



LE NOUVEL ESPRIT PUBLIC

Philippe Meyer

(ISSN 2608-984X)

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE DE L'ÉPISODE N°465 (26 JUILLET 2026)

LE TOURISME À L'ÉPREUVE DE SA DÉMESURE

LE TOURISME À L'ÉPREUVE DE SA DÉMESURE

Introduction

Philippe Meyer :

Près de 1,4 milliard de touristes internationaux voyagent chaque année à travers le monde, contre seulement 25 millions en 1950. À ces flux s'ajoutent près de 9 milliards de voyages domestiques. Le tourisme est ainsi devenu l'un des phénomènes majeurs de la mondialisation, représentant près de 10 % du PIB mondial et plusieurs centaines de millions d'emplois. Mais derrière cette croissance spectaculaire apparaissent de nouvelles fragilités : pression accrue sur les territoires, hausse des prix du logement, dépendance économique de certaines destinations, multiplication des déplacements longue distance et impact environnemental croissant.

Rémy Knafou, vous êtes géographe, professeur émérite à l'Université Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne et ancien directeur de recherche au CNRS.

Spécialiste reconnu des mobilités, du tourisme et de l'aménagement des territoires, vous avez consacré une grande partie de votre carrière à l'étude des transformations des espaces touristiques, depuis vos travaux pionniers sur les stations de sports d'hiver des Alpes françaises jusqu'à la création du Festival international de géographie de Saint-Dié-des-Vosges et de la revue scientifique *Via*. Vous venez de publier *Hypertourisme : le tourisme à l'épreuve de sa démesure*, dans lequel vous proposez une réflexion critique sur l'expansion continue du tourisme mondial et ses conséquences économiques, sociales et environnementales.

Face à ces défis, vous défendez l'idée d'un tourisme davantage régulé et plus attentif aux habitants, aux ressources des territoires et aux limites environnementales. Vous plaidez notamment pour un « tourisme réflexif », qui

invite chacun à interroger ses pratiques de voyage, ainsi que pour des « territoires d'équilibre » capables de concilier attractivité touristique, qualité de vie locale et soutenabilité. À travers cet ouvrage, vous posez une question centrale qui dépasse le seul secteur du tourisme : comment continuer à voyager dans un monde confronté à ses limites écologiques, sociales et géopolitiques ?

Vous montrez que le tourisme contemporain repose sur une logique de croissance continue des flux, des mobilités et des expériences. Cette logique est-elle propre au tourisme ou reflète-t-elle un fonctionnement plus général de nos sociétés ?

Rémy Knafo :

Effectivement, cette logique n'est pas spécifique au tourisme. C'est celle de la consommation en général, voire de l'hyperconsommation, dont le tourisme est l'une des expressions les plus abouties. Vous l'avez rappelé, il existe à l'égard du tourisme une longue tradition de tourismophobie. Je ne la reprends pas à mon compte ; j'en suis même critique. Cela me place dans une position relativement inconfortable : je critique à la fois la tourismophobie, qui est souvent une forme de mépris de classe de la part de ceux qui ont inventé le tourisme et n'ont jamais vraiment accepté que des populations plus nombreuses viennent les rejoindre, et, dans le même temps, je constate les dérives du système touristique lui-même, avec cette croissance exponentielle, ce « *toujours plus* » qui rend plus nécessaire que jamais une réflexion sur les formes de régulation.

Je me suis particulièrement interrogé en observant ce qui s'est passé après la pandémie de Covid. Cet épisode a constitué un moment majeur dans l'histoire du tourisme. Même pendant les guerres mondiales, les flux touristiques n'avaient jamais été complètement interrompus. Or, pour la première fois à l'échelle mondiale, les flux internationaux se sont arrêtés net, dans un contexte où le tourisme était infiniment plus développé qu'auparavant. La pandémie a brutalement interrompu un système qui avait déjà ignoré plusieurs alertes, comme l'épidémie de SRAS en Asie. Beaucoup avaient alors annoncé que le monde « d'après » serait différent. Or il ne l'a pas été. Ce que j'ai constaté, c'est que nous sommes passés à côté des enseignements de cette crise. Les flux internationaux ont repris de plus belle, avec un effet de rattrapage alimenté par la frustration du confinement. Pourtant, la pandémie avait révélé la vulnérabilité des entreprises et des économies touristiques, ainsi qu'une répartition très inégale des coûts. Elle avait aussi montré concrètement qu'un ralentissement du

tourisme était possible. Pendant les confinements puis les phases de déconfinement, à l'intérieur des frontières nationales ou dans un rayon limité, nous avons observé des redistributions intéressantes. Le tourisme de proximité a démontré sa pertinence. Les palaces de la Côte d'Azur, par exemple, n'ont jamais aussi bien fonctionné que lorsque les flux internationaux étaient interrompus. Les Russes, les Ukrainiens ou les Émiratis ne venaient plus, mais ils ont été remplacés par une clientèle française à hauts revenus qui ne pouvait plus voyager à l'étranger. Cela montre que d'autres équilibres étaient possibles. Nous avons également constaté qu'avec la suspension des vols internationaux, l'impact climatique imputable au transport aérien diminuait fortement. Tout cela a finalement été ignoré lors de la reprise post-Covid. C'est pourquoi je me suis demandé si nous assistions simplement à l'amplification d'un phénomène ancien — de 25 millions d'arrivées internationales en 1950 à près d'un milliard et demi aujourd'hui — ou à un véritable changement de nature. La réponse que je propose avec le concept d'hypertourisme est que nous sommes face à un changement de nature.

Philippe Meyer :

Une objection, avant de laisser la parole à mes camarades. Vous avez présenté l'hostilité au tourisme comme une manifestation de mépris de classe. Cela a sans doute longtemps été vrai. Mais est-ce encore le cas aujourd'hui quand on observe les manifestations d'hostilité envers les touristes eux-mêmes ? Je pense par exemple à ce qui se passe à Barcelone, avec des slogans sur les murs du type « *touristes, rentrez chez vous !* ». Je pense aussi à certains endroits que je connais en Bretagne, dans les Côtes-d'Armor, où les habitants ne peuvent plus se loger dans leur propre village parce qu'il est situé en bord de mer. Leurs enfants et leurs petits-enfants ont dû partir vivre ailleurs. N'y a-t-il pas désormais une hostilité au tourisme qui dépasse les clivages de classe, une hostilité plus générale face aux conséquences concrètes de son développement ?

Rémy Knafou :

Effectivement, il existe des phénomènes de rejet, mais ils visent moins le tourisme en général que certaines de ses formes. Barcelone a été l'épicentre de ce mouvement. À ma connaissance, c'est la première ville au monde où plusieurs milliers d'habitants sont descendus dans la rue pour protester contre les excès imputables à certaines pratiques touristiques. Ce qui était visé concernait surtout des quartiers populaires. Dans l'histoire urbaine de Barcelone, les quartiers les plus proches de la mer étaient aussi, jusqu'aux années 1980 et au début des années 1990, les plus proches de la zone industrielle et portuaire. Entre les beaux quartiers et la mer existait une véritable barrière, faite du port, des usines à gaz et d'autres installations industrielles. Des quartiers comme la Barceloneta n'étaient donc pas recherchés par les catégories les plus aisées.

Lorsque Barcelone a mené sa transformation urbanistique, ces quartiers se sont retrouvés en première ligne face à la mer, devenant soudain les espaces les plus désirables. Les habitants qui y vivaient, souvent locataires de logements modestes à faible loyer, se sont alors retrouvés en concurrence avec le tourisme. Des entreprises ont racheté des immeubles entiers, expulsé les occupants et transformé ces logements, parfois insalubres, en hébergements touristiques. Il s'est ainsi produit un important mouvement d'éviction de la population locale. Ce sont ces habitants qui sont descendus dans la rue, et leur réaction est parfaitement compréhensible. Mais, pour avoir échangé avec des responsables associatifs à Barcelone, je puis vous dire qu'ils ont la lucidité de ne pas s'en prendre au tourisme en général. Ce qu'ils dénoncent, ce sont certaines formes de tourisme, certaines formes de spéculation et surtout l'absence de régulation. Or cette régulation est désormais en cours. Des mesures ont été introduites par la précédente maire puis poursuivies par son successeur, et elles devraient produire des effets notables.

Béatrice Giblin :

Surtourisme et hypertourisme sont parfois confondus. Pour vous, le surtourisme correspond à une situation où la capacité d'accueil d'un lieu est largement dépassée, au point que l'on ne peut plus vraiment faire face aux flux et que l'on se retrouve dans une forme d'engorgement. Montmartre entrerait-il dans cette catégorie du surtourisme, par exemple ? Mais ne pourrait-on pas également le considérer comme une forme d'hypertourisme ? Car selon vous, l'hypertourisme se caractérise par des flux qui convergent vers des lieux identifiés à l'échelle mondiale, et Montmartre semble relever aussi de cette logique.

Autrement dit, la distinction entre surtourisme et hypertourisme n'est peut-être pas aussi simple et nette qu'il y paraît. Venise, par exemple, semble relever à la fois du surtourisme et de l'hypertourisme. On pourrait multiplier les exemples. Dubaï, à l'inverse, relèverait peut-être de l'hypertourisme sans nécessairement être qualifié de surtourisme. Il me semble utile de clarifier cette distinction afin de mieux caractériser les problèmes que ces phénomènes posent.

Rémy Knafou :

En deux mots, pour moi, l'hypertourisme est le système mondialisé de mobilité qui met en concurrence l'ensemble des acteurs du tourisme. C'est le système global qui produit différents symptômes, dont le plus connu est le surtourisme, c'est-à-dire la saturation de certains lieux, généralement de manière saisonnière ou temporaire.

Je fais donc une distinction très claire entre le *système* qui produit ces phénomènes, l'hypertourisme ; le *processus*, qui est la touristification, c'est-à-dire la transformation des espaces sous l'effet du tourisme, au point que certains parlent même de subversion de certains territoires ; et enfin les *symptômes*, dont le plus connu est le surtourisme.

Nicole Gnesotto :

Je trouve votre livre à la fois fascinant et effrayant. Quand on compare la réalité que vous décrivez avec ce que l'on sait des vacances des premiers congés payés de 1936, le contraste est saisissant. Ma seule référence, c'est le film de Jacques Tati, *Les Vacances de Monsieur Hulot*, avec cette découverte émerveillée de la mer. Par conséquent, l'hypertourisme que vous décrivez est vertigineux : près de 8 milliards d'habitants sur Terre, environ 10 milliards de déplacements touristiques par an, avec de très fortes inégalités. Vous rappelez d'ailleurs que seuls 7 % de la population mondiale prennent l'avion chaque année pour des raisons touristiques.

La réalité que vous décrivez est, à mes yeux, profondément inquiétante. Le terme d'hypertourisme me paraît particulièrement pertinent parce qu'il renvoie à une structure spécifique de la mondialisation, donc à une certaine organisation du marché, mais aussi à une transformation du rapport de l'Homme au monde. Quand on observe les touristes aujourd'hui, ils veulent certes voir quelque chose, mais ils veulent aussi montrer qu'ils sont là et qu'ils voient. Il y a à la fois une surconsommation de l'espace et une forme de communication narcissique du voyage devenue absolument phénoménale.

Ma première question est donc la suivante : jusqu'où peut-on aller dans cet hypertourisme ? La planète est déjà largement occupée. Comme chacun cherche à se distinguer, on se tourne vers les lieux rares : l'Everest, l'Antarctique, et même l'espace avec le tourisme spatial. Mais jusqu'où cela peut-il aller ? Quelle est la limite économique, sociologique et politique de cet hypertourisme ?

Rémy Knafou :

Il n'y a pas de limite intrinsèque à l'hypertourisme. C'est même sa caractéristique principale. À moins d'introduire des régulations de l'extérieur, il n'existe aucune borne interne au système. Il faut donc politiser cette question. Si les pouvoirs

publics ne s'y intéressent pas davantage et se contentent de récolter les fruits de la croissance économique qu'il génère, rien ne viendra freiner son expansion. Nous sommes dans un système sans limites. Comme géographe, j'ai constaté que le tourisme est sans doute l'activité humaine la plus ubiquiste. On la retrouve à toutes les latitudes, davantage encore que l'agriculture ou l'industrie. Il y a des touristes absolument *partout*, y compris sur le continent antarctique. Cela est rendu possible par des navires spécialement conçus pour ces destinations, mais aussi par le transport aérien. Depuis 2021, après un premier vol d'essai entre deux confinements, des liaisons estivales existent entre Le Cap et le continent antarctique lui-même. Les avions atterrissent directement sur la glace ... Ces appareils effectuent l'aller-retour avec une quarantaine de passagers au maximum, car ils doivent emporter le kérosène nécessaire au voyage retour, aucun dépôt n'existant encore sur le continent antarctique.

Cet exemple illustre une tendance générale : les moyens de transport continuent de se développer. Les navires dits d'expédition se multiplient pour desservir les régions polaires, les aéroports se développent dans les endroits les plus divers du monde, et l'ensemble des équipements est conçu pour permettre une conquête toujours plus poussée de la planète par le tourisme. Le système n'a donc pas de limites propres. Et lorsqu'un système n'a pas de limites, il devient irresponsable au sens premier du terme. Il ne se préoccupe ni de ses effets sur la planète, ni de ses conséquences sur les sociétés, les économies ou les cultures. On peut évidemment apporter des nuances, mais, dans son fonctionnement général, c'est bien ainsi qu'il opère. D'où la nécessité impérieuse de régulations.

Marc-Olivier Padis :

Pour parler de régulation, ce qui est particulièrement intéressant dans votre réflexion, c'est qu'elle met en lumière le paradoxe central de l'hypertourisme : il attire vers un lieu donné tout en contribuant à faire disparaître les qualités mêmes qui fondaient son attractivité. On pourrait citer de nombreux exemples. Le

développement du tourisme en Espagne tenait notamment au fait que l'Espagne franquiste était restée à l'écart d'une certaine modernisation. Les visiteurs y trouvaient quelque chose qui avait disparu chez eux. Mais le tourisme a ensuite contribué à une modernisation très rapide du pays. L'exemple des glaciers est encore plus frappant. Les touristes qui se déplacent pour assister à leur disparition participent eux-mêmes, par leurs voyages en avion, au réchauffement climatique qui provoque cette disparition. Il y a là quelque chose d'assez vertigineux.

À propos des régulations, votre concept d'hypertourisme permet aussi de distinguer plusieurs types de problèmes, qui appellent sans doute des réponses différentes. Le premier est celui de la *mobilité intensive*, dont la question centrale est le transport aérien. Nous ne disposons aujourd'hui d'aucune alternative décarbonée crédible au kérosène, et ce ne sera pas réglé demain. C'est donc un enjeu climatique majeur qui appelle une régulation spécifique.

Le deuxième concerne les conflits *d'usage*. L'exemple de Barcelone est très éclairant : les locations touristiques de courte durée créent une concurrence pour l'accès au logement dans des quartiers devenus très attractifs. Ces quartiers, à la fois centraux et recherchés, se vident progressivement de leurs habitants et se retrouvent périodiquement saturés. Nous sommes là face à une question urbaine et sociale qui relève d'un autre type de régulation.

Enfin, il y a ce que vous appelez proprement le *surtourisme*, c'est-à-dire la surcharge ponctuelle de visiteurs dans des lieux très réputés. Il me semble que c'est peut-être le problème le moins difficile à traiter, car il relève davantage de l'aménagement, de la gestion des flux et de la limitation des accès. Je pense par exemple aux calanques de Marseille, où il faut désormais réserver pour accéder à certains sites. Cela peut paraître contraignant, mais cela se comprend. Avec des accès contrôlés, des quotas ou des créneaux réservés, il doit être possible de limiter les effets négatifs les plus immédiats. Comment voyez-vous cette question des régulations ?

Rémy Knafou :

Effectivement, les trois problèmes que vous soulevez appellent des réponses différentes, dont l'efficacité est très inégale.

S'agissant des mobilités, la principale source de difficultés liées au tourisme réside dans les transports. Or, par définition, le tourisme étant un déplacement, il implique nécessairement un transport. Le transport aérien est non seulement le mode de transport le plus polluant, mais aussi celui qui bénéficie des plus importantes distorsions de concurrence dans le cadre de l'économie capitaliste actuelle. Le kérosène utilisé pour les vols internationaux n'est toujours pas taxé. Cette situation découle de la convention de Chicago de 1944, conclue pour favoriser le développement du transport aérien, objectif dont on peut dire qu'il a été atteint ...

La distorsion est pourtant flagrante. Lorsque l'on prend sa voiture, le train ou l'autocar, on paie des taxes sur l'énergie. Ce n'est pas le cas du transport aérien international. On mesure ainsi à quel point nous sommes encore loin d'une véritable régulation. Même l'Union européenne, qui était probablement la mieux placée pour agir dans ce domaine, n'y est pas parvenue. Certes, son espace aérien ne couvre pas l'ensemble du trafic mondial, mais si elle avait réussi à instaurer le principe d'une taxation du kérosène dans son propre espace, cela aurait envoyé un signal fort et modifié en profondeur le fonctionnement du système de mobilité international. Or la Commission européenne a indiqué, il y a relativement peu de temps, que cette perspective était repoussée, sinon aux calendes grecques, du moins au-delà de 2035, alors même que les travaux préparatoires étaient déjà relativement avancés. On voit donc que, sur ce point, la régulation reste encore largement à construire.

Philippe Meyer :

Pardon, un mot sur cette forme de régulation. Les taxes augmentent les prix, et

l'augmentation des prix risque de renforcer le système ancien : un tourisme accessible aux plus riches et excluant davantage les personnes aux revenus les plus modestes, non ?

Rémy Knafo :

Absolument. Mais nous sommes déjà dans un système fondamentalement inégalitaire. J'ai l'habitude de dire que le tourisme est un miroir grossissant de nos travers et de nos inégalités.

C'est une toute petite minorité de la population mondiale qui prend l'avion, voyage fréquemment et contribue le plus aux émissions de gaz à effet de serre. La caricature de cette situation est ce qui s'est passé en 2021 lorsque Jeff Bezos et quelques invités sont partis passer sept minutes dans la haute atmosphère. Un économiste parisien avait alors calculé que ce vol avait généré autant d'émissions de gaz à effet de serre que le milliard d'habitants le plus pauvre de la planète pendant toute leur vie ... Nous sommes donc bien face à une situation d'inégalité extrême.

Concernant le deuxième type de régulation, celui des conflits d'usage et du surtourisme, des réponses existent à condition que les territoires d'accueil les souhaitent réellement et ne tiennent pas un double discours. Or ce double langage est extrêmement répandu. Venise en est un exemple remarquable. Les médias présentent souvent les mesures prises comme des tentatives de limitation du tourisme, alors que ce n'est pas du tout le cas. Le problème des Vénitiens n'est pas tant le nombre de touristes que celui des *excursionnistes*, c'est-à-dire des visiteurs qui viennent pour la journée sans passer la nuit sur place. Ces excursionnistes sont mal vus, à Venise comme ailleurs : ils encombre l'espace, laissent des déchets et dépensent relativement peu. À l'inverse, les touristes qui séjournent au moins une nuit sont appréciés parce qu'ils génèrent davantage de retombées économiques. Ainsi, Venise taxe désormais de cinq euros les visiteurs à la journée. Cette mesure ne me choque

pas : elle correspond à peu près au coût du ramassage des déchets qu'ils produisent. Il est normal qu'ils contribuent à l'entretien du lieu. Sauf, dans le même temps, la ville continue d'augmenter sa capacité d'accueil touristique. Il suffit de regarder les travaux engagés à l'aéroport, qui visent à doubler le trafic dans les dix prochaines années. On retrouve donc ce double discours : on affiche une volonté de limitation tout en poursuivant une stratégie de croissance.

Des efforts existent néanmoins. À Barcelone, par exemple, la municipalité a décidé de doubler la taxe appliquée aux croisiéristes, qui passera de quatre à huit euros par personne et par jour. Je doute que cela ait un véritable effet dissuasif, mais cela permettra au moins d'alimenter les finances locales. En général, ces taxes rapportent davantage qu'elles ne découragent les visiteurs. À Florence, en revanche, le maire a pris il y a quelques mois une décision particulièrement courageuse et, à ma connaissance, sans précédent. Il a décidé de supprimer les terrasses de cafés et de restaurants dans soixante rues du centre historique. Cette mesure répond à l'une des caractéristiques du surtourisme : l'appropriation croissante de l'espace public. J'en parle dans mon livre à propos de Cefalù, en Sicile. En revenant neuf ans après une première visite, j'avais été frappé de constater que l'espace public était désormais presque entièrement occupé par des terrasses, auxquelles s'ajoutait une sonorisation invasive.

Ce phénomène est devenu très général. Il est d'ailleurs en partie une conséquence du Covid. Après la pandémie, afin de soutenir l'activité économique, les municipalités ont largement facilité l'occupation de l'espace public par les commerces. Puis ces aménagements se sont installés durablement. La décision du maire de Florence constitue donc une véritable révolution dans l'économie touristique locale. Elle suscite naturellement des difficultés, mais, pour l'instant, il semble que l'expérience fonctionne. Le maire a d'ailleurs adopté une position pragmatique en annonçant qu'un bilan serait réalisé au bout de cinq ans afin de réévaluer la situation.

Béatrice Giblin :

J'aimerais vous entendre à propos d'un sujet peu évoqué dans votre livre : le tourisme religieux et les pèlerinages. Le grand pèlerinage à La Mecque vient de se dérouler. Il a réuni environ 1,8 millions de personnes. Les chiffres ont parfois été plus élevés, mais il existe aujourd'hui une véritable régulation. Les autorités saoudiennes ont décidé qu'il n'était plus possible d'accueillir tout le monde. Il faut dire que ce pèlerinage comporte des rites précis à accomplir dans un temps limité. Je pense notamment au jet de pierres contre une colonne, pour lequel il faut disposer de pierres nouvelles et non réutilisées. Cela pose des contraintes logistiques considérables. Il en va de même pour les sacrifices rituels. Une régulation a donc été mise en place. La règle est approximativement d'un pèlerin pour mille musulmans, afin de maintenir le déroulement du grand pèlerinage dans des conditions maîtrisables. À cela s'ajoute le petit pèlerinage, qui peut être accompli tout au long de l'année et qui attire environ 13 millions de personnes à La Mecque.

Nous sommes là face à une situation où le développement du transport aérien a rendu possibles des flux d'une ampleur inédite. Cette évolution est renforcée par la croissance de la population musulmane mondiale et s'accompagne d'enjeux de pouvoir considérables. Je pense aussi aux questions de sécurité. On se souvient de la prise d'otages de la Grande Mosquée de La Mecque, en 1979, dont le dénouement avait nécessité l'intervention d'experts du GIGN français. Nous sommes face à un lieu unique, impossible à déplacer, qui revêt une importance majeure pour plus d'un milliard de personnes et qui demeure exposé à des risques considérables, qu'il s'agisse d'accidents de foule ou d'attentats, malgré les dispositifs de sécurité. Comment peut-on résoudre ce problème d'hypertourisme religieux ? Je pourrais citer également le cas de Machhad, en Iran, qui accueille lui aussi des flux considérables, de l'ordre de 25 millions de visiteurs par an.

Rémy Knafou :

Nous sommes effectivement face à une situation de très forte fréquentation, une variante de ces phénomènes où certains lieux attirent des populations toujours plus nombreuses parce qu'ils sont particulièrement désirés. À mesure que ces populations augmentent, la pression sur ces lieux s'accroît. Sans entrer dans la question des motivations religieuses, en n'analysant que les flux, on peut établir un parallèle avec d'autres destinations. Puisque nous parlons de Venise, sa désirabilité est telle que même si certaines personnes renoncent désormais à s'y rendre, cela ne change pratiquement rien. Elles sont immédiatement remplacées par des visiteurs venus de l'autre bout du monde : des Chinois, des Indiens, des Indonésiens, des Brésiliens, entre autres. Le réservoir de visiteurs potentiels est inépuisable. Dans le cas de La Mecque, on pourrait dire la même chose. La population susceptible de vouloir s'y rendre pour des raisons religieuses a fortement augmenté, et le réservoir de pèlerins paraît lui aussi sans limite. On observe d'ailleurs, dans la gestion du site par les autorités, une certaine ambiguïté. Je ne parlerais pas ici de double langage, mais plutôt d'une tension entre des objectifs contradictoires. D'un côté, on a construit des hôtels géants et des tours impressionnantes pour accueillir davantage de pèlerins. De l'autre, on constate qu'au-delà du risque d'attentat, des limites physiques sont atteintes. Ces limites se traduisent parfois par des drames liés à la densité de la foule, avec des phénomènes de compression pouvant entraîner des décès. Nous sommes alors confrontés à des contraintes matérielles incontournables. On retrouve d'ailleurs des situations comparables dans d'autres grands lieux de pèlerinage, appartenant à d'autres traditions religieuses, comme Bénarès.

Nous vivons sur une planète de plus de huit milliards d'habitants. Une partie croissante de cette population voyage, et une partie de ces voyageurs se concentre sur quelques lieux particulièrement attractifs. Ces lieux deviennent alors extrêmement exposés et vulnérables, contraints de gérer, avec les moyens

dont ils disposent, des flux qui finissent par les dépasser.

Nicole Gnesotto :

J'aimerais aborder cette question sous un angle plus géopolitique. Vous venez de dire que le réservoir de touristes potentiels est inépuisable, ce qui me paraît juste. Mais, dans le même temps, l'espace disponible pour les accueillir est limité. Il l'est par la géographie, bien sûr, mais aussi, depuis une vingtaine d'années, par la géopolitique. Quand j'avais vingt ans, il était possible de voyager pratiquement partout, y compris en Afghanistan, en Iran ou dans le sud du Sahara. Bien sûr, nous n'avions ni les mêmes moyens financiers ni autant de liaisons aériennes qu'aujourd'hui, mais ces destinations étaient possibles. Si l'on consulte désormais les recommandations du Quai d'Orsay, on constate qu'il est déconseillé de se rendre dans une multitude de pays du Sud : l'Afghanistan, l'Iran, une grande partie du Sahara, certaines régions d'Algérie, de nombreux pays d'Afrique subsaharienne, et bien d'autres encore. D'une certaine manière, cela aggrave le problème. Il y a toujours davantage de touristes potentiels alors que l'espace réellement visitable me semble se réduire.

Ma question est donc la suivante. Supposons qu'un accord intervienne en Ukraine et que la Russie redevienne largement accessible. Supposons que la situation se normalise en Iran. Supposons même que le monde s'oriente vers une forme de paix généralisée. Dans ce cas, le phénomène que vous décrivez ne risque-t-il pas d'atteindre des niveaux encore plus élevés et plus difficiles à supporter ? À l'inverse, si les conflits se multiplient et que les espaces accessibles continuent de se réduire, l'hypertourisme poursuivra-t-il malgré tout sa progression sur un nombre de destinations de plus en plus limité ? Autrement dit, quelles sont les véritables limites géographiques de l'hypertourisme ?

Rémy Knafo :

Pour l'instant, il existe effectivement certaines limites, comme les frontières

fermées ou les espaces déconseillés aux voyageurs que vous venez d'évoquer. Mais les flux touristiques font preuve d'une extraordinaire plasticité. Ils s'adaptent en permanence à ce qu'il est possible ou non de faire. Ils sont aussi très largement déterminés par la structure de l'offre. En termes techniques, ce sont les lits touristiques qui créent les flux. Le lit touristique, c'est tout simplement l'endroit où dort le touriste : un hôtel, un camping, une résidence secondaire ou tout autre hébergement. Par conséquent, les grandes masses de touristes se dirigent d'abord là où les capacités d'accueil sont les plus importantes. En France, par exemple, la principale concentration de lits touristiques se situe sur le littoral. Il est donc logique que ce soit le littoral qui accueille l'essentiel des touristes français et étrangers durant l'été.

Sur le plan géopolitique, je suis convaincu qu'une forme de régulation souhaitable consisterait précisément à ne pas subir les crises qui ne manqueront pas de survenir. J'ai achevé ce livre à la fin du mois de décembre, donc avant la guerre en Iran. J'y avais déjà l'idée que les événements susceptibles d'introduire une forme de régulation dans le système, ou du moins d'interrompre sa dynamique exponentielle, seraient soit des crises pandémiques, soit des crises géopolitiques capables de perturber une partie du trafic international, notamment aérien. Nous en voyons aujourd'hui une illustration. Je n'avais évidemment pas anticipé les modalités du conflit avec l'Iran ni ses conséquences sur le trafic touristique. Ces effets ne sont pas négligeables, même si les circuits d'approvisionnement semblent pour l'instant s'être adaptés. Il y a quelques semaines encore, on évoquait un risque de pénurie de kérosène. Aujourd'hui, on nous explique que la situation est sous contrôle et que l'été devrait se dérouler normalement. Mais personne ne sait réellement ce qui se passera au-delà de l'été. L'incertitude demeure très forte. L'une des façons de rendre le système moins vulnérable consiste donc à réfléchir dès maintenant à des stratégies d'adaptation. À l'échelle française, je m'interroge notamment sur la priorité donnée depuis des années à l'attraction de touristes toujours plus lointains.

Cette stratégie est compréhensible d'un point de vue économique. Les touristes chinois, par exemple, figurent parmi les plus dépensiers. Mais elle révèle aussi une contradiction profonde. Je me souviens qu'il y a quelques années, dans la même semaine, la ministre du Tourisme affirmait que la France ambitionnait de devenir la première destination mondiale de tourisme durable, tout en se rendant à Pékin pour encourager le retour des touristes chinois. Les deux objectifs sont totalement incompatibles : on ne peut pas prétendre devenir la première destination touristique durable tout en faisant abstraction de l'empreinte carbone générée par des visiteurs venus de l'autre bout du monde. Nous sommes là au cœur d'un véritable dilemme entre impératif économique et exigence environnementale.

C'est pourquoi il me semble raisonnable de tenir davantage compte des incertitudes qui pèsent sur les mobilités internationales et de s'intéresser davantage à des clientèles de proximité relative, notamment européennes dans le cas de la France. Une telle orientation permettrait de réduire une vulnérabilité qui risque d'être considérable dans les années à venir.

Marc-Olivier Padis :

Je vais un instant me faire l'avocat du diable concernant les retombées économiques du tourisme. Il fut un temps où l'on parvenait à articuler de manière positive développement des vacances, du tourisme et aménagement du territoire. Vous avez vous-même travaillé sur les stations de sports d'hiver, qui ont permis de valoriser des territoires autrement promis à la déprise agricole. Je pense également au littoral héraultais, avec de grands programmes d'aménagement comme celui de La Grande-Motte. Ces projets visaient notamment à concurrencer le développement du tourisme espagnol et constituent, du point de vue urbain, des réussites assez remarquables. La végétation a eu le temps de se développer, les circulations ont été pensées de manière cohérente et ces ensembles fonctionnent aujourd'hui plutôt bien.

Puisque vous défendez dans votre livre l'idée de « territoires d'équilibre », peut-on imaginer qu'une politique touristique puisse redevenir aussi une politique d'aménagement du territoire ? Autrement dit, le tourisme peut-il encore être conçu comme un levier de développement territorial plutôt que comme une source supplémentaire de déséquilibres ?

Rémy Knafo :

C'est une question importante, car ce que vous rappelez s'inscrit dans un contexte très différent de celui d'aujourd'hui. À l'époque, une partie importante des touristes français partait à l'étranger, notamment vers l'Espagne, où les conditions économiques étaient attractives et où la capacité d'accueil se développait rapidement. Il en allait de même pour les sports d'hiver : les Français qui en avaient les moyens se rendaient majoritairement dans les pays voisins. C'est pourquoi, durant les Trente Glorieuses, dans un contexte de forte croissance économique et d'État stratège (ce qui me semble ne plus être le cas aujourd'hui) la gouvernance gaulliste a porté une véritable ambition d'aménagement touristique du territoire.

Cette ambition s'est traduite par des investissements publics, mais de manière très inégale selon les territoires. Sur le littoral du Languedoc-Roussillon, avec la mission Racine, l'État a investi massivement. Il est intervenu sur les infrastructures de base : lutte contre les moustiques, assainissement, viabilisation des terrains. Une fois ces conditions réunies, le secteur privé a pris le relais. Le résultat est indéniablement une réussite. J'étais à La Grande-Motte il y a peu et je suis frappé par la qualité de l'ensemble. Le plan d'origine a été respecté, l'urbanisation est restée maîtrisée, les pinèdes ont été préservées et l'architecture conserve une réelle cohérence malgré le vieillissement naturel des bâtiments.

Le bilan est remarquable : si ma mémoire est exacte, la capacité est passée d'environ 250.000 à 650.000 lits. Rapporté à l'investissement public, le coût par lit

apparaît relativement faible. Dans le cas de la mission Aquitaine, l'État a beaucoup moins investi et les réalisations ont été plus limitées. Pour la montagne, son intervention a été encore plus modeste. Il a essentiellement créé un petit service interministériel, la Commission d'aménagement de la montagne, installée à Challes-les-Eaux, ce qui était déjà une exception à la tradition centralisatrice française. Cette commission a évalué les capacités des domaines skiables. Des ingénieurs ont cartographié les sites et estimé leur potentiel : « *ici 20.000 lits, là 40.000, ailleurs 50.000* ». L'État a ensuite indiqué aux promoteurs privés où se situaient les opportunités de développement, et à eux de jouer. En réalité, il n'y eut qu'un véritable investissement public d'envergure, par l'intermédiaire d'une filiale de la Caisse des dépôts et consignations. Tout le reste a été financé par le secteur privé. L'État a donné l'impulsion, fixé un cap et organisé le développement, sans engager des dépenses considérables. Mais il existait alors un projet.

Aujourd'hui, il faut reconnaître que ce projet fait largement défaut. Les capacités de financement ne sont plus les mêmes non plus. Pourtant, la question se pose toujours, notamment dans les parties du territoire qui n'ont pas encore été profondément transformées par le tourisme. La France dispose encore d'importantes réserves d'espace, notamment dans les zones rurales. On voit ainsi émerger l'idée d'une nouvelle politique d'aménagement touristique tournée vers ces territoires, afin d'y accueillir différentes catégories de population, y compris celles qui ne partent pas aujourd'hui en vacances. Car c'est l'un des grands paradoxes français. La France est l'un des pays où la pratique touristique s'est inventée, mais le taux de départ en vacances y stagne autour de 60 % depuis vingt à vingt-cinq ans. Lorsque l'on compare avec plusieurs pays voisins, où les taux dépassent souvent 70 %, 80 %, voire 85 %, on mesure l'ampleur de la marge de progression. Progression qui pourrait également générer une activité économique significative. Il y aurait là, sans doute, un espace d'intervention pour un État stratège, si les conditions politiques et financières permettaient de

renouer avec une telle ambition.

Philippe Meyer :

Le tourisme aime se présenter comme une activité de rencontre. Pourtant, vous montrez dans votre livre qu'il s'agit souvent d'une rencontre entre touristes. On pense au Machu Picchu ou aux calanques où l'accès se fait désormais sur réservation et par créneaux horaires. La file d'attente pour accéder au Machu Picchu est essentiellement composée de touristes qui, parfois, trouvent une langue commune entre eux, mais qui restent avant tout entre visiteurs. Je voudrais prendre un exemple moins spectaculaire mais de même nature : Paris. J'ai le sentiment que le tourisme parisien ressemble de plus en plus à cela. La ville devient un décor, dans une forme de « Venisification », où des visiteurs viennent principalement à la rencontre d'autres visiteurs, souvent originaires des mêmes régions du monde qu'eux.

Cette importance numérique du tourisme, dans ce qui reste l'une des premières destinations touristiques mondiales, a également des effets sur le peuplement, notamment dans les arrondissements historiques. On y voit de plus en plus de commerces de la vie quotidienne — épiceries, boulangeries, charcuteries, merceries — remplacés, à la fin des baux, par des boutiques destinées aux touristes plutôt qu'aux habitants. À terme, le coût de la vie augmente au point de pousser dehors une partie de la population. Je ne parle pas des plus modestes, mais plutôt des classes moyennes, pour lesquelles le coût du quotidien devient progressivement difficile à supporter. Quelles mesures de régulation voyez-vous émerger face à cette situation ?

J'ai le sentiment que les municipalités parisiennes successives ont mis longtemps à comprendre que le tourisme n'était pas seulement une source de revenus, mais aussi un problème de gestion urbaine. En dehors des mesures prises contre certaines formes de location touristique de type Airbnb, il me semble qu'elles ont réagi assez tardivement.

Rémy Knafo :

Oui, je vous rejoins complètement. Quand vous dites que les municipalités ont mis beaucoup de temps à réagir, je crois qu'elles sont encore, pour l'essentiel, en train de réfléchir à ces questions. En dehors de la régulation des locations touristiques de courte durée, où Paris, comme beaucoup d'autres villes européennes et mondiales, a effectivement mis en place des dispositifs de plafonnement, les réponses demeurent limitées.

Pour le reste, nous restons très dépendants des revenus générés par le tourisme et des effets de ruissellement économique qu'il produit. Et je partage votre constat : même dans des arrondissements où les habitants disposent d'un niveau de vie relativement élevé, beaucoup commencent à trouver la situation difficile à vivre. Je ne suis pas certain que les responsables politiques en aient encore pleinement pris la mesure. À la suite de mon livre sur l'hypertourisme, j'ai eu l'occasion de rédiger un livre blanc sur le tourisme à Montmartre. Cela a constitué pour moi un véritable terrain d'expérimentation sur les relations entre les touristes, les habitants et les pouvoirs publics. On y voit à quel point ces questions sont complexes.

Au fond, ce qui se joue est une concurrence entre pouvoirs d'achat. Pendant longtemps, l'attention s'est portée sur l'écart entre le pouvoir d'achat des touristes venus des pays du Nord et celui des populations des pays du Sud. Mais ce phénomène, en réalité, ne concernait qu'une part relativement limitée des flux touristiques. Aujourd'hui, nous assistons davantage à des concurrences entre populations du Nord. Ce qui est en jeu, c'est la concurrence entre le pouvoir d'achat des touristes et celui des habitants des lieux visités. Or, même lorsqu'ils disposent de revenus confortables, les habitants n'ont pas la même propension à consommer que les touristes. Lorsqu'on est en vacances pour quelques jours, on dépense plus facilement, on se fait davantage plaisir. Cette différence contribue à faire monter les prix et produit progressivement un phénomène d'épuisement des

populations locales.

À Paris, cette situation est encore accentuée par l'existence des zones touristiques internationales, qui relèvent d'un régime dérogatoire et ne prévoient pratiquement aucune participation des habitants à la gestion des flux touristiques. C'est l'un des points que j'ai mis en avant dans mon travail sur Montmartre. Il me semblerait raisonnable de construire collectivement les politiques d'accueil touristique, en associant non seulement les professionnels du secteur et les élus, mais aussi les associations représentant les habitants. Car, là encore, il ne s'agit pas d'un rejet du tourisme en général. Ce qui suscite l'exaspération, ce sont certaines pratiques bien précises.

À Montmartre, les habitants que j'ai rencontrés évoquent souvent les groupes encadrés par des guides utilisant des haut-parleurs. Ils parlent aussi des « food tours », ces visites organisées par des plateformes touristiques où des groupes venus parfois d'autres continents suivent un guide qui les conduit de boulangerie en charcuterie. Les participants prennent des photos, demandent comment est fabriqué un pain au chocolat, s'attardent dans les commerces, mais achètent souvent très peu. Pendant ce temps, les habitants du quartier font la queue pour leurs achats quotidiens ... Ce sont ce type de situations, répétées jour après jour, qui alimentent l'exaspération des populations locales.

Nicole Gnesotto :

Pensez-vous que l'Europe pourrait constituer un niveau supplémentaire de régulation ? Pour l'instant, au sein de l'Union européenne, les politiques touristiques demeurent essentiellement nationales. Serait-il utile, selon vous, de développer davantage de régulations à l'échelle européenne ?

Rémy Knafo :

Absolument. Je pense que l'échelon européen est pertinent pour mettre en place un certain nombre de régulations. Je l'ai déjà évoqué à propos du transport

aérien. C'est probablement l'un des rares niveaux où il est possible d'agir efficacement sur le système et de le faire évoluer. Mais cela vaut aussi plus largement pour les politiques touristiques. Les problèmes rencontrés sont souvent les mêmes d'un pays à l'autre. Le maire de Florence, celui de Venise ou celui de Paris sont confrontés à des difficultés très similaires. Il serait donc très utile de partager davantage les expériences, de comparer les solutions mises en œuvre et, lorsque cela est possible, d'harmoniser certaines règles. Cela me paraît constituer une ambition particulièrement pertinente pour l'Europe.