuels et futurs, en répondant aux besoins des visiteurs, des professionnels, de l'environnement et des communautés d'accueil. »***

*D'où il découle que le tourisme durable doit :*

- 1) faire un usage optimal des ressources environnementales qui sont un élément clé du développement du tourisme, en préservant les processus écologiques essentiels et en contribuant à la conservation des ressources naturelles et de la biodiversité ;*
- 2) respecter l'authenticité socioculturelle des communautés d'accueil, conserver leur patrimoine culturel bâti et vivant, ainsi que leurs valeurs traditionnelles, et contribuer à la tolérance et à la compréhension interculturelles ;*
- 3) garantir des activités économiques viables à long terme en apportant à tous les acteurs des retombées socio-économiques équitablement réparties, notamment des possibilités d'emplois et de revenus stables, des services sociaux aux communautés d'accueil, et en contribuant à la lutte contre la pauvreté.*

*Le développement d'un tourisme durable exige la participation éclairée de toutes les parties prenantes concernées, ainsi qu'une volonté politique forte pour garantir une large participation et un large consensus. Assurer la viabilité du tourisme est un processus continu qui exige un contrôle permanent des impacts, et l'introduction de mesures préventives et/ou correctives dès que cela s'avère nécessaire.*

*Le tourisme durable doit également maintenir un haut niveau de satisfaction des touristes et leur permettre de vivre des expériences intéressantes, en les sensibilisant aux problèmes de développement durable et en leur faisant mieux connaître les pratiques de tourisme durable<sup>5</sup> ».*

Cette définition est assez complète et rend bien compte d'une série d'enjeux rencontrés en matière de durabilité. Il s'agit, d'après nous, d'une très bonne base de réflexion qui peut faire l'objet, néanmoins, de quelques légères modifications.

Par exemple, on pourrait questionner la notion d'« authenticité socioculturelle » des communautés d'accueil qui semble répondre davantage à une demande des touristes qui, dans un élan de romantisme, désirent aller à la rencontre de communau-

<sup>5</sup> <http://sd.t.unwto.org/fr/content/definition>

tés idéalisées comme étant « authentiques ».

Aussi, la définition n'aborde pas de manière suffisamment explicite la nécessité de limiter l'impact des voyages vers les destinations touristiques et elle propose une vision du patrimoine naturel et culturel relativement instrumentaliste (ces patrimoines sont importants notamment parce qu'ils sont utiles au tourisme).

Sur la question relative au patrimoine naturel et culturel, la définition de l'OMT semble indiquer que l'objectif du tourisme durable est de *préserver* ces patrimoines plutôt que de leur permettre de se développer ou de s'enrichir. Or, si on part d'un moment défini dans le temps, on peut avoir cette ambition (par exemple dans le cadre d'une nouvelle réserve naturelle installée sur un ancien site minier<sup>6</sup>, ou dans le cas d'une population confrontée à des visiteurs qui peut s'enrichir aussi culturellement grâce à ces échanges).

Cette définition telle qu'énoncée par l'OMT n'aborde pas explicitement la dimension « accessibilité » qui devrait pourtant faire partie intégrante du tourisme durable : accessibilité au voyage (financière pour des personnes défavorisées d'un point de vue socioéconomique ou physique, par exemple pour les personnes à mobilité réduite), ainsi que l'accessibilité aux lieux significatifs sur le plan environnemental et culturel (par exemple, à certains sites, plages, forêts en période de chasse, etc.).

Un aspect intéressant du discours de l'OMT, par contre, est qu'il plaide pour la participation des parties prenantes, une volonté politique forte un contrôle permanent des impacts. Nous aurons l'occasion d'aborder ces aspects dans les parties de ce dossier qui concernent les impacts du tourisme et les recommandations.

### ***Une définition partagée et opérationnelle ?***

Nous pensons qu'une définition commune du tourisme durable, adoptée par les différents acteurs concernés par le tourisme au niveau d'une destination, constitue un levier important pour mobiliser ces acteurs en faveur d'un développement plus durable du tourisme.

Pour comprendre la façon dont la définition de l'OMT est adoptée, nous l'avons donc « testée » en été/automne 2017 auprès de 8 personnes responsables de cette thématique dans différents contextes : universitaires ou chargés de cours dans une haute école, responsables de la question au sein des destinations proches (Bruxelles, Wallonie et Flandre) et responsables de projets (notamment) touristiques liés à des parcs naturels.

---

<sup>6</sup> Cfr projet d'écotourisme dans le Limbourg (Regionaal Landschap Kempen en Maasland), dont nous parlerons également dans ce dossier.

Deux questions étaient posées :

1. Comment définissez-vous le tourisme durable (ou comment votre organisation le définit-elle) ?
2. Pourriez-vous donner quelques exemples de projets touristiques durables ?

Plusieurs constats se dégagent des résultats de cette petite enquête.

*Par rapport à la première question :*

- certain-es des interrogé-es estiment que le concept est antinomique : tourisme et durabilité sont deux termes qui ne peuvent pas être associés dans la mesure où le tourisme implique généralement des déplacements polluants (à l'exception des voyages réalisés entièrement à pied ou à vélo) ;
- plusieurs des interrogé-es considéraient que le tourisme durable doit permettre de maintenir le patrimoine environnemental (sans citer la possibilité de le réhabiliter à travers l'activité touristique) ;
- la plupart des répondant-es proposaient une définition identique ou très proche à celle proposée par l'OMT, mais en y ajoutant la notion d'accessibilité pour personnes à mobilité réduite. Donc cette définition semble faire un large consensus ; les principales nuances constatées entre les réponses des personnes interrogées résidaient dans le fait d'inclure de façon spontanée ou non la dimension participation ; on peut donc en déduire que cette dimension est en quelque sorte le parent pauvre de la durabilité (ce qui semble être constaté au niveau d'un certain nombre de projets touristiques sur le terrain) ;
- plusieurs parmi les personnes interrogées (mais pas une majorité) ont fait référence aux « sustainable development goals - SDG » qui peuvent être appliqués au tourisme ;
- plusieurs des répondant-es ont insisté sur la nécessité de mettre en place des outils de mesure permettant de contrôler et d'améliorer la durabilité des projets et des acteurs dans le domaine du tourisme ;
- plusieurs organisations actrices dans le domaine du tourisme n'ont pas adopté de définition officielle du tourisme durable.

*Par rapport à la deuxième question :*

- la plupart des interrogé-es ont des difficultés à citer des projets qui incarnent ce concept de tourisme durable, en tous les cas en Wallonie, mais peuvent citer certaines initiatives qu'ils considèrent comme étant 'plus' performantes sur certains aspects de la durabilité.

On retrouve aussi chez les acteurs et actrices de terrain et à travers la littérature une

double vision du tourisme durable ; ainsi, le tourisme durable peut être envisagé :

- en tant que « produit touristique » à part entière (tourisme de nature, de proximité, vélotourisme, ...), pour autant qu'il s'inscrive dans le cadre d'une gestion durable qui permet de maximaliser ses impacts positifs ;
- et en tant que préoccupation transversale permettant de réduire les impacts des activités touristiques classiques (ce qui correspond à insérer de la durabilité dans toutes les actions touristiques).

Nous verrons que ces deux acceptations du terme peuvent orienter les actions à entreprendre en Wallonie.

En conclusion, le fait d'adopter une définition commune, qui aille au-delà de ce que propose l'OMT semble être un préalable requis à toute action visant à créer une synergie entre les acteurs d'un territoire dans le but de mettre en œuvre une stratégie et des actions concertées en matière de tourisme durable.





# EVOLUTION DE NOS COMPORTEMENTS EN MATIÈRE DE TOURISME

Pour mieux comprendre notre propension à voyager, il est utile de remonter aux origines de nos pratiques de voyage et de tourisme. Et de cerner également la façon dont nos envies de découverte ou d'autres choses ont été satisfaites au cours du temps<sup>1</sup>. En analysant les évolutions récentes, on peut voir apparaître deux tendances contradictoires par rapport à l'émergence d'un tourisme plus durable : d'une part, une utilisation accrue du transport aérien par les touristes, une augmentation globale du nombre de touristes internationaux, une forte concentration de l'intérêt de la plupart des voyageurs pour certains types de produits tels que le soleil et la plage, ainsi qu'une inégalité importante par rapport à l'accès aux activités touristiques ; mais d'autre part, le développement du cyclotourisme, l'attrait pour les produits de terroir et pour la nature, l'intérêt pour des formes alternatives de tourisme. Donc, même si la tendance reste à la prédation sur les ressources, il y a un embryon d'espace de changement sur lequel s'appuyer pour contrer l'impact négatif du tourisme. Notons aussi qu'une piste nous est donnée par la tendance à la sédentarisation à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, qui pourrait être source d'inspiration.

En préliminaire, précisons que notre analyse sur les tendances en matière de tourisme ne se prétend aucunement exhaustive. Plusieurs tendances actuelles importantes ne sont pas relatées ci-dessous. Nous avons repris celles qu'il nous paraît important de mettre en exergue par rapport à la problématique du tourisme durable, sur base des informations dont nous disposons.

## DEPUIS QUAND VOYAGE-T-ON ?

L'habitude de voyager est ancrée dans nos traditions : voyages de découverte dès le XV<sup>e</sup> siècle, une quête de « curiosités » et l'impression des premiers guides de voyage au XVI<sup>e</sup>, le « Grand Tour » des aristocrates anglais au XVIII<sup>e</sup>, les « trains du plaisir » pour la classe ouvrière française vers la moitié du XIX<sup>e</sup>,... Même si tout le monde ne voyageait pas, beaucoup de gens aspirent à le faire...

L'être humain voyage depuis la nuit des temps, pour diverses raisons, dont les principales étaient au départ principalement religieuses, militaires ou économiques. Ce qui a changé, progressivement, c'est l'apparition grandissante des motivations liées à l'agrément (curiosité, découverte et plaisir) dans les raisons de se déplacer, et le fait que ces motifs ont largement pris le dessus pour un nombre de plus en plus important de voyageurs. C'est en quelque sorte la naissance et le développement du tourisme<sup>2</sup>.

Ainsi l'historien et universitaire Marc Boyer, situe les prémices du tourisme au début

1 Voir aussi chapitre suivant, concernant les besoins psychosociologiques associés aux voyages.

2 Notons en passant à ce sujet que de nombreuses personnes - les migrants - se déplacent pour de toutes autres raisons, ce qui accentue encore le caractère inéquitable de nos voyages d'agrément.

du XVe siècle. A cette époque, les voyageurs occidentaux et chinois parcouraient les océans à la recherche de denrées rares (soie, épices, or...) mais aussi par curiosité et pour le « plaisir ostentatoire de montrer leurs trouvailles ». Comme par exemple, l'amiral chinois Zeng He qui, en revenant d'Afrique, exhibe sa girafe... tel un souvenir touristique<sup>3</sup>. Les motivations de voyager étaient déjà à l'époque diverses et variées. Et le voyage en Italie de Montaigne illustre bien cette diversité de motivations (politiques, religieuses, sanitaires et liées à sa curiosité).

Selon Boyer, plusieurs étapes ont jalonné la construction de la culture touristique<sup>4</sup>. Les principales seraient :

- la découverte de l'Amérique (1492) qui fut aussi le symbole d'un voyage *réussi* ;
- l'impression du premier guide (1552), le *Guide des chemins de France* ; ces guides ont été ensuite imités et recopiés si bien qu'ils sont devenus un vecteur puissant des clichés et idées toutes faites sur ce qu'il y avait à *voir et à faire*<sup>5</sup> ; cette étape dans l'histoire du tourisme marque peut-être la scission fondamentale entre deux types de déplacements : le voyage touristique et le voyage d'aventure ;
- une culture de la curiosité (dès la fin du XVII<sup>e</sup> siècle), au sein de l'élite (et notamment dans les cours européennes), sédentarisée mais se faisant ramener des objets, statues antiques, médailles et autres curiosités à exhiber dans les décors idylliques des châteaux ; sous le règne de Louis XIV, « le voyage se réduit au tour du jardin, à la promenade sous galeries. Pour les « personnes de qualité », et surtout les nobles présentés, il n'est pas d'autre ambition que de vivre à la Cour. »<sup>6</sup> ;
- ensuite, la coutume du Grand Tour imaginé et pratiqué par les aristocrates anglais (au XVIII<sup>e</sup> siècle), qui conduisait les jeunes hommes (de 20 – 25 ans) à partir pour 6 mois minimum en direction de l'Italie. Cette pratique sera rapidement imitée par les autres membres de l'élite européenne. Les motivations des jeunes nobles britanniques étaient d'accéder au statut de *gentleman*, via ces voyages dits « éducatif », mais certains n'étaient pas dupes, comme cet auteur, Alexander Pope, qui dénonce « Le jeune anglais, dans son « Grand Tour » a tout vu et rien compris, a ramassé tous les vices de la terre chrétienne, a perdu sa langue et n'en a pas appris d'autres. »<sup>7</sup> ;
- la création (au XVIII<sup>e</sup> siècle) et l'engouement (au XIX<sup>e</sup> siècle) pour les stations thermales et balnéaires, également fréquentées par l'élite européenne ;
- les premiers congés payés (vers 1930) dans différents pays d'Europe, qui ont donné à la « classe populaire » le droit de prendre des vacances ;
- l'émergence du tourisme social, dans la foulée des congés payés ;
- et ensuite, les premières remontées mécaniques favorisant le ski en montagne

3 BOYER, 1996.

4 BOYER, 1996.

5 Comme ils le sont restés encore aujourd'hui.

6 BOYER, 1996, p. 24.

7 BOYER, 1996, p. 28.

(années '30), la démocratisation de l'automobile, l'émergence du tourisme de masse (à situer davantage dans les années '60<sup>8</sup>), etc.

Plusieurs éléments frappent à la lecture de ce résumé historique :

- le voyage en tant qu'outil de valorisation personnelle existe depuis longtemps ;
- même si les classes socio-économiquement défavorisées ont gagné (relativement récemment) leur droit au voyage, le tourisme a été (et reste encore) l'apanage avant tout d'une élite ;
- le conformisme social dans les pratiques de voyage, soutenu par les guides de voyage, existe depuis des siècles ;
- le voyage existe bel et bien en tant que « culture », transmise aux jeunes générations qui s'en font le vecteur pour le transmettre aux générations suivantes ; cette situation semble avoir perduré ;
- une époque a semblé s'inscrire en contre-mouvement par rapport à la valorisation des voyages au sein de l'élite : à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, selon Boyer, l'élite sédentarisée voyage par procuration ; même si cette parenthèse semble anecdotique et s'il est bien sûr aujourd'hui hors de question de se faire ramener à titre privé – tel que cela se faisait à l'époque - oiseaux exotiques ou pièces d'antiquité, le fait d'investir dans son environnement proche pour en faire un environnement de qualité (plutôt que de fuir toujours plus loin pour retrouver des lieux paradisiaques) et de voyager via non pas un déplacement physique mais des lectures et la découverte de « curiosités » constitue un rapport à l'exotisme plus respectueux et moins polluant qui mérite une attention particulière.

## AUGMENTATION DU NOMBRE DE VOYAGEURS INTERNATIONAUX

Depuis le début de l'histoire du tourisme, le phénomène touristique n'a cessé d'augmenter. Plus récemment, entre 1990 et 2000, le nombre de touristes internationaux (comptabilisés sur base des arrivées) est passé de 441.000.000<sup>9</sup> unités à 674.000.000<sup>10</sup> unités (il a donc été multiplié par 1,5) et il a doublé entre 2000 et 2016 pour atteindre 1.235.000.000 unités. Depuis les 7 dernières années, le secteur du tourisme connaît une croissance annuelle de 4% par an. En conséquence, le poids du tourisme dans l'économie mondiale est très important<sup>11</sup>.

La croissance de ce secteur n'est pas également répartie, avec des disparités entre les économies émergentes (+2%) et les économies dites avancées (+5%).

8 DE MYTTENAERE, B., D'ETEREN, E. et GODART, MF., 2007.

9 DE MYTTENAERE, B., D'ETEREN, E. et GODART, MF., 2007, p.105.

10 [http://multimedia.ademe.fr/infographies/infographie\\_vacances/](http://multimedia.ademe.fr/infographies/infographie_vacances/)

11 Rapport annuel de l'Organisation mondiale du tourisme, 2016 : [http://cf.cdn.unwto.org/sites/all/files/pdf/annual\\_report\\_2016\\_web\\_0.pdf](http://cf.cdn.unwto.org/sites/all/files/pdf/annual_report_2016_web_0.pdf)

Les arrivées touristiques mondiales se répartissaient en 2016 clairement en faveur de certains continents au détriment d'autres, comme indiqué dans la figue ci-dessous :

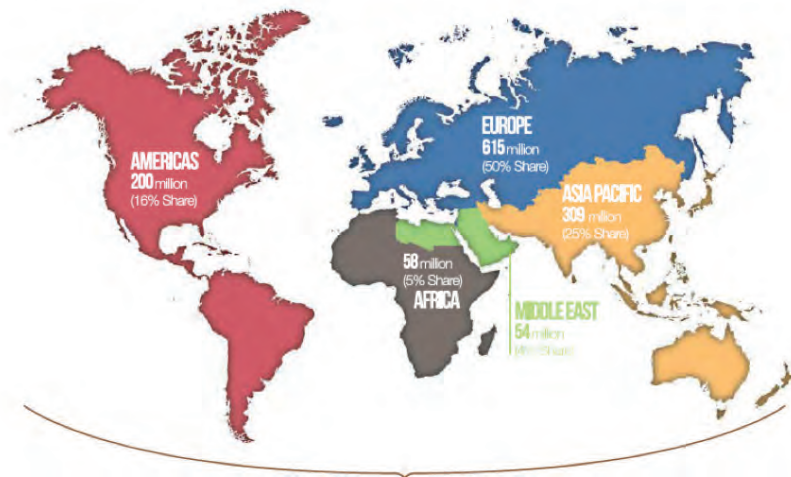


Figure 1 : Arrivées touristiques au niveau international en 2016  
 Source : [http://cf.cdn.unwto.org/sites/all/files/pdf/annual\\_report\\_2016\\_web\\_0.pdf](http://cf.cdn.unwto.org/sites/all/files/pdf/annual_report_2016_web_0.pdf)

## QUI SONT CEUX QUI PARTENT EN VACANCES ?

Tout le monde ne peut pas partir en vacances. Le pourcentage de personnes qui ne peuvent pas se payer une semaine de vacances varie d'un pays à l'autre mais reste important, comme illustré dans le tableau ci-dessous :



Figure 2 : pourcentage des personnes dans l'incapacité à se payer une semaine de vacances par an, en 2016, par pays européen.  
 Source : Eurostat.

Selon l'Eurobaromètre 2016 (données de 2015), un peu plus de la moitié des personnes qui ne sont pas parties en vacances en 2015 pour des raisons personnelles ont mentionné les raisons financières comme étant l'obstacle majeur, et un quart d'entre-elles ne sont pas parties pour des raisons de santé<sup>12</sup>.

Malgré l'augmentation importante du tourisme sur le plan international, il reste un pourcentage important d'européens (près de 30%) qui n'ont pas accès aux vacances pour des raisons financières. En Wallonie, ces chiffres sont encore plus élevés : selon l'Enquête sur les revenus et conditions de vie de 2011, 38% des ménages wallons ne disposent pas de capacité financière suffisante pour partir une semaine par an en vacances.

Et dans la plupart des pays du reste du monde, ce pourcentage est probablement beaucoup plus important. Donc le fait de partir en vacances reste le privilège d'une frange aisée de la population.

## LES VOYAGEURS EUROPÉENS : OÙ VONT-ILS ET QUE FONT-ILS ?

Depuis plusieurs années, plus de 4 Européen·nes sur 10 passent leurs vacances principales dans leur propre pays. Près de 3 Européen·nes sur 10 passent leurs vacances dans un autre pays d'Europe et environ 1 européen sur 6 planifiait en 2015 de passer ses vacances en 2016 dans un pays situé en dehors de l'Europe (ce qui représente un pourcentage assez élevé).

En 2015, les 4 destinations favorites des Européen·nes qui partaient à l'étranger étaient l'Espagne (12%), la France (9%), l'Italie (9%) et l'Allemagne (7%)<sup>13</sup>.

On observe depuis plusieurs années déjà une forte concentration du tourisme européen sur les côtes ou dans les régions de montagne, en particulier en France et dans le pourtour de la méditerranée, comme indiqué dans le schéma page 22<sup>14</sup>.

Parmi les Européen·nes, les principales raisons de partir en vacances sont les suivantes (par ordre décroissant de préférence) :

- le soleil et la plage (39% des réponses)<sup>15</sup> ;
- le fait de visiter des amis ou la famille (38%) ;
- la nature (31%) ;
- les city-trips (21%) ;
- la culture (religion, gastronomie, art).

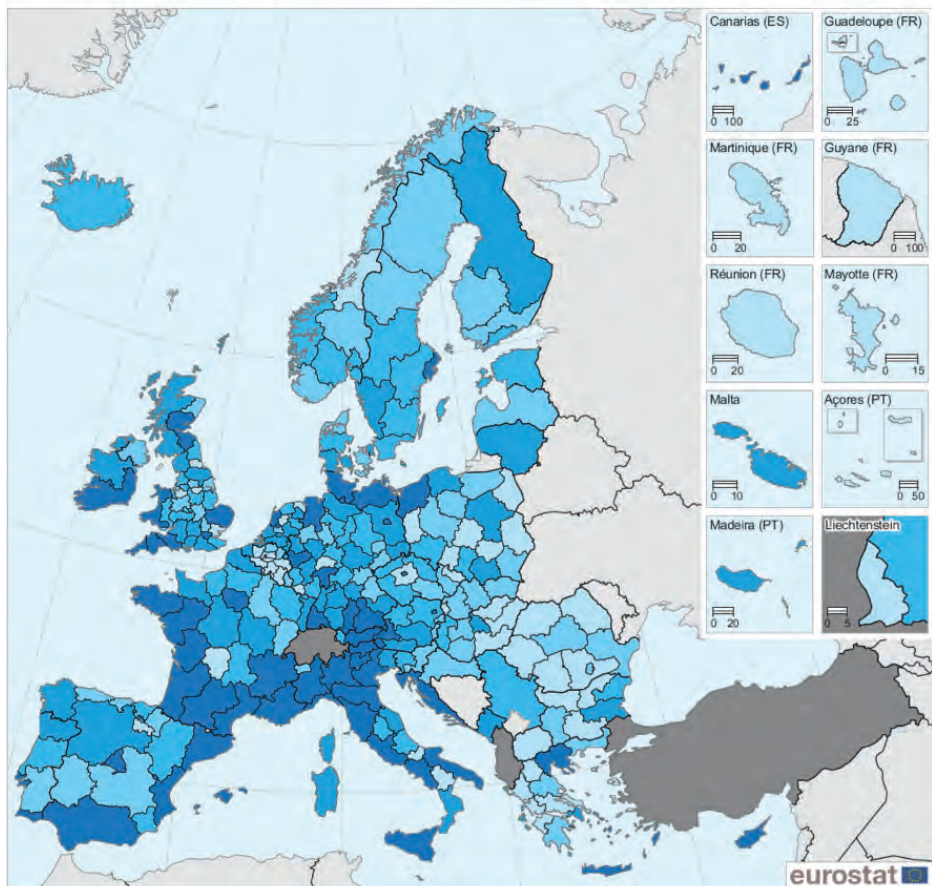
<sup>12</sup> COMMISSION EUROPÉENNE, 2016.

<sup>13</sup> COMMISSION EUROPÉENNE, 2016, p. 67

<sup>14</sup> [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/images/3/36/Nights\\_spent\\_in\\_tourist\\_accommodation\\_establishments%2C\\_by\\_NUTS\\_2\\_regions%2C\\_2014\\_%28%C2%B9%29\\_%28million\\_nights\\_spent\\_by\\_residents\\_and\\_non-residents%29\\_RYB2016.png](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/images/3/36/Nights_spent_in_tourist_accommodation_establishments%2C_by_NUTS_2_regions%2C_2014_%28%C2%B9%29_%28million_nights_spent_by_residents_and_non-residents%29_RYB2016.png)

<sup>15</sup> Les répondants pouvaient donner 4 choix.

**Nights spent in tourist accommodation establishments, by NUTS 2 regions, 2014 (\*)**  
 (million nights spent by residents and non-residents)



(million nights spent by residents and non-residents)

Administrative boundaries: © EuroGeographics © UN-FAO © Turkstat  
 Cartography: Eurostat - GISCO, 04/2016

EU-28 = 2 682

< 2.5

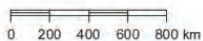
2.5 - < 4.5

4.5 - < 6.5

6.5 - < 11.5

>= 11.5

Dark grey: Data not available



(\*) London (the United Kingdom): NUTS level 1. Serbia: national data. Belgium and Serbia: 2013. The United Kingdom and Montenegro: 2012. EU-28, Ireland and Greece: estimates.

Source: Eurostat (online data code: [tour\\_occ\\_nin2](#))

Figure 3 : Nombre de nuitées passées dans des hébergements touristiques en Europe en 2014.

Source : Eurostat.

Et chez les Belges, l'attraction exercée par le soleil et la plage est un peu plus prononcée, suivie par (par ordre décroissant) la nature, les visites à la famille, la culture et les city-trips.

La place du soleil et de la plage au niveau des motivations ne nous surprend pas vraiment. Par contre, on pourrait être étonné du fait que les city-trips se positionnent avant la culture dans le palmarès des motivations des Européen-nes (puisque l'on pourrait s'attendre à ce que la culture soit la principale raison de se rendre dans une ville).

Les city-trips ont donc acquis un nouveau statut, à part entière, qui a probablement émergé, notamment, grâce à l'offre proposée par l'aérien low-cost (voir partie de ce dossier concernant l'aérien), complétée par le développement des plateformes en ligne proposant des logements (AirB&B, ...). Les statistiques européennes indiquent aussi que les city-trips sont plus populaires dans la catégorie d'âge 15-24 ans (31%) que dans les autres catégories, ce qui corrobore les hypothèses qui se dégagent quant au public privilégié de l'aérien low-cost (idem).

## COMMENT SE DÉPLACENT-ILS ?

Dans le cadre du tourisme intra européen, la voiture individuelle est clairement le mode de transport dominant, suivie par le transport aérien<sup>16</sup>.

Le nombre de Belges qui voyagent en avion a fortement augmenté entre 1982 et 2004, comme indiqué sur le graphique ci-dessous.

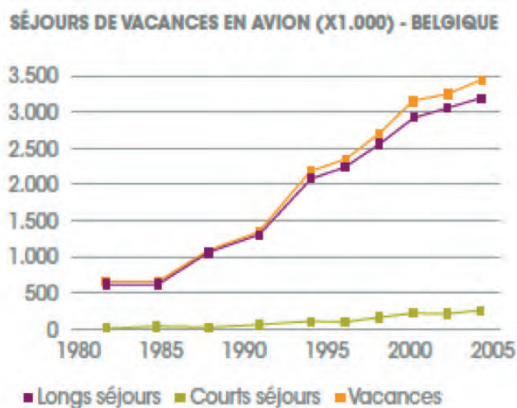


Figure 4 : Evolution entre 1982 et 2004 du nombre de courts (1 à 3 nuitées) et longs (4 nuitées et plus) séjours de vacances en avion réalisés par la population qui réside en Belgique.

Source : WAJNBERG, Juin 2017

<sup>16</sup> Rapport du projet européen STARTER, 2014, p. 5.



En 2011, 33% des Belges avaient au moins fait un aller-retour en avion sur l'année pour se rendre en vacances<sup>17</sup>, et 11% en avaient fait 2 (47% n'en avaient pas fait).

En particulier, le low-cost est en pleine expansion. Les compagnies aériennes low-cost apparaissent aux Etats-Unis dès les années '70, dans la foulée de la déréglementation du secteur aérien. La compagnie Ryanair est l'un des acteurs clés de cette évolution. En 1989, la compagnie employait 350 personnes et transportait 600.000 passagers par an. « En 1997, la libéralisation du marché européen lui a permis de s'étendre sur ce continent, où elle crée sa première base continentale à Charleroi (BSCA) »<sup>18</sup>. La compagnie a connu depuis un succès grandissant : sur la période entre septembre 2017 et fin mars 2018, elle devait transporter 16.000.000 de passagers.

En ce qui concerne la Wallonie, le nombre de passagers ayant transité par l'aéroport de Charleroi en 2016 s'est élevé à 7.303.720 (pour 150 destinations). « Un chiffre appelé à augmenter grâce à l'allongement de la piste qui coïncidera avec de nouveaux ports d'attache »<sup>19</sup>. Le développement de l'offre de vols long courrier low-cost à Charleroi est en effet en projet<sup>20</sup>.

Par ailleurs, les voyages en trains internationaux semblent être considérés par la plupart comme étant relativement chers et assez compliqués à trouver (du moins pour les non-initiés).

Des initiatives visent à développer les déplacements touristiques à vélo, vers les destinations et au sein des destinations notamment européennes, mais ces développements sont relativement récents et le transport à vélo ne pèse pas encore très lourd dans la balance des déplacements touristiques. La plupart des destinations n'offrent actuellement que peu d'alternatives à la voiture et si ces alternatives existent, elles ne sont pas suffisamment promues pour que les touristes puissent les utiliser efficacement.

Dans les destinations où des investissements sont réalisés en faveur du cyclotourisme, les pouvoirs publics concernés espèrent pouvoir accueillir des dizaines de milliers de touristes chaque année dans le futur, en comptant d'ailleurs sur les vélos électriques qui vont permettre de faire face à la demande potentielle d'une population vieillissante. Les chiffres qui proviennent de France sont plutôt encourageants et le vélotourisme représenterait l'une des filières les plus dynamiques du marché touristique français<sup>21</sup>. Voir également à ce sujet la partie de ce dossier concernant l'impact économique du cyclotourisme.

17 Flash eurobaromètre 334, cité dans CPDT, 2014.

18 CIRIEC & DELOITTE & TOUCHE, 2003, p.24.

19 <http://www.sowaer.be/rapport-activites-2016/>

20 RTBF radio, 28/09/2017.

21 <https://www.entreprises.gouv.fr/tourisme/tourisme-a-velo>

En Wallonie, si l'on peut constater qu'il y a de plus en plus de touristes à vélo, on ne dispose pas encore d'informations précises sur cette forme de tourisme car des enquêtes ou comptages précis n'ont pas encore été réalisés à ce jour à l'échelle du territoire. Par contre, selon les chiffres officiels du Commissariat général au tourisme, un·e touriste sur cinq découvre la Wallonie à vélo ou à pied<sup>22</sup>. Et ce serait le cas pour un tiers de la clientèle belge francophone, pour un·e Flamand·e sur trois et pour un·e Néerlandais·e sur cinq<sup>23</sup>. Le site Internet officiel RAVeL & Véloroutes et les outils de communication associés rencontrent un succès qui traduirait cet engouement<sup>24</sup>.

## VALORISATION ACCRUE DES VOYAGES ET DES DÉPLACEMENTS FRÉQUENTS

En 2014, les Belges ont consacré environ 15 pourcent de leur budget annuel au poste « culture, loisirs, horeca et voyages » (plus précisément 14,7% contre 15,4% pour l'alimentation, les boissons et le tabac et 29% pour le logement)<sup>25</sup>. Les Wallon·nes dépensent moins que les Flamand·es (deux tiers) sur ce poste horeca, mais leurs dépenses moyennes allouées en la matière ont plus que doublé en vingt ans. Alors que dans certaines sociétés les gens ne pratiquent quasiment pas le tourisme, dans nos sociétés aux économies dites « avancées » (et de plus en plus dans les économies émergentes), le tourisme est perçu de façon accrue comme une nécessité plutôt que comme un luxe<sup>26</sup>.

La tendance générale va vers une survalorisation de la mobilité, des voyages plus courts et plus fréquents. Par exemple, dans les hébergements conventionnels, hors tourisme de terroir, la durée moyenne des séjours en Wallonie a tendance à diminuer : elle a chuté de 19 % entre 1995 et 2007<sup>27</sup>.

## AUTRES TENDANCES

Le tourisme en Wallonie est globalement un tourisme de nature et de proximité. La plupart des visiteurs y sont des touristes d'un jour (52%) ou de 2 à 3 jours (35%). Les principaux marchés émetteurs de touristes vers la Wallonie sont, par ordre décroissant : la Belgique (58%), les Pays-Bas (14%), la France (9,6%), l'Allemagne (4%) et l'Angleterre (3,7%).

Le tourisme de loisir y est beaucoup plus important que le tourisme d'affaire (73% contre 8%). Les activités qui y sont les plus pratiquées sont les promenades à pied et à vélo (20,5 % des activités). Les richesses naturelles viennent en 3<sup>e</sup> position

22 CGT ET WBT, 2015.

23 DE MUELENAERE, 2017.

24 Plus de 230.000 visites par an sur le site, notamment. (source : François LERUTH, Coordination RAVeL, SPW).

25 SPF économie, 2015.

26 <http://igeat.ulb.ac.be/fr/publications/details/publication/the-rights-to-tourism-reflections-on-social-tourism-and-human-rights/Abstract>

27 Voir également à ce sujet DELVAUX, 2013, P. 39

dans les motivations des visites en Wallonie (après la beauté des villes / villages et la proximité)<sup>28</sup>.

Autres grandes tendances constatées au niveau international :

- avancée du tourisme dans les pays émergents qui sont également émetteurs d'un flux de plus en plus important de voyageurs (en particulier la Chine et l'Inde) ;
- utilisation accrue de sites internet proposant des réservations en ligne et émergence de grands acteurs dans le domaine (exemple : Trip Advisor, Booking.com, plateformes de comparaison de prix d'opérateurs aériens, etc.) ;
- développement du tourisme dit « collaboratif », notamment via AirB&B dans de nombreuses villes, avec les problèmes que cela génère vis-à-vis des secteurs traditionnels de l'hébergement (hôtels, tourisme de terroir, etc.) et vis-à-vis des résidents, dans certains lieux, qui voient les prix du logement augmenter au point d'en être privés (exemple : Barcelone).
- Diversification des produits et notamment, depuis plusieurs années déjà :
  - o des produits touristiques à connotation « éthique » ou liés à une forme de responsabilité sociétale : voyages solidaires, voyages équitables, woofing... ;
  - o des produits de terroir liés à une « culture de l'authenticité » associée à « la rencontre avec les populations locales, la culture locale, la nature, la cuisine de terroir, la pratique d'activités sportives en pleine nature, le calme... Alors que depuis la massification du tourisme (années '60) les lieux les plus prisés par les touristes sont les espaces balnéaires, on observe une diversification de la demande touristique, davantage exigeante, dont les besoins se focalisent notamment vers des sites touristiques proposant une offre culturelle et environnementale. Dans ce contexte, divers territoires ruraux se chargent d'une fonction et de valeurs patrimoniales, identitaires et sportives importantes, facteurs souvent considérés comme essentiels dans les stratégies de développement touristique et de valorisation territoriale ».<sup>29</sup>

<sup>28</sup> Voir également à ce sujet DELVAUX, 2013, P. 39.

<sup>29</sup> DE MYTTENAERE, B., D'IETEREN, E. et GODART, MF., 2007.

# DÉTERMINANTS PSYCHOSOCIOLOGIQUES ASSOCIÉS AUX VOYAGES

Lorsqu'on s'intéresse aux impacts environnementaux du tourisme, on peut avoir de réelles difficultés à comprendre pourquoi, à l'heure où la préoccupation relative aux changements climatiques est si présente, les gens – et parmi ceux-ci les plus éduqués – continuent à voyager, à s'agglutiner aux autres dans les lieux « à voir à tout prix » et vont de plus en plus loin (du moins lorsqu'ils en ont les moyens). Les motivations des voyageurs, depuis l'émergence du tourisme, sont diverses : recherche de spiritualité, santé, curiosité et attrait de l'exotisme, romantisme, éducation ou développement personnel, rite de passage, envie de rupture, de soleil, de chaleur, de contact avec la nature, recherche de distinction sociale, conformisme social, aspiration à une forme de « communion » avec des pairs, etc... Même s'il nous semble clair que le fait de prendre l'avion ou de rouler des kilomètres en voiture ne constituent pas des besoins, les aspirations profondes que l'on peut déceler dans différentes formes de voyages pourraient être identifiées en tant que telles, tant elles se sont manifestées non seulement à travers le tourisme au fil du temps, mais aussi dans d'autres réalités de la vie sociale. Les prendre en compte dans toute leur diversité semble indispensable à la mise en place d'une stratégie pour un tourisme plus durable.

Les nouvelles technologies développées en matière de tourisme se sont mises au service de ces aspirations ou besoins qui paraissent avoir traversé le temps. C'est bien l'humain qui décide des règles du jeu quelque soit son environnement technologique. Il nous semble que la satisfaction de ces aspirations fondamentales et intemporelles ne doit pas nécessairement se traduire par des voyages lointains et fréquents. Ils ont pu être satisfaits dans le passé en utilisant des moyens de transport et des infrastructures beaucoup moins polluants que ceux utilisés aujourd'hui.

Pour nous, populations du Nord, le seul besoin qui ne puisse être satisfait sans déplacement est la quête de soleil et de chaleur. Mais elle ne nécessite pas de se rendre au bout de la planète. Et l'exotisme ou la diversité culturelle se trouvent à notre porte, serait-ce via les migrations et brassages de populations qui caractérisent notre époque.

Plusieurs auteur-es ont tenté d'analyser les motivations ou besoins qui nous guident dans nos choix de vacances. Et bien souvent, c'est la volonté d'en satisfaire plusieurs à la fois qui détermine ce choix (même s'il peut nous conduire à rester sédentaire pendant nos congés).

Sans prétendre à l'exhaustivité, nous explorons ci-dessous assez rapidement certaines de ces dimensions qui se manifestent à travers les expériences touristiques.

Les vacances sont pour beaucoup aussi l'occasion de rompre avec le quotidien, via un changement de lieu et de rythme qui trouve toute sa valeur dans une société où l'on court tout le temps. Il s'agit presque dans certains cas d'établir un nouveau rapport, transcendantal, à l'espace et au temps. A cet égard, la description d'une

journée à la plage qui nous est livrée par un anthropologue bien connu est élogieuse: «Sur la plage, on passe le temps et le temps passé ne se rattrape qu'à la plage. L'imagination et la mémoire s'y confondent dans la consommation innocente du temps perdu et retrouvé.»<sup>1</sup>

Aussi, notons que le choix des vacances est fortement conditionné, pour la plupart d'entre nous, par notre environnement social. L'Eurobaromètre de Janvier 2016 indique que la source d'information utilisée le plus fréquemment par les Européen·nes lorsqu'ils doivent planifier leurs vacances sont les recommandations de leurs ami·es, leur famille ou leurs collègues<sup>2</sup>. Il y a donc un effet de contagion et de mode dans les choix opérés. Et l'on peut, à titre personnel, ressentir un sentiment d'inadéquation si on ne prend pas ses vacances comme le fait son entourage.

Il y a également des aspirations grégaires qui se manifestent chez une série de personnes à travers les périodes et les destinations choisies pour les vacances, comme le démontre cet étrange phénomène qui veut qu'une quantité non négligeable de personnes sans enfant à charge, salariées ou retraitées, partent en vacances pendant les congés scolaires, malgré la hausse des prix appliquée par les professionnels du tourisme (hébergement, transport, etc.) pendant cette période plus demandée. Ces personnes auraient le désir de ne pas se couper des autres et de limiter les périodes d'isolement<sup>3</sup>. Celles et ceux qui tentent parfois, en vacances, de sortir des sentiers battus auront tou·tes éprouvé cette sorte de malaise incertain que l'on peut ressentir lorsqu'on arrive dans un lieu de vacances où il n'y a en réalité quasiment aucun touriste... C'est aussi à travers cette analyse que l'on comprend mieux que les touristes puissent se retrouver très nombreux et sans être gênés par le nombre sur des plages et autres lieux hautement fréquentés.

L'expérience touristique s'apparente également à un rite de passage<sup>4</sup>. Comme nous l'avons déjà mentionné, à l'époque du Grand Tour, les aristocrates anglais partaient en quête d'éducation, d'expérience, ... et cette expérience, qui leur permettait d'accéder au statut de «gentleman», pourrait être assimilée à ce rite de passage. L'expérience des jeunes qui partent pendant 6 mois ou un an seuls à l'autre bout du monde est aussi probablement pour beaucoup d'entre eux une façon, inconsciente mais valorisée socialement, de passer à l'âge adulte.

Celles et ceux qui se déplacent en groupe dans le cadre de city-trips, sans se préoccuper de savoir où ils vont (voir partie de ce dossier concernant l'aérien), et surtout pour vivre une expérience commune de beuverie et de découverte peut s'apparenter à la fois au rite de passage mais aussi à la fameuse recherche de «*communitas*» que décrit Rachid Amirou, sociologue et ancien guide de voyage.

Pour cet auteur, s'interpénètrent dans l'expérience touristique «deux logiques sym-

1 AUGÉ, 1997, p. 49.

2 COMMISSION EUROPÉENNE, 2016, p. 15.

3 MAURIN, 2015, pp. 53-63.

4 Voir aussi à cet égard AMIROU, 1995, pp. 48-49.

boliques de comportement (...):

- une logique qui souligne et « célèbre » la différenciation sociale. C'est toute la fonction de « distinction et de compétition statutaire » (...);
- une autre logique plus « *communielle* », plus proche d'un idéal pèlerin de la « *communitas* » (...), qui se présente comme une forme de nostalgie fusionnelle où statuts sociaux, individualités et environnement sociétal sont comme gommés ou, du moins, rituellement mis à mort, pour fonder un simulacre de société idéale où l'on retrouve encore, ici et là, dans la publicité ou les expériences de village de vacances, toute l'efficacité symbolique»<sup>5</sup>.

Il semblerait que le besoin de se sentir intégré au sein d'une communauté aille bien plus loin que celui qu'on peut éprouver pendant les vacances. Il induit également une pression sociale qui s'exerce sur certains publics et qui les pousse à voyager.

De par ses diverses fonctions et le conformisme social qui le sous-tend, le tourisme est non seulement perçu comme étant une source de bien-être mais aussi une nécessité<sup>6</sup>. Dans certains milieux, il faut pouvoir montrer que l'on est parti en vacances, sous peine de devenir persona non grata. Comme le soulignait certains auteurs, les réseaux sociaux, loin d'anéantir le besoin de déplacements physiques en communiquant de façon virtuelle, imposent des déplacements encore plus importants puisqu'il faut pouvoir montrer sur ces réseaux que l'on a voyagé, via les photos prises lors des déplacements effectués.

Comme l'indique cet autre auteur<sup>7</sup>, les voyages en avion, pour la génération du low-cost n'ont plus rien de particulier mais servent néanmoins à tout un chacun d'instruments pour affirmer son identité et sa place à la fois singulière et conforme dans la société.

5 AMIROU, 1995, pp. 53-54.

6 <http://igeat.ulb.ac.be/fr/publications/details/publication/the-rights-to-tourism-reflections-on-social-tourism-and-human-rights/Abstract>

7 LASSEN, C., 2006, p. 308, cite dans CRAPS, 2017.



# IMPACTS DU TOURISME ET IDENTIFICATION DES COMPARTIMENTS LES PLUS IMPACTANTS

**L'impact du tourisme et de ses différentes composantes (transport, hébergement et activités) est au cœur des préoccupations en matière de tourisme durable afin de réduire ses impacts négatifs et maximaliser ses impacts positifs. Nous essayons à travers ce chapitre d'illustrer les impacts liés aux diverses composantes du tourisme et de donner des indications permettant à chacun de trouver son chemin dans la jungle de l'offre, dans le but d'organiser des vacances plus durables. Une analyse des impacts permet également aux destinations de concevoir une planification plus durable de leur offre.**

## INTRODUCTION

Les avis sont souvent très partagés quant à l'impact du tourisme de façon générale. Certains décrivent le phénomène qui serait à la source de toute une série de maux : détérioration des paysages, de la nature, du patrimoine culturel, privatisation et diminution de l'accès aux ressources pour les populations locales, distribution inéquitable des revenus du tourisme (capitaux étrangers investis et revenus anecdotiques pour les populations locales par rapport à la manne financière qui découle de l'activité), émergence d'un tourisme sexuel, production de déchets et d'eaux usées non traitées, conflits sociaux liés à l'accès au territoire, à la prédation sur les ressources, à la sur-fréquentation touristique et aux comportements de certains individus, emplois non-qualifiés et (très) mal rémunérés, etc.

Le tourisme de masse, en particulier, est régulièrement critiqué par de nombreux auteurs, mais force est de constater qu'on peut y voir un raisonnement qui manque d'équité : c'est l'accès aux vacances et aux voyages des classes moins privilégiées qui a fait naître le tourisme de masse (et qui continue à lui permettre de se développer à partir de la demande des pays émergents<sup>1</sup>). Comme l'écrit l'auteure Julie Burchill à propos du tourisme de masse à Benidorm : « c'est la classe moyenne blanche britannique vilipendée et calomniée qui s'ébat ». Et les classes plus « populaires » veulent en général imiter les classes sociales plus privilégiées. Donc, de quel droit les empêcherait-on de le faire ?<sup>2</sup>

D'autres décrivent le tourisme comme une source de revenus, de bien-être, d'emplois, de protection et de valorisation du patrimoine, etc. Ces différentes perspectives étant souvent la conséquence de regards particuliers portés sur le monde qui

1 Depuis 2000, les citoyen·nes chinois bénéficient de 2 semaines de congés payés par an, ce qui augmente fortement la demande touristique en provenance de la Chine. Associée à la détention d'un passeport (pour 5% des chinois) et au nombre de millionnaires en Chine, ce pays est devenu depuis 2014 le premier pourvoyeur de touristes (cfr FERNANDEZ RUBIO Andres, 2015).

2 BURCHILL, 2015.



dépendent du point de vue duquel on se situe (protection versus développement) et répondent bien souvent à certains intérêts politiques et idéologiques<sup>3</sup>.

Dans bien des cas, le tourisme est promu dans des espaces en mal de développement économique. Bien qu'il soit indispensable d'en limiter l'impact, le développement touristique est alors à mettre en perspective par rapport à d'autres formes de développement ou type d'activités dans lesquelles pourrait s'engager le territoire en question.

## IMPACT DU TOURISME WALLON SUR L'ÉCONOMIE DE LA WALLONIE

Le tourisme représente 6% du Produit Intérieur Brut (PIB) de la Wallonie, ce qui n'est pas négligeable par rapport à la part du tourisme dans le PIB mondial (5%)<sup>4</sup> et la part de ce secteur au niveau du PIB français (environ 7%), sachant que la France est le premier pays récepteur de touristes au monde<sup>5</sup>.

<i>Encadré 1 : chiffres clés du tourisme en Wallonie</i>	
Part du tourisme dans le Produit Intérieur Brut (PIB) wallon	6%
Nombre d'emplois	60.000
Nombre de maisons du tourisme après la réforme du Code du tourisme	28
Nombre de syndicats d'initiative et d'offices du tourisme	207
Nombre d'hôtels en fonctionnement	457
Nombre de campings existants	275
Nombre de villages de vacances autorisés	10
Nombre d'hébergements de terroir et de meublés de vacances autorisés	3719
Nombre d'attractions touristiques	145
Nombre d'asbl reconnues dans le tourisme social	22
Nombre de nuitées dans les hébergements marchands wallons (reconnus et non reconnus)	11.650.381
Durée moyenne de séjour en nuitées	2,3
Provenance des touristes domestiques dans les nuitées enregistrées	55%
Types de déplacement des touristes en Wallonie	
- Loisirs	79,4%
- Affaires	20,6%

Figure 5 : Chiffres clés du tourisme en Wallonie.

Source : CAADD, 2017.

3 DE MYTTENAERE, B., D'ETEREN, E. et GODART, MF., 2007, p. 116.

4 <http://step.unwto.org/fr/content/le-tourisme-et-la-reduction-de-la-pauvrete>

5 <https://www.entreprises.gouv.fr/etudes-et-statistiques/chiffres-cles-tourisme>

## QUELQUES PRINCIPES CONCERNANT LES ANALYSES D'IMPACT

Le tourisme a toujours un impact. Par nature, il apporte du changement, mais cet impact sera plus ou moins intense et plus ou moins souhaitable selon le « système » qui le sous-tend. Une série d'acteurs et de facteurs contribuent à moduler l'impact du tourisme, et notamment l'attitude plus ou moins respectueuse du touriste lui-même, les réglementations, le type de gouvernance, etc.

Le schéma ci-dessous illustre les différents acteurs et leurs interactions au sein du « système touristique »<sup>6</sup> :



Figure 6 : Approche systémique de la relation tourisme-environnement.  
Source : DE MYTTENAERE, B., D'IETEREN, E. ET GODART, MF. - 2007.

6 DE MYTTENAERE, B., D'IETEREN, E. et GODART, MF, 2007, p. 106.

Il est bien souvent difficile d'isoler les impacts du tourisme des autres sources de changements (par exemple liés à la modernité ou au développement économique) et de prédire l'impact potentiel du tourisme sur un territoire.

Les impacts du tourisme s'exercent sur le plan global, local et individuel. Ils peuvent être calculés de différentes façons. Sur le plan environnemental, par exemple :

- au niveau « local » : en mesurant les incidences du tourisme sur un espace donné (dégradation du sol, trafic routier généré par la fréquentation...);
- au niveau « global » : en mesurant l'impact du transport aérien en termes d'émission de CO<sub>2</sub>, ou de consommation d'énergie non-renouvelable, par exemple ;
- au niveau individuel : en mesurant l'empreinte écologique des vacances d'un individu (et en l'intégrant dans la mesure de son empreinte carbone annuelle).<sup>7</sup>

Plusieurs facteurs plaident en faveur d'une attention particulière portée à la question des impacts du tourisme, étant donné les déplacements qu'il implique, les lieux choisis et les comportements adoptés en vacances<sup>8</sup> :

- les touristes sont fréquemment attiré-es par le patrimoine. Les impacts sur les patrimoines naturels et culturels « historiques » sont souvent irréversibles dans la mesure où ces patrimoines sont le fruit de l'histoire et ne peuvent pas être produits rapidement et volontairement (même si des restaurations sont possibles, elles ne permettront jamais de retrouver le patrimoine initial).<sup>9</sup>
- les touristes sont souvent attiré-es par les milieux naturels remarquables et sensibles qui abritent une biodiversité de grande qualité ; et ces milieux sont généralement très fragiles ;
- beaucoup d'entre eux aiment pratiquer en vacances des activités inédites ayant un impact potentiel important sur l'environnement (tels que les sports motorisés, ou la détente dans des fitness/saunas, ou encore les attractions aquatiques, par exemple) ;
- le tourisme est généralement concentré dans le temps (saison) et dans l'espace comme le traduisent les études de la répartition du tourisme en Europe.

Sur le plan local, et dans certaines conditions, une analyse fine des impacts est recommandée, même si elle n'est pas aisée et que les indicateurs doivent être mis au point en fonction des situations particulières concernées. Ces situations consistent par exemple en un afflux important de visiteurs dans un milieu sensible. Des exemples d'impact et de mesures sont donnés ci-dessous.

Une bonne gestion des impacts prévoit notamment l'information des acteurs concernés (y compris les touristes)<sup>10</sup>.

<sup>7</sup> Voir aussi DE MYTTENAERE Bernard et DE BEER Hadelin, 2016.

<sup>8</sup> Voir notamment à ce sujet <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/lessentiel/s/tourisme-environnement.html>

<sup>9</sup> ECOSYSTEMS LTD, 2002.

<sup>10</sup> CAADD, 2017, p. 20.

L'impact du tourisme sur le plan social ne pourra être approfondi dans le cadre de ce rapport, mais plusieurs pistes de réflexion peuvent être néanmoins évoquées<sup>11</sup> :

- au niveau européen, les conditions de travail dans le secteur du tourisme sont généralement catastrophiques (majorité d'emplois saisonniers et à durée déterminée) ;
- dans le domaine du tourisme social, initié bien souvent par des syndicats ou mutuelles, les conditions de travail sont généralement meilleures (CDI), mais ce secteur est menacé par le tourisme low-cost et connaît des difficultés, notamment en Wallonie (bâtiments obsolètes, politique de prix contraignante, etc.) ; soutenir le tourisme social correspond à soutenir un emploi de qualité ;
- en matière d'accessibilité aux voyages, un pourcentage important de Wallonnes ne part pas pour des raisons financières.

Nous présentons ci-dessous des analyses de l'impact du tourisme exercé via différents types de moyens de transport, d'activités et d'hébergement.

## LES TRANSPORTS

La plupart des auteur-es s'accordent pour dire que c'est le transport qui est le segment de l'activité touristique le plus impactant sur l'environnement. C'est également « celui qui est en plus forte croissance en terme d'émission de gaz à effets de serre et pour lequel les politiques publiques n'ont obtenu que de très faibles résultats ».<sup>12</sup>

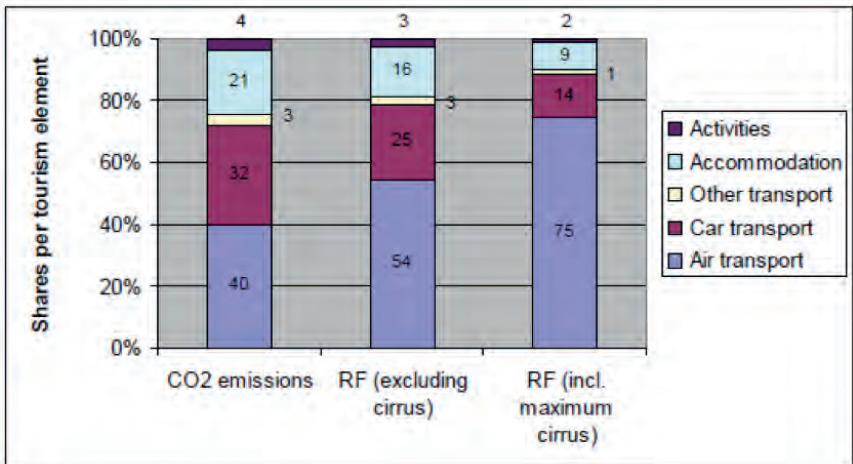


Figure 7 : Contributions des différentes composantes de l'activité touristique aux émissions de CO2 et au forçage radiatif (allers-retours à la journée inclus).

Source : Tourisme Transports Territoires Environnement Conseil, 2009.

11 Entretien Anya DIEKMANN et Isabelle BAUTHIER, ULB-IGEAT, juillet 2017.

12 DELVAUX, décembre 2013, p. 38.

Le tableau ci-dessus montre que « les transports de l'origine à la destination représentent 75% de toutes les émissions de CO<sub>2</sub> du tourisme mondial alors que l'hébergement rend compte de 21% et les activités de 4%. Si on raisonne en termes de forçage radiatif<sup>13</sup> la part du transport s'accroît jusqu'à 81% (sans prise en compte des cirrus et jusqu'à 90% si l'impact maximum des cirrus<sup>14</sup> est pris en considération). En ce qui concerne les hébergements on remarquera que le chiffre de 21% représente l'impact brut de l'hébergement alors que l'on peut également prendre en compte le fait que l'absence du domicile se traduit pour le touriste par une diminution des émissions à sa résidence principale. La focalisation sur cet impact « net » aboutit à renforcer encore la part relative des émissions liées au transport ».

Dans le cadre du tourisme intra européen, la voiture individuelle est clairement le mode de transport dominant, suivie par le transport aérien<sup>15</sup>. Des initiatives visent à développer les déplacements touristiques à vélo, vers les destinations et au sein des destinations, mais ces développements sont relativement récents et le transport à vélo ne pèse pas encore très lourd dans la balance des déplacements touristiques (voir la partie de ce dossier concernant le vélo). La plupart des destinations n'offrent que peu d'alternatives à la voiture et si ces alternatives existent, elles ne sont pas suffisamment promues pour que les touristes puissent les utiliser efficacement.

Ces différents modes de transports ont des impacts variés sur le plan social, environnemental et économique. Sur le plan environnemental, l'un des principaux impacts est lié aux émissions de gaz à effet de serre. Voici un tableau récapitulatif émissions de CO<sub>2</sub> de différents modes de transports utilisés à des fins touristiques<sup>16</sup> :

Mode de transport	Facteur CO <sub>2</sub> (kg/pkm)	Taux d'occupation (%)
Air		
< 500 km	0,206	
500-1000 km	0,154	
1000-1500 km	0,130	
> 2000 km	0,121	75
Air, moyenne mondiale	0,129	60
Rail	0,027	75
Voiture	0,133	50
Autocar	0,022	90

Figure 8 : Facteurs d'émission pour le transport de tourisme dans le contexte de l'UE.

Source : GOSSELING, 2011, cité dans CRAPS, 2013

13 Le forçage radiatif donne une indication de l'ampleur d'un mécanisme de changement potentiel du climat. Il exprime la perturbation ou le changement dans l'équilibre énergétique du système atmosphérique de la Terre, en watts par mètre carré (W m<sup>2</sup>). Des valeurs positives de forçage radiatif laissent entendre un réchauffement net et des valeurs négatives laissent entendre un refroidissement (source : Pierre COURBE, novembre 2017).

14 La vapeur d'eau rejetée par les réacteurs des avions engendre des traînées de condensation qui peuvent, sous certaines conditions, entraîner la formation de cirrus (nuages de cristaux de glace à haute altitude) qui produisent un effet de réchauffement planétaire (source : Pierre COURBE, novembre 2017).

15 Rapport du projet européen STARTER – Sustainable Transport in Tourism, décembre 2014, p. 5.

16 Le vélo et de la marche ne sont bien sûr pas repris dans le tableau car non émetteurs de pollutions.

Parmi les modes de transport motorisés le plus couramment utilisés, on peut considérer que l'autocar et le train sont les plus respectueux de l'environnement, tandis que l'avion a le plus d'impact en termes d'émissions de GES<sup>17</sup> et plus encore en termes de forçage radiatif si l'on intègre l'ensemble de ses effets (voir ci-dessus, figure 8). Donc, les impacts en termes d'émissions CO<sub>2</sub> de différents modes de transports sont les suivants partant du plus impactant au moins impactant :

- Avion
- Voiture en individuel (une seule personne dans la voiture)
- Voiture à plusieurs (plus d'une personne dans la voiture)
- Train
- Autocar

La voiture individuelle, donc la plus couramment utilisée, reste un mode de transport polluant. Son utilisation produit une série de nuisances environnementales : émissions de CO<sub>2</sub>, de polluants atmosphériques, occupation de l'espace public, besoin d'infrastructures, bruit, accidents de la route, congestion,... La voiture électrique suscite beaucoup d'engouement mais, si elle résout la question des émissions de CO<sub>2</sub> lors de son utilisation, elle ne résout pas les questions liées à l'approvisionnement énergétique (production d'électricité encore très dépendante du nucléaire et/ou du charbon), de la fabrication de batteries, du recyclage des batteries, de l'occupation de l'espace public et la nécessité d'infrastructures importantes (routes)<sup>18</sup>.

Dans les pages suivantes, nous analyserons les impacts de 2 types de transports, antagonistes au niveau des nuisances qu'ils génèrent : l'aérien et le vélo.

## L'AÉRIEN

L'aérien est particulièrement interpellant comme mode de transport, pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, il induit une inéquité très importante au niveau des différentiels d'émissions de gaz à effet de serre (GES) produits par les individus. Une étude réalisée en 2009 démontrait que 62% des émissions de gaz à effet de serre des déplacements touristiques des français étaient produits par 8% des séjours. Toujours selon cette étude, les voyages vers des destinations lointaines qui représentaient 2% de la totalité des séjours (et 5% des nuitées) étaient à l'origine de 43% des émissions du tourisme. En outre, 5% des touristes français contribuaient, seuls, à 48% des émissions de GES dues aux déplacements touristiques, 10% émettent presque les deux tiers (64%) des GES et 20% en émettent 80%<sup>19</sup>.

17 CRAPS, 2013, p. 35.

18 Voir notamment à ce sujet TITEUX, 2017.

19 Tourisme Transports Territoires Environnement Conseil, 2009, p. 84 et 94.

Ensuite, il alimente dans le chef de certains touristes une forme de « boulimie » par rapport au nombre de kilomètres parcourus. Pour les personnes qui ont une « motilité » importante<sup>20</sup>, voyager loin devient de plus en plus aisé. Ainsi, certains particuliers ou ménages partent chaque année vers des destinations lointaines. Et cette élite entraîne dans son sillage des personnes ayant envie d'imiter les comportements d'une classe aisée et dominante d'un point de vue socioperceptif. La propension de certaines classes sociales à voyager et à se distinguer par les voyages réalisés a toujours existé<sup>21</sup> mais l'impact global est décuplé étant donné le niveau d'émissions et de pollutions du transport aérien.

Remarquons cependant que tous les touristes ne s'inscrivent pas dans cette dynamique : les gens qui avaient l'habitude de passer leur vacances chaque année en Wallonie, par exemple, ne sont pas nécessairement ceux qui vont visiter des villes en city-trip (ils n'ont pas l'habitude / aptitude à voyager dans des lieux inconnus)<sup>22</sup>.

Bien que ces considérations méritent d'être confirmées par des études empiriques complémentaires, plusieurs auteur-es suspectent l'aérien low-cost d'entraîner une propension chez les touristes à se déplacer en avion pour des séjours plus courts (un WE ou quelques jours de congés) et plus fréquents<sup>23</sup>.

En outre, ce modèle, avec tout ce qu'il comprend en termes de marketing, politique de prix, facilité de réservation, etc. aurait également pour effet de multiplier les destinations potentielles et les raisons de départ (des voyages culturels au match de foot, en passant par le shopping en ville ou encore la volonté de rentabiliser la résidence secondaire qu'on a achetée dans le sud de la France, par exemple)<sup>24</sup>.

Le prix est un facteur déterminant : certaines enquêtes montrent également que des étudiant-es choisissent leur destination principalement en fonction du prix proposé<sup>25</sup>.

Enfin, le low-cost entraînerait une forme *d'addiction* à ce type de voyages (ceux qui prennent des vols low-cost le font généralement de façon répétée dans le temps).

L'aérien low-cost est considéré par certain-es auteur-es comme la plus grande révolution dans le domaine du tourisme et des voyages depuis l'avènement des voyages à forfait, il y a un demi-siècle<sup>26</sup>. Ce mode de transport, au-delà d'une modification des *pratiques effectives* de mobilité des touristes, entraînerait une modification des *habitudes et des normes sociales* relatives à la mobilité, du moins dans certains groupes, et donc au final une altération de la culture touristique elle-même<sup>27</sup>.

20 La motilité, en tant que capacité à se déplacer ; tout comme le capital financier ou le capital social, elle peut être considérée comme un capital permettant à certaines personnes d'acquérir des avantages sur le plan socio-économique, voir à ce sujet KAUFFMAN, 2008.

21 Voir partie de ce dossier concernant l'évolution de nos comportements en matière de tourisme.

22 Entretien Anya DIEKMANN et Isabelle BAUTHIER, juillet 2017, et CASEY, 2010 (cité dans CRAPS, 2017).

23 CRAPS, 2017.

24 GRAHAM & SHAW, 2008, 1442, cités dans CRAPS, 2017.

25 CASEY, 2010, ; GRIGOLON et al., 2012 ; cités dans CRAPS, 2017.

26 CASEY, 2010.

27 CRAPS, 2017, p.9.

## Impact au niveau environnemental

### Les nuisances sonores

Un des impacts majeurs du transport aérien, qu'il soit low-cost ou non, est la pollution sonore aux abords des aéroports et en dessous des routes aériennes utilisées par les avions. Le nombre de personnes impactées par ce type de pollution est important<sup>1</sup>. Le bruit, comme l'ont démontré de nombreuses études est une source importante de stress et a un impact évident sur la santé (troubles, allant des problèmes de concentration et des pertes auditives à la mort via des accidents cardio-vasculaires<sup>2</sup>). Voir aussi à ce sujet le site de l'Union européenne contre les nuisances aériennes (UECNA)<sup>3</sup>.

Parmi les facteurs qui rendent difficile la sensibilisation par rapport à cet impact, on pourra noter le fait que si les nuisances sont très fortes (même à 20 km d'un aéroport, le bruit du passage d'un avion toutes les 3 minutes est extrêmement stressant), elles sont ciblées au niveau du territoire. Donc beaucoup de gens n'ont pas l'occasion de les expérimenter.

### Gaz à effets de serre et forçage radiatif

Comme indiqué ci-dessus, l'aérien est clairement le mode de transport qui émet le plus d'émissions de gaz à effet de serre. Plusieurs articles documentent ce fait et les résultats des comparaisons entre les différents modes peuvent varier selon la prise en compte de divers facteurs (types de voitures ou de trains utilisés, source de l'énergie utilisée, distance parcourue par les avions<sup>4</sup>, taux de remplissage des voitures, etc.).

A titre d'exemple, si l'on compare les émissions de différents modes de transport pour un aller-retour de 4 personnes de Bruxelles (Zaventem) à Barcelone (Espagne), on obtient<sup>5</sup> : pour l'avion, environ 1,2 tonnes de CO<sub>2</sub> ; pour la voiture, environ 0,5 tonnes de CO<sub>2</sub> ; pour le train, environ 0,04 tonnes de CO<sub>2</sub> (considérant qu'une bonne partie de ce trajet est réalisé en TGV). En somme, sur le plan des émissions, l'avion sur ce genre de distance, est de 10 à 30 fois plus impactant que le train, en fonction des types de train et des sources d'énergies utilisées pour faire rouler le train. En somme, sur le plan des émissions, l'avion sur ce genre de distance, est de 10 à 30 fois plus impactant que le train, en fonction des types de train et des sources d'énergies utilisées pour faire rouler le train.

A titre comparatif, l'utilisation moyenne d'une voiture produit environ 1,7 tonnes d'équivalents CO<sub>2</sub> par an<sup>6</sup>.

1 Selon l'EEA, plus de 4 millions de personnes sont exposées à un bruit de niveau élevé (soit plus de 55 dB Lden) induit par le trafic aérien (EEA Report N° 10/2014 – Noise in Europe 2014, p. 20).

2 COURBE, 2014 et voir également à ce sujet XHONNEUX, 2010.

3 Cfr <http://www.uecna.eu/>

4 La distance parcourue par les avions influence les émissions par kilomètre étant donné que l'atterrissage et le décollage sont particulièrement impactants.

5 Calculs réalisés par P. Courbe et Marie Spaey, IEW, sur base des chiffres de l'ADEME et tenant compte uniquement des émissions associées à la combustion du carburant (motorisations thermiques) et à la mise à disposition de l'électricité (motorisations électriques pour les trains).

6 DELVAUX, 2013, p. 38.



Et quand l'on sait que chaque habitant de cette planète peut encore émettre 100 tonnes de CO<sub>2</sub> dans le futur pour limiter la hausse de température sur terre à 2°C (et cela sans tenir compte des nouvelles naissances), on comprend vite que l'utilisation de l'aérien, y compris sur de courtes distances, est tout à fait intenable au regard des enjeux climatiques.

Les avions commerciaux volent à des altitudes de 8 à 13 km où ils rejettent dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), oxydes d'azote (NOX), particules, aérosols et vapeur d'eau. Additionnés, les effets sur le climat – le « forçage radiatif » – de ces différents éléments sont deux à cinq fois plus importants que l'effet du seul CO<sub>2</sub>. De ce fait, le transport aérien est responsable de 5 à 9% des changements climatiques imputables à l'homme au niveau mondial<sup>7</sup>.

En outre, les moteurs d'avion émettent principalement les polluants suivants : oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), monoxyde de carbone (CO), composés organiques volatils (COV), dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) et particules solides (PM). Ils rejettent également du carburant imbrûlé. Ces polluants ont différents effets (parfois cumulés) sur la santé des riverains d'aéroports : irritation de l'appareil respiratoire, allergies, asthme, problèmes cardiovasculaires, effets mutagènes et cancérogènes<sup>8</sup>.

Malgré les innovations technologiques visant à réduire l'impact de ce mode de transport, les émissions de CO<sub>2</sub> du secteur aérien en Europe continuent à augmenter. La tendance dénoncée par la Commission européenne en 1999<sup>9</sup> s'est renforcée : entre 1999 et 2010, les émissions de CO<sub>2</sub> du transport aérien en Europe ont augmenté de 16,1% (vols nationaux, intra-européens et internationaux, personnes et marchandises). Et en Wallonie, du fait des investissements réalisés au niveau des aéroports régionaux, cette évolution est plus marquée encore (voir ci-dessous).

## Energie

Actuellement, c'est le kérosène qui alimente les avions. Ce produit rend le secteur tout à fait dépendant du pétrole et l'aviation était responsable, en 2008<sup>10</sup>, de 8% de la consommation pétrolière mondiale<sup>11</sup>. Le secteur est ainsi très impacté par les variations du cours du pétrole.

La croissance du transport aérien rend le secteur de plus en plus énergivore. En Wallonie, entre 2000 et 2010, la consommation d'énergie totale des deux aéroports régionaux (donc les émissions de CO<sub>2</sub>, qui lui sont directement proportionnelles) a augmenté de 356,9%<sup>12</sup>.

7 T&E and CAN Europe, 2006, cité dans COURBE, 2014.

8 COURBE, 2014.

9 CE, COM(1999).

10 Derniers chiffres à notre disposition.

11 MONTAGNE, 2008, cité par COURBE, 2008.

12 ICEDD, cité dans COURBE, 2014.

## En conclusion

Le secteur, face à ces pollutions et de par cette dépendance énergétique, réagit de différentes façons :

- pour se prémunir d'un point de vue financier, il résiste aux tentatives de taxation du kérosène ou à l'intégration de l'aérien dans le système européen d'échanges de quotas d'émissions de CO<sub>2</sub> ;
- il travaille sur la trajectoire de vol des avions et sur la gestion du trafic<sup>13</sup> ;
- il travaille sur l'aérodynamisme des avions afin de réduire les consommations, mais les résultats de ce travail n'amènent actuellement que peu d'amélioration (les réelles améliorations possibles à ce niveau nécessitent le développement de nouveaux modèles, ce qui n'est envisageable qu'à plus long terme) ;
- il recherche des sources d'énergie de substitution : agrocarburants, électricité et hydrogène. Comme on le sait, le bilan des agrocarburants, produits à cette échelle, est désastreux sur le plan environnemental et social. Le secteur y voit néanmoins la seule alternative au pétrole à court terme. L'aérien électrique ne semble pas être une solution à court ni à moyen terme car les technologies des batteries actuelles et en développement ne permettent pas de stocker suffisamment d'énergie<sup>14</sup> pour faire décoller et voler un avion commercial. De plus, cette solution ne serait réellement durable que dans la mesure où l'électricité serait d'origine renouvelable – et les capacités de production actuelles ne suffisent déjà pas à couvrir les consommations. Une alternative étudiée depuis de nombreuses années réside dans l'utilisation d'hydrogène pour stocker l'énergie à bord des avions. Les problèmes techniques et de sécurité n'ont pas encore trouvé de réponses satisfaisantes ;
- il prône un système de compensation des émissions de gaz à effet de serre via la plantation d'arbres ou des projets dans d'autres secteurs. Or nous considérons que « la compensation carbone constitue l'ultime étape du processus mis en oeuvre par des particuliers ou des entreprises pour tendre vers la neutralité carbone. Elle ne peut intervenir qu'après – ou conjointement à – la mise en oeuvre d'efforts concrets de réduction des émissions. Autrement dit, elle ne saurait s'apparenter à un système d'indulgences permettant de polluer pourvu qu'on y mette le prix. Ce préalable étant posé, il importe que la compensation garantisse à ceux qui y recourent une efficacité optimale, qu'elle tienne compte du sérieux des projets qui donnent lieu à une compensation et du fait qu'il y a des limites à la quantité compensable »<sup>15</sup>.

13 COURBE, 2008.

14 On peut stocker environ 30 fois moins d'énergie dans une batterie que dans un volume équivalent de kérosène – et 40 fois moins pour un poids équivalent.

15 TITEUX, 2009.

## *Impact au niveau social*

### **Les conditions de travail dans l'aérien low-cost**

On sait que le développement récent du transport aérien de passagers est lié à l'essor de la formule «low cost» de ce type de transport. Or, sur le plan social, les compagnies aériennes low-cost ont un impact qui s'avère négatif pour différents publics.

Une compagnie comme Ryanair impose des conditions de travail défavorables à ses employé-es. Ainsi, «à force de proposer des contrats précaires et à la limite de la légalité, d'obliger ses jeunes pilotes à devenir de faux indépendants, de pousser certains de ses équipages à dormir dans des endroits aussi incongrus que des campings ou encore de créer un climat d'omerta au sein de son personnel, la compagnie irlandaise aura poussé ses pilotes à aller voir si le ciel n'est pas plus bleu ailleurs.»<sup>16</sup>.

Vu la révolte de ses pilotes, dont un certain nombre ont quitté l'entreprise pour aller travailler ailleurs, la compagnie a été contrainte de supprimer des milliers de vols très récemment (hiver 2017-2018), ce qui cause un préjudice à ses clients, même si une partie d'entre-eux se sont vu proposer des itinéraires alternatifs ou des remboursements.

### **L'accessibilité sur le plan socio-économique**

Malgré le discours dominant qui prétend que l'aérien low-cost entraîne une démocratisation des voyages en avions, il convient de se montrer circonspect à cet égard et de mettre en doute l'affirmation selon laquelle ce mode de déplacement est réellement accessible à une grande majorité de personnes. Plusieurs analyses réalisées il y a une dizaine d'années montrent le contraire (le grand nombre de passager étant davantage dû à un nombre limité de personnes relativement aisées prenant les vols low-cost fréquemment)<sup>17</sup>.

Des auteur-es ont écrit entre 2005 et 2010 que les principaux clients de l'aérien low-cost étaient relativement jeunes et appartenaient à des catégories socioprofessionnelles favorisées<sup>18</sup>. Cependant les données sur lesquelles s'appuient ces affirmations ne sont pas toujours complètes<sup>19</sup>, recouvrent des territoires et situations différentes et datent un peu. Il semblerait qu'il y ait actuellement peu de données collectées de façon systématique sur le profil socio-économiques des passagers de l'aérien en Wallonie. Une enquête est en cours à l'aéroport de Charleroi, il sera intéressant d'en connaître les résultats.

<sup>16</sup> La Libre Belgique, 18 septembre 2017.

<sup>17</sup> CASEY, 2010.

<sup>18</sup> CASEY, 2010; GÖSSLING ET AL., 2009 ; SHAW & THOMAS, 2006 ; O'CONNELL & WILLIAMS, 2005 et CRAPS, 2013, p. 43.

<sup>19</sup> CRAPS, 2017.

## Impact au niveau économique

Pour donner un ordre de grandeur, une étude produite par le CIRIEC et Deloitte en 2003 évaluait les retombées économiques de l'aéroport de Charleroi (pour 1,7 millions de passagers) à près de 699 emplois directs<sup>20</sup> et environ 1.200 emplois indirects dans la province du Hainaut<sup>21</sup>.

Cependant, une autre étude subséquente met en question l'importance des retombées économiques de l'aéroport de Charleroi sur le secteur touristique local. Selon les auteurs de cette étude « ... à Charleroi, l'aéroport et ses abords semblent officier surtout comme sas entre l'avion et des territoires plus lointains, quel que soit le sens du trajet (entrée ou sortie de Belgique) ; il y a manifestement une importante déconnexion entre l'aéroport et le territoire qui le porte, si ce n'est pour une partie des emplois créés qui profitent aux habitants de la région<sup>22</sup>. »

Nous n'avons malheureusement pas pu analyser des données plus récentes dans le cadre de ce dossier, n'ayant pas ces données à disposition, mais voudrions néanmoins lancer quelques pistes de réflexion globales à propos de l'impact économique.

Les aéroports assurent des rentrées et sont créateurs d'un certain nombre d'emplois, mais ils bénéficient également d'aides variées. Aux subsides directs que constituent les aides d'Etat aux aéroports et compagnies aériennes s'ajoutent les subsides indirects sous forme d'exonération de TVA sur les billets d'avion et d'absence de taxes sur le kérosène<sup>23</sup>. Par contre, en Belgique, la TVA est appliquée aux voyages en train (6%) et/ou en autocar (6% également). Il en est de même dans certains autres pays. Le transport aérien bénéficie donc d'une distorsion de concurrence, en sa faveur, par rapport aux autres modes<sup>24</sup>.

La question de l'identité (locale ou internationale) des actionnaires qui investissent dans les aéroports wallons mérite également d'être posée.

Il y a, en Europe, une dépendance importante des pouvoirs publics régionaux par rapport aux compagnies aériennes low-cost et une concurrence importante (et très probablement contre-productive) entre aéroports et entre régions<sup>25</sup>.

Un dernier aspect qui mérite d'être investigué, est la question de l'identité (locale ou internationale) des actionnaires qui investissent dans les aéroports wallons. Cet aspect peut être significatif par rapport à l'intérêt plus ou moins prononcé des actionnaires vis-à-vis du bien-être économique local. Il s'agit d'un enjeu réel en matière de tourisme : dans le secteur hôtelier en Belgique, par exemple, les inves-

20 Emplois localisés à l'aéroport.

21 CIRIEC & DELOITTE & TOUCHE, 2003, p.155.

22 DOBRUSZKES, 2005, p. 56.

23 COURBE, 2014 et DOBRUSZKES, 2005.

24 COURBE, Mai 2014.

25 DOBRUSZKES, 2005, p. 56.

tisseurs étrangers s'intéressent de façon croissante au marché immobilier (depuis quelques années, neuf acquéreurs sur dix sont étrangers pour les hôtels de plus de 50 chambres acquis en Belgique)<sup>26</sup>.

Enfin, dans un contexte où il faut impérativement limiter les émissions de GES, les emplois dans le secteur de l'aérien ne sont pas durables à terme.

## **Le Vélo**

### **Impact au niveau environnemental**

Le déplacement à vélo classique (non électrique) est l'une des formes de déplacement les plus écologiques. En effet, le vélo, comme la marche n'émet pas de gaz à effet de serre et ne dépense pas d'énergie, si ce n'est celle du cycliste.

En termes d'émissions de gaz à effet de serre et d'énergie consommée, les seuls moments où l'impact est significatif est le moment de la construction et de fin de vie du vélo, mais comparés à d'autres moyens de transport – et notamment la voiture – ces impacts sont minimes, notamment en regard de la durée habituelle d'utilisation de ce moyen de transport.

Les impacts du vélo électrique en termes d'émissions sont plus importants, évidemment, mais restent largement inférieurs à ceux de la voiture (électrique ou non).

Bien sûr, pour circuler à vélo, il faut un minimum d'infrastructures, mais elles sont nettement moins impactantes sur l'environnement que les infrastructures routières. En outre, les vélos peuvent en cas de nécessité utiliser les infrastructures prévues pour d'autres modes de transport pour autant qu'elles soient peu fréquentées et/ou que la cohabitation soit bien organisée. Un certain nombre d'itinéraires pour cyclistes ont été tracés sur des voies de transport désaffectées (comme par exemple d'anciennes voies de chemins de fer ou des voies de halage).

Avec le développement de nouvelles voies cyclables, notamment dans des espaces naturels, un point qui mérite néanmoins l'attention est l'impact sur les espaces sensibles de l'installation d'infrastructures pour vélos et d'une fréquentation accrue en conséquence du développement du cyclotourisme.

Par ailleurs, si le cycliste ne se rend pas à sa destination à vélo, il faut prendre en considération l'impact de son moyen de transport pour accéder à la destination. Actuellement, « la principale source d'émissions de CO<sub>2</sub> pour le cyclotourisme est le transport entre le domicile des cyclistes et la piste cyclable. »<sup>27</sup> Donc la question de l'intermodalité entre le cyclisme et d'autres moyens de transports moins polluants est essentielle (voir ci-dessous).

<sup>26</sup> La Libre Belgique, 12 décembre 2017.

<sup>27</sup> PARLEMENT EUROPÉEN, 2012, p. 119.

Enfin, notons aussi que la pratique du vélo symbolise pour certains une forme de lutte contre le consumérisme à tout crin. Pour voyager à vélo, il faut se désencombrer, laisser de côté tout ce qui est superflu, ce qui représente en soi une expérience de simplicité volontaire appliquée à la sphère des vacances et pouvant déteindre sur d'autres aspects de la vie quotidienne<sup>28</sup>.

### **Impact au niveau social**

Bien que nous ne puissions, dans le cadre de ce dossier, rendre compte d'une analyse détaillée de l'impact du vélotourisme au niveau social, nous mentionnerons plusieurs aspects à prendre en considération.

En premier lieu, la durée de vie d'un vélo est liée à la possibilité de le faire réparer. Même si la construction des vélos est souvent réalisée à l'étranger, les réparations de vélos génèrent des emplois locaux, non délocalisables et pouvant être intégrés à des entreprises d'économie sociale.

Circuler en vélo est généralement très accessible financièrement (et en tous les cas bien plus qu'en voiture, en train ou en avion). Donc ce mode de transport est plus équitable et démocratique que la plupart des autres moyens de déplacement.

En ce qui concerne le cyclotourisme, l'impact social (lié à l'impact économique) va dépendre de la façon dont les populations locales pourront mettre en place les structures d'accueil ou la vente de produits locaux afin de pouvoir bénéficier des revenus du tourisme.

Aussi, avec un nombre croissant de visiteurs, l'impact du cyclotourisme en termes de qualité de vie sera lié à la façon dont les visiteurs peuvent donner leur avis par rapport aux développements proposés afin de limiter les nuisances liées à la fréquentation (bruit, encombrement de certains axes, etc.).

Enfin, plusieurs expériences en Europe semblent montrer que le développement du cyclotourisme et des infrastructures qui y sont liées donnent aux populations locales une occasion supplémentaire « d'activités physiques et d'amélioration de la santé, de relaxation, et des occasions pour les groupes d'amis et de proches de profiter de la campagne à proximité de leur lieu de vie »<sup>29</sup>.

### **Impact au niveau économique**

En Wallonie, si l'on peut constater qu'il y a de plus en plus de touristes à vélo, on ne dispose pas encore d'informations quantitatives quant à l'ampleur de cette forme de tourisme sur le territoire car aucun comptage précis n'a été réalisé jusqu'à présent<sup>30</sup>.

28 Voir à cet égard l'article de Marie Spaey, <http://www.iew.be/spip.php?article7395>

29 PARLEMENT EUROPÉEN, 2012, p. 120.

30 Information provenant de François LERUTH, Attaché Géomaticien – Coordination RAVeL, Service public de Wallonie, novembre 2017.

Par contre, des données sur les retombées économiques du cyclotourisme nous proviennent de plusieurs pays ou régions d'Europe et semblent démontrer que cette forme de tourisme est très intéressante en terme de rapport entre les investissements consentis et les revenus pour la destination.

Il semblerait aussi que les cyclotouristes dépensent davantage au niveau local. Des études indiquent une part locale plus importante au niveau des achats des consommateurs cyclistes par rapport aux consommateurs classiques. Les cyclistes dépensent moins par achat, mais font des achats plus fréquents dans des magasins de proximité (plus chers). Grâce aux économies sur leur budget transport, il semblerait qu'ils consomment davantage dans les commerces et horeca de proximité (une hypothèse qui mérite une investigation plus approfondie)<sup>31</sup>.

Par ailleurs, le cyclotourisme bénéficie à des localités qui ne sont pas ou peu fréquentées dans le cadre du tourisme classique. « Dans certains pays, ces régions de destination n'attireraient pas les randonneurs ou d'autres visiteurs cherchant un cadre parfait ou des sites culturels à voir absolument. Ainsi le cyclotourisme peut-il devenir un véritable atout pour des destinations moins attirantes, que les visiteurs délaisseraient autrement »<sup>32</sup>.

En quelques sortes, on peut parler d'une activité très peu polluante et qui permet une forme de relocalisation de l'économie.

## *En France*

En France, où une politique active de stimulation du développement de ce secteur a été mise en place, la fréquentation moyenne des grands axes cyclables semble avoir globalement augmenté (12% entre 2013 et 2014 sur l'ensemble des axes<sup>33</sup>, 15% par an entre 2010 et 2013 pour les mois d'été sur les itinéraires dans la Loire<sup>34</sup>).

L'état français souhaite stimuler le développement de ce secteur pour que la France puisse conserver sa position de « leader » dans le domaine (après notamment les Pays-Bas et l'Allemagne). Des calculs ont été réalisés sur sa rentabilité : 16.500 emplois et un chiffre d'affaires total de 5 milliards d'euros en France, dont :

- 44% pour le tourisme à vélo, soit 2 milliards d'euros, dont 50% en hébergement et restauration ;
- 32% pour le commerce de cycles ;
- 8% pour l'industrie du cycle.

Une étude détaillée sur les retombées économiques du « Tour de Bourgogne à vélo », commandée par le Comité régional du Tourisme de Bourgogne, montre que les investissements consentis pour les aménagements, en tous les cas dans les zones où

31 VAN ZEEBROECK, Bruno (TML), CHARLES Julie et HOLEF Etienne (Pro Velo a.s.b.l.), 2014.

32 PARLEMENT EUROPÉEN, 2012, p. 127.

33 Analyse des données de fréquentation vélo 2014, Départements et régions cyclables, avril 2015.

34 [http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?ref\\_id=18651&page=rapports/bilan\\_2012/bilan\\_2012\\_tourisme.htm#e1](http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?ref_id=18651&page=rapports/bilan_2012/bilan_2012_tourisme.htm#e1) et [http://www.frotsicentre.com/files/frotsi-centre/files/fichiers/premier\\_bilan\\_chiffre\\_2013.pdf](http://www.frotsicentre.com/files/frotsi-centre/files/fichiers/premier_bilan_chiffre_2013.pdf)

les services sont suffisants, ont été amortis en un an par les apports des visiteurs (logement, restauration, etc.). En 2009, plus de 12 millions avaient été investis et les retombées économiques ont été évaluées à 35 millions d'euros pour cet itinéraire cyclable. Par ailleurs, cette étude révèle également que la saison touristique (fréquentation importante) dure de février à octobre (donc pas uniquement en juillet et août).

La Loire et la Bretagne à vélo ont également généré des revenus importants : environ 50 millions d'euros pour la période septembre 2008 - septembre 2009 dans la Loire et environ 40 millions d'euros par an en Bretagne.

D'autres destinations françaises confirment ces ordres de grandeur.

### *Ailleurs*

A titre d'exemple, dans le cadre de la Route du Danube (qui passe notamment par l'Autriche), les retombées économiques en Autriche sont estimées à 45 millions d'euros par an. En 2008, les retombées en termes d'emplois créés le long de la section la plus fréquentée<sup>35</sup> étaient de 838 emplois directs et 1.400 emplois indirects.

### *Economie au niveau des soins de santé*

«L'OMS a généré un outil d'évaluation, testé sur des milliers de personnes et permettant de mesurer la diminution de ses dépenses de santé suite à la pratique régulière d'une activité physique, en l'espèce le vélo. Les résultats ont été tellement surprenants que les responsables ont d'abord cru à une erreur. Toutes vérifications faites, on peut dire, en résumé, que l'utilisation régulière de la bicyclette permet d'économiser, en dépenses de santé, une moyenne de 1.000 € par an et par personne (le résultat varie en fonction du système de sécurité sociale du pays concerné). Or on sait que la pratique du vélo est largement conditionnée par la qualité des aménagements proposés, dont les voies vertes. Une fois de plus, si les voies vertes nécessitent des investissements, elles sont aussi une source de revenus »<sup>36</sup>.

Par contre la pratique du vélo est soumise au risque d'accidents. Pour une évaluation des coûts et bénéfices sur la santé en tenant compte des accidents, voir le rapport réalisé par Pro Velo et TML en 2012<sup>37</sup>.

### *Intermodalité du vélo avec d'autres modes de transport moins polluants*

L'intermodalité, en tant que possibilité pour un touriste de passer d'un mode de transport à l'autre au cours de son voyage, dans un certain nombre de cas n'est pas du tout effective.

35 340 km qui séparent Passau de Vienne.

36 Information provenant de François LERUTH, Attaché Géomaticien – Coordination RAVeL, Service public de Wallonie.

37 VAN ZEEBROECK, Bruno (TML), CHARLES Julie et HOLEF Etienne (Pro Velo a.s.b.l.), 2014, pp.6-11.



Les informations mentionnées dans les 4 paragraphes ci-dessous proviennent du témoignage de Luc Goffinet<sup>38</sup>.

«Pour pouvoir effectuer de longues distances à vélo, sans être contraint à une boucle pour revenir à son point de départ, il est indispensable de pouvoir emprunter les transports publics avec son vélo (non démonté).

En ce qui concerne la Wallonie, l'offre pour les cyclistes reste insuffisante au niveau de la SNCB<sup>39</sup>. Les deux places (théoriques) par train sont trop limitées sur des axes qui vont connaître prochainement un boom du vélo-tourisme (par exemple la Venbahn). Pourtant, cette demande s'exprime sur des liaisons rurales à des moments de faible fréquentation. Avec un minimum d'aménagement intérieur, ces trains locaux pourraient remplir leur rôle d'adjuvant à l'intermodalité (corollaire : être aussi moins vides en heures creuses!).

Les TEC<sup>40</sup> restent fermés aux propositions du GRACQ concernant le transport de vélos. Or des solutions permettant de transporter les vélos existent (exemple : les cars postaux en Suisse). Actuellement seule une ligne de bus<sup>41</sup> embarque les vélos, de Charleroi vers l'abbaye d'Aulne, en été et uniquement les jours fériés. Cette solution pourrait pourtant être mise en place sur d'autres lignes. Par ailleurs, les nouveaux bus disposent tous d'un espace central multi-fonctionnel pouvant accueillir des poussettes, chaises roulantes, vélos. Il ne s'agit donc pas nécessairement d'équiper lourdement tous les bus pour arriver au but recherché...

Du côté des compagnies internationales de chemin de fer, elles n'ont pas d'obligation de fournir un service de transport de vélos. Par exemple, le Thalys ne prend pas les vélos car cela s'avère moins rentable que le transport de passagers. Eurostar les prend en tant que bagages (et accepte qu'ils ne soient pas démontés, mais cela revient cher au cycliste et il n'y a que 2 places vélo par Eurostar. Dans les ICE allemand, le transport des vélos n'est pas prévu avant 2018. Le GRACQ, ainsi que d'autres organisations qui défendent les intérêts de cyclistes exercent un lobby auprès des eurodéputés pour une révision du règlement européen par rapport au transport de vélos dans les trains de passagers internationaux.

Enfin, l'offre en matière de transport de bagages de cyclistes<sup>42</sup> est quasiment inexistante en Wallonie.»

### ***Conclusion sur l'impact des transports***

Enfinement, en termes de mobilité, seuls le vélo, la marche et d'autres modes **non-motorisés sont quasiment non-impactants.**

38 Chargé de Politique wallonne & recherche, GRACQ asbl (Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens - <http://www.gracq.org/>), fin 2016.

39 Société nationale de chemins de fer belge.

40 Sociétés de transport public actives sur le territoire de la Région wallonne.

41 <https://www.infotec.be/fr-be/minformer/actualités/détails.aspx?idnews=2585>

42 Pour les cyclistes qui partent en itinérant et souhaiteraient faire transporter une partie de leur matériel (par exemple, leur matériel de camping).

Cependant, le train offre également une alternative à encourager, du fait d'une consommation d'énergie par personne transportée très réduite et de belles perspectives de durabilité (dans l'hypothèse d'une alimentation à l'électricité renouvelable).

De même, le transport en commun par route longues distances (autocars) permet de réduire fortement l'empreinte écologique des déplacements touristiques. Du fait de sa dépendance actuelle au pétrole, ce type de transport ne peut cependant pas être pleinement qualifié de « durable ». Il pourrait le devenir dans la mesure où il deviendrait possible d'assurer le stockage d'énergie à bord des autocars en limitant fortement les impacts environnementaux liés à la fabrication et au retraitement des dispositifs de stockage.

La voiture est à éviter, à fortiori si son taux d'occupation est faible. Et, en tous les cas, le recours à l'aérien est globalement à proscrire si on veut se rapprocher d'un développement touristique plus durable.

### **Les activités pratiquées par les touristes**

Certaines activités en vogue sont très consommatrices d'énergie et d'espace : ski, surf, plongée sous-marine, safari, nautisme motorisé, le quad, la motoneige, l'aviation amateur... Parmi celles-ci, les motorisées sont plus impactantes de par le bruit qu'elles génèrent, la pollution liée au fonctionnement du moteur (émissions et pertes d'huile), ainsi que le poids et la vitesse des véhicules (qui accentuent potentiellement les dégâts sur la flore, sur les habitats, le tassement et l'érosion des sols, l'impact d'accidents avec des animaux ou d'autres usagers). Ils font l'objet d'une réglementation spécifique en Wallonie qui permet de limiter leur impact.<sup>43</sup>

A titre d'exemple, nous décrivons ci-dessous l'impact potentiel de certaines activités de tourisme nature, appréciées des touristes wallons ou de ceux qui se rendent en Wallonie.

### **Les attractions touristiques**

Les attractions touristiques selon leur taille, leur gestion et les zones où elles sont implantées, peuvent avoir un impact important sur les 3 plans du développement durable (économiques, social et environnemental). Sur le plan économique, on peut facilement imaginer que si une attraction cherche à s'agrandir, c'est qu'elle est viable et pense pouvoir attirer de nouveaux clients. Sur les plans sociaux et environnementaux, un des impacts potentiellement importants est la création d'un trafic routier disproportionné par rapport à la taille des routes et l'environnement local, qui génère une série de nuisances : pollution de l'air, bruit, utilisation de l'espace, risques d'accidents, etc. Il y a en Wallonie, 7 attractions touristiques qui connaissent une fréquentation de plus de 250.000 visiteurs par an. Le nombre de visiteurs accueillis par attractions est assez disparate : au total, les 310 attractions

43 DE MYTTENAERE, B., DIETEREN, E. ET GODART, MF, 2007.

wallonnes accueillent 10 millions de visiteurs par an, dont plus de 2 millions se rendent dans les 11 parcs animaliers et zoo wallons<sup>44</sup>. A ce titre le « cas » Pairi Daiza est emblématique : les récents projets d'extension du parc animalier et de route pour y accéder ont suscité de vives réactions de la part des populations locales<sup>45</sup>.

## Le kayak

En Wallonie, près de 250 km de cours d'eau sont autorisés à la pratique du kayak toute l'année. Des seuils de débit minimaux et maximaux sont définis pour chaque rivière où la navigation d'embarcations de loisir est permise, au-delà ou en deçà desquels elle ne peut être pratiquée. Au-delà du seuil maximal, le kayakiste se met en danger et en deçà, il porte atteinte à l'écosystème du cours d'eau. Mais les seuils minimaux ont été tirés vers le bas pour maximiser les périodes d'ouverture. Certaines rivières (comme la Lesse, par exemple) connaissent des pics de fréquentation très élevés (jusqu'à 4.000 descentes par jour).<sup>46</sup>

Le niveau trop bas des eaux, ainsi que la concentration et la répétition des impacts sont à l'origine de la plupart des détériorations occasionnées sur l'environnement (bruit, toilette sauvage, érosion des berges et des îles) et la biodiversité (perturbation de la nidification, destruction des frayères,...). Les solutions possibles qui découlent de cette analyse : une interdiction totale des descentes d'embarcation de loisirs (dont les kayaks) sur les tronçons les plus remarquables (avec solutions de remplacement dans d'autres espaces), le relèvement du seuil de débit minimal pour pratiquer l'activité, la limitation du nombre de descentes journalières avec des mécanismes de contrôle effectifs, l'identification des kayaks pour responsabiliser les individus par rapport aux nuisances causées et la responsabilisation de l'exploitant (dépôt d'une caution, ...), l'augmentation des contrôles de répression. Et, bien sûr, l'information et la sensibilisation des usagers.<sup>47</sup>

Le problème principal résulte du non-respect du permis d'environnement par certains exploitants (nombre de kayaks, horaires, ...) et de l'insuffisance des mécanismes de responsabilisation des usagers engendrant sur certains tronçons (de la Lesse notamment) des infractions répétées et totalement incontrôlables par l'administration.<sup>48</sup>

## Le ski

L'activité des stations de sports d'hiver a des impacts sur l'environnement : remodelage des pentes, forte consommation d'eau et d'énergie (notamment pour la production croissante de neige artificielle<sup>49</sup>), production de déchets et trafic automobile important.<sup>50</sup>

44 CGT et WBT, 2015.

45 <https://www.facebook.com/collectifpaysvert/>

46 CRISTOFOLI, 2016.

47 CRISTOFOLI, 2016, pp.24-27.

48 Information provenant de Lionel DELVAUX, Fédération Inter-environnement Wallonie, octobre 2017.

49 [http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/Produits\\_editoriaux/Publications/Datalab/2017/datalab-17-la-fonction-touristique-des-territoires...mars2017a.pdf](http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/fileadmin/documents/Produits_editoriaux/Publications/Datalab/2017/datalab-17-la-fonction-touristique-des-territoires...mars2017a.pdf), p.25

50 <http://www.ademe.fr/particuliers-eco-citoyens/vacances-loisirs/passer-vacances-plus-ecologiques/sports-dhiver>

L'installation et le fonctionnement de stations de ski ont un impact sur les zones humides. De façon générale, les zones humides (mares, étangs, prés inondables, etc.) remplissent diverses fonctions, notamment écologiques et/ou biogéochimiques (par exemple, en tant que zones d'habitat pour des espèces rares et protégées, ou zone d'épuration naturelle des eaux). Deux tiers d'entre-elles ont disparu en France entre 1900 et 2000. Les stations de ski affectent de diverses façons les zones humides : destruction par construction d'infrastructures, interférence hydrologique, érosion, compression et pollution des sols. Au final, il y a perte de zones humides sur l'ensemble des domaines skiables (par exemple au Gets, entre 1966 et 2012, les zones humides ont perdu 45% de leur surface). Certaines stations entreprennent des Plans d'actions zones humides, comme par exemple Val Thorens (entre 2009 et 2015). Ce plan d'action s'est appuyé sur un état des lieux et la participation de divers acteurs. Le domaine skiable s'est engagé dans une certification ISO 14001<sup>51</sup>.

### **Le VTT (en montagne, notamment)**

Un grand nombre de stations de ski alpines souhaitent diversifier leur offre et, pendant l'été développent un réseau de pistes pour vélo tout terrain (VTT). Les pistes pour VTT sont développées sur des sentiers existants ou sur de nouvelles pistes (créées dans des milieux naturels jusqu'alors peu fréquentés)<sup>52</sup>.

La pratique du VTT a un impact potentiel sur le sol, la végétation, la faune et l'eau. Ces impacts pressentis sont notamment : destruction de la végétation, introduction d'espèces invasives, destruction et modification des habitats, dérangement des espèces existantes qui peut engendrer un stress important et un impact sur la reproductibilité des espèces, sur leur survie et sur leur répartition. Plusieurs études ont déjà été réalisées sur le sujet (surtout américaines et australiennes). Elles peuvent servir de base à l'élaboration de principes directeurs pour le cadrage de ce type d'activité, en tenant compte des enjeux liés aux particularités des milieux concernés.<sup>53</sup>

### **La plage**

« L'afflux saisonnier de millions de personnes n'est pas sans poser de problèmes de gestion des ressources et des milieux, d'aménagement du territoire, de traitement des déchets et des nuisances, de mitage des milieux naturels littoraux et de conflits d'usage avec les autres activités. Une série d'indicateurs a donc été définie pour caractériser le tourisme littoral, connaître son évolution et ses éventuels impacts ».<sup>54</sup>

51 [http://www.gentiana.org/sites/commun/generique/fckeditor/File/RBA2016/support\\_presentation\\_RBA2016/Jeu%20di%20aprem/05\\_%20Gaucherand%20S\\_-JBA%202016-Final.pdf](http://www.gentiana.org/sites/commun/generique/fckeditor/File/RBA2016/support_presentation_RBA2016/Jeu%20di%20aprem/05_%20Gaucherand%20S_-JBA%202016-Final.pdf)

52 Voir à cet égard étude sur l'impact du VTT réalisée dans la station de ski de Valmorel, en Haute Savoie, dans [http://www.gentiana.org/sites/commun/generique/fckeditor/File/RBA2016/support\\_presentation\\_RBA2016/Jeu%20di%20aprem/05\\_%20Gaucherand%20S\\_-JBA%202016-Final.pdf](http://www.gentiana.org/sites/commun/generique/fckeditor/File/RBA2016/support_presentation_RBA2016/Jeu%20di%20aprem/05_%20Gaucherand%20S_-JBA%202016-Final.pdf)

53 [http://www.gentiana.org/sites/commun/generique/fckeditor/File/RBA2016/support\\_presentation\\_RBA2016/Jeu%20di%20aprem/05\\_%20Gaucherand%20S\\_-JBA%202016-Final.pdf](http://www.gentiana.org/sites/commun/generique/fckeditor/File/RBA2016/support_presentation_RBA2016/Jeu%20di%20aprem/05_%20Gaucherand%20S_-JBA%202016-Final.pdf)

54 <http://www.veilleinfotourisme.fr/impact-du-tourisme-sur-l-economie-des-communes-littorales-hebergement-marchand-en-2012-et-evolution-depuis-1999-pour-les-communes-littorales-metropolitaines-130999.kjsp>

Un des impacts majeur est l'altération du paysage qui s'est opérée dans maintes destinations côtières européennes de par l'urbanisation sauvage des abords du littoral. La plupart des stations balnéaires de la côte belge en sont un exemple.

*« Le développement de la côte belge (avec ses murs d'immeubles qui longent les plages) illustre de façon exemplaire ce que peut être un tourisme non-durable. Le fait que les gens soient prêts à payer une fortune pour disposer d'une vue sur la mer de leur appartement traduit de façon évidente la grande valeur qu'ils attribuent à la nature. Le caractère absurde de la chose étant que pour bénéficier de cette vue, ils contribuent à anéantir la beauté du paysage ».*

Ignace SCHOPS, Directeur Regionaal Landschap Kempen en Maasland vzw, Président de la Fédération EUROPARC, juillet 2017.

Les dunes, biotope naturel du littoral ayant eu diverses fonctions pendant des siècles (protection contre le vent, la marée, habitat pour la faune et la flore spécifiques à ces milieux, lieux de pâturage et fourniture de bois de chauffage), ont progressivement laissé la place aux immeubles et autres équipements des stations balnéaires. En Belgique, dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et le début de cette évolution, des artistes et scientifiques se sont insurgés contre ce phénomène. Et cela pendant des années. Mais les dunes n'ont été protégées que bien plus tard, avec la mise en place des plans de secteurs (années '70) et l'adoption du Décret relatif aux dunes, en 1993. Maintenant, presque l'entièreté des dunes restantes sont protégées<sup>55</sup>.

## L'HÉBERGEMENT

L'impact environnemental, social et économique des logements choisis par les touristes peut varier fortement selon le type d'hébergement, son implantation et sa gestion.

Au niveau du type d'hébergement, a priori, un grand hôtel comportant de larges espaces aura un impact environnemental plus important qu'un camping comportant très peu de structures permanentes et ouvert entre avril et fin septembre, par exemple. L'orientation, le niveau d'isolation des parties chauffées de l'établissement et les matériaux de construction joueront également un rôle important.

La taille, l'histoire et le lieu d'implantation de l'établissement sont aussi des facteurs significatifs. S'il est situé loin de tout et mal desservi au niveau des transports en commun, il aura davantage tendance à générer du trafic automobile, a fortiori s'il est grand. S'il se situe dans un espace naturel sensible, son impact est potentiellement plus important. S'il a permis de restaurer ou d'empêcher la dégradation d'un bâtiment historique, il contribue à la préservation du patrimoine culturel, etc.

Les équipements et la gestion prévue au sein de l'hébergement joueront égale-

<sup>55</sup> Musée de la Côte belge, Middelkerke-Westende, Octobre 2017.

ment un rôle fondamental quant à son impact. L'hébergement peut prévoir (ou non) d'acheter et servir des produits biologiques et locaux à ses client-es, de proposer des vélos et des cartes de circuits en modes alternatifs à la voiture, d'acheter ou de produire de l'énergie renouvelable, ou des équipements qui réduisent significativement les consommations d'énergie ou d'eau, d'utiliser de l'eau de pluie, etc. Certains hébergements en Wallonie n'ont (toujours) pas de système de traitement de leurs eaux usées. Certains ont choisi de mettre en place des actions visant à la préservation de la biodiversité sur leur site. En outre, les hébergements peuvent se positionner comme lieu de sensibilisation par rapport à la durabilité de l'activité touristique, en informant les client-es quant à la possibilité de réduire leur impact (via des écogestes, par exemple, ou en favorisant les activités peu impactantes sur l'environnement durant leur séjour). Ce rôle est fondamental car il permet aux hôtes ou aux client-es d'être sensibilisé à une forme d'écocitoyenneté qui peut influencer leur façon d'être pendant leur vie quotidienne, lorsqu'ils reviennent chez eux.

Enfin, l'environnement de l'établissement influencera son impact aussi. Par exemple, si la commune où il est implanté n'organise pas une collecte (très) sélective des déchets, ou si les transports en commun sont inexistants, etc.

Sur le plan social, l'impact des hébergements peut être variable aussi : dans le cas où l'hébergement crée de l'emploi, s'agit-il d'un emploi de qualité et correctement payé, veille-t-il à l'égalité des chances au niveau de l'accès à l'emploi, veille-t-il à ce qu'il soit accessible à des personnes à mobilité réduite et socio-économiquement défavorisées, quid des relations avec la communauté locale ? Il y a de plus en plus de logements offerts via la plateforme en ligne AirB&B. Dans certains lieux (comme Barcelone, par exemple), cette prolifération de logements entraîne une inflation immobilière dans les lieux touristiques et empêche au final les locaux d'accéder à un logement à prix décent.

En bref, il existe une quantité de situations différentes.

Face à cette réalité, bien connue depuis des années déjà, il existe une série d'initiatives visant à rendre visibles les établissements touristiques qui cherchent à réduire leur impact sur l'environnement et / ou sur le plan social. Au niveau international, on a pu recenser la présence de plus de 100 écolabels, diffusés à des échelles très variables dans le secteur touristique<sup>56</sup>. Et les démarches de labellisation ou de certification continuent à éclore, ce qui induit une confusion dans le chef du consommateur qui – déjà peu conscientisé par rapport à l'existence de labels dans le secteur<sup>57</sup>- peut s'y perdre. Plusieurs sites mentionnent les labels ou systèmes de certification existant et notamment celui d'écoconso, une asbl dont l'objectif est d'encourager une consommation responsable vis-à-vis de l'environnement et de la santé.<sup>58</sup>

56 Du label très local, créé par des autorités régionales, au label international répandu en Europe ou dans le monde entier.

57 Voir notamment à cet égard la partie de ce rapport concernant la demande pour un tourisme plus durable.

58 <http://www.ecoconso.be/fr/Tourisme-durable-adresses-utiles>

Au vu de cette profusion de label et de la confusion qui s'en suit, il semble adéquat de créer des synergies, à l'échelle d'une région, autour d'un ou deux labels ou systèmes de certification de qualité ayant le potentiel de créer une adhésion et une spirale dynamique afin qu'il y ait suffisamment d'établissements labellisés pour rendre le label visible, répondre à la demande et, en retour, inciter les établissements à se faire labelliser.<sup>59</sup> Par exemple, en Wallonie, le fait que la Région (via le Ministre du Tourisme et une convention avec le Commissariat général au tourisme) ait choisi de soutenir un label international (la Clé Verte/Green Key) est une situation exemplaire propre à créer cette synergie.<sup>60</sup>

Plusieurs critères permettent d'évaluer la qualité d'un label ou d'un système de certification dans le domaine<sup>61</sup>:

- Du point de vue du consommateur :
  - le label couvre-t-il les principaux impacts potentiels engendrés par un établissement touristique, au niveau des critères de certification. L'humain est souvent gommé des labels existants au profit d'aspects environnementaux (exemple extrême : un hôtel de chaîne internationale labellisé qui organisait de façon systématique la prostitution au bénéfice de ses client-es en Asie)<sup>62</sup> ;
  - le label est-il fiable ? Les contrôles des établissements candidats sont-ils suffisamment réguliers et de qualité (réalisés par des professionnels de l'audit ayant un avis neutre et indépendant par rapport aux candidats et aux porteurs du label, avec visites sur site, suffisamment fréquentes) ;
  - y a-t-il suffisamment de labellisés que pour pouvoir faire un choix (10 structures labellisées dans une région, par exemple, ne suffiront pas à satisfaire la demande sauf celle de personnes extrêmement convaincues pour qui la présence d'un label est le premier critère de choix).
- Du point de vue des établissements à qui le label s'applique potentiellement :
  - les critères de labellisation sont-ils pertinents et réalistes : ces critères doivent permettre d'atteindre un équilibre entre la demande de performance environnementale / sociale et les possibilités des établissements ; inutile de demander, via des critères, des performances inatteignables par la plupart, mais par ailleurs, le fait d'établir des performances précises à atteindre aura un effet stimulant pour le secteur concerné ;
  - le coût d'adhésion au label : une labellisation de qualité a toujours un coût, ne fut-ce que pour la visite de contrôle sur site ; ce coût est-il réaliste et non prohibitif pour les structures concernées ? ;

59 Un incitant pour les établissements à se faire labelliser est de voir que les clients ou les hôtes apprécient le label ou, mieux encore, choisissent l'établissement parce qu'il a reçu le label.

60 Entretien Anya Diekman et Isabelle Bauthier, juillet 2017.

61 Cette analyse s'appuie sur une présentation réalisée par Marie Spaey (IEW) lors du Colloque sur le tourisme durable, organisé par la Haute Ecole Robert Schuman, à Libramont, en décembre 2015.

62 Entretien Anya Diekman et Isabelle Bauthier, juillet 2017.

- le label a-t-il un potentiel de diffusion suffisant : est-il applicable dans les pays pourvoyeurs de touristes vers la destination, est-il applicable à suffisamment d'acteurs ou de secteurs que pour être diffusé et connu ? ;
- la visibilité : le label ou la certification seront-ils suffisamment visibles pour le consommateur ; quelles sont les actions de promotion entreprises par les acteurs qui soutiennent le label ?

## COMMENT TENIR COMPTE DE CES IMPACTS

Le touriste qui veut prendre en compte l'impact de ses choix devrait se poser plusieurs questions :

### – Le type de vacances que j'ai choisi est-il a priori plus durable ?

Par exemple, on peut facilement s'imaginer, a priori, que des sports d'hiver sont moins durables qu'une randonnée dans une région relativement proche à laquelle on accède en train, pour autant que l'on ait sur place un comportement respectueux de l'environnement. Ou encore, le fait de se rendre en train découvrir une ville hors saison (ou pas sur-fréquentée) et y loger dans un hébergement écolabellisé, en se préoccupant de savoir si la ville a mis en place des balises pour limiter l'impact du nombre de visiteurs sur son patrimoine, en cherchant à y consommer une alimentation durable (locale, bio et de saison) est préférable à un city-trip avec logement en AirB&B et choix de restaurants qui ne font aucun effort au niveau de la durabilité de la nourriture qu'ils servent. Pour évaluer la manière dont une destination tente d'appliquer une gestion durable de son territoire, il existe quelques outils de certification ou de benchmarking de destinations qui valent la peine d'être investigués.<sup>63</sup>

### – Quel est l'impact de mes vacances sur mon empreinte écologique (ou sur mon empreinte carbone) ?

Idéalement, chaque habitant de cette planète devrait se limiter à une empreinte équivalente à un peu moins de 2 ha par an. Les outils permettant de mesurer cette empreinte devraient pouvoir être utilisés pour que chaque personne puisse voir (avant de finaliser son choix) dans quelle mesure sa pratique touristique lui permet d'éviter d'augmenter son empreinte.<sup>64</sup>

A l'échelle de la destination, outre le cadre réglementaire qui prévoit certaines mesures en matière de durabilité et qui n'est pas toujours respecté, il existe plusieurs outils permettant aux acteurs de s'orienter en matière de durabilité et de visibiliser leurs actions dans ce domaine : notamment les labels et les systèmes de certification applicables aux hébergements et autres opérateurs touristiques, mais aussi la

63 Voir le système « European Tourism Indicators System for sustainable destination management (ETIS) » développé par la Commission européenne ([http://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/offer/sustainable/indicators\\_en](http://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/offer/sustainable/indicators_en)) et le GDS-Index (<http://gds-index.com/about/>), initiative privée qui recense déjà plus de 30 destinations de par le monde.

64 Voir aussi l'article de DE MYTTENAERE Bernard et DE BEER Hadelin, 2016.



## Charte Européenne du Tourisme Durable dans les Espaces Protégés<sup>65</sup> et les outils de benchmarking / certification de destinations.

---

<sup>65</sup> La Charte (<http://www.europarc.org/sustainable-tourism/>) propose des lignes de conduite pour le développement d'une stratégie locale en faveur d'un tourisme durable (avec diagnostic, consultation et implication des partenaires, objectifs stratégiques, plan d'actions, budget/moyens et mesure des résultats ainsi qu'une reconnaissance des espaces protégés qui y adhèrent), cfr entretien avec Eric Jurdant (juillet 2017).

# DEMANDE POUR UN TOURISME PLUS DURABLE

**Quel est la demande des touristes pour un produit plus durable ? Comment le perçoivent-ils ? Quel type de touriste est le plus demandeur ? Ces informations sont précieuses et à prendre en compte dans le développement d'une stratégie et de projets visant à développer un tourisme plus durable.**

**Plusieurs acteurs s'intéressent à la question, ce qui est révélateur de l'importance croissante de cette thématique. Par contre, les résultats collectés indiquent également qu'il y a une marge importante entre les bonnes intentions et les pratiques effectives. En conséquence, on pourrait dire qu'il faut davantage faire connaître les produits et services plus durables existants (et en particulier les produits écolabellisés via des labels fiables) pour les connecter directement à la demande existante et la faire croître. Par ailleurs, il semblerait que les Belges soient plus sensibles au caractère durable de leurs vacances que les autres européens.**

Nous allons vous présenter les résultats d'enquêtes quantitatives et qualitatives relativement récentes, menées en Belgique ou ailleurs (Europe, Etats-Unis).

## AU NIVEAU QUANTITATIF

En mars 2017, le tour-opérateur TUI, qui s'engage en matière de durabilité pour certains de ses voyages, a commandité une enquête. Les résultats indiquent qu'à peine 10% des touristes belges tiennent compte du tourisme durable lors du choix de leurs vacances, même si deux tiers se disent prêts à prendre l'environnement en considération. « Le manque d'informations et le prix demeurent des obstacles à la mise en œuvre de ces intentions pendant le voyage », souligne le voyageur, dont 15% de l'offre est estampillée « durable »<sup>1</sup>.

Selon le dernier Eurobaromètre<sup>2</sup> (Janvier 2016),

- 54% des européens interrogés disent qu'aucun critère environnemental n'a influencé le choix de leur destination pour leur vacance principale en 2015<sup>3</sup>. Et 10% des répondants ont affirmé que leur choix a été influencé par le fait que la destination ou le service utilisé portait un label certifiant des pratiques environnementales ou de développement durable ;
- 45% des personnes interrogées disent que l'environnement naturel et les conditions climatiques sont les facteurs décisifs par rapport au choix de retourner dans une destination, une tendance qui se confirme depuis 2012.

Comme indiqué dans le tableau ci-dessous, cet Eurobaromètre révèle que les Belges sont nettement plus attentifs que les européens au caractère durable de

1 Le tourisme durable peine à s'imposer, LaLibre.be, selon Belga, publié le lundi 03 juillet 2017.

2 COMMISSION EUROPÉENNE, 2016.

3 Les répondants sont des personnes qui ont voyagé au moins une fois en 2015 pour une durée d'au moins une nuit.

leurs vacances<sup>4</sup>, et cela en particulier pour les dimensions proposées dans le cadre de l'enquête :

- les pratiques de la destination (ex : mesures pour protéger les ressources naturelles et culturelles, pour réduire l'impact du tourisme sur l'environnement) ;
- l'accessibilité de la destination par un moyen de transport ayant un faible impact sur l'environnement ;
- les pratiques de l'hébergement (ex : mesures pour économiser l'eau/l'énergie, recyclage, alimentation issue du commerce équitable) ;
- le recours à un label attestant de pratiques durables.

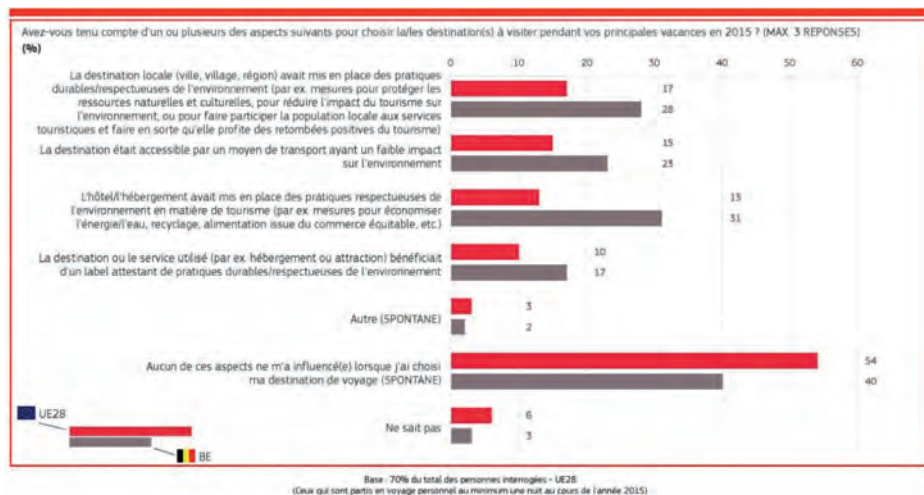


Figure 9 : Demande des Belges par rapport à la durabilité de leurs vacances.

Source : Eurobaromètre 2016, cité dans CAADD, 2017.

Une étude de Tripadvisor (2012), menée aux Etats-Unis, révèle que 54% des voyageurs individuels tiennent compte de considérations environnementales lorsqu'ils réservent un voyage. Selon Tripadvisor, les voyageurs sont demandeurs d'informations sur les politiques et les actions des établissements touristiques en matière d'environnement. L'enquête dévoile entre autres que 71% des interrogés ont l'intention de faire des choix plus écologiques au niveau de leur réservation /séjour dans le futur (chiffre en augmentation) et que près d'un tiers d'entre eux choisirait une destination de voyage parce qu'elle est considérée comme étant plus écologique.<sup>5</sup>

Le site internet Zoover, spécialisé dans le recueil d'avis de voyageur, a mené en

<sup>4</sup> CAADD, 2017, p.5.

<sup>5</sup> Tripadvisor a d'ailleurs lancé il y a quelques années le programme « Green Leader », destiné à distinguer les établissements plus durables, mais sur base d'une autodéclaration de chaque établissement qui s'inscrit dans le programme.

2013 une enquête auprès de 4.000 touristes européens. A la question « Sachant que le nombre d'hébergements « verts » est en progression, est-ce que l'empreinte écologique de votre lieu de séjour est importante pour vous? »,

- 26% ont répondu «oui, cela influence ma décision» ;
- 13% ont déclaré choisir «uniquement des hébergements verts ;
- 40% pensent que «c'est une bonne idée mais ça n'influence pas ma décision» ;
- 21% seulement des Européens, ne se sentiraient pas concernés par les hébergements éco-responsables.

Une enquête réalisée fin 2011 dans le cadre d'un travail de fin d'études dans des auberges de jeunesse à Bruxelles<sup>6</sup> (Sleepwell, Van Gogh, Jacques Brel) révèle que 52% des clients sont prêts à payer un peu plus cher la nuitée si l'auberge est écolabellisée.

Un sondage réalisé en France<sup>7</sup> (un des marchés prioritaires pour la Wallonie) montrait en 2008 que :

- 68 % des Français sont prêts à privilégier une destination en faveur de l'écologie ;
- 86 % sont prêts à adopter un comportement d'éco-consommateur sur le lieu de séjour ;
- 68 % sont prêts à opter pour un mode de transport moins polluant ;
- 56 % sont prêts à privilégier un hébergement disposant d'un éco-label<sup>8</sup>.

Selon une enquête réalisée par Dedicated pour le Trade for Development Centre de la CTB (réalisée en juillet et novembre 2013), auprès des belges qui partent à l'étranger :

- l'environnement est en première place quand on parle de responsabilité des touristes lors de voyages à l'étranger ;
- 20 % sont « convaincus » (femmes, profils socio-économiques plus élevés) et 28 % sont conscients de la responsabilité des voyageurs ; ils pensent pouvoir agir mais ne sont pas actifs.

## AU NIVEAU QUALITATIF

Un rapport d'Atout France<sup>9</sup>, qui se base sur des enquêtes qualitatives et quantitatives réalisées en 2009 et 2010 sur la question confirme ces tendances, et en particulier :

<sup>6</sup> Olivier HENRY, mars 2012.

<sup>7</sup> COMMISSION EUROPÉENNE, 2008.

<sup>8</sup> En 2011, ce chiffre monte à 58 %, selon une enquête de l'institut d'étude de marché et d'opinion BVA.

<sup>9</sup> ATOUT FRANCE, 2011.

- qu'il y a un grand écart entre l'intention d'achat responsable et la consommation responsable ;
- que les publics sondés accordent de l'importance à la présence de label(s) comme garantie d'un produit plus durable, mais qu'ils ne connaissent pas bien les labels existants ;
- qu'une partie des client-es sont prêt-es à payer plus pour une offre durable (pour autant qu'elle corresponde à leurs exigences).

Ce rapport assez détaillé rend compte d'une série de composantes de la demande pour un tourisme plus durable, ainsi que des motivations et perceptions par rapport à la durabilité et des freins par rapport à une consommation plus durable. Le rapport propose aussi une segmentation du marché pour faciliter les actions de communication et de marketing.

Un rapport antérieur des mêmes auteurs (2009) révèle que les Européens associent « les vacances de tourisme durable à des vacances dans des sites naturels ou dans des régions préservées ». <sup>10</sup>

La notoriété encore trop peu suffisante des labels a été confirmée dans le cadre d'une petite enquête réalisée par la fédération Inter-environnement Wallonie auprès de labellisés Clé Verte (ou Green Key en anglais) en Wallonie et à Bruxelles en octobre 2017. <sup>11</sup> A la question : « Combien de client-es/hôtes ont réservé chez vous parce que vous aviez un label environnemental ou la Clé Verte ? »,

- 60% des interrogés ont répondu que le label entraîne des réservations (dans une mesure variable) ;
- 40% disent qu'il n'en provoque pas ;
- 4 interrogés sur 10 affirment ne pas avoir un système précis pour quantifier les réservations motivées par le fait qu'ils ont un label.

<sup>10</sup> ATOUT FRANCE - ALTEA, 2009, cité dans WBT, 2016.

<sup>11</sup> Dix réponses obtenues sur 65 établissements sollicités.

# POUR RÉPONDRE À CES ENJEUX QUE PEUVENT FAIRE LES POUVOIRS PUBLICS ET LES ACTEURS PRIVÉS ? QUELLE(S) POLITIQUE(S) PUBLIQUE(S) METTRE EN PLACE ?

## CE QUI EST FAIT ACTUELLEMENT

En Wallonie, plusieurs actions sont déjà entreprises par des acteurs publics et privés en matière de tourisme durable. Voici celles qui nous paraissent les plus significatives.

### *Au niveau des pouvoirs publics wallons*

#### **Administration et promotion du tourisme**

Le Commissariat général au Tourisme (CGT), administration en charge de la matière, n'a pas encore arrêté une définition officielle du terme « tourisme durable ».<sup>1</sup>

Par contre, le développement d'un tourisme plus durable est bien mentionné dans le contrat d'administration du CGT<sup>2</sup> (d'application jusqu'en 2020) et des préoccupations relatives à ce concept y sont reprises :

- objectif stratégique 1 : Développer un secteur touristique professionnel durable, innovant et de qualité ainsi que la valeur ajoutée du CGT comme plateforme de référence au service des prestataires ;
- objectif opérationnel 1.7. La poursuite de la mise en œuvre de la démarche Wallonie Destination Qualité ;
- objectif opérationnel 1.8 : Poursuivre la simplification administrative au bénéfice des usagers en implémentant la gestion électronique des documents et un outil de dématérialisation pour les autorisations et l'octroi des subventions ;
- objectif opérationnel 1.9. Mettre en œuvre un plan d'action en faveur d'un tourisme pour tous en partenariat avec les acteurs du tourisme social et du tourisme accessible aux PMR.

<sup>1</sup> Les informations concernant la vision et les actions du CGT sont issues notamment d'un échange avec Vanessa Grandgagnage, Coordinatrice, Direction de la Stratégie touristique, Commissariat général au Tourisme.

<sup>2</sup> [http://strategie.tourismewallonie.be/servlet/Repository/CGT\\_RA2016.PDF?ID=38158](http://strategie.tourismewallonie.be/servlet/Repository/CGT_RA2016.PDF?ID=38158)

Le travail en partenariat et en réseau fait partie des objectifs stratégiques du contrat d'administration du CGT. Et la mesure d'impact des politiques du CGT et des performances de ses actions y est également mentionnée, en objectif opérationnel.

Le CGT est membre du conseil d'administration de l'Organisation internationale du tourisme social (OITS)<sup>3</sup>, au sein de laquelle l'administration est active. L'administration soutient également NECSTOUR (Network of European Regions for Competitive and Sustainable Tourism).

Très concrètement, les actions entreprises en matière de tourisme durable au niveau du CGT, en collaboration avec Wallonie Belgique Tourisme sont essentiellement :

- en matière d'accessibilité : un soutien est apporté depuis 2 ans à l'asbl ACCESS-I pour soutenir le secteur touristique dans la prise en compte des personnes à besoin spécifique ;
- au niveau économique : la démarche « Wallonie Destination Qualité » permet de travailler la différenciation, l'attractivité et la compétitivité des établissements, dans le but d'augmenter le professionnalisme des opérateurs.
- En matière d'environnement :
  - o un soutien est octroyé depuis juin 2015 à la Fédération Inter-Environnement Wallonie pour la mise en œuvre de l'écolabel Clé Verte / Green Key<sup>4</sup> s'appliquant aux hébergements touristiques ;
  - o un lien va être établi entre les critères de labellisation Clé Verte / Green Key et le niveau 2 de la démarche Qualité (principales thématiques couvertes par la Clé Verte se retrouvant dans ce niveau 2 de la démarche) ;
  - o plus de 500 établissements ont été labellisés dans le cadre du label « Bienvenue Vélo », géré par le CGT et permettant aux touristes d'identifier les opérateurs touristiques qui proposent des services et équipements adaptés aux cyclistes. Le CGT participe à la *Task force vélo* qui implique des représentants des secteurs de la mobilité, du tourisme, du patrimoine, de l'aménagement du territoire<sup>5</sup> ;
  - o la valorisation touristique des produits du terroir régionaux, dans le cadre de l'année de la Wallonie Gourmande (2017)<sup>6</sup> ;
  - o la gestion d'un système de primes et de subsides dont certains sont en faveur d'équipements plus performants en matière de durabilité dans les établissements touristiques.<sup>7</sup>
- En matière de communication, ainsi que de diffusion de savoirs et de savoir-faire :

3 <http://oits-isto.org/oits/public/index.jsf>

4 [www.cleverte.be](http://www.cleverte.be)

5 La task force vélo rassemble des cabinets et des agents de l'administration et aborde des questions liées à l'état des routes, la mobilité, la communication (touristique et de sécurité routière), le patrimoine, les infrastructures sportives, etc. (source : CAADD, 2017).

6 <http://www.wallonie.be/fr/evenements/la-wallonie-gourmande-2017>

7 Exemples : pour parkings/abris vélo, systèmes de récupération de chaleur, ou certains dispositifs d'économie d'eau, etc.

- o organisation du concours européen EDEN sur le territoire wallon, afin de promouvoir au niveau international des bonnes pratiques en matière de développement touristique durable dans des territoires moins connus du grand public<sup>8</sup> ;
- o la publication en 2016 d'une réflexion sur le tourisme durable et d'exemples concrets dans les Cahiers du Tourisme, revue professionnelle du Commissariat général au Tourisme<sup>9</sup> ;
- o échange avec les Hautes écoles, notamment en matière de tourisme durable.

Diverses composantes de l'offre plus durable en matière de tourisme sont promues via le site officiel de promotion de la destination (Wallonie Belgique Tourisme) :

- les possibilités en matière de cyclotourisme<sup>10</sup> ;
- les logements écolabellisés<sup>11</sup> ;
- des itinéraires permettant de découvrir les producteurs locaux<sup>12</sup>, même si ceux qui sont promus se font essentiellement en voiture.

Wallonie-Bruxelles Tourisme<sup>13</sup> a publié en octobre 2015 un dossier de presse sur le tourisme durable qui propose un inventaire assez détaillé et structuré d'une offre touristique plus durable en Wallonie<sup>14</sup> (mobilité durable, établissements écolabellisés, activités dans les parcs naturels, offre de produits du terroir, etc.). Ce dossier avait été mis sur le site de l'organisation, avait été traduit en néerlandais et envoyé à des journalistes belges néerlandophones et avait été diffusé notamment dans le cadre d'un voyage de presse organisé sur le thème du tourisme durable en Wallonie.

En Wallonie, la nouvelle grille européenne, Hotel Star Union (HSU) est d'application pour le secteur hôtelier depuis le 1 juin 2017. Cette grille HSU propose une classification uniformisée des hôtels au travers des 270 critères minimaux ou facultatifs. Dans ce cadre, plusieurs critères de durabilité sont pris en compte, et notamment le fait d'avoir un label écologique.<sup>15</sup>

### *Les aménagements cyclables (cyclotourisme)*

Soutenu par des politiques de long terme (RAVeL, notamment), ainsi que par les Provinces, le vélotourisme se développe progressivement en Wallonie via notamment la création d'itinéraires pour les cyclistes.<sup>16</sup>

8 <http://cgt.tourismewallonie.be/default.aspx?pg=1892ea21-38ce-497d-8473-254f26ad80d3>

9 Les CAHIERS DU TOURISME, 2016.

10 <http://walloniebelgiquetourisme.be/fr-be/3/jaime/wallonie-a-velo>

11 <http://walloniebelgiquetourisme.be/fr-be/3/ou-se-loger/logements-eco-labellises>

12 <http://walloniebelgiquetourisme.be/fr-be/3/jaime/wallonie-gourmande>

13 Organisme ayant été scindé et assimilé à VisitBrussels et à Wallonie Belgique Tourisme, dans le cadre de la régionalisation du tourisme.

14 Cfr entretien avec Claude Pirard, Directeur honoraire stratégie, Wallonie-Bruxelles Tourisme.

15 CAADD, juin 2017, p.9 et échange avec Vanessa Grandgagnage, CGT.

16 En dehors de l'information concernant le Plan Ravel, le texte qui suit est extrait de la Note de recommandations pour une politique wallonne en faveur du vélo et autres « modes actifs », réalisée par la Fédération Inter-Environnement Wallonie, en coordination avec ses associations membres, en mai 2017.



Pour le vélotourisme, trois niveaux sont envisagés dans le projet de Schéma Régional de Mobilité (SRM)<sup>17</sup> :

- 1) des itinéraires régionaux de longue distance (plusieurs jours), basés sur le RAVeL, et dont certains sont inclus dans le réseau des itinéraires EuroVelo qui traversent plusieurs pays ;
- 2) des réseaux de points-nœuds (réseau dense sur territoire de l'ordre de 350 km<sup>2</sup>) ;
- 3) des boucles à thème (de l'ordre de 30 à 60 km, balade d'une demi-journée à une journée).



Les réseaux de points-nœuds offrent une multitude de possibilités de randonnées vélo. À côté de la vocation loisir, ils peuvent avoir des retombées utilitaires. Par ailleurs, les boucles à thèmes peuvent se fondre dans un réseau de points-nœuds. Ils constituent une approche souple et moderne. Plusieurs réseaux de points-nœuds ont été développés ces dernières années en Wallonie :

- 1) Wallonie Picarde (1600 km de points-nœuds, 23 communes) ;
- 2) Pays de Famenne (350 km, 6 communes) ;
- 3) « Vélo Tour Hautes-Fagnes Eifel » dans les Cantons de l'Est (850 km) ;
- 4) « 1000 bornes à vélo » au Pays de Chimay et dans l'Entre Sambre et Meuse (350 km) ;

<sup>17</sup> <http://www.wallonie.be/fr/guide/guide-services/16063>

5) Montagne Saint-Pierre entre Geer et Meuse (80 km) ;

6) Vallées de Rulles et Semois (43 km).

Le Brabant wallon et la Province de Liège viennent de démarrer des projets visant, à terme, une couverture quasi-intégrale de leur territoire.



Le Plan RAVeL 2016-2019 vise deux grands objectifs<sup>18</sup> :

- développer le RAVeL par l'aménagement des 300 km de chaînons prioritaires manquants en Wallonie. L'objectif est d'atteindre à terme 1.700 km de RAVeL ;
- Rendre le RAVeL accessible à tous par l'amélioration de la qualité du réseau existant.

Dans ce cadre, 3 axes de mesures seront mis en œuvre :

1. extension de l'infrastructure RAVeL ;
2. amélioration qualitative de l'infrastructure RAVeL ;
3. développement social, économique et environnemental, via l'aménagement, l'équipement, la signalisation et la promotion du réseau.

Deux points importants sont prévus dans le cadre du Plan RAVeL pour soutenir le développement du vélotourisme :

- aménagement de chaînons manquants permettant de développer des itinéraires cyclables de longue distance, particulièrement sur les itinéraires internationaux la Meuse à Vélo, EV3 et EV5 qui traversent la Wallonie ;
- signalisation/balissage des 10 itinéraires régionaux et des 4 itinéraires internationaux (EV3, EV5, Meuse à vélo et Vennbahn) de longue distance.

<sup>18</sup> Information fournie par François LERUTH (Attaché Géomaticien – Coordination RAVeL, Service public de Wallonie), en novembre 2017 – voir aussi <http://ravel.wallonie.be/home/a-la-une/news.html>

## **Autres types d'acteurs et d'initiatives**

En outre, plusieurs acteurs privés lancent des initiatives contribuant à faire émerger l'offre en matière de tourisme plus durable en Wallonie. Quelques exemples significatifs :

**Des parcs naturels membres de la Fédération des parcs naturels de Wallonie** organisent des activités touristiques<sup>19</sup> :

- création de sentiers de randonnées ou didactiques dans plusieurs parcs naturels ;
- mise en place des « maisons des parcs » où sont proposés des programmes d'activités variables pour les touristes ;
- mise en avant de circuits courts et de produits du terroir ;
- lancement de projets (notamment le projet Interreg AGRETA, dans les massifs forestiers qui comprend un volet écotouristique)<sup>20</sup> ;
- lancement de projets relatifs à la mobilité douce dans les parcs : trottinette, vélo électrique, balade en charrette tirée par des chevaux ;
- projet Natur'Accessible dans 10 parcs : développement de sentiers pour personnes à besoins spécifiques et sensibilisation à Natura 2000 ;
- certains parcs vont développer une formule de voyage en train et randonnée dans les parcs.

**L'asbl Natagora** a développé des balades nature dans certaines de ses réserves, lesquelles sont répertoriées dans un guide et propose un label relatif à la biodiversité aux opérateurs touristiques notamment.<sup>21</sup>

**TrainTramBus** a lancé les Arrêts verts<sup>22</sup>, une offre de promenades à partir de gares, permettant de faire un circuit entièrement en mobilité douce (train – randonnée). Des brochures existent pour chaque promenade avec une description du trajet et des informations sur l'accessibilité en train. Un peu plus de 7 balades de ce type sont proposées en Wallonie (et plus de 40 en Flandre).

**Plusieurs associations ou organisations mettent en œuvre des écolabels** qui permettent d'identifier des établissements plus écologiques. Outre le label international Clé Verte / Green Key<sup>23</sup> géré par la fédération Inter-Environnement Wallonie et implanté en Wallonie depuis environ 5 ans (avec le soutien du Ministre wallon du tourisme et du CGT depuis 2015), il existe plusieurs autres labels et systèmes

19 Entretien avec Nicolas Nederlandt, Coordinateur, Fédération des parcs naturels de Wallonie, octobre 2017.

20 Nouveau projet Interreg « Ardenne Grande Region Eco-Tourisme et Attractivité » visant à développer un tourisme durable dans les Ardennes basé sur une valorisation de la nature (via une sensibilisation et un accompagnement des opérateurs à l'écogestion, la sensibilisation des touristes, le développement de circuits en mobilité douce etc. – voir notamment [interreg.visitardenne.com/index.php/agreta/agreta-actions](http://interreg.visitardenne.com/index.php/agreta/agreta-actions)).

21 Le label Réseau Nature : <http://www.natagora.be/reseunature/index.php?id=reseunature>

22 <http://www.groenehalte.be/arret-vert/>

23 [www.cleverte.be](http://www.cleverte.be)

de certification applicables sur le territoire, et notamment : le label Gîtes Panda, le label Ecogîtes, l'écolabel européen, Green Globe et les systèmes de certification EMAS et ISO 14001. Le label Clé Verte est à ce jour le plus répandu en Wallonie à notre connaissance (près de 40 labellisés).

L'asbl **Fédération des Gîtes de Wallonie** a lancé plusieurs écolabels s'appliquant aux hébergements (Gîtes Panda, Ecogîtes). Elle propose aussi à ses membres des outils d'accompagnement en matière de durabilité et participe à la promotion du label Bienvenue vélo. En collaboration avec le Réseau Wallon de lutte contre la pauvreté, l'asbl a également mis en place un programme permettant à ses membres de mettre gratuitement à disposition de publics défavorisés leur hébergement pour un ou plusieurs séjours pendant l'année.<sup>24</sup>

**La section Tourisme durable de la Haute Ecole Robert Schuman de Libramont** publie annuellement depuis 2 ans un guide du Tourisme durable en Wallonie qui recense une série<sup>25</sup> de lieux (hébergements et autres) qui ont entrepris un test et démontrent des résultats probants en matière de durabilité.<sup>26</sup>

L'asbl **Accueil Champêtre en Wallonie** se définit comme oeuvrant pour un tourisme plus durable :

- via ses objectifs généraux :
  - o soutien à un tourisme diffus, intégré dans le paysage et la ruralité (respect du cadre local) et sensibilisé à l'utilisation de produits locaux et de terroir ;
  - o développement de circuits courts et vente directe à la ferme (et restaurants) ;
  - o valorisation sociale et culturelle des agriculteurs, maintien et création d'emploi en zone rurale, création d'une dynamique locale (entreprises de rénovation, ameublement, commerces, traiteurs, attractions, ...), revalorisation du patrimoine, stimulation d'un tourisme de proximité.
- et via des projets spécifiques :
  - o projet INTERREG Agreta (sus-mentionné) : accompagnement des professionnels du tourisme dans une démarche de développement du tourisme durable et la valorisation de la gastronomie ardennaise par la mise en relation des professionnels de la restauration avec les producteurs locaux ;
  - o projet PWDR27 qui a pour but de développer la mobilité douce en Wallonie (via la découverte du patrimoine et de la ruralité) ;
  - o promotion du label Bienvenue vélo ;
  - o accompagnement de ses membres sur des thématiques liées à la durabilité (écogestes, écorénovation, limitation de la consommation d'énergie).

24 <https://www.gitesdewallonie.be/gite-solidaire>

25 82 lieux pour l'édition 2017.

26 Voir détails dans le Guide « Le tourisme durable 2017 en Wallonie », p.16.

27 Le Programme wallon de développement rural - cfr <http://www.reseau-pwdr.be/sections/le-programme-wallon-de-d%C3%A9veloppement-rural-%28pwdr%29>

## Conclusion

On se rend bien compte que plusieurs acteurs importants s'engagent par rapport à la durabilité en matière de tourisme, mais l'offre nous semble encore peu affirmée et trop peu visible. Nos constats à travers notre analyse et le travail de terrain que nous opérons au niveau de la mise en œuvre de la Clé Verte :

- les initiatives privées se développent parfois de façon non concertées et non-cohérentes, avec un certain danger de compétition entre initiatives qui peut au final les affaiblir mutuellement (par exemple dans le domaine des actions visant à visibiliser les prestataires qui s'engagent sur la voie de la durabilité : trop de labels ou de systèmes de certification risque d'induire une confusion dans le chef du touriste et permet aux prestataires de choisir le label le moins exigeant) ;
- a contrario, lorsqu'il y a des synergies, elles peuvent s'avérer très efficaces (par exemple, dans le cas du label Bienvenue vélo, qui s'est développé avec succès sur base d'une collaboration avec plusieurs acteurs) ;
- certains projets peuvent développer des approches en matière de durabilité qui sont incomplètes et au final incohérentes (par exemple, le fait de promouvoir les voyages écotouristiques à l'étranger ou une alimentation durable en faisant l'impasse sur le bio) ;
- il y a au niveau de la politique régionale, certaines contradictions (par exemple entre le fait de promouvoir la durabilité en matière de tourisme et le développement des aéroports), d'où l'intérêt d'une approche concertée impliquant les diverses compétences concernées.

Il semblerait que le potentiel « écotouristique » de la Wallonie soit encore à exploiter : des ressources naturelles et paysages exceptionnels par rapport aux régions avoisinantes, un intérêt des touristes pour ces ressources, un intérêt des belges par rapport au tourisme durable et des pays émetteurs de touristes vers la Wallonie qui sont a priori intéressés par ce type d'offre.<sup>28</sup>

En tout état de cause, le développement du tourisme durable en Wallonie et pour les touristes wallons nous semble trop lent aussi par rapport aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour la Wallonie et autres grands objectifs environnementaux.

---

<sup>28</sup> Par exemple, selon François LERUTH, 3 millions d'allemands font chaque année un voyage à vélo, ce qui représente une clientèle potentielle importante pour les voies cyclables en Wallonie.

# RECOMMANDATIONS SUR BASE DE L'ANALYSE DE L'EXISTANT

Sur base de cette analyse des actions en cours et des différents chapitres qui constituent ce dossier, nous voudrions émettre, en conclusion, des recommandations pour que le tourisme tel qu'il se pratique en Wallonie et par les wallons (en Wallonie et ailleurs) accélère sa transition vers la durabilité.

Nos recommandations s'articuleront donc autour de 2 pôles, comme indiqué dans le schéma ci-dessous :

- **celles relatives à la Wallonie en tant que territoire récepteur de touristes**, visant à ce que l'offre touristique soit plus durable ;
- **celles relatives à la Wallonie en tant qu'émetteur de touristes**, visant à ce que les touristes wallons adoptent des comportements plus durables en vacances ou pendant leurs congés, notamment au niveau de leur transport, vu qu'il s'agit d'un des aspects les plus impactants des voyages, comme nous l'avons vu.

Dans la mesure où nous disposons de tels exemples, nous illustrerons nos propositions par des exemples venus d'ailleurs (hors Wallonie).

Petites remarques préliminaires : nous n'avons pas fait un inventaire complet de ce qui se pratique en Wallonie, donc il se peut que certaines de nos recommandations correspondent à ce qui se fait déjà. Par ailleurs, comme vous pourrez le lire ci-dessous, la dimension transport est davantage développée dans les recommandations que les autres dimensions du tourisme durable, et cela étant donné que l'essentiel de l'impact du tourisme provient des trajets effectués.

## VISION, STRATÉGIE, PLAN D' ACTIONS, INDICATEURS ET MOYENS

Comme indiqué en début de ce document, l'Organisation mondiale du tourisme précise dans sa définition du tourisme durable que :

*Le développement d'un tourisme durable exige la **participation éclairée de toutes les parties prenantes concernées**, ainsi qu'une **volonté politique forte** pour garantir une large participation et un large consensus. Assurer la viabilité du tourisme est un processus continu qui exige un **contrôle permanent des impacts**, et l'introduction de mesures préventives et/ou correctives nécessaires en tant que de besoin.*

# APPROCHE PARTICIPATIVE

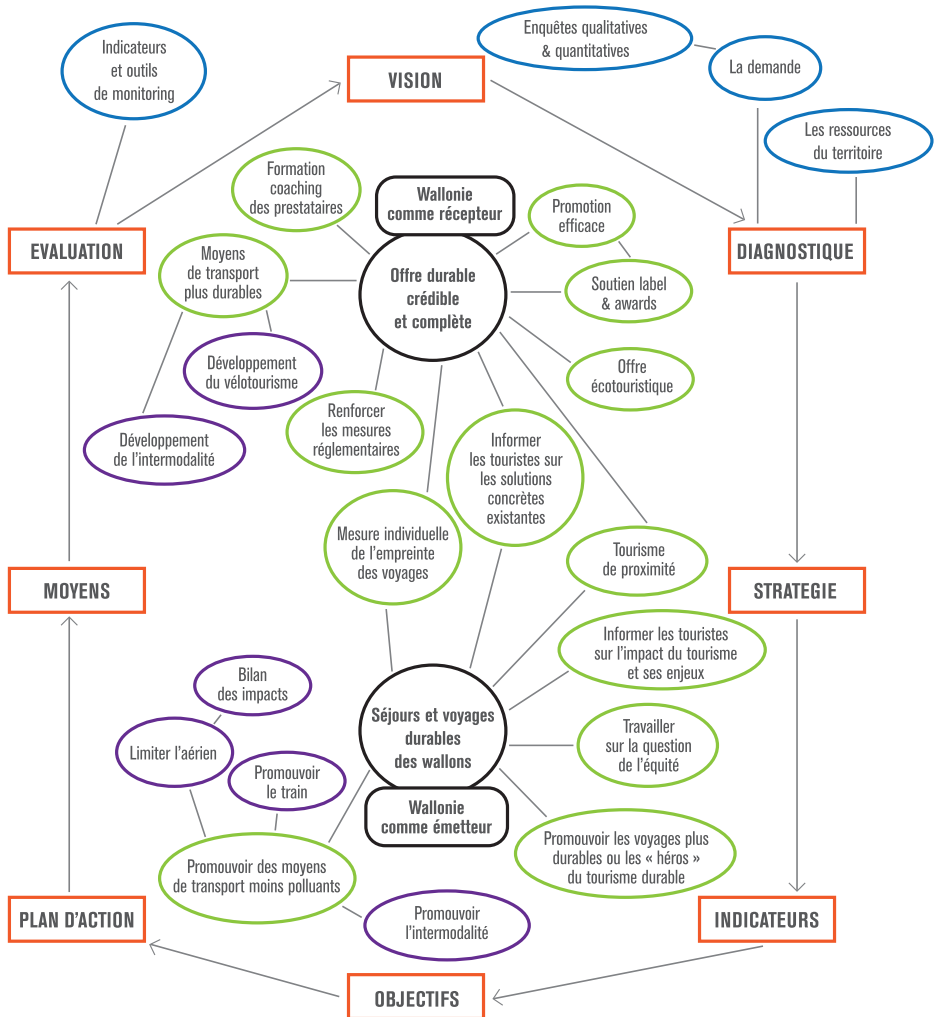


Figure 11 : Mind map des recommandations

Source : M.Spaey, IEW.

Il nous semble que pour accélérer la transition vers un tourisme plus durable en Wallonie, il faudrait que les pouvoirs publics wallons adoptent une stratégie de développement d'un tourisme plus durable qui comprendrait des objectifs clairs, des actions à entreprendre, des résultats à atteindre, un calendrier de mise en oeuvre, la définition des moyens à affecter et d'indicateurs permettant d'évaluer les résultats obtenus.

Comme le souligne Daniel Bodson<sup>1</sup>, sociologue professeur émérite de l'UCL, professeur honoraire de l'ULg Gembloux, et consultant, « Il faut se mettre d'accord sur l'évolution acceptable, en y incluant la question du terme (à long ou à court terme), et se donner les moyens de la maîtriser. Et c'est ici que le politique (au double sens des affaires de la cité, et des hommes/femmes politiques) intervient : il ne faut surtout pas laisser au marché le soin de définir ce qui est acceptable ou pas... (On en voit tous les jours les ravages environnementaux et sociaux.) Le politique est à même de déterminer les modifications acceptables et de se donner les moyens de maîtriser les modifications jugées inacceptables ».

Pour évaluer les résultats obtenus, la Wallonie en tant que destination peut s'appuyer notamment sur des outils d'évaluation des destinations tels que ETIS et GDS –Index.<sup>2</sup> Dans cette stratégie, le rôle des différents acteurs du secteur devrait être défini.

La stratégie devrait se baser sur une définition du tourisme durable, s'appuyer sur un diagnostic de départ et une consultation des parties concernées (c'est-à-dire ceux qui vont bénéficier du développement touristique et en subir l'impact)<sup>3</sup>, ainsi que sur une connaissance de la demande.

Cette stratégie aurait pour effet d'être mobilisatrice et de favoriser la cohérence au niveau des actions entreprises et des messages véhiculés. Le fait de mettre les acteurs autour de la table favoriserait l'échange d'informations, permettrait de clarifier les rôles et de réaliser au final des économies d'échelle en évitant les redondances et les incohérences.

Des moyens devraient clairement être alloués au pilotage de ce travail et il devrait être réalisé au départ à l'échelle de la région, en impliquant les représentants politiques des différentes thématiques concernées (mobilité, aménagement du territoire, développement durable, climat), même si des sous-groupes sont définis par la suite pour s'occuper de territoires particuliers ou de thématiques spécifiques.

**Consultation par Toerisme Vlaanderen, autour des « Sustainable development goals – SDG » se donner les moyens de maîtriser les modifications jugées inacceptables».<sup>4</sup>**

Pour définir ses actions en matière de tourisme durable, Toerisme Vlaanderen (TV) s'appuie entre autres sur les « sustainable development goals – SDG » que l'organisation applique au secteur du tourisme : environnemental, social, économique et participation.

1 Interview de Daniel Bodson, dans WAJNBERG 2017, p. 16.

2 Voir le système « European Tourism Indicators System for sustainable destination management (ETIS) » développé par la Commission européenne ([http://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/offer/sustainable/indicators\\_en](http://ec.europa.eu/growth/sectors/tourism/offer/sustainable/indicators_en)) et le (GDS-Index <http://gds-index.com/about/>), initiative privée qui recense déjà plus de 30 destinations de par le monde.

3 Ces différents éléments méthodologiques sont repris dans la « Charte européenne du tourisme durable dans les espaces protégés » : <http://www.europarc.org/sustainable-tourism/>.

4 Cfr entretien avec Griet Geudens, juillet 2017 et <http://www.toerismevlaanderen.be/inspiratienamiddag-duurzaam-toerisme-februari-2017#duurzameontwikkeling>



Toerisme Vlaanderen a organisé récemment une journée concernant l'application de ces SDG dans le domaine du tourisme, pour les professionnels. Un représentant de l'OMT a participé à la journée. Les participants étaient divisés en 4 groupes qui avaient chacun un des piliers comme thématique de discussion. Chaque groupe devait échanger des idées sur « son » pilier et faire des propositions pour améliorer la situation au sujet de ce pilier. TV a constitué les groupes au préalable pour assurer une mixité au niveau de chaque groupe. 130 personnes ont participé à la rencontre. Tous le secteur (database de TV) a été invité. Les participants : administrations à différents niveaux (région, villes, communes, etc.), le secteur privé (hébergements, attractions, musées, le secteur de la mobilité dans une moindre mesure). Les tour-opérateurs n'ont pas participé.

Selon nous, une stratégie globale devrait intégrer au moins les éléments suivants :

## ENCOURAGER DES MOYENS DE TRANSPORT MOINS IMPACTANTS

Étant donné que c'est le transport qui est le segment de l'activité touristique le plus impactant sur l'environnement, une attention particulière devrait être portée au fait de limiter les moyens de transport les plus impactants (aérien, en premier lieu) et d'encourager ceux qui le sont le moins (randonnée et vélo, essentiellement, mais aussi – en deuxième priorité - voyages en transports en commun tels qu'en autocar ou en train) pour les touristes en Wallonie et pour les Wallons qui partent en vacances. Deux composantes de cette recommandation sont développées ci-dessous.

### *Continuer à développer le vélotourisme et le promouvoir*

À ce titre, nous voyons plusieurs axes d'actions prioritaires en ce qui concerne la Wallonie et les déplacements d'agrément des wallons :

- une amélioration de l'infrastructure pour les vélotouristes (voir encadré ci-dessous) ;
- la mise à disposition, pour les cyclistes, d'outils bien adaptés à leurs besoins – ce travail est déjà réalisé partiellement mais mérite d'être amélioré et adapté de façon continue (notamment en produisant des cartes indiquant le dénivelé, l'horeca, des routes de liaison, etc.) ;
- un travail en collaboration avec des opérateurs de transport visant à faciliter l'intermodalité et le transport de bagage (voir à ce sujet le chapitre de ce dossier qui concerne l'impact du vélotourisme) ;
- une mise en réseau du produit « vélotourisme » avec d'autres composantes du produit touristique afin que ce mode de transport soit intégré à des « packages » touristiques durables, plus attractifs et plus cohérents pour les client-es potentiels (ce qui est déjà réalisé en partie via le label Bienvenue Vélo mais pourrait être développé davantage) : lien entre les itinéraires, les hébergements plus écologiques (écolabellisés, par exemple) qui accueillent des touristes, la découverte du patrimoine local (naturel et culturel) ainsi que des ressources et savoir-faire locaux (si possible durables, tels que les productions alimentaires locales bio, etc.)<sup>5</sup> ; par exemple prévoir, en regard des 28 itinéraires gourmands en voiture<sup>6</sup>, l'équivalent d'itinéraires gourmands en vélo ;

<sup>5</sup> Cfr notamment les échanges avec François Leruth, novembre 2017.

<sup>6</sup> <http://walloniebelgique.tourisme.be/fr-be/3/jaime/wallonie-gourmande/itineraires-gourmands>

- une visibilité accrue de ces produits durables « intégrés » via les sites de promotion officiels de la Wallonie (et autres sites de promotion du tourisme durable) ;
- une publicité des voyages en vélo vers d'autres destinations sur un (ou des) site(s) officiel(s) qui feraient la promotion du tourisme durable ;
- la mise en place d'indicateurs permettant de mesurer et de comprendre le développement du vélotourisme en Wallonie (bornes de comptage et enquêtes qualitatives<sup>7</sup>) ; ces indicateurs devraient permettre d'identifier les moyens de transports utilisés pour arriver à la destination (un des facteurs déterminants de l'impact de ce mode de tourisme), ainsi que les besoins spécifiques des vélotouristes afin de pouvoir y répondre (voir également encadré ci-dessous) ;
- encourager le développement de services offerts par des tour-opérateurs qui organisent des circuits à vélo axés sur l'intermodalité et le tourisme durable (dans la logique de mise en réseau décrite ci-dessus - voir également encadré ci-dessous) ;
- continuer à s'inspirer de bonnes pratiques d'ailleurs, par exemple de Flandre (notamment en ce qui concerne les cartes relatives aux points nœuds), en Angleterre (réseau géré par l'ASBL Sustrans) ou en Suisse (fondation « La Suisse à Vélo »).<sup>8</sup>

Pour amplifier le vélotourisme en Wallonie, IEW recommande de<sup>9</sup> :

- **développer les liaisons cyclo-piétonnes de et vers le RAVeL**, en particulier au niveau des centres urbanisés. Ceci en améliorera l'accessibilité, tant pour le loisir que pour certains usages utilitaires du RAVeL ;
- établir un échéancier pour **finaliser la réalisation des itinéraires longue distance**. Par exemple :
  - o la Meuse à vélo, EV3, EV5 finalisés pour 2020
  - o autres itinéraires longue distance finalisés pour 2025
- en collaboration avec les Provinces, **renforcer et étendre les réseaux de points-nœuds** existant. Créer de nouveaux réseaux dans les zones dépourvues. Objectif proposé : couvrir la moitié du territoire wallon d'ici 2025 et sa totalité d'ici 2030. En cohérence :
  - o planifier le stationnement aux destinations et points d'intérêts potentiels
  - o s'assurer d'un balisage physique cohérent, ainsi que d'un référencement en ligne universel (OpenCycleMap)
- **soutenir les opérateurs touristiques qui souhaitent renforcer leur offre de services « vélo »** en leur permettant de bénéficier de formation, soutien technique et accompagnement à la mise en œuvre de leurs projets. Stimuler une offre de tours vélo « tout compris » en Wallonie<sup>10</sup>. Attirer jusqu'en Wallonie les vélotouristes utilisant les réseaux connexes bien développés : Flandre, Pays-Bas, Allemagne ;
- développer au sein de l'**Observatoire du Tourisme wallon** la prise en compte de l'apport des modes actifs au tourisme en Wallonie.

<sup>7</sup> L'asbl « Chemins du rail » (<http://www.cheminsdurail.be/>) fait déjà des comptages réguliers et des enquêtes qualitatives (subsidés par la Région) sur certains tronçons ; ce travail pourrait être renforcé notamment via la mise en place de bornes supplémentaires.

<sup>8</sup> Cfr les échanges avec Luc Goffinet, 2016.

<sup>9</sup> Le texte qui suit est extrait de la Note de recommandations pour une politique wallonne en faveur du vélo et autres « modes actifs », réalisée par la Fédération Inter-Environnement Wallonie, en coordination avec ses associations membres, en mai 2017.

<sup>10</sup> Voir notamment : <https://www.eastbelgium.com/fr/manger-dormir/hebergements/offres-forfaitaires/a-velo-sans-bagages>

## **Réduire le recours à l'aérien**

Evaluer la plus-value économique réelle et la mettre en rapport à son « coût » carbone et social.

Comme indiqué dans le chapitre de ce rapport qui concerne l'impact de l'aérien sur le plan économique, si le nombre d'emplois directs engendrés par le trafic aérien à l'aéroport de Charleroi est clair, les retombées économiques indirectes pour la région le sont nettement moins. En outre, le bilan environnemental et social<sup>11</sup> de ce type de transport est clairement négatif.

Déjà en 2005, la question était posée : « On peut en effet légitimement se demander si les financements publics consentis ne pourraient produire autant d'effets en termes de bien-être économique, social et environnemental s'ils étaient orientés vers d'autres modes de transports et/ou d'autres secteurs que le transport. C'est donc vers un bilan socio-économico-environnemental exhaustif qu'il faudrait se pencher. La tâche est tellement énorme et complexe qu'elle n'a à ce jour été entreprise qu'au prix de nombreuses approximations ».<sup>12</sup>

En l'absence d'informations précises à ce niveau, on peut faire l'hypothèse qu'il serait bénéfique d'orienter autrement le développement économique touristique de la région : renforcer le tourisme durable et l'économie locale, basé sur une consommation de produits locaux en circuits courts et de produits bio. Cette forme de relocalisation de l'économie aurait également pour effet de réduire la dépendance vis-à-vis d'investisseurs étrangers.

Il y a donc lieu, selon nous de réduire l'usage de ce mode de transport à des fins touristiques. Cette recommandation peut être déclinée en plusieurs axes d'actions : mieux comprendre, induire d'autres modèles, contrer l'inéquité, taxer et freiner le développement des aéroports.

### **Mieux comprendre qui prend l'avion et à quelle fréquence**

Comme indiqué précédemment dans ce dossier, il semblerait que les principaux clients de l'aérien low-cost sont relativement jeunes et appartiennent à des catégories socio-professionnelles favorisées<sup>13</sup>. Cependant, les données à ce sujet sont parcellaires<sup>14</sup>, méritent d'être mises à jour et confirmées pour la Wallonie (cfr une enquête est en cours à l'aéroport de Charleroi). Il faudrait donc attendre les résultats de cette enquête et voir dans quelle mesure des informations complémentaires sont nécessaires.

11 Pour la dimension sociale, c'est la formule « low-cost » qui est visée. Même si l'on assiste à une généralisation de ce modèle dans tout le secteur aérien.

12 DOBRUSZKES, 2005, p. 58.

13 CRAPS, 2017, p.4 et CRAPS, 2013, p. 43.

14 Craps, 2017.

## Contre la « culture » de l'aérien dans le chef du consommateur

En 2004, le CFDD recommandait déjà notamment de « réduire la demande de mobilité aérienne qui présente les coûts externes les plus élevés (notamment sur les changements climatiques) ». <sup>15</sup>

En se basant, si possible, sur une meilleure compréhension du profil des personnes qui prennent l'avion, sur leurs représentations et leurs besoins, il serait intéressant d'entamer une campagne d'information et de sensibilisation pour expliquer les désavantages de ce mode de transport et l'inéquité sociale qui y est associée.

Cette campagne doit pouvoir donner la vision la plus concrète possible de l'impact du transport aérien et le mettre en rapport avec les enjeux actuels en matière de dérèglement climatique. Elle devrait aussi pouvoir proposer d'autres modèles, par exemple en présentant de façon attractive des personnes, familles, qui voyagent de façon plus durable (et ne prennent pas l'avion !).

Elle devrait être faite dans différents lieux et via différents supports : écoles secondaires, sites internet officiels, aéroports (si possible).

Calculateur de CO<sub>2</sub> de l'aviation

Accueil | Comment ça marche ? | Aviation et CO<sub>2</sub> les chiffres clés | Carburants | Décret

Choix de l'itinéraire

Aéroport de départ (France) : Sélectionner l'aéroport

Pays de destination :

Aéroport de destination :

Aller simple  Aller-retour

Résultats de votre itinéraire

Veuillez sélectionner votre itinéraire ci-dessus pour obtenir votre résultat.

Note : les destinations proposées ne concernent que les vols directs (sans escale).

Pour un trajet avec correspondance, (en fonction des destinations disponibles dans les listes déroulantes), il convient d'additionner les émissions de chacun des tronçons.

Pour les liaisons ne figurant pas dans les listes déroulantes, vous pouvez vous référer aux valeurs par défaut, définies en fonction de la distance du vol ainsi que du type d'avion utilisé, disponibles dans l'onglet "Décret du 24/11/2011".

Trois types d'émissions sont successivement affichés :

- Les "émissions de CO<sub>2</sub>/passager équivalent (kg) pour le vol" représentent la quantité de CO<sub>2</sub> émise par l'avion pour chacun des passagers équivalents transportés. Cette quantité est estimée selon la méthodologie décrite dans l'onglet "Comment ça marche ?".
- Les "émissions de CO<sub>2</sub>/passager équivalent (en kg) pour la production et la distribution du kérosène" représentent les émissions liées à la production (raffinage, etc) et au transport du kérosène qui sera nécessaire à la prestation de transport pour chaque passager équivalent.
- Les "émissions totales de CO<sub>2</sub>/passager équivalent(en kg)" représentent la somme des deux composantes précédentes.

Figure 10 : Eco-calculateur de l'ADEME, en France, permettant de calculer les émissions CO<sub>2</sub> d'un voyage en avion.

Source : <http://eco-calculateur.aviation-civile.gouv.fr/>

15 CFDD, 2004.

Le calcul de l’empreinte écologique des voyages d’agrément en avion devrait par exemple être intégré dans les outils prévus dans le cadre de la nouvelle Résolution climat du Parlement wallon<sup>16</sup> (outil mentionné en point 1.4. de la résolution : développer et mettre à disposition des outils - dont une application informatique (par exemple, via le smartphone) - permettant à chaque particulier d’évaluer son empreinte carbone et ce, avant la fin de la législature).

### **Mesures structurelles : taxation, ETS-aviation, arrêt du développement d’infrastructures, limitation du nombre de vols**

Il y a actuellement une exonération de TVA sur les billets d’avion et une absence de taxe sur le kérosène. Une TVA de 20% sur les billets d’avion générerait un revenu supplémentaire de l’ordre de 7 milliards d’euros pour l’ensemble des Etats européens. Des accises de 330€/m<sup>3</sup> sur tout le kérosène vendu en Europe génèreraient 20 milliards d’euros.<sup>17</sup>

Le système communautaire d’échanges de quotas d’émission de gaz à effet de serre est imposé à des secteurs spécifiques au sein de l’Union européenne (UE). Son champ d’application inclut les activités aériennes depuis 2012<sup>18</sup> mais devrait être étendu et plus efficace.

Pour une réduction effective du recours à l’aérien à des fins touristiques, il faudrait réduire le volume de transport aérien en activant les outils suivants, dans le cadre d’une approche systémique<sup>19</sup> :

- arrêt du développement des infrastructures aériennes ;
- fixation de plafonds en termes de nombre de mouvements dans les aéroports ;
- suppression des vols de nuit ;
- introduction d’une taxation du kérosène (pour les vols nationaux dans un premier ;
- temps, pour les vols avec d’autres Etats européens dans un second temps, moyennant accords bilatéraux) ;
- introduction d’une taxe sur les billets d’avions ;
- étendre le système ETS-aviation (échange de quotas d’émissions de CO<sub>2</sub>).

## **PERMETTRE À CHACUN DE MESURER L’EMPREINTE DE SES VOYAGES**

Au-delà de l’aérien, chaque citoyen devrait pouvoir comprendre et mesurer l’impact environnemental et social de son choix de vacances/déplacement, via par exemple

<sup>16</sup> <http://www.bdreze.be/wp-content/uploads/2017/09/Proposition-de-r%C3%A9solution-Climat-20170925.pdf>

<sup>17</sup> CE Delft, 2013, cité dans Courbe, 2014 – voir aussi Courbe, mai 2014.

<sup>18</sup> [https://mobilit.belgium.be/fr/transport\\_aerien/environnement/emissions\\_et\\_autres\\_pollutions](https://mobilit.belgium.be/fr/transport_aerien/environnement/emissions_et_autres_pollutions)

<sup>19</sup> Courbe, 2014.

un site internet qui proposerait le calcul de l’empreinte écologique des vacances et le comparerait à l’empreinte écologique du reste de l’année.

En France, le site de l’ADEME informe le citoyen sur les enjeux de leurs vacances en matière de durabilité et de bonnes pratiques.

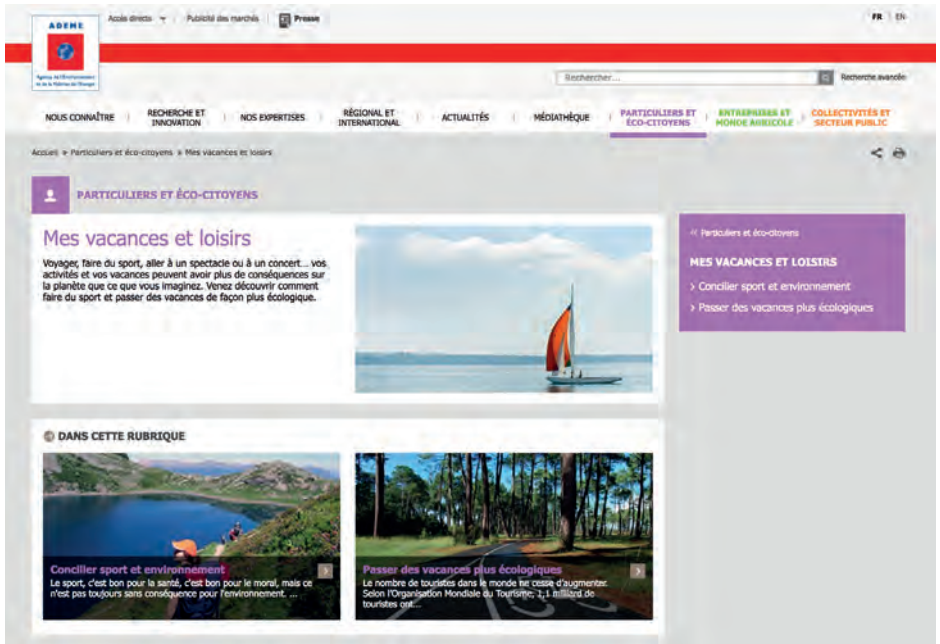


Figure 11 : Page web de l’ADEME concernant les enjeux des vacances en matière de durabilité et les bonnes pratiques.  
Source : <http://www.ademe.fr/particuliers-eco-citoyens/vacances-loisirs>

## INFORMER SUR LES SOLUTIONS CONCRÈTES EXISTANTES

Le chapitre de ce dossier qui traite de la demande en matière de tourisme durable indique qu’il faut davantage faire connaître les produits et services plus durables existants (et en particulier les produits écolabellisés via des labels fiables) pour les connecter directement à la demande existante et susciter une demande croissante.

Certains de ces produits figurent sur les sites officiels, mais il serait adéquat de les visibiliser davantage, par exemple en abordant sur ces sites un discours sur la durabilité du tourisme, pour que les touristes puissent reconnaître l’offre ad-hoc comme étant plus durable (par exemple en ce qui concerne le cyclotourisme, l’hébergement écolabellisé, les circuits courts, etc.).

L'Allemagne, par exemple, propose un page « tourisme durable » sur le site de l'Office National Allemand du Tourisme :

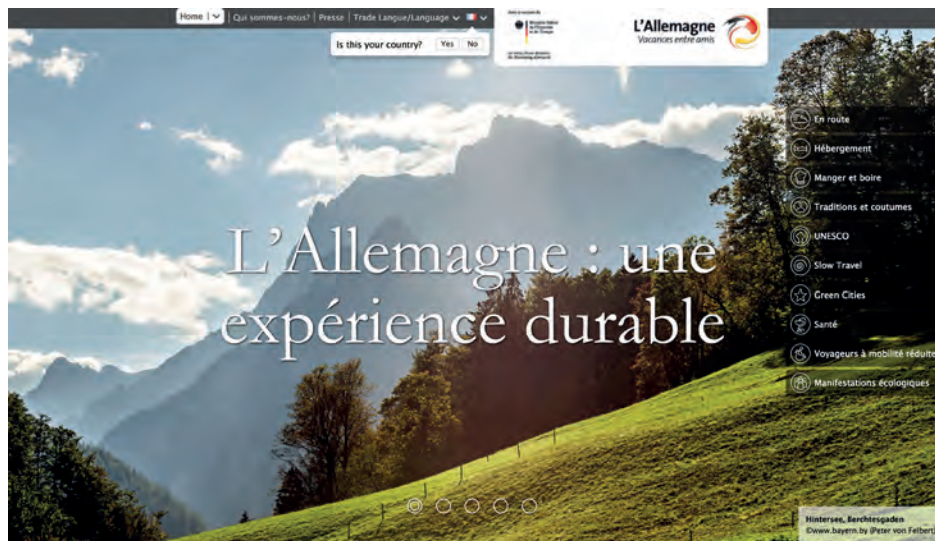


Figure 12 : Page « durabilité » sur le site de l'Office National Allemand du Tourisme.  
Source : <http://www.germany.travel/fr/ms/voyager-durable/developpement-durable.html>

## DÉVELOPPER D'AVANTAGE UNE OFFRE DURABLE ET DE PROXIMITÉ EN WALLONIE

### *Ecotourisme*

Une offre de type « écotouristique »<sup>20</sup> est encore à développer en Wallonie. Le pourcentage du territoire wallon bénéficiant du statut de réserve naturelle y est très faible (un peu moins de 1% contre 10% aux Pays-Bas et 5% en Flandre) et la plupart des réserves naturelles sont morcelées et de petite taille. Suite à des efforts importants dans le cadre de projets européens LIFE, certains sites sont unifiés, disposent d'un volet communication plus important et donc la possibilité d'accueillir le public.<sup>21</sup> Comme indiqué ci-dessus, la Charte européenne pour un tourisme durable dans des espaces naturels est un outil pertinent pour la gestion du tourisme dans les parcs et réserves naturelles.

Certains exemples dans d'autres régions montrent comment des sites naturels peuvent devenir des véritables produits d'appel en matière de tourisme, dans une logique de durabilité. Le projet de développement touristique du Regionaal Landscap Kempen en Maasland, dans le Limbourg, constitue un bon exemple à ce propos.

<sup>20</sup> C'est-à-dire basée essentiellement sur la valorisation et la préservation des espaces naturels.

<sup>21</sup> DELVAUX, 2013, p. 40.

### **Ecotourisme dans le parc national Regionaal Landschap Kempen en Maasland (Limbourg)<sup>22</sup>**

Situé dans le nord de la province du Limbourg et initié dans les années '90, ce projet permet d'accueillir aujourd'hui 1,2 millions de visiteurs par an dans et autour du parc national, ce qui génère un développement économique pour la région propre à justifier cet espace de préservation et de réhabilitation de la nature.

Plusieurs éléments ont fait de ce projet un succès :

- les équipements d'accueil des visiteurs (notamment 5 centres d'interprétation) sont localisés à l'extérieur du parc et environ 50% des visiteurs ne rentrent pas dans le parc ; l'impact des visiteurs sur le parc est donc très faible (la capacité de charge a été calculée et a servi d'outil pour gérer le développement du projet) ;
- le parc est grand et offre une expérience assez rare de « reconnection » avec la nature ;
- des vélos et des cartes sont mis à disposition pour les cyclistes et les randonneurs ; des activités de mise en contact avec la nature sont proposées (par exemple un parcours à pieds nus, qui a accueilli en 2016 140.000 visiteurs) ;
- il s'agit d'un tourisme de proximité : la plupart des visiteurs viennent de Flandre (80%)<sup>23</sup> ;
- les revenus du parc sont estimés à environ 25 millions d'euros par an (au bénéfice des communes et des entrepreneurs locaux), 400 emplois directs et 5.000 emplois indirects<sup>24</sup> ;
- le projet présente plusieurs bénéfices sur le plan social : accessibilité (le parc est ouvert à tous), emplois de qualité et emplois de personnes en insertion socioprofessionnelle ;
- il génère, y compris auprès des communautés locales, une prise de conscience de la valeur de la nature.

### **Créer un offre crédible et complète**

Pour avoir une offre durable crédible à proposer, il est important que l'offre touristique ait été évaluée comme étant durable, par un label ou un système de certification fiable et si possible reconnu dans les pays émetteurs de touristes vers la Wallonie. Il est préférable que la Région soutienne un seul label (complété éventuellement par un label complémentaire si le premier ne couvre pas potentiellement tout le secteur), afin de créer une synergie et d'éviter les compétitions contre-productives.

Concernant les labels (certains éléments d'appréciation)<sup>25</sup> :

- Trop de label, le touriste s'y perd ; donc, intéressant qu'une région comme la wallonie ait choisi de soutenir un label (la Clé Verte) ;
- L'humain est souvent gommé des labels existants au profit d'aspects environnementaux (exemple extrême : un hôtel de chaîne internationale labellisé qui organisait de façon systématique la prostitution au bénéfice de ses client-es en Asie).

Il est important que la durabilité s'inscrive à travers toute l'expérience touristique (cfr contre-exemple donné ci-dessus concernant les itinéraires touristiques de la Wallonie gourmande centrés sur la voiture comme moyen de déplacement). La mise en réseau des différents éléments de l'offre est à notre sens essentielle.

22 Cfr entretien avec Ignace Schops, juillet 2017.

23 Selon Ignace Schoop, des études indiquent que les touristes sont prêts à parcourir 50km pour visiter un parc national.

24 Nombre des emplois indirects estimé en utilisant la méthodologie TEEB (The Economics of Ecosystems and Biodiversity)

25 Anya DIEKMANN et Isabelle BAUTHIER, juillet 2017.



## Promotion des produits et loisirs de proximité

Étant donné que l'un des enjeux du tourisme durable est de limiter les déplacements et d'amener les touristes à « ralentir » (passer plus de temps au même endroit), il convient de promouvoir les produits touristiques durables et locaux, qui s'appuient sur une mobilité moins polluante, plus lente et permettant aussi la découverte.

A ce titre, l'exemple du nouveau projet bruxellois « Mixity »<sup>26</sup> nous semble intéressant.<sup>27</sup>

L'initiative « Mixity » a pour but de décentraliser/diffuser le tourisme via la découverte active de quartiers périphériques au centre de Bruxelles. Il s'agit d'une initiative de Visit Brussels, qui propose un tourisme pédestre, de proximité et basé sur la mise en valeur d'un patrimoine local ; Visit Brussels a créé les itinéraires, conçu les contenus (identification des lieux à visiter et textes explicatifs sur ces lieux), les a publiés sur son site et via des plans touristiques en quatre langues ; ces plans sont distribués gratuitement dans les bureaux d'accueil et les différentes communes concernées. L'initiative est récente et l'impact n'en a pas encore été mesuré.

## APPLIQUER ET RENFORCER LES MESURES RÉGLEMENTAIRES EXISTANTES

Un certain nombre de dispositifs législatifs permettent théoriquement de limiter l'impact du tourisme : certaines primes, les permis d'environnement, les études d'incidences, etc.

Il convient de s'assurer que ces dispositions sont correctement mises en œuvre et les compléter ou les renforcer dans l'objectif d'une amélioration de la durabilité du tourisme. Ainsi, des paramètres de durabilité pourraient être ajoutés « au niveau des différents instruments/mécanismes qui peuvent faire office de leviers telles que les études, les conventions, les subventions octroyées aux projets touristiques (par exemple, les projets de nouveaux bâtiments pour les maisons du tourisme devraient être des bâtiments exemplaires – cahiers des charges avec normes de durabilité). Il faudrait assurer une forme d'« automaticité » au niveau des actions / leviers qui permette d'activer de façon efficace cette politique de durabilité en matière de tourisme. L'arsenal réglementaire devrait être adapté en conséquence ».<sup>28</sup>

## ENCADRER ET MOTIVER LES PRESTATAIRES

Former, coacher, développer des échanges de bonnes pratiques et soutenir les prestataires (responsables d'hébergements, d'attractions, etc.) pour qu'ils puissent adopter des pratiques plus durables fait bien sûr partie d'une stratégie visant à

<sup>26</sup> Cfr <https://visit.brussels/fr/sites/mixity/> et <https://visit.brussels/fr/sites/mixity/listpage/mixity-walks-decouvrez-les-quartiers-bruxellois> et entretien avec Kathleen Davisters, octobre 2017.

<sup>27</sup> Cfr entretien avec Kathleen Davisters, octobre 2017.

<sup>28</sup> Cfr entretien avec Eric Jurdant, juillet 2017.

développer la durabilité à l'échelle de territoires.

Ces formations et échanges peuvent avoir lieu dans le cadre de systèmes de label/certification. Il est important qu'elles soient connectées avec le / les labels soutenu(s) par la Région et qu'il y ait un effet rétroactif (enseignements issus des formations permettant d'adapter le(s) label(s)).

En plus d'un label, des « awards » pourraient être organisés pour récompenser les meilleurs exemples. Les bénéficiaires d'une gestion environnementale devraient également être constamment mis en avant (et mis à jour en fonction de l'évolution de la demande).

## ENQUÊTES, POSITIONNEMENT ET MONITORING

D'autres actions sont à entreprendre, selon nous, dans le cadre d'une stratégie cohérente<sup>29</sup>, et notamment :

- le fait de connaître les attentes des client-es en matière de durabilité, c'est-à-dire réaliser régulièrement des enquêtes qualitatives et quantitatives sur la demande, à partir d'échantillons représentatifs et dans les marchés émetteurs pour compléter les informations dont on dispose jusqu'à présent ;
- développer pour chaque projet et pour la destination, des outils de monitoring des impacts s'appliquant en particulier aux zones sensibles et/ou plus fréquentées.

---

<sup>29</sup> Voir également à ce sujet les recommandations formulées dans le cadre de l'avis d'initiative de la Cellule d'avis autonome en développement durable (CAADD, 2017).



## EN CONCLUSION

Au terme de ce travail de recherche et d'écriture, j'aurais envie de me positionner de deux façons : à titre personnel et à titre professionnel.

A titre personnel, cette exploration du sujet et des solutions possibles me réconcilie avec ma propension à voyager. Et quand j'utilise ce terme, c'est au sens large qu'il faut le comprendre. Je me suis non seulement rendue compte que les aspirations qui s'expriment à travers le tourisme sont légitimes et partagées, mais aussi qu'il y a moyen de les satisfaire autrement qu'en voyageant de façon polluante. Comme nous l'avons vu, le phénomène touristique est un phénomène culturel et social. Les interviews des acteurs rencontrés et les initiatives existantes en matière de tourisme durable, même si certaines sont incomplètes ou seulement ébauchées, donnent à penser qu'il y a un mouvement collectif qui pousse à mettre en œuvre des solutions pour contrer les impacts négatifs de ce secteur.

A titre professionnel, je pense qu'il y a un réel potentiel, pour la Wallonie, à se profiler en tant que destination durable de par le professionnalisme des acteurs impliqués dans cette compétence, les ressources du territoire et la prise de conscience croissante des enjeux liés au tourisme et globalement du réchauffement climatique au niveau du grand public. En outre, l'analyse qui fait l'objet de ce dossier me renforce dans la conviction de l'intérêt d'une approche dynamique, systémique et participative. C'est la somme des actions des parties concernées qui permettra au secteur de renforcer son mouvement vers plus de durabilité.

# BIBLIOGRAPHIE

**AMIROU Rachid**, *Imaginaire Touristique et sociabilités du voyage*, Le Sociologue, Presses Universitaires de France, 1995.

**Atout France - Altea**, 2009, *Demande des clientèles en tourisme durable : enquête qualitative, 2009*.

**Atout France**, *Tourisme et développement durable, de la connaissance des marchés à l'action marketing*, Editions Atout France, 2011.

**AUGÉ Marc**, *L'impossible voyage – Le tourisme et ses images*, Rivage poche / Petite bibliothèque, 1997.

**BOYER Marc**, *L'invention du tourisme*, Gallimard, 1996.

**BURCHILL Julie**, *A Benidorm, vive le tourisme de masse !*, dans le Courrier international, n° 1287 du 2 au 8 juillet 2015, pp. 37-39.

**CASEY, M. E.** (2010), Low Cost Air Travel: Welcome Aboard? *Tourist Studies*, 10(2), 175–191, 2010.

**CE Delft**, *Estimated revenues of VAT and fuel tax on aviation*, Delft, July 2013.

**CE** : *Communication sur les transports aériens et l'environnement*, COM(1999) 640 final.

**CE** : *EU transport in figures*, Statistical pocketbook, 2013.

**Cellule d'avis autonome en Développement durable (CAADD)**, *Avis d'initiative relatif au Tourisme durable*, juin 2017.

**CFDD** : *Avis cadre pour une mobilité compatible avec le développement durable*, 2004.

**CIRIEC & Deloitte & Touche**, *Evaluation des retombées économiques générées par les activités de l'aéroport de Charleroi*, Rapport final, Décembre 2003, p.155

**Commissariat général au tourisme (CGT) et Wallonie-Belgique Tourisme (WBT)**, *La Wallonie touristique en chiffres*, Septembre 2015.

**COMMISSION EUROPÉENNE**, *Boîte à outils du système européen d'indicateurs du tourisme pour la gestion durable des destinations*, mars 2016, 30 p., cité dans avis de CAADD.

**COMMISSION EUROPÉENNE**, Eurobaromètre, *Attitudes des citoyens européens vis à-vis de l'environnement*, 2008.

**COMMISSION EUROPÉENNE**, Flash Eurobarometer 432, *Preferences of European towards Tourism*, March 2016.

**COURBE Pierre**, *Les limites du ciel, enjeux du développement incontrôlé du transport aérien*, Dossier, Fédération Inter-Environnement Wallonie, 2008.

**COURBE Pierre**, *Transport aérien et fiscalité*, Fiche technique – Fédération Inter-Environnement Wallonie, Mai 2014.

**COURBE Pierre**, *Transport aérien, Position paper*, Fédération Inter-Environnement Wallonie, 2014.

**CPDT** – Subvention 2013-2014 – Rapport final – Annexe– IGEAT– octobre 2014.

**CRAPS, A.**, 2013, Le transport aérien à bas prix: nouvelles mobilités, nouveaux impacts environnementaux?, Mémoire de fin d'étude encadré par Dobruszkes F. et Lannoy P.

**CRAPS, A.**, 2017. Mobility practices of low-cost airlines' passengers, in M. Cools & S Limbourg (Eds), Proceedings of the BIVIC-GIBET Transport Research Days 2017. Towards an autonomous and interconnected transport future, Liège, May 18-19, 2017, pp. 69-83.

**CRISTOFOLI**, *L'Ourthe, petit paradis du kayak... à quel prix pour la rivière ?*, Mille lieux, juillet 2016, pp.24-27.

**DE MUELENAERE Michel**, *La Wallonie a sauté dans le train du cyclotourisme*, Le Soir Plus, 25/06/2017.

**DE MYTTENAERE Bernard et DE BEER Hadelin**, 2017, *année internationale du tourisme durable. En Wallonie aussi ?* dans Les Cahiers du tourisme, Commissariat général au Tourisme, Juin 2016.

**DE MYTTENAERE, B., D'ETEREN, E. ET GODART, MF.** - 2007 - «Le tourisme et les loisirs», pp. 105-119; in : *Rapport analytique sur l'état de l'environnement wallon 2006-2007*; MRW-DGRNE, Namur, 736pp.

**DELVAUX Lionel**, Tourisme et ressources naturelles, une prometteuse union, dans Les Cahiers du tourisme n°8, *Tourisme et ressources naturelles*, Commissariat général au Tourisme, Décembre 2013, pp. 38-40.

**DOBRSZKES F.** (2005), *Compagnies low-cost européennes et aéroports secondaires : quelles dépendances pour quel développement régional ?*, Les Cahiers Scientifiques du Transport 47, p. 39-59.

**Ecosystems LTD**, *Using natural and cultural heritage to develop sustainable tourism*, Rapport rédigé pour la commission européenne, 2002.

**EEA Report N° 10/2014 – Noise in Europe 2014**, p. 20.

**FAUTSCH Michel**, 2017, *année du tourisme durable*, dans Mille Lieux n°6, juillet 2017, pp 40.

**FERNANDEZ RUBIO ANDRES**, *l'Homotouristicus est en marche*, Courrier international, n° 1287, du 2 au 8 juillet 2015, pp. 37-39.

**Gössling, S.** (2011). *Carbon management in tourism : mitigating the impacts on climate change*, Londres : Routledge.

**GÖSSLING, S., CERON, J.-P., Dubois, G. & Hall, M.** (2009). *Hypermobile Travellers*, in: Gössling, S. and Upham, P. (Eds.), *Climate change and aviation: issues, challenges and solutions*, (pp. 131–149). Sterling, London: Earthscan. Shaw & Thomas, 2006.

**GRIGOLON, A. B., KEMPERMAN, A. D. A. M. & TIMMERMANS, H. J. P.** (2012). The Influence of Low-Fare Airlines on Vacation Choices of Students: Results of a Stated Portfolio Choice Experiment. *Tourism Management*, 33(5), 1174–1184.

**Guide « Le Tourisme durable en Wallonie »**, Haute Ecole Robert Schuman de Libramont, section Tourisme durable, sous la direction de Hadelin de Beer de Laer, édition 2017.

**HENRY Olivier**, TFE *Auberges bruxelloises : des engagements environnementaux à la communication*, mars 2012.

**ICEDD**, *Bilan énergétique de la Wallonie 2010 – bilan de consommation des transports*, 2012.

**KAUFFMAN**, *Les paradoxes de la mobilité, bouger, s'enraciner*, coll. Le savoir suisse, 2008.

**KAY SMITH Melanie, Diekmann Anya**, *Tourism and wellbeing*, *Annals of Tourism Research*, Mai 2017.

**La Libre Belgique**, *Ryanair victime de son propre système*, Edité par Raphaël Meulders, 18 septembre 2017.

**LaLibre.be selon Belga**, *Le tourisme durable peine à s'imposer*, publié le lundi 03 juillet 2017

**LASSEN, C.** (2006). Aeromobility and Work. *Environment and Planning A*, 38(2), 301–312.

**Le Soir**, *Kris Peeters poursuit Ryanair en Justice*, 5 octobre 2017.

**Les Cahiers du tourisme n°13**, *Tourisme durable*, Commissariat général au Tourisme, Juin 2016.

**Les Cahiers du tourisme n°8**, *Tourisme et ressources naturelles*, Commissariat général au Tourisme, Décembre 2013.

**MAURIN Eric**, *La fabrique du conformisme*, Seuil, 2015.

**MONTAGNE Xavier**, *Les carburants alternatifs dans le transport aérien*, Institut français du pétrole, 2008.

**O'CONNELL, J. F. & WILLIAMS, G.** (2005). Passengers' Perceptions of Low Cost Airlines and Full Service Carriers: A Case Study Involving Ryanair, Aer Lingus, Air Asia and Malaysia Airlines. *Journal of Air Transport Management*, 11(4), 259–272.

**PARLEMENT EUROPÉEN**, *Etude Euro Vélo*, le réseau européen d'itinéraires cyclables, Parlement européen, 2012.

**Rapport du projet européen STARTER – Sustainable Transport in Tourism**, décembre 2014, p. 5.

**SHAW, S. & THOMAS, C.** (2006). Discussion Note: Social and Cultural Dimensions of Air Travel Demand: Hyper-Mobility in the UK? *Journal of Sustainable Tourism*, 14(2), 209–215.

**SPF économie**, *Chiffres Clés, aperçu statistique de la Belgique*, 2015.

**T&E and CAN Europe**, *Clearing the Air: the myth and reality of aviation and climate change*, 2006.

**TITEUX Pierre**, *Qui a ressuscité la voiture électrique ?*, Septembre 2017 (<http://www.iewonline.be/HUMEUR-Qui-a-ressuscite-la-voiture-electrique>).

**TITEUX Pierre**, *Une Charte de bonnes pratiques pour la compensation carbone*, Fédération Inter-Environnement Wallonie, 2009 (<http://www.iewonline.be/spip.php?article3317>)

**VAN ZEEBROECK Bruno (TML), CHARLES Julie et HOLEF Etienne** (Pro Velo a.s.b.l.), *Évaluation économique de la pratique du vélo en Wallonie*, à la demande du SPW, Département stratégie et mobilité, Mai 2014.

**WAJNBERG Alexandre**, *Les piliers du tourisme durable*, FNRS news, Juin 2017.

**Wallonie – Bruxelles Tourisme (WBT)**, *La promotion du développement durable du tourisme en Wallonie*, dans Les Cahiers du tourisme, *Tourisme durable*, Commissariat général au Tourisme, Juin 2016, pp. 32-35.

**XHONNEUX V.**, *Sources et impacts sanitaires du bruit lié aux transports*. Namur : Inter-Environnement Wallonie, 2010.





L'année 2017 a été consacrée par les Nations Unies «année du tourisme durable». Mais concrètement, qu'est-ce que le tourisme durable? Qu'est-ce qui sous-tend la propension à voyager et comment les pratiques en la matière s'apparentent-elles à ce concept? Quelle est la demande pour des produits touristiques plus durables et que mettent en place les acteurs publics et privés en Wallonie pour y répondre? Enfin, quelles seraient les recommandations à faire aux instances décisionnelles pour un développement plus rapide de cette forme de tourisme et pour parvenir à contrer la tendance générale qui conjugue de façon croissante tourisme et externalités socio-environnementales?

Voyager plus durablement, c'est avant tout choisir des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement. Or, le nombre de Belges voyageant en avion et de passagers qui transitent par les aéroports wallons ne fait qu'augmenter. En outre, près de 40% des Wallons n'ont pas les moyens de partir une semaine en vacances par an. Il y a donc de fortes inégalités à cet égard.

Il existe pourtant des initiatives publiques et privées enthousiasmantes en faveur d'un tourisme plus durable en Wallonie et la demande pour ce type de produit est réelle. La Région est aussi reconnue et appréciée pour ses ressources naturelles. Mais l'offre est à renforcer et à promouvoir. Sur base d'une série de constats, des recommandations posent les jalons d'une stratégie régionale en faveur d'un tourisme plus durable, en s'appuyant sur des exemples de ce qui existe déjà et/ou de ce qui se fait ailleurs.

L'auteure du dossier, Marie Spaey, a une formation d'anthropologue et d'écoconseillère. Elle gère depuis plusieurs années un projet d'écolabellisation dans le secteur touristique pour la Fédération Inter-Environnement Wallonie (IEW). Elle a travaillé dans le domaine du tourisme durable, en tant que consultante, chargée de projet et chargée de recherche.



iew