

L'AVION ET LE TOURISME CHEZ LES CLASSES SUPERIEURES

Pratiques, représentations et imaginaires

Victor Blancart

Sous la direction de Grégory Salle

Directeur de recherche en sociologie au CNRS (UMR 8019)

et enseignant à Sciences Po Lille sur les inégalités écologiques

Mémoire de recherche

Master 1 - Politique, Écologie et Soutenabilité

Année 2024-2025

L'AVION ET LE TOURISME CHEZ LES CLASSES SUPERIEURES
Pratiques, représentations et imaginaires

Résumé : Les classes supérieures ont un discours porté sur la préservation de l'environnement, leur permettant de se distinguer socialement malgré un impact écologique supérieur au reste de la population. Le tourisme et l'avion sont des sources majeures d'inégalités écologiques et sociales à travers le monde. Ils sont pratiqués par une minorité d'êtres humains, et ils impactent surtout les populations les plus précaires, au niveau local comme global. Les classes supérieures en France font partie de cette minorité, et elles consomment ces services dans un but de plaisir, de distinction ou de développement personnel. Les imaginaires, représentations et pratiques autour de ces objets sont nombreux et socialement situés. Le tourisme et l'avion sont intrinsèquement liés, l'un portant le développement de l'autre, et inversement. Les étudier permet de les remettre en question, et de voir à travers eux le système capitaliste profondément inégalitaire qui dépend d'eux pour perdurer.

Mots-clés : Avion, Imaginaire, Inégalités écologiques et sociales, Représentations, Tourisme

Abstract: The upper classes have a discourse focused on environmental preservation, allowing them to distinguish themselves socially despite a greater ecological impact than the rest of the population. Tourism and air travel are major sources of ecological and social inequalities around the world. They are practiced by a minority of human beings, and they especially impact the most vulnerable populations, both locally and globally. The upper classes in France are part of this minority, and they consume these services for pleasure, distinction or personal development. The imaginaries, representations and practices around these objects are numerous and socially located. Tourism and air travel are intrinsically linked, one supporting the development of the other, and vice versa. Studying them allows us to question them, and to see through them the deeply unequal capitalist system that depends on them to survive.

Key words: Plane, Tourism, Imaginary, Social & environmental inequalities, Social representations

**« Le bout du monde et le fond du jardin contiennent
la même quantité de merveilles. »**

(Bobin, 2000)

Utilisation de l'intelligence artificielle

L'intelligence artificielle a été utilisée pour assister la retranscription des entretiens.

Aucune intelligence artificielle générative de type ChatGPT n'a été utilisée dans le cadre de ce mémoire, ni pour effectuer les recherches en amont, ni pour la rédaction.

Écriture inclusive et langage épïcène

Ce mémoire est rédigé en écriture inclusive afin de ne pas invisibiliser les genres féminin et non-binaire, et est écrit en langage épïcène¹ quand c'est possible. Le point médian (·) est utilisé quand la forme épïcène n'est pas disponible. Une liste des termes épïcènes (comme iel pour il et/ou elle) est disponible [ci-dessous](#).

Choix de police d'écriture

La police Garamond a été choisie pour sa lisibilité et sa consommation faible d'encre à l'impression.

¹ Le langage épïcène est une forme de langue française neutre. Les mots mouton (brebis ou bélier) et personne, bien que respectivement masculin et féminin sont en réalité neutres car ils peuvent désigner un genre/sexe sans distinction. Les tournures épïcènes quant à elle remplacent « les enseignants et les enseignantes » par « le corps enseignant ».

PREFACE

A l'origine de ce travail, il y avait la volonté d'éclairer la contradiction entre la conscience environnementale *a priori* plus forte des classes supérieures et leurs pratiques plus polluantes que le reste de la population. Dès avril 2022, une question me venait vis-à-vis de mes ancien·nes collègues : comment font-iels pour avoir tout ce savoir en termes de nuisances environnementales et ne pas être déprimé·es ? Ce mémoire tente modestement d'apporter une réponse à ces questionnements qui me sont chers.

Je tiens à remercier l'ensemble des personnes et des institutions qui m'ont permis de mener à bien ce travail difficile de production et d'analyse de données originales et de synthèse des connaissances acquises à travers de (très) nombreuses lectures.

Merci à Grégory Salle pour son encadrement tout au long de l'année, et à Yohann Demoli, largement cité dans ce travail (correctement j'espère), d'avoir accepté d'être co-jury pour évaluer ce mémoire.

Merci aux institutions publiques et aux personnes en leur sein qui m'ont formé et m'ont permis d'arriver là, que le néolibéralisme n'a pas encore réussi à démanteler. J'adresse un remerciement particulier à Jean-Marc Benguigui et Alexandre Mege-Revil.

Merci à l'équipe de neurologie du CHU de Lille, qui m'a permis de me libérer de l'épilepsie grâce à une opération, sans qui la reprise des études à Sciences Po Lille aurait été très difficile, voire impossible.

Merci à toutes les personnes qui m'ont soutenues durant la rédaction, essentiellement des femmes qui m'entourent au quotidien, ma mère, Éléa, Yonna, ainsi que mes relecteur·ices Léa, Lison et Corentin, le mémoire eut été différent sans vous.

Merci à toutes les personnes qui ont participé à un entretien, merci pour votre confiance et votre temps, j'espère avoir pu retranscrire avec honnêteté vos propos.

Cette liste est évidemment non exhaustive, peut-être trop longue, certainement trop courte, mais la gratitude est une force que je n'abandonnerais pas au développement personnel.

SOMMAIRE

PREFACE	5
SOMMAIRE	6
LISTE DES FIGURES	7
ABREVIATIONS, ACRONYMES, ET TERMES EPICENES	8
INTRODUCTION	9
METHODE ET SOURCES.....	26
CHAPITRE I. L'AVION, VECTEUR D'INEGALITES ECOLOGIQUES ET SOCIALES	40
CHAPITRE II. LE TOURISME, ENTRE MASSIFICATION ET INACCESSIBILITE	61
CHAPITRE III. REPRESENTATIONS ET IMAGINAIRES DE L'AVION ET DU TOURISME	87
DISCUSSION	111
CONCLUSION	113
BIBLIOGRAPHIE	118
ANNEXES	131
TABLE DES MATIERES.....	148

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Les dix valeurs de base de définies par Schwartz et leurs relations	12
Figure 2 : Émissions de CO2 en fonction du revenu dans le monde.....	22
Figure 3 : Score des enquêtés sur l'échelle du NPE, de l'IE et du DP	29
Figure 4 : Évolution des émissions territoriales de CO2 de la France par secteur, entre 1990 et 2017 (base 100 en 1990).....	42
Figure 5 : Impact des différentes technologies de carburant pour un semi-remorque de 32 tonnes	44
Figure 6 : Impact de l'extraction d'1kg de métal	46
Figure 7 : Voyages en avion des personnes française selon le motif de voyage.....	52
Figure 8 : Proportion des émissions de GES des voyages en avion en fonction du quintile.....	53
Figure 9 : Proportion des passagers aériens pour chaque catégorie socio-professionnelle/lieu d'habitation, et pourcentage de la CSP dans la population générale	54
Figure 10 : Part des voyages et part des kilomètres réalisés par moyen de transport dans les mobilités longue distance (plus de 80km).....	56
Figure 11 : Taux d'accès au transport aérien selon la catégorie sociale en 1974, 1993 et 2008.....	57
Figure 12 : Répartition de la population autour de Paris_CDG,.....	59
Figure 13 : Taux de départ en vacances en fonction des professions et de la CSP	65
Figure 14 : Les critères de recherche d'un lieu de vacances par catégorie sociale.....	70
Figure 15 : Pourcentage des différentes pratiques culturelles selon la CSP sur un an... 74	
Figure 16 : « Le voyageur contemplant une mer de nuages »	107
Figure 17 : GDV dominant la Nature, extraits du blog.....	107
Figure 18 : JBP dominant la nature, extraits du blog	108

ABREVIATIONS, ACRONYMES, ET TERMES EPICENES

Tableau 1 : Table des abréviations, acronymes et termes épicènes

ACV	Analyse de Cycle de Vie
CSP	Catégorie Socioprofessionnelle
DP	Défiance face au Progrès
GDV	Graine de Voyageuse (blog)
GES	Gaz à Effet de Serre
IE	Inquiétude Environnementale
Iel	Il et/ou elle
JBP	JeremyBackpacker (blog)
NABC	Nos Aventures Bas Carbone (blog)
NPE	Nouveau Paradigme Environnemental
OMT	Organisation Mondiale du Tourisme
PAC	Pile à Combustible
Toustes	Toutes et tous
UE	Union Européenne

INTRODUCTION

Le tourisme et l'avion sont nécessaires au maintien du capitalisme et à son entreprise écocidaire à grande échelle, et leur emprise, en même temps que leurs chiffres d'affaires, ne cessent de croître. Ces deux derniers seraient aujourd'hui mondialisés et généralisés. Nous allons voir pourquoi cette affirmation est fausse, sauf si on évoque leurs impacts. Les deux sont fondamentalement liés à la mobilité : géographique, avec l'avion comme mode de transport et le tourisme comme « loisir impliquant migration » selon Marc Boyer (Knafou et al., 1997), mais aussi sociale, l'avion étant « un signe de distinction » (Cousin & Mouzon, 2019), et la mobilité sociale étant associée à la mobilité géographique dans nos sociétés (Vincent-Geslin & Ravalet, 2015).

Cette injonction à la mobilité serait une caractéristique de l'époque moderne, car « la modernité, c'est le mouvement plus l'incertitude » (Balandier in Barrère & Martuccelli, 2005, p. 55). Cette incertitude se retrouve à de nombreux endroits, vis-à-vis de l'avenir pour les personnes éco-anxieuses, ou alors comme pendant de la flexibilité, elle-même pendant de la mobilité. En devenant une norme, (Vincent-Geslin & Ravalet, 2015), la flexibilité responsabilise les individus, qui deviendraient entièrement responsables de leur vie. Être responsable de soi, c'est être responsable de ses succès, comme de ses échecs. Cette doxa néolibérale a même infusé jusqu'à une guide balinaise citée par Aude Vidal (2024, p. 86), à travers ses contacts avec des touristes occidentaux.

Le voyage serait « une activité humaine essentielle »² : en témoignent les individus minés par les confinements en 2020 et les peuples de chasseurs-cueilleurs, nomades et à l'origine de l'humanité. Ils seraient la preuve du caractère fondamentalement mobile de l'être humain. Comme souvent, lorsqu'on veut justifier des inégalités, on en appelle à la Nature, argument d'autorité par excellence, comme dans le cas des inégalités de genre. Ainsi, la construction scientifique de la binarité de genre (Gardey & Löwy, 2000) a été utilisée pour justifier que les femmes n'étaient pas des citoyens comme les autres, et ainsi leur interdire le droit de vote après la Révolution française. Le racisme scientifique a quant à lui été construit pour justifier la colonisation, notamment à partir de la fin du 18^e

² Eric Weiner, Le voyage, une activité humaine essentielle, *National Geographic*, (19/01/2021), <https://www.nationalgeographic.fr/voyage/le-voyage-une-activite-humaine-essentielle>, consulté le 20/05/2025

siècle (Guillaumin, 2002). Depuis, la génétique a invalidé l'existence de races humaines, mais l'idéologie raciste demeure. Les sciences humaines et sociales sont là pour vérifier la véracité de ces discours et déconstruire les idées reçues, ou « prénotions » dans le jargon sociologique.

Ainsi, partir de chez soi serait nécessaire, et l'évasion et la déconnexion seraient des besoins (Vincelot, 2024). Pourtant, ces besoins ne sont pas présents dans la pyramide des besoins du psychologue Abraham Maslow (Rofidal & Pagano, 2018), qui propose une théorie sur les besoins essentiels pour un être humain :

- « – les besoins physiologiques sont nécessaires à la survie ; ce sont les besoins élémentaires comme respirer, boire, manger, éliminer, maintenir sa température corporelle, mais aussi se reposer, bouger ;
- les besoins de sécurité sont, d'une part, physiques : nécessité de prévenir et de réduire les dangers, en particulier liés à la maladie et aux accidents ; mais également psychiques : besoins de maîtrise de son environnement matériel et de son environnement familial ;
- les besoins sociaux sont des besoins affectifs : être estimé, aimer et être aimé ; et des besoins d'appartenance : être accepté dans un groupe ;
- les besoins d'estime de soi concernent le sentiment d'être utile, compétent, le besoin de confiance et de respect ;
- enfin, le besoin d'accomplissement et le besoin de réalisation de soi consistent à s'épanouir, accroître ses connaissances, développer ses valeurs, avoir une vie intérieure. »

Quels sont les besoins fondamentaux auxquels pourraient répondre le départ de chez soi ? Les besoins physiologiques semblent exclus. Les besoins de sécurité également car sortir de son environnement familial peut mettre face à des situations d'insécurité. Restent les trois derniers :

- Le besoin d'être estimé peut-être rempli si le voyage a une fonction sociale (comme la valorisation du départ). Il peut donner aussi un sentiment d'appartenance à un groupe, la communauté des nomades digitaux par exemple. En revanche, il extrait l'individu de son groupe social d'origine.

- Le besoin d'estime est remplissable si on a le sentiment que le voyage nous apporte des compétences (comme la capacité d'adaptation) ou de la confiance en soi (probablement en lien avec le statut social conféré par le voyage).
- Le besoin d'accomplissement, si on considère le voyage comme un levier de développement personnel.

Ainsi, le voyage semble être une réponse à ces besoins. Cependant, le voyage, en tant que situation temporaire, ramènera inexorablement vers ces « contraintes », le groupe social d'origine par exemple. Le voyage serait ainsi un pansement pour répondre à certains besoins fondamentaux, mais ne permettrait jamais de guérir totalement des soucis à l'origine de ces besoins. Il existe de nombreux moyens de remplir les différents besoins cités plus haut. Il faut donc déterminer pourquoi la satisfaction de ces besoins passent par le tourisme et l'avion, afin de soit réduire ces besoins, soit changer la façon de les remplir.

Ce « besoin de voyage » est-il naturel et individuel, ou construit et social ? La réponse ne sera pas tranchée nettement avec ce travail. En revanche, de nombreux éléments laissent penser que c'est plutôt la deuxième association qui l'emporte. En tout cas, la manière de remplir ce besoin, liée à l'imaginaire dominant, est construite, et elle permet le maintien du système néolibéral et de ses fractions dominantes.

Le deuxième point, important et complémentaire, réside dans le fondement même de l'intrication entre besoin individuel et monde social : doit-on satisfaire ses besoins quoi qu'il en coûte aux autres ? Cela dépend du système de valeur dans lequel on se place. Le psychologue social Shalom Schwartz définit 10 valeurs de bases (2006), valeurs qui « ont trait à des objectifs désirables qui motivent l'action », « transcendent les actions et les situations spécifiques », « servent d'étalon ou de critères », sont « classées par ordre d'importance les unes par rapport aux autres », et dont l'importance relative entre elles guident l'action. Ces valeurs représentent un continuum entre elles. Elles sont donc représentées de manière circulaire :

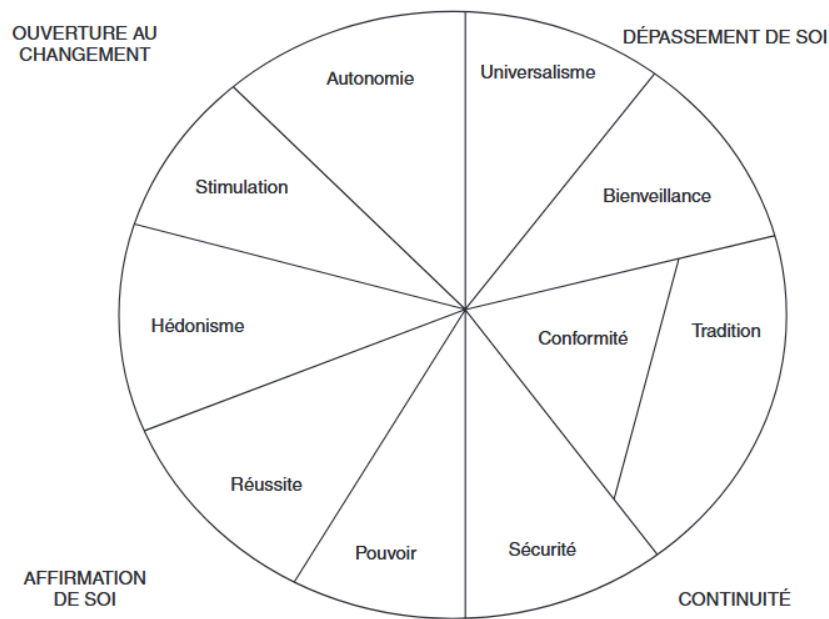


Figure 1 : Les dix valeurs de base de définies par Schwartz et leurs relations

Ainsi, une personne privilégiant la réussite, le pouvoir et la stimulation chercherait à remplir ses besoins quel qu'en soit le coût social ou écologique. Une personne privilégiant la bienveillance et l'universalisme (qui inclut la protection de la nature) censurerait ses propres besoins afin de respecter ces deux valeurs. Ces valeurs ne tombent pas du ciel, elles ne sont pas naturelles : en effet, Shalom Schwartz montre que « les circonstances de la vie rendent la recherche ou l'expression de telle ou telle valeur plus ou moins facile ou gratifiante ». Autrement dit, les valeurs que l'on a individuellement dépendent du contexte social. Les valeurs que l'on peut atteindre facilement seront ainsi plus importantes que celles inaccessibles, à l'exception des valeurs concernant le bien-être matériel et la sécurité. Ces valeurs vont être plus importantes pour les personnes n'y ayant pas accès et inversement.

En partant de l'hypothèse que le contexte social préexiste aux valeurs et que les valeurs motivent l'action, on peut affirmer que le changement de contexte social peut modifier les valeurs des individus, puis leurs actions.

CADRE THEORIQUE

Les classes sociales vont souvent être utilisées à travers ce mémoire. On mobilisera différents concepts complémentaires pour faire référence aux classes sociales. Dans la grille de lecture en catégories socioprofessionnelles (CSP), les cadres et les chef·fes d'entreprises et intellectuel·les sont des classes supérieures (CSP+). Une autre grille de lecture utilise directement les capitaux économique et culturel. L'observatoire des inégalités fournit une définition des classes sociales³ si on utilise le niveau de vie⁴ comme critère : - les classes « aisées » représentent les 20% les plus aisé·es en termes de niveau de vie, les classes « moyennes » entre les 30% les plus défavorisé·es et les 20% les plus aisé·es, et les classes « populaires » le reste. Pour les premières, cela correspond à un niveau de vie supérieur à 39 000 €, et pour les dernières inférieures à 17 900 €. Concernant le capital culturel, on peut utiliser le niveau de diplôme pour distinguer les niveaux de ce dernier. Ainsi, 12% de la population française de plus de quinze ans a un niveau Bac +5, 10% Bac+3 ou 4, 11% Bac+2. Les niveaux inférieurs au Bac représentent 49% de la population⁵. Ces définitions restent relativement simplistes, car elles sont utiles avant tout pour offrir une représentation des termes utilisés. Elles n'ont pas vocation à rentrer dans une sociologie fine des caractéristiques des différentes classes sociales.

Nous allons développer les concepts principaux qui fourniront une base à la réflexion tout au long du mémoire, avec l'étude des discours, attitudes et pratiques à l'égard de l'environnement, une définition de ce que signifient l'imaginaire et les représentations pour ce travail, une définition élargie des inégalités écologiques, et enfin comment l'association entre le tourisme et l'avion a été construite par ces deux industries.

Discours, conscience environnementale et pratiques de consommation

« Ce que le monde social a fait, le monde social peut,
armé de ce savoir [sociologique], le défaire. »

³ Classes populaires, moyennes et « aisées » : de quoi parle-t-on ?, *Observatoire des inégalités*, (05/10/2023), <https://www.inegalites.fr/Classes-populaires-moyennes-et-aisees-de-quoi-parle-t-on>, consulté le 10/06/2025

⁴ Le niveau de vie correspond au revenu disponible par ménage divisé par le nombre d'unité de consommation d'après l'INSEE. Pour les chiffres concernant les déciles de niveau de vie, voir : Niveau de vie moyen par décile Données annuelles de 1996 à 2022, INSEE, (11/07/2024), <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2417897#graphique-figure1> consulté le 10/06/2025

⁵ Diplôme le plus élevé de la population non scolarisée de 15 ans ou plus selon le sexe en 2021, INSEE

C'est à l'aide de cette citation de Bourdieu (2007), en introduction du livre *Ecolos, mais pas trop : les classes sociales face à l'enjeu environnemental* de Jean-Baptiste Comby (2024) que nous pouvons commencer notre analyse.

Jean-Baptiste Comby s'intéresse aux différents positionnements quant à l'environnement et à leurs déterminants sociaux. Il propose ainsi une typologie distinguant 7 fractions de la population. Il montre avec cette typologie que le discours écologiste est autant dépendant des capitaux économique et culturels que de leur articulation globale, c'est-à-dire l'équilibre entre les deux.

Il distingue ensuite quatre positionnements face à la réforme du capitalisme, « le capitalisme vert », qui consiste à rendre le capitalisme respectueux de l'environnement, sans remettre en question son existence et sa compatibilité avec les limites planétaires. Ces positionnements sont fonction des modalités par lesquelles chacun·e trouve sa place dans la société. Le positionnement des personnes suivant une « voie conformiste de réussite sociale » conduit à l'adhésion au capitalisme vert. Il est composé des membres de la petite bourgeoisie (principalement à dominante économique) qui souhaitent s'intégrer à la bourgeoisie, et des bourgeois qui souhaitent conserver leur statut dominant. Le positionnement des personnes suivant un « Chemin non conventionnel » prône au contraire une écologie de transformation du système, et rejette les valeurs à la base du capitalisme. Il est composé de personnes avec un capital culturel dominant par rapport au capital économique. Les « déclassé·es » sont les personnes qui rejettent totalement l'écologie, comme idéologie prônée par les élites, et ce positionnement est caractéristique de personnes peu dotées en capital global. Enfin, les personnes ayant une « intégration instable et précaire » ont une position qui ne leur permet de prendre position quant à l'écologie. Ainsi, à travers le positionnement du discours vis-à-vis du capitalisme et de l'environnement, Jean-Baptiste Comby montre comment le discours de l'écologie réformatrice sert les dominants, et dessert les dominés de l'échiquier social, ce qui provoque un rejet global de l'écologie. A contrario de l'écologie réformatrice, qui prône des changements individuels pour réussir la « transition écologique », Jean-Baptiste Comby en appelle à questionner les rapports de pouvoir qui freinent l'adhésion à la cause écologiste et à la transformation du système nécessaire pour que la vie sur Terre puisse être préservée.

L'inquiétude environnementale est aujourd'hui généralisée. De nombreuses personnes placent l'environnement en tête de leurs préoccupations, et ces préoccupations sont croissantes à travers le monde (Coulangeon et al., 2023), à l'image des dégâts environnementaux. Est-ce la croissance de ces dégâts qui rend cette préoccupation plus importante ? La réponse à cette question n'est pas évidente. Certains avancent que les préoccupations environnementales sont un problème de riche, à l'appui de la thèse de Ronald Inglehart sur les valeurs postmatérialistes (Bréchon, 2019). D'autres, contestent cette thèse, à l'image de Joan Martinez Allier, qui parle d'un « écologisme des pauvres » (2008). Évidemment, sans production de déchets, ou en faible volume, valoriser le tri, comme le font les plus dotés en capital économique, n'est pas une priorité. Elle parle pour eux d'« écologisme de l'abondance ». Selon elle, l'écologisme des pauvres est invisibilisé parce qu'il n'utilise pas le même langage que le premier.

Quoi qu'il en soit, ces préoccupations sont aujourd'hui généralisées, quel que soit le langage utilisé. Pour caractériser cette préoccupation, Philippe Coulangeon et al. (2023) proposent d'utiliser l'échelle du Nouveau Paradigme Environnemental (NPE) de William R. Catton et Riley E. Dunlap (2000). Cette échelle permet de mesurer les attitudes pro-environnementales, en partant de l'hypothèse de l'émergence d'un nouveau paradigme. Ce paradigme s'écarte du paradigme dominant de l'exceptionnalisme humain, apparu avec la modernité occidentale et qui pose la séparation Nature/Culture. Cette distinction, héritée des philosophes des Lumières, place l'être humain au-dessus des autres formes de vie. Cette échelle, développée dans les années 70 par Catton et Dunlap part du principe que dans un environnement de plus en plus impacté par l'humain, et donc de plus en plus impactant sur leur vie, la sociologie doit s'adapter et ouvrir de nouvelles pistes de réflexions. Elle doit faire cela sans s'affranchir d'inclure l'environnement comme elle a pu le faire par le passé, permettant au passage d'étudier les interdépendances entre les sociétés humaines et leur environnement (Demoli & Llored, 2024). Grâce à leur travail d'analyse des réponses à l'enquête *Styles de vie et environnement (SVEN)*, Philippe Coulangeon et ses co-auteurs ont pu mettre en évidence deux sous-échelles dans l'échelle NPE, la sous-échelle d'Inquiétude Environnementale (IE) et la sous-échelle de Défiance face au Progrès (DP). Ces deux sous-échelles sont

individuellement fortement corrélées à l'échelle NPE, et décorrélées entre elles. Cela montre bien la pertinence de construire deux sous-échelles. Grâce à l'enquête SVEN, les chercheurs ont pu approfondir les résultats obtenus avec cette échelle. L'échelle NPE a été soumise aux enquêtés de ce mémoire afin d'apporter un complément quantitatif aux données qualitatives récoltées via les entretiens.

Cette analyse a permis de distinguer quatre types d'empreintes environnementales. Ces empreintes sont caractérisées par leur sobriété (pratiques sobres vs pratiques consuméristes) et leur niveau de conscience environnementale (éco-anxiété vs détachement vis-à-vis des enjeux environnementaux). Ainsi, les personnes qui sont consuméristes avec une conscience environnementale faible, les « consuméristes assumés », sont dans une situation de convergence entre leur discours et leur niveau de consommation. De même pour les personnes appartenant à l'écocosmopolitisme, avec des pratiques sobres en accord avec leur conscience environnementale. Les deux catégories restantes présentent une contradiction entre les deux axes : les « frugaux sans intentions », qui consomment peu malgré un discours peu empreint de conscience environnementale, et les « éco-consuméristes », qui ont discours porté sur l'environnement mais ont une empreinte environnementale forte.

Les pratiques des individus semblent conditionnées par 4 facteurs principaux : l'âge, le lieu de résidence (urbain ou rural), le niveau de vie et le niveau de diplôme (ou capital culturel).

Ainsi, au sein de la population française, l'Analyse des Correspondances Multiples des pratiques fait ressortir trois axes principaux déterminants quant à la consommation : la frugalité, l'ancrage local, et l'orientation environnementale.

L'axe de la frugalité révèle entre autres que les ménages pratiquant le plus le tri sont aussi les moins frugaux. A l'inverse, les ménages les plus frugaux sont ceux qui trient le moins. Ils sont donc la cible des campagnes de sensibilisation au tri des déchets. Cependant, par leur frugalité, ils sont aussi ceux qui polluent le moins.

Ainsi, les chercheurs montrent qu'il y a une corrélation entre sensibilité environnementale et gestes et pratiques, mais avec de faibles implications en termes d'empreinte écologique. En effet, bien que les consommations soient « éco-responsables

», ou « socialement étiquetées comme faisant partie de la consommation durable » leur volume, et la pollution exceptionnelle générée par l'avion annulent les effets de ces pratiques réalisées tout au long de l'année. Le discours « je fais des efforts toute l'année » est commun pour justifier le fait de prendre l'avion. Adrien, enquêté dans le cadre de ce travail, repenté de l'avion, explique ainsi :

« J'avais pas très envie de croire que l'avion avait de l'impact. J'avais pas envie de regarder ça, j'avais pas envie de regarder grand-chose, juste je me disais ouais, on va manger bio et ça va bien se passer, on va faire moins de déchets, et peut-être qu'on va limiter la voiture »

Garance Bazin étudie ce genre de comportements dans le cadre de son doctorat en anthropologie : elle détaille les contradictions des jeunes urbain·es, relativement diplômé·es, qui ont un discours pro-environnemental et ont des pratiques polluantes. Elle montre que les loisirs (dont l'avion) sont le domaine qui échappe au contrôle des impacts (Bazin & Simoni, 2024). Ces personnes correspondent au profil « éco-cosmopolite » décrit précédemment, auquel sont associés des départs en vacances plus fréquents et plus loin que la moyenne.

A partir de ces constats, un nouveau concept émerge : l'éco-habitus. Victoire Sessego et Pascale Hébele (2019, p. 57) donnent une définition de ce nouveau concept :

« Intégration des problématiques environnementales
dans les représentations du monde et les pratiques »

Les deux autrices mettent en lumière l'existence de deux groupes sociaux qui s'inscrivent dans cette définition, et qui mettent en place des pratiques de distinction : un premier groupe qui se rapproche des élites culturelles (avec un certain capital économique aussi) intègre un discours et des pratiques symboliquement écologiques, mais leur empreinte est souvent supérieure à la moyenne. Le deuxième groupe se rapproche de ce discours, mais avec un réel impact sur la diminution de l'empreinte. Il se caractérise par la domination du capital culturel sur l'économique, avec un engagement politique et un capital culturel en lien avec cet habitus. Le premier groupe présente une sur-représentation des cadres et professions intellectuelles supérieures, quand le deuxième est plutôt composé de personnes de professions intermédiaires. Elles

concluent en évoquant le caractère avant tout distinctif de cette consommation, car elle n'est pas forcément associée à une empreinte plus faible. A travers ce concept d'éco-habitus, on comprend la dimension sociale du discours écologiste tel qu'il est porté par les élites culturelles et économiques.

Imaginaire et représentations sociales

Après avoir parcouru plusieurs lexiques de sociologie, la définition de représentations sociales la plus pertinente pour ce travail a été fournie par Christine Dollo et al. (2020, Article Représentations sociales) :

« Concept de la psychologie sociale élaboré notamment par Serge Moscovici. Les représentations sociales « peuvent être comparées à des "théories" du savoir commun, des sciences "populaires" qui se diffusent dans une société ». Ce sont les représentations construites dans le cadre des pratiques quotidiennes et partagées par l'ensemble d'un groupe social au-delà des particularités individuelles. A la suite de Serge Moscovici, de nombreux auteurs ont utilisé ce concept. On peut ainsi relever les traits communs suivants aux définitions proposées :

- les représentations sont d'abord constituées d'idées, de croyances, de jugements, de « visions du monde », d'opinions ou encore d'attitudes;
- ces idées, croyances ou opinions aboutissent à la constitution d'une véritable connaissance, généralement qualifiée de spontanée, de « connaissance de sens commun » ou de « pensée naturelle ». »

L'imaginaire social est quant à lui un ensemble cohérent composé de plusieurs représentations sociales. Il n'est pas unique au sein d'une société : les membres d'un même groupe possèdent de nombreuses représentations sociales communes, mais chaque membre peut appartenir à différents groupes, qui fait que chaque imaginaire sera unique. Ici, l'imaginaire n'est pas entendu au sens de l'utopie, de la mémoire collective, des mythes et religions ou de l'idéologie, mais au sens de l'élément structurant, selon la typologie établie par Patrice Leblanc (1994).

« Élément structurant » signifie un ensemble de représentations partagées par un groupe social et qui permet à ce groupe d'ordonner le monde et d'en partager une interprétation commune. Dans cet article nommé *L'imaginaire social. Note sur un concept flou*, Patrice Leblanc écrit que le paradoxe de l'imaginaire social réside dans le fait qu'il est à la fois structurant de nos sociétés, et difficile à définir.

D'après Stéphanie Vincent-Geslin et Emmanuel Ravalet (2015, p. 2), et à l'appui de Cornélius Castoriadis :

« Bagage culturel, chargé de l'épaisseur de l'histoire, des angoisses et des fantasmes collectifs, l'imaginaire enrichit la société et l'organise. Il est à la fois ciment social et source des changements historiques (Castoriadis, 1975). [...] Les imaginaires, comme les représentations sociales, s'avèrent ainsi de l'ordre de l'impensé, de l'implicite, mais possèdent une forte capacité à orienter les actions humaines. Pour cette raison, elles constituent un objet d'analyse central pour le sociologue. »

Pourtant, si l'imaginaire paraît si important aux yeux de ces sociologues, central même, il est rarement défini dans les lexiques de sociologie et autres ouvrages de définitions sociologiques parcourus, contrairement aux représentations (qu'elles soient sociales ou collectives). C'est peut-être justement à cause du fait que l'imaginaire relève de l'ordre de l'implicite. C'est une difficulté à laquelle j'ai fait face lors des entretiens : en partant de l'hypothèse que les œuvres artistiques poussent au voyage, j'ai essayé durant les entretiens d'identifier les œuvres qui avaient incité mes enquêtés à voyager, ou qui leur donnait envie d'aller voir un lieu présent dans cette œuvre. Ces tentatives se sont quasiment toujours soldées par un échec. Cela est interprétable comme conséquence du caractère diffus de l'imaginaire. Ainsi, les imaginaires s'instaurent et guident les représentations, les goûts, les jugements et les choix des personnes, tout en étant la somme d'un nombre incalculable d'influences. Si bien qu'ils apparaissent comme naturels, et non socialement produits. Gilles Leblanc insiste sur l'importance de l'imaginaire dans nos sociétés :

« Pensons simplement à l'omniprésence du symbolisme dans la vie sociale, au rôle central des grandes idéologies à l'avènement de la modernité ou

encore aux rêves et espoirs que forgent différents peuples quant à leur avenir collectif. Cependant discuter de l'imaginaire social est dès le départ quelque chose de piégé. Piégé d'abord en raison de la nature même de cette réalité. »

(Leblanc, 1994)

Avec leur ouvrage *Sociologie de l'imaginaire*, Patrick Legros et Frédéric Monneyron (2006) souhaitent insister sur l'importance de développer cette dernière.

« Au contraire d'une « sociologie de surface » (Durand, 1996, p. 79), faite de sondages et d'instantanés, la sociologie de l'imaginaire se veut une sociologie des profondeurs qui tente d'atteindre les motivations profondes, les courants dynamiques qui sous-tendent et animent les sociétés humaines. »

Cet ouvrage a été abordé bien après la genèse du sujet, et pourtant, cette définition de la sociologie de l'imaginaire est parfaitement alignée avec l'objet de ce mémoire, qui cherche à distinguer les motivations profondes qui sous-tendent l'expansion du tourisme et l'utilisation croissante de l'avion.

Le syndrome du voyageur est un trouble psychique qui montre la force que l'imaginaire a sur la psyché. Le voyage implique souvent une projection mentale associée à la destination du voyage. Parfois, cette projection, cette représentation qu'on se fait du lieu est éloignée de la réalité. Ainsi, elle peut conduire à la déception quand on arrive sur place, voire à une psychose dans les cas extrêmes, le syndrome du voyageur, décrit dans le *Manuel pratique des urgences psychiatrique* :

« Le patient, sans antécédents psychiatriques, présente un premier épisode au cours d'un voyage qui peut être aussi bien professionnel que d'agrément. L'ensemble du spectre psychiatrique aigu est représenté. Cependant l'épisode psychotique bref ou l'épisode maniaque sont les plus prompts à déclencher des soins en urgence voire l'hospitalisation psychiatrique. Les épisodes anxieux et notamment les états de fugue dissociative sont classés comme syndrome du voyageur : syndrome de

Stendhal, de Jérusalem, de Paris Shôkôgun... sont autant d'expériences phénoménologiques liées à l'intensité émotionnelle de la confrontation avec un lieu dont l'étrangeté perçue dépasse les capacités d'adaptation de la personne. »

(« 13. Le transculturel », 2018)

Ce syndrome est notamment largement décrit pour les touristes japonais·es, qui ont une vision idéalisée de Paris, et qui sont confronté·es au grand décalage entre cette image et le Paris qu'ils visitent.

Les inégalités écologiques

Il convient de définir les inégalités environnementales, car elles sont le fil rouge de ce mémoire. D'après Cyria Emelianoff (2008) :

« L'inégalité environnementale peut être définie comme une inégalité d'exposition aux nuisances et aux risques environnementaux, et une inégalité d'accès aux aménités et ressources environnementales. »

On peut compléter cette définition, en ajoutant le concept de vulnérabilité, qui exprime la combinaison entre la différence d'exposition aux externalités environnementales ⁶, la sensibilité à cette exposition (par exemple une personne asthmatique sera plus sensible aux particules fines qu'une personne moyenne) et enfin l'adaptation possible, ou la résilience (Goupil-Sormany et al., 2023). Toujours selon une définition de Cyria Emelianoff, on peut enrichir la définition en ajoutant les inégalités d'impact environnementaux entre individus et groupes sociaux, aboutissant ainsi aux inégalités écologiques.

⁶ « Externalité environnementale » est un terme venant de l'économie de l'environnement. Une externalité désigne « le fait que l'activité de production ou de consommation d'un agent affecte le bien-être d'un autre sans qu'aucun des deux reçoive ou paye une compensation pour cet effet ». (d'après le dictionnaire Universalis, la définition n'étant pas disponible dans le Grand Robert). On lui accole environnementale pour désigner spécifiquement les atteintes à l'environnement.

Cette inégalité est bien exposée dans ce graphique produit par Oxfam :

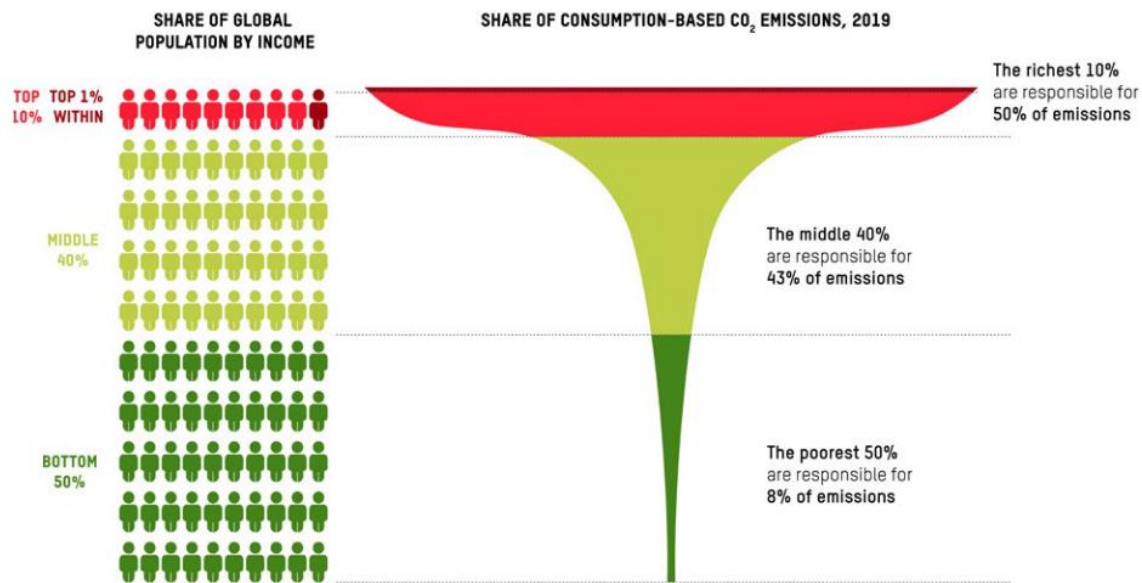


Figure 2 : Émissions de CO2 en fonction du revenu dans le monde.

(Khalfan et al., 2023)

Ce graphique illustre les émissions des personnes en fonction de leur revenu dans le monde entier. La surface du schéma représente les émissions de CO2 selon le décile. On remarque que les 50% les plus pauvres totalisent 8% des émissions de l'humanité, quand 10% des plus riches totalisent 50% des émissions. Parmi les plus riches, les émissions croissent de manière exponentielle en fonction du revenu. Une étude très récente (7 Mai 2025) parue dans *Nature Climate Change* montre cette inégalité au sein de la catégorie des plus gros pollueurs : les 10% les plus riches contribuent 6,5 fois plus au changement climatique que la moyenne, quand les 1% et 0,1% contribuent respectivement à 20 et 76 fois plus que la moyenne (Schöngart et al., 2025).

C'est d'ailleurs en vertu de ce constat que le terme « capitalocène » est préféré au terme « anthropocène » (qui ne fait lui-même pas l'objet d'un consensus chez les géologues), pour désigner l'ère géologique dans laquelle nous nous situons (Bonneuil, 2017). En effet, le terme anthropocène place l'ensemble des humains à responsabilité égale face à la crise écologique que nous traversons, alors que « capitalocène » replace la responsabilité sur le système capitaliste, tributaire de fortes inégalités écologiques.

Enfin, si on veut être encore plus complet, on peut distinguer les « inégalités à l'égard de l'environnement » (Demoli & Llored, 2024), qui prennent cinq formes :

« Loin d'être égaux devant la nature, les hommes y sont différemment sensibles (forme 1), y accèdent de façon variée (forme 2), contribuent à sa dégradation de manière inégale (forme 3), sont soumis non aléatoirement aux dégâts produits sur elle (forme 4) et participent de façon non équitable à la construction des problèmes ainsi créés (forme 5). »

Le cadre de pensée des inégalités écologiques est utilisé tout au long du mémoire pour penser l'avion, le tourisme et les inégalités qu'ils génèrent avec une visée holiste. Ils sont à ce titre à la fois produits et producteurs d'inégalités écologiques.

La construction de l'association tourisme/avion

Ce mémoire traite deux domaines qui sont liés, mais la profondeur de ce lien n'apparaît pas au premier abord. Il convient donc de le décrire pour justifier leur association au sein d'un seul travail.

Quand nous parlons des impacts de l'avion, nous ne pouvons pas omettre de parler du tourisme. Et inversement. Car ces deux industries sont liées, et depuis de nombreuses années. En effet, l'industrie de l'avion s'est attachée, dès les années 50 à construire l'association entre vacances et avion. Ainsi, en instaurant un imaginaire faisant correspondre les vacances à la plage et au soleil, ces destinations paraissent désormais « naturelles », alors qu'elles sont le fruit d'un discours marketing bien travaillé. D'après Jérôme Lageiste (2008) :

« Cette image du paradis terrestre empruntée aux plages polynésiennes – sable blanc, cocotiers et mer turquoise –, [est] largement diffusée et exploitée par les professionnels du *marketing* publicitaire du tourisme, s'oppose pourtant à la réalité. »

Cette image s'oppose à la réalité, car selon lui, le quotidien estival des plages ressemble plutôt à un espace surpeuplé. Grâce à l'avion, la le vacancier·e pourrait donc trouver ces plages désertes à l'autre bout du monde, et quelle que soit la saison. C'est ce que soutiennent Saskia Cousin et Garance Bazin (2023) : « la plage est matraquée dans

les imaginaires par l'industrie aéronautique ». Leur rapport pour Greenpeace, *En mode avion*, révèle de nombreuses stratégies des industries aéronautique et touristique, qui s'appuient notamment sur les influenceur·euses, pour imposer leur vision des vacances. Il sera cité à plusieurs reprises au cours du travail, car son objet est proche du sujet du mémoire. Elles montrent que l'industrie de l'aviation s'attache à se rendre indispensable pour fuir le contexte urbain et aller chercher le soleil en toute saison, avec une forme « d'héliotropisme ». L'industrie du tourisme a ainsi pu s'appuyer sur l'avion pour s'étendre à travers le monde et conquérir de nouveaux marchés, comme l'expliquent Ghislain Dubois et Jean-Paul Céron, cités par Rodolphe Christin (2018, p. 18) :

« Au-delà de l'environnement [...] le tourisme français et mondial, qu'il soit émetteur ou récepteur, dépend de plus en plus de la possibilité de faire voyager, à bas coût, des clients en avion. Cette équation simple est à la base de la croissance touristique des trente dernières années. »

Il apparaît donc que les destinations qui sont potentiellement éloignées mais moins chères que la France une fois sur place soient rendues accessibles financièrement par le faible prix de certains billets d'avion. Un blogueur voyage cité par Garance Bazin et Saskia Cousin (2023, p. 24) péroré :

« Amusez-vous donc à regarder le prix d'une location pour 2 semaines en Corse (..) Et bien je vous garantis que pour moins cher je passe 2 semaines en Thaïlande. »

Pourtant, le bilan carbone de ces deux voyages est incomparable. L'industrie du tourisme n'a donc pas intérêt à la décarbonation du secteur aérien. Le transport peu cher est une condition de son existence et donc le surcoût lié à la décarbonation mènerait à la diminution du tourisme dans certaines destinations.

Ainsi, l'industrie touristique participe à attirer des touristes dans les avions, en facilitant les séjours lointains, et inversement, l'avion, grâce à un coût kilométrique faible permet à l'industrie touristique de s'étendre toujours plus loin, notamment dans des lieux où les profits peuvent être maximisés grâce à un coût du travail inférieur ou des normes environnementales plus permissives.

HYPOTHESES DE RECHERCHE

Les hypothèses formulées ici ont pour but de fournir une direction aux recherches et offrent un cadre de compréhension de la démarche :

Hypothèse 1 : Prendre l'avion et voyager est valorisé selon les normes sociales des classes supérieures.

Hypothèse 2 : L'injonction à la mobilité relève d'une double contrainte, résultant du néolibéralisme et de la misogynie.

Hypothèse 3 : Les secteurs aéronautique et touristique se perpétuent grâce aux « logiques de concurrence, de performance, d'excellence, de compétitivité, de rapidité, de rentabilité ou de productivité »⁷.

Hypothèse 4 : Par conséquent, si on change les représentations sociales et les imaginaires, il devient possible d'inscrire ces industries dans les limites planétaires.

PROBLEMATIQUE ET ANNONCE DE PLAN

Les classes supérieures portent un discours empreint de valeurs environnementales, et pourtant, malgré leur connaissance des impacts de l'avion et du (sur)tourisme, elles continuent d'avoir un recours important à ces pratiques. Comment expliquer cette contradiction ?

Tout d'abord, nous nous intéresserons à l'avion, avec un état des lieux du secteur aéronautique, puis un éclairage sur l'avion en tant que vecteur d'inégalités écologiques et sociales. Ensuite, nous porterons notre regard sur le tourisme, avec la présentation du secteur économique, une brève socio-histoire de ce dernier, puis nous verrons les inégalités écologiques et sociales en lien avec le tourisme, et les tentatives d'y remédier. Enfin, nous irons chercher à la source de ces pratiques, les imaginaires et les représentations sociales, et nous approfondirons quelques éléments clés de ces derniers.

⁷ Cette énumération des différentes logiques est empruntée à Jean-Baptiste Comby (2024, Chapitre Conclusion).

METHODE ET SOURCES

ENTRETIENS ET QUESTIONNAIRE

L'entretien a été choisi comme source primaire de données qualitatives, en complément du questionnaire sur le NPE et du bilan carbone des voyages des enquêtés qui permettent d'obtenir des données quantitatives.

Le livre *L'entretien* (Blanchet & Gotman, 2017) a été utilisé comme support théorique pour mener les entretiens puis les analyser par la suite, en complément du séminaire *Méthodologie de l'Expertise et de la Recherche*.

Grille d'entretien et questionnaire

La grille d'entretien est disponible en annexe. Elle est divisée en trois parties principales, une partie sur les cinq derniers voyages réalisés, une sur le tourisme, et une sur l'avion. L'objectif de cette grille est de fournir un support pour identifier les images associées à l'avion et surtout au tourisme, et d'où proviennent les imaginaires et les représentations qui ont influencé leurs pratiques (et éventuellement les futures pratiques), sans être frontal et orienter les réponses des enquêtés.

Cinq entretiens ont été réalisés pour mener à bien ce mémoire. Sur ces cinq personnes, quatre viennent de mon ancienne entreprise, et un était mon professeur en école d'ingénieur. Une présentation de l'entreprise est disponible en annexe pour comprendre un peu mieux le contexte. Leurs points communs sont qu'ils appartiennent à la classe supérieure car ils sont tous au moins diplômés d'un master, et quatre sont docteurs. Ils sont également fortement sensibilisés à l'environnement. Enfin, je les connais relativement bien, je suis resté en contact avec mon professeur depuis trois ans, j'ai donné des cours dans mon ancien master, et j'ai fréquenté mes anciens collègues pendant deux ans et demi. Mon professeur est enseignant-chercheur en science des matériaux à l'Ecole Centrale de Lille, et il enseigne notamment sur les enjeux de finitude des ressources. Mes collègues travaillent dans un bureau d'expertise spécialisé dans la compréhension, l'évaluation et l'amélioration de la performance environnementale, sociale et économique des biens, services et organisations. C'est une entreprise employant dix personnes, basée dans les Hauts-de-France et créée en 2017. J'y

ai commencé en stage de fin d'études en mai 2022, et je l'ai quittée en septembre 2024 pour reprendre mes études à Sciences Po Lille. Un tableau résumant les conditions des entretiens est disponible en annexe.

Prise de contact et déroulé de l'entretien

Les contacts ont été établis via le réseau Telegram de l'entreprise, et via SMS pour Adrien. Quatre entretiens ont été réalisés en présentiel, et un en distanciel. L'entretien portait d'abord sur les pratiques et l'imaginaire en lien avec le tourisme, puis avec l'avion. Le questionnaire de l'échelle du NPE a été envoyé après l'entretien pour ne pas le biaiser.

Dans la même idée, la question de l'impact environnemental a été laissée de côté pour observer si le sujet venait spontanément, et pour éviter les biais de validation sociale qui auraient pu empêcher l'enquêté·e de s'exprimer librement sur ses pratiques. Le risque associé à ce biais était important étant donné que les enquêté·es connaissent globalement mon point de vue sur ces deux sujets. Laisser de côté cette question « permet de leur laisser le soin de relier eux-mêmes certaines pratiques et idées à l'enjeu écologique » (Comby, 2024). Il y a quand même une question à la fin de l'entretien « Est-ce que tu subis des nuisances en lien avec l'avion ? ». Elle sert à caractériser le niveau de connexion entre ce qu'on subit et ce qu'on impose en polluant, à tester si le fait de ne pas prendre l'avion est connecté avec sa conscience de subir des impacts directement dans sa vie.

Présentation de l'entreprise

Quatre enquêté·es sur cinq sont salarié·es et dirigeant d'une entreprise renommée *LCA Consulting*. Cette sous partie présente le bureau d'expertise et fournit une description de ses activités principales.

Ce bureau d'expertise « accorde une attention particulière aux potentielles améliorations environnementales émanant des activités d'une organisation et tend à créer de la valeur environnementale ». Le bureau d'études accompagne ainsi les entreprises dans l'ensemble de leurs projets d'économie circulaire et du management du cycle de vie. La société soutient les acteurs pour définir leur stratégie, développer leur plan d'action et le mettre en œuvre. Il a été fondé en 2017 par Yasin (enquêté dans le cadre du

mémoire). Il sera nommé *LCA Consulting* par la suite, son nom original étant en anglais, et LCA étant la traduction anglaise d'Analyse de Cycle de Vie⁸ (ACV).

L'outil principal est l'ACV environnementale (ACV), et d'autres outils en lien sont mobilisés, comme l'Analyse sociale de Cycle de Vie (AsCV) et l'Analyse des Coûts du Cycle de Vie (ACCV). Il y a également des travaux sur la notion de criticité⁹. *LCA Consulting* s'investit également dans le domaine de la recherche et du développement, à travers des projets européens, afin de faire avancer les méthodologies et résultats associés à ces outils. Elle participe à de nombreux projets à différentes échelles, dans le domaine de l'industrie des data centers (DCI) avec un projet européen, dans le domaine des batteries avec la région, avec des partenaires étrangers comme Colruyt en Belgique... Les missions et les domaines d'activités sont nombreux et variés, et la moitié du chiffre d'affaires est réalisé via des projets publics. L'entreprise a aussi dans sa culture la création, la transmission et le partage des savoirs, en participant à des projets de recherche, en donnant des cours en école d'ingénieur, en formant des formateurs à l'ACV, et en participant et organisant des congrès scientifiques. Le cadre idéologique de l'entreprise s'inscrit dans le capitalisme vert, porté par le directeur. L'idée est que la rupture avec notre société thermo-industrielle pourra se faire grâce à la « transition » écologique, et que nous pourrions garder notre mode de vie en choisissant les meilleures options techniques avec des choix éclairés. Dans ce cadre de pensée, le capitalisme est soutenable, il faut simplement le raisonner, et les inégalités sociales peuvent être corrigées en interne grâce à des politiques de Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE) par exemple. Elle est composée à majorité par des parcours ingénieurs, bien que différente des bureaux français spécialisés en ACV plus conventionnels car la moitié de l'équipe n'est pas d'origine française. Seules trois personnes sont diplômées d'école d'ingénieur française, ce qui contraste fortement avec de nombreux bureaux d'étude semblables.

⁸ L'ACV est une méthodologie de comptabilisation d'impacts environnementaux multi-étapes et multicritères. Multi-étapes signifie qu'elle prend en compte les impacts depuis l'extraction des matières premières jusqu'à la fin de vie du produit. Multicritères signifie que différents impacts sont pris en compte. La méthodologie européenne Product Environmental Footprint mesure 16 impacts au total, dont le changement climatique, l'utilisation d'eau, de ressources minérales et métalliques, les impacts sur la santé humaine, l'écotoxicité, ...

⁹ La criticité est un outil d'évaluation du caractère stratégique des matériaux à destination des entreprises et des institutions de manière plus générale. Une matière première critique (MPC) est une matière dont la probabilité que l'approvisionnement soit perturbé et la vulnérabilité d'un système à une telle perturbation sont relativement élevées. La vulnérabilité est définie en fonction de l'importance économique du matériau. L'UE met régulièrement à jour sa liste de MPC, et celle de 2023 comporte 32 MPC, contre seulement 14 en 2010.

Portraits des enquêté·es

Le talon sociologique de chaque enquêté·e est disponible en Annexe. Les portraits permettent d'apporter plus de détails et de mieux comprendre d'où parlent les enquêté·es, et leur façon d'aborder les différentes questions posées dans l'entretien. Les enquêté·es reviendront au cours de ce travail à travers des citations et analyses de discours, ce qui permettra de préciser leurs points de vue.

L'analyse des résultats à l'échelle du NPE différenciée en trois scores offre une image complémentaire aux portraits réalisés précédemment. L'ensemble des résultats du questionnaire du NPE est disponible en annexe.

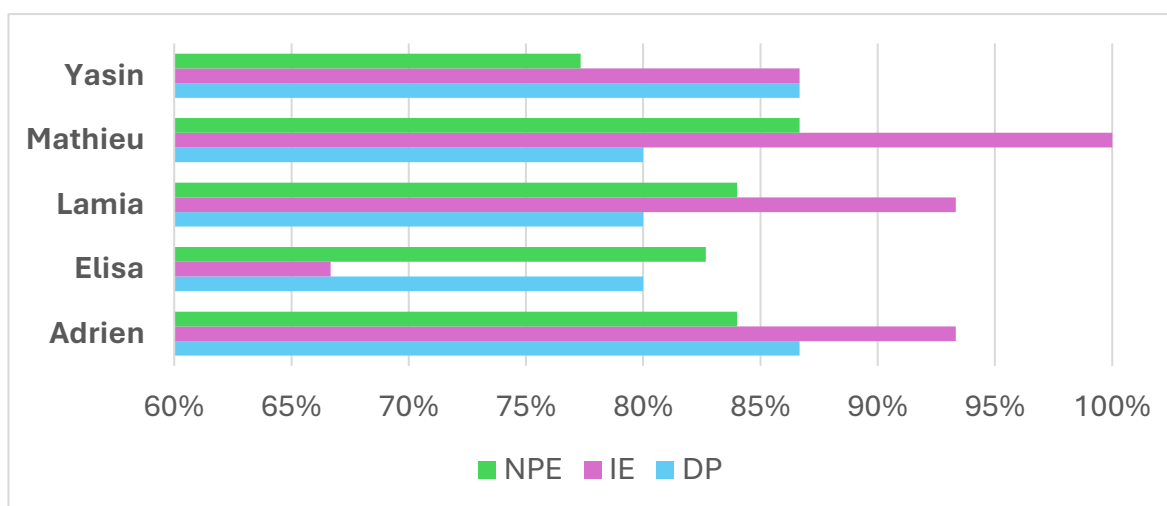


Figure 3 : Score des enquêté·es sur l'échelle du NPE, de l'IE et du DP

La [Figure 3](#) permet de comparer directement les réponses des enquêté·es entre elles. Les scores à l'échelle NPE sont comparables pour quatre enquêté·es sur cinq. Seul Yasin a un score qui se démarque, avec 77% contre 84% en moyenne. Il est assez constant sur les différents scores, avec des notes moyennes voire basses, ce qui explique ce résultat. Elisa pourrait avoir un score plus faible vu son score faible sur l'échelle du DP et surtout sur l'échelle de l'IE (qui font toutes les deux parties de l'échelle NPE). Elle se distingue sur les trois affirmations liées au rejet de l'anthropocentrisme, avec un score de 93% contre 86,7% pour tous les autres, et un score minimal sur les affirmations liées à l'existence de limites à la croissance (66,7%, comme Lamia, contre 77% en moyenne). Mathieu est le plus constant dans l'ensemble des catégories, et cela se traduit par un score maximal à l'échelle du NPE, avec une défiance face au progrès affichée modérée. Adrien est plus assertif sur l'impossibilité pour l'humanité de s'exempter des contraintes

naturelles (100% contre 86,7% en moyenne), et sur le risque de catastrophe majeur pour l'humanité (100%, comme Lamia et Mathieu). Lamia est assez constante sur ses différents scores, mais ses réponses font apparaître une contradiction importante : un score minimal de 66,7% sur l'existence de limites à la croissance, et maximal de 100% sur le risque de catastrophe majeure, alors que les autres ont des scores proches pour ces deux catégories. De nombreuses analyses sont possibles à travers ces différents scores, mais il faudrait plus de répondants pour pouvoir distinguer des grandes tendances d'ensemble de réponses.

Adrien

Adrien était mon professeur à l'Ecole Centrale de Lille, de septembre 2021 à avril 2022. Il est enseignant-chercheur en science des matériaux, et enseigne notamment sur les enjeux de finitude des ressources. Il a 42 ans, et il est issu de la classe moyenne, avec un père enseignant de français dans le secondaire, et une mère agente de voyage, et ses deux parents sont issus de famille de pieds-noirs. Il est en couple avec sa femme depuis plus de 20 ans, et a deux enfants de 13 et 10 ans. Il est d'origine française, et est titulaire d'un doctorat. Enfin, il se positionne politiquement à gauche, voire extrême gauche. Il estime avoir pris l'avion 200 fois dans sa vie, du fait de sa socialisation primaire, « Parce que le réflexe dans la famille, c'était l'avion » explique-t'il. Aujourd'hui, il ne prend plus du tout l'avion, malgré de nombreux déplacements, « on se barre à chaque vacances », et organise ses trajets entre voiture et train principalement. Il décrit cette rupture avec cet ancrage profond comme étant conséquente à ses lectures (d'abord les Essais de Montaigne il y a 20 ans, puis les livres de l'anthropologue David Graeber principalement), lui permettant de prendre une distance critique. Il explique que « J'ai jamais aimé le commerce à la base, c'est vraiment un truc qui me contrarie », et la lecture de ces livres lui ont permis de comprendre ce sentiment, et qui lui fait dire que « cette transition est relativement facile pour moi, parce que j'avais déjà des prédispositions ». Il fait beaucoup de références aux sentiments et aux émotions lorsqu'il évoque ses voyages ou ses convictions : « fantastique », « c'est marrant » « émerveillant », « triste à pleurer », « rigolo », « pris une claque », « exceptionnel et magnifique » et fait preuve d'une grande réflexivité sur sa vie et sur la société au travers de l'entretien.

Élisa

Élisa est directrice des opérations chez *LCA Consulting*. Elle a une fonction de bras droit au sein de l'entreprise, elle prodigue des conseils à Yasin lorsqu'il la sollicite, et s'occupe du développement commercial de l'entreprise pour obtenir de nouveaux contrats. C'est la première employée de l'entreprise, elle l'a rejoint dès 2017. Elle est d'origine brésilienne, et ses parents sont avocat et banquière. Elle est mariée, en couple depuis 13 ans et a une fille de 3 ans. C'est la seule personne qui se situe à droite politiquement parmi les enquêtées. Elle a fait son premier stage d'étudiante chez *Petrobras*, la plus grande compagnie pétrolière du Brésil, puis elle a travaillé comme consultante dans la chimie. Elle n'adopte pas de pratiques l'ancrant dans un éco-habitus (voir l'introduction pour une définition de ce terme), elle consomme de l'eau en bouteille et prend régulièrement l'avion. Durant l'entretien, elle n'a pas mentionné une seule fois l'impact écologique et/ou social de l'avion et du tourisme. Elle adopte une vision dépolitisée de ces derniers. Elle a pris l'avion pour la première fois à 21 ans, au Brésil, et l'a plus pris quand elle est arrivée en Europe, car « tu peux arriver à l'autre bout de l'Europe en une heure, moi je suis Brésilienne, en une heure tu fais rien ». C'est ainsi qu'elle a visité différentes capitales et grandes villes en Europe : Vienne, Prague, Rome, Dublin, Varsovie, Cracovie, etc. Elle recherche principalement la détente en vacances, avec un de ses deux voyages favoris étant en Crête, dans un hôtel « all inclusive », « les pieds dans l'eau » et elle le décrit comme « reposant parce que tu n'as pas besoin de penser à quoi que ce soit », quelles que soient les activités qu'elle va faire. Les autres raisons de voyager sont pour rendre visite à sa famille, soit au Brésil soit dans des lieux de vacances, en Italie avec sa sœur par exemple, et le travail. Elle va aussi chercher des lieux qui auront un lien avec l'histoire qui l'intéresse, avec la Seconde Guerre Mondiale par exemple. Enfin, elle effectue également des voyages professionnels, notamment pour représenter l'entreprise quand Yasin n'est pas disponible. La seule limite qu'elle identifie pour des futurs voyages, étant donné qu'elle a envie de « presque tout connaître », est vis-à-vis de l'hygiène et de la santé, qui sont très importants pour elle, et qui justifient qu'elle boive de l'eau en bouteille par exemple. Elle a le plus grand impact en lien avec les cinq derniers voyages cités parmi les enquêtées, avec un impact de 3,7 tonnes de CO₂eq, contre une moyenne de 1,6 tCO₂eq chez les autres (avec une forte

disparité). Une partie conséquente (2,7 tCO₂eq) est due à son aller-retour au Brésil annuel. Elle a également l'inquiétude environnementale la plus faible sur l'échelle du NPE, à 67%, contre un minimum de 87% pour Yasin, et 100% pour Mathieu.

Lamia

Lamia est cheffe de projet chez *LCA Consulting*. Elle a 29 ans, elle est arrivée dans l'entreprise en 2023 après un doctorat sur la chimie des batteries à Amiens. Elle est d'origine libanaise, et ses parents sont directeur d'université et infirmière. Elle est mariée, en couple avec un Libanais depuis 12 ans. Ils rentrent régulièrement ensemble au Liban, lorsque le contexte politique le permet (ils ont dû annuler leur retour au Liban à Noël 2024 à cause des attaques d'Israël en Syrie). Elle se situe à gauche/centre gauche politiquement. Lamia a pris l'avion pour la première fois à 12 ans, car bien qu'issue de classe supérieure « c'est vraiment privilégié » de prendre l'avion quand on habite au Liban. Elle commence à prendre l'avion de manière beaucoup plus fréquente en arrivant en Europe, où l'avion est beaucoup plus accessible et permet de voyager facilement, et elle l'a pris 40 fois à ce jour. Pour elle l'avion est associé à une « épée à double tranchant », par son côté pratique et accessible, notamment pour rendre visite à sa famille, et par son association à la culpabilité pour elle. Bien que très consciente de ses impacts, elle cite le changement climatique, mais aussi « la pollution », le bruit (surtout à Beyrouth car l'aéroport est dans la ville) et l'espace que prend l'aéroport au sol, elle ne limite pas vraiment ses trajets. Pour aller voir la famille et des amis « ça ne compte pas », « it is what it is », comme si elle effaçait ces impacts de son bilan personnel. Pour le tourisme, elle a quelques projets comme l'Egypte pour voir les pyramides, les Etats-Unis pour aller découvrir les racines du Jazz, et Hong Kong car son beau-frère est originaire de là-bas. Selon elle, les gens continueront de prendre l'avion s'il reste aussi accessible et pratique, par habitude. Elle n'envisage pas de pistes globales pour réduire l'impact de l'aviation, mais est quand même spontanément favorable à la suppression des vols en interne en France qui sont « très inutiles ».

Mathieu

Mathieu est chef de projet chez *LCA Consulting*. Comme Élisabeth il est arrivé en 2017 dans l'entreprise, c'est un des membres historiques. Plus jeune (27 ans) qu'Élisabeth, il est moins investi qu'elle dans l'entreprise, adoptant régulièrement un discours se distanciant du « monde de l'entreprise », et remettant en cause l'utilité et le sens de son travail, tout en restant inséré socialement. C'est le seul de l'entreprise qui refuse de prendre l'avion, notamment pour aller à un congrès auquel la plupart de l'équipe se rend à Palerme. Comme Adrien, il est français donc il n'a pas le même besoin de mobilité que les autres enquêtées. Les deux seuls cas où il évoque la possibilité de prendre l'avion, ce serait pour les autres : une fois pour accompagner son partenaire qui rêve d'aller au Chili, l'autre fois pour accompagner Élisabeth en Estonie parce que « voyager, pour le boulot, quand tu es tout seul, c'est vraiment morose. Je sais qu'à sa place, je détesterais le faire seul ». Il a même du mal à trouver une destination en avion à laquelle il aimerait aller par lui-même, ce n'est pas spontané, et après réflexion, il se dit « ah mais si c'est accessible sans avion en fait ». Il exprime cependant des positions fortes contre le tourisme et l'avion. Il formule que l'avenir pour l'avion c'est « la mort, j'espère », qu'il représente un échec pour la société, et les mots qu'il lui associe spontanément sont, dans l'ordre de sortie : « cancer, pollution, consumérisme, inconscience collective » mais aussi « droit immuable » dans le sens où quand il essaye de le remettre en question il a l'impression de « se frotter à un monument de la culture en disant que l'avion, c'est un peu de la merde. Enfin, reconnaissons-le, c'est ouf ». Il n'est pas plus tendre avec le tourisme mais il reconnaît qu'il est lui-même parfois un touriste. Quand il se rend à Tarragone en Espagne « là c'est de la consommation pure et dure » (par opposition à la plupart de ses vacances passées avec sa belle-famille, où il mélange activités créatives, lecture et activités sociales avec ces dernières.) et ne se déclare pas prêt à « fournir un effort » pour se renseigner sur une destination avant d'y aller afin de ne pas être un touriste. L'autre moyen de ne pas être un touriste est de connaître une personne sur place, qui connaît les lieux à voir, en dehors des « pièges à touristes », et que c'est « valorisant parce qu'on est moins con » avec ces personnes.

Yasin

Yasin est un homme d'origine iranienne de 38 ans. Il est arrivé en France en 2009 après un bachelor dans l'université la plus renommée en Iran, pour faire un master « Transport et environnement » délivré par l'Ecole Polytechnique, les Mines de Paris et l'École Nationale des Ponts et Chaussées. Il a ensuite obtenu un doctorat avec l'Ecole Centrale de Lille sur le développement d'un nouvel indicateur d'évaluation des ressources. C'est une formation de haut niveau, qui l'a conduit ensuite à travailler dans l'environnement, pour finalement monter son entreprise en 2017. Ses parents sont architecte et dentiste en Iran, et son père donne des cours en école d'architecture et a écrit plusieurs livres sur le sujet. Yasin a des positionnements techno-optimiste, et a affirmé à de nombreuses reprises (hors de l'entretien) qu'il croyait dans la croissance verte. En plus de son travail strictement de consultant en ACV, il croit en l'importance de diffuser et de créer du savoir académique, et s'engage donc, à travers la formation d'étudiant·es et de professeur·es et l'organisation d'événements de portée internationale et nationale dans ce champ. Il se place politiquement au centre (sans vouloir choisir entre centre gauche ou centre droit), ce qui traduit certaines de ses idées. Il travaille énormément et dédie sa vie à son travail. Quand il est trop chargé, il évoque souvent son envie d'aller élever des chèvres à la montagne de manière ironique, mais sa volonté de travailler au sein du système pour le changer prend le dessus. Il participe à ce titre à de nombreuses réunions de comité de normalisation (qui produit les normes environnementales) de l'Union Européenne (UE), notamment dans le but de contrer les différents lobbies. Yasin représente un courant de pensée écologiste aligné avec l'idéologie de la croissance verte, qui se veut pragmatique, à l'opposé d'Adrien qui est clairement anticapitaliste et en faveur de l'idéologie de la Décroissance. Il a la deuxième empreinte carbone la plus grande, avec 2 tCO₂eq, avec de nombreux voyages professionnels, et un aller/retour aux Canaries en décembre, contre des empreintes inférieures à 300kgCO₂eq pour Mathieu et Adrien, et comparable avec celle de Lamia. Il se distingue surtout par son score sur l'échelle du NPE, à 77%, contre 83, 84 et 86% pour les autres. Cela est peut-être en lien avec son positionnement centriste, et une certaine volonté de modération.

BLOGS DE VOYAGE

La recherche de la deuxième source primaire a fait l'objet de nombreuses réflexions. Les types de sources mobilisables en lien avec les sujets sont très variés : brochures d'agence de voyage, réseaux sociaux, publicités, magasins de voyage, guides touristiques, littérature de fiction, presse généraliste, ... Ces types de sources concernent la partie amont de l'industrie touristique, celle qui est productrice d'imaginaire, contrairement aux enquêtées qui sont plutôt récepteur·ices (même si la frontière n'est pas étanche et que les rôles peuvent s'inverser).

Le sujet des imaginaires véhiculés par les réseaux sociaux et des compagnies aériennes a déjà été exploré en profondeur dans l'étude de Garance Bazin et Saskia Cousin (2023).

Les blogs ont donc été choisis comme une source alternative, proche dans l'idée des influenceur·euses des réseaux sociaux. Ils présentent l'avantage d'être plus détaillés au niveau textuel, mais également d'adopter un ton proche des gens, utilisant leurs relations parasociales pour vendre des formations ou des partenariats. Certain·es d'entre elleux gagnant leur vie grâce aux blogs, faisant d'elleux des nomades digitaux. Ces dernier·es sont des personnes qui n'ont pas d'attache à un lieu, qui prônent souvent un mode de vie minimaliste et qui travaillent dans des métiers effectuels à 100% en télétravail, comme la communication, le marketing digital ou le journalisme. Ces personnes sont souvent empreintes d'une culture entrepreneuriale et individualiste forte, comme nous le verrons dans le chapitre III.

Les trois blogs ont été choisis en fonction de leur contenu et selon trois critères principaux : des blogs bien référencés qui apparaissent dans la première page du moteur de recherche, avec une description personnelle des auteurices à minima, et ayant des profils variés entre eux, un couple, un homme, une femme.

Une analyse des dix derniers billets de blogs a été faite, et d'autres articles supplémentaires en fonction de leur titre et de leurs tags, pour trouver des éléments d'analyse significatifs, comme les articles de la catégorie « Réflexions et confidences » du blog Graine de voyageuse. Ils traduisent plus directement la vision du monde de l'autrice, plutôt que les nombreux billets sur des destinations, qui consistent en une liste de choses

accomplies durant ces voyages. Enfin, d'autres recherches ont été effectuées pour trouver des articles contenant des mots clés comme « authentique », « volontariat » ou « gentil » par exemple.

Afin de simplifier la citation des passages issus des blogs, un modèle de citation supplémentaire est utilisé : l'identifiant du blog (GDV, JBP ou NABC) et un numéro entre crochet, par exemple [GDV, 12], est disposé à côté des citations, et les articles correspondants sont référencés en annexe.

Portrait des blogs sélectionnés

Graine de voyageuse (GDV)

Pauline détaille son parcours de voyageuse dans sa page « A propos » [GDV, 15]. Elle se dit issue d'une famille modeste, et n'est pas sortie de la France avant ses 18 ans. Elle a ensuite beaucoup voyagé à travers ses études, en licence avec un séjour de fille au pair, un stage à Milan, puis un semestre en ERASMUS en master. Elle trouve ensuite un travail en Normandie en tant que chargée de projet en développement durable, puis démissionne après 3 ans pour partir en voyage sans date de retour. Elle rencontre son futur compagnon au bout de 5 mois, arrête les voyages, et reprend la route 3 ans après. Son blog n'est plus très actif depuis 2020, avec seulement un billet publié en avril 2025, probablement à cause de sa nouvelle vie, car elle s'est mariée et a eu des jumeaux entre temps. Elle est également propriétaire d'une maison de vacances dans les Alpes. Elle reste par ailleurs active sur son compte Instagram, qui m'a permis de retracer certains éléments post-2020.

Elle revendique : « J'associe ma passion pour les voyages à ma sensibilité accrue à la protection de l'environnement », tout en ayant un discours sur l'écologie très limité. Elle ne mentionne jamais l'impact de l'avion, qu'elle a beaucoup pris d'après son blog. Il y a seulement 3 billets dans la catégorie « Tourisme responsable » sur 113 billets au total, dont un qui parle du défi de voyager sans avion effectué par d'autres personnes, et un en partenariat avec une marque de gourde filtrante, focalisé sur les déchets plastiques. Ce focus revient régulièrement dans le discours de l'écologie des petits gestes, appelé

également colibrisme¹⁰. Le troisième article de cette catégorie apparaît plus engagé, *Pourquoi je ne monterais plus à dos d'éléphant* [GDV, 4], où elle explique :

« En tant que consommateurs, nous avons le pouvoir de stopper tout ça. Ce commerce répond à la loi de l'offre et de la demande. Moins il y aura de demande, moins il y aura d'offre, c'est mathématique. Soyons responsable. »

Une vision colibriste de l'écologie transparaît ici également. Elle souligne également qu'elle est végétarienne depuis de nombreuses années avec son mari, ce qui explique probablement son discours plus engagé à propos de la cause animale.

JeremyBackpacker (JBP)

JBP est le blog qui cherche le plus à se distinguer dans son discours. Il est tenu par un homme blanc, féru de discours entrepreneuriaux et de développement personnel, et qui mentionne « Ma devise : ta vie est ce que tu en fais ». Son billet *De voyageur à blogueur (récit) : comment j'ai acquis mon indépendance grâce à mon blog voyage ?* [JBP, 4], fait office de page « A propos », et est riche en détails biographiques. Il a une licence en marketing, et a fait deux ans en CDI « dans une grosse boîte ». Il mentionne souvent le « rêve », qui revient 8 fois dans l'article, et tient un discours autour de la réussite personnelle, très individualiste, et qui valorise le travail acharné :

« Mais pour ça, il faut croire en soi, avoir soif d'apprendre, et s'en donner les moyens. Arrêter de passer des heures à binge watcher Netflix, et s'y consacrer un peu tous les jours, et les week-ends. »

¹⁰ Le colibrisme est un mouvement se revendiquant écologiste, et qui tire son nom de la fable du colibri. Pierre Rabhi, initiateur de ce mouvement, racontait souvent cette fable en conférence, celle d'un petit colibri moqué car il essayait d'éteindre un gigantesque incendie en transportant de minuscules quantités d'eau dans son bec. A ces moqueries, le colibri rétorque qu'il fait sa part (pour éteindre l'incendie). Selon cette vision de l'écologie politique, l'action seule des citoyen·nes, « consommateur·ice », les « petits gestes », serait suffisante pour réaliser la « transition écologique ». L'accent mis sur les individus et l'absence d'instauration de rapport de force (autre que via le marché) rend cette vision de l'écologie compatible avec le néo-libéralisme et ses tenants. L'écologisation des modes de vie passant par la seule action des individus est largement critiquée au sein de l'écologie politique. Jean-Baptiste Comby en parle dans *Ecolos, mais pas trop* (2024), Aude Vidal dans *Egologie* (2023). Enfin le rapport *Faire sa part* du cabinet de conseil Carbone4 (Dugast & Soyeux, 2019) montre que les gestes individuels pourront réduire au maximum de 25% l'impact des individus.

Il valorise aussi le mérite, qui se serait « perdu en partie à cause des réseaux sociaux ». Il gagne de l'argent en mettant en avant de nombreux partenariats, et en proposant des formations à destination des personnes souhaitant devenir nomades digitales.

Il a un discours critique à l'égard de la société, et défend une vision néolibérale¹¹ de réussite personnelle, ne voyant pas la contradiction que cela peut représenter. Il critique les touristes, et fait en même temps la promotion d'agences de tourisms (avec des partenariats commerciaux), à l'image de son billet détaillant son voyage au Vietnam [JBP, 3] .

De plus, son mode de vie est très dépendant de transports carbonés et d'une vie 100% numérique, ce qui ne semble pas être autant antisystème qu'il le pense. Il explique :

« Comme le sont le racisme, le féminisme, les inégalités sociales, la protection du vivant, etc. ; toutes ces causes sont importantes, mais sont entretenues, véhiculées (et parfois financées) pour continuer de nous séparer entre tous ces combats, au lieu de nous permettre de s'unir pour pointer du doigt les vrais responsables (souvent les mêmes, fruits du modèle capitalistique) ».

[JBP, 5]

Il adopte ici un discours se concentrant uniquement sur la critique du capitalisme, sans offrir d'analyse systémique des oppressions. Selon lui, le seul fait que ces combats puissent être parfois récupérés suffit à les discréditer dans leur ensemble. De plus, il confond le racisme avec l'antiracisme. On pourrait dire qu'il fait preuve de condescendance dans son article *Pourquoi je ne calculerai plus mon bilan carbone : une réflexion sur « l'écologie culpabilisatrice »* [JBP, 5]. Quand un commentaire remet en question le contenu de ce billet, il répond :

¹¹ Cette vision est détaillée dans le 3^e chapitre.

« Mes articles sont là pour « planter des graines », ensuite, libre à chacun d'avoir son opinion et de camper dessus, ou de vouloir creuser plus loin car ce que je raconte a du sens. »

Ainsi, on peut interpréter en sous-texte qu'il a compris le système, compris ce contre quoi il fallait s'engager, et qu'il faut le suivre car si tout le monde adoptait son mode de vie distinctif, les problèmes sociétaux qu'il a identifiés n'existeraient plus.

Nos Aventures Bas-carbone (NABC)

Ce blog, spécialisé dans le voyage sans avion, ne donne pas beaucoup d'informations biographiques sur ses auteures, Elise et Seb. Les quelques éléments de la page « A propos » [NABC, 23] indiquent que le couple de bordelais est passionné de voyages et que malgré leur sensibilité à l'environnement, iels ont mis longtemps à « mesurer l'ampleur de [leur] impact écologique ». Iels calculent systématiquement l'impact de leurs voyages, en le comparant avec l'impact qu'aurait eu le même voyage avec l'avion. Iels ont quand même décidé d'inclure les road trips en voiture dans leur blog, car cela reste le mode de transport privilégié par le plus grand nombre.

Il n'y a pas de détails sur la CSP d'Elise et Seb, mais certains éléments à travers le blog suggèrent fortement qu'ils appartiennent à une CSP+ : un voyage en Laponie suédoise ayant coûté 2200€ en 8 jours, pour une seule personne, de nombreuses visites de musées et d'églises évoquées, des suggestions de restaurants végétariens et végétariens, la mise en avant du vélo et des « city trips »... Tous ces éléments ressemblent à un éco-habitus bourgeois, comme mentionné en introduction, avec probablement une combinaison capitale culturel/capital économique élevée. Parmi les trois blogs étudiés, le discours porté par ce blog est celui qui recherche le moins à se distinguer, à la fois des autres touristes, ou des personnes issues de leur pays d'origine.

Les tags des articles, à part les pays visités (tous européens), sont les suivants : « City trip », « Velo trip », « Road trip », « Nature », « Train trip », ainsi que « Conseils », et montre une volonté de diversité dans l'offre de voyages proposés, malgré un nombre de billets plus faible que les deux autres blogs explorés.

CHAPITRE I. L'AVION, VECTEUR D'INEGALITES ECOLOGIQUES ET SOCIALES

« L'avion est une révolution qui est essentielle pour l'humanité. Sans avion, tu ne me verrais pas aujourd'hui ici. C'était peut-être bien aussi un monde où tu étais avec tes ch'tis biloutes à côté des autres. Tu étais avec eux, les ch'tis, entre vous et nous entre nous, les Iraniens. Mais je pense que ça fait aussi la richesse de ce qu'on fait. Ça mélange les cultures. Ça fait qu'en fait, on a un souci pour une guerre qui va se passer de l'autre bout du monde parce qu'on a rencontré des gens, parce qu'on a eu une expérience sociale avec des cultures différentes. L'exemple concret, c'est que si tu vas dans une ville dont il n'y a pas des gens étrangers, c'est des gens les plus extrêmes que tu trouves. »

A travers ces propos, Yasin, bien que critique à certains égards sur l'impact environnemental de l'avion et sa « surconsommation » de la part de certaines personnes, fait de ce dernier une condition nécessaire à la paix dans le monde. Il est difficile de déterminer si l'avion est nécessaire à ce titre. La croissance continue du secteur aérien n'arrête pas les conflits dans le monde *a priori*. Malgré tout, la question se pose : et si l'avion, malgré ses impacts évidents, avait plus de bénéfices indirects que d'impact directs ? Nous pouvons prendre l'exemple de Yasin, qui prend l'avion pour rejoindre Milan et présenter une contre-expertise face aux lobbies du plastique :

« Ils viennent à 10 d'un coup [les lobbyistes du plastique]. Tu n'as que des plastiques autour de toi, ça me rappelle des anciens souvenirs mais maintenant je suis un peu plus armé. Donc on a créé une alliance avec quelques uns qui sont contre et on y va en masse. Il y a des réunions donc on ramène juste des têtes, c'est pas très écolo parce qu'il faut ramener des gens parce que le virtuel ça marche pas. J'ai fait une fois en virtuel ils étaient en train de passer des trucs à la con. »

Même si le trajet n'est pas obligatoirement à faire en avion, il est difficile pour Yasin de ne pas aller à cette réunion en raison de ses convictions. Il participe à de

nombreuses réunions dans des Comité Européens de Normalisation (CEN) et des Comités Techniques (TC) qui vont définir les règles de comptabilisation des impacts environnementaux. Dans ce cas, s'il ne va pas à la réunion, les lobbyistes peuvent faire pression pour faire passer des réglementations en faveur de leurs intérêts économiques, sans contre-expertise technique, car la participation à ce genre de comité est sur la base du volontariat (même s'il y a des compensations financières). Les décisions prises dans ces comités peuvent avoir un impact important, car elles décident des règles à l'échelle du marché européen.

Ce voyage est-il légitime ou non ? Cela dépend des critères d'évaluation de la légitimité, et l'utilité sociale d'une pratique est difficilement évaluable. Cependant, dans une société sous contrainte écologique, face à la menace du changement climatique et de l'effondrement de la biodiversité, nous ne saurions nous passer d'une évaluation de l'utilité sociale de telle ou telle pratique, ou produit¹². Nous allons donc nous attacher, non pas à statuer sur l'utilité sociale des différentes pratiques de l'avion, mais à fournir des éléments de connaissance pour éclairer le débat sur l'avion dans les parties suivantes. Nous verrons d'abord un état des lieux de l'industrie aéronautique, avec ses impacts écologiques et une analyse des solutions proposées par l'industrie aéronautique pour diminuer ces impacts. Puis, les pratiques et les caractéristiques sociales des personnes utilisant l'avion, et enfin les inégalités écologiques d'exposition aux nuisances engendrées par l'industrie aéronautique.

ÉTAT DES LIEUX DE L'INDUSTRIE AERONAUTIQUE AUJOURD'HUI

Aujourd'hui, le secteur de l'aviation représente environ 6% des émissions de GES dans le monde (Lee et al., 2021). Malgré des impératifs écologiques rendant nécessaire la baisse du trafic aérien, le secteur aérien continue de s'envoler. Il connaît une forte croissance depuis les années 70, avec une multiplication par un facteur 7 (Lee et al., 2021) aussi bien en transport de marchandises que pour l'aviation commerciale. La crise sanitaire de 2020 a provoqué la contraction la plus importante du secteur aérien de son histoire (Descamps, 2020), qui laissait craindre, ou espérer, une décroissance du secteur.

¹² Une approche par les besoins pour établir une planification écologique est également envisageable, comme celle promue par Razmig Keucheyan et Cédric Durant (2024).

Cependant, le secteur s'est relevé et le trafic aérien a continué de croître, au point de retrouver son niveau pré-Covid dès 2023. Il a encore augmenté de 10,4 % en 2024, avec une croissance encore plus marquée pour le transport international de 13,6%. Airbus et Boeing anticipent une croissance forte, leurs projections annoncent le doublement du trafic européen en 2050 par rapport à 2019. La croissance est plus marquée en Asie, avec une croissance des vols internationaux de 26% en 2024, et une croissance moyenne anticipée de 5,1% par an¹³. En France, le low-cost est le secteur qui a le plus profité de la croissance du trafic aérien post-Covid, avec un passage de 35% du trafic en 2019 à 44% en 2024 (Union des aéroports français et francophones associés, 2025).

Un autre graphique illustre bien le décalage, en France, entre l'aérien et les autres secteurs de l'économie :

Évolution des émissions territoriales de CO₂ de la France par secteur, entre 1990 et 2017 (base 100 en 1990)

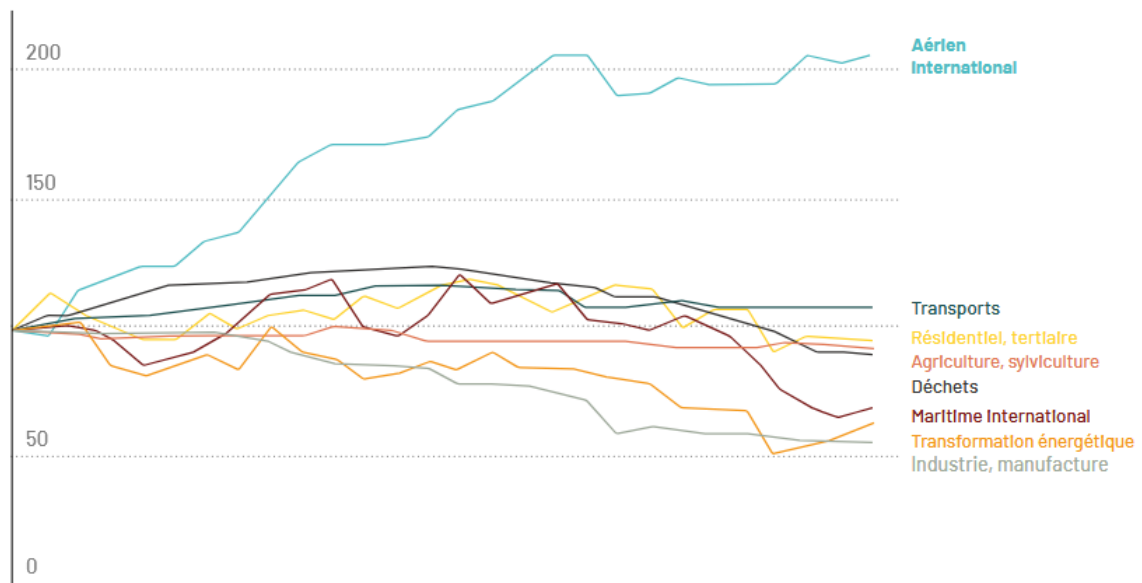


Figure 4 : Évolution des émissions territoriales de CO₂ de la France par secteur, entre 1990 et 2017 (base 100 en 1990)

Calculs réalisés par Aurélien Bigo avec les données de (Colas, 2019)

¹³ (Air passenger demand forecasting: The future of global air travel (2024-2044), 2025)

Contrairement aux autres secteurs, relativement stables ou en diminution en termes d'émissions, l'aérien international se démarque clairement, à contresens de l'évolution qui serait nécessaire.

Cette croissance du trafic, redoutée par Lamia, Adrien, Yasin et Mathieu, n'effraie pas le secteur aérien. Il avance que cette croissance est compatible avec l'atteinte de la neutralité carbone du secteur (« Our Commitment to Fly Net Zero by 2050 », 2021). Il souhaite utiliser les Sustainable Aviation Fuels (SAF, 65% de la réduction), que nous nommerons biocarburants par la suite, les nouvelles technologies (électrique et hydrogène, 13% de la réduction) et la compensation et le stockage carbone (19% de la réduction) pour atteindre ce but. Nous allons montrer en quoi ces solutions sont des fausses solutions.

Vers des avions plus verts ?

Les biocarburants et l'hydrogène sont des sources potentielles envisagées pour l'avion, l'électricité étant plus compliquée techniquement à cause du poids des batteries. Cependant ces solutions ne sont pas satisfaisantes. En effet, les biocarburants nécessitent de grandes surfaces pour être produits, engendrant, en plus de cette consommation de surface, de l'écotoxicité¹⁴ via les pesticides et de l'eutrophisation¹⁵ via les engrais.

¹⁴ L'écotoxicité désigne le caractère toxique pour l'environnement (d'après le Grand Robert).

¹⁵ L'eutrophisation désigne l'« accumulation, à température élevée, de débris organiques putrescibles dans les eaux stagnantes, provoquant la désoxygénation des eaux profondes. ». (d'après le Grand Robert). Le lessivage des engrais (azote, phosphore et potassium) des terres agricoles provoque une saturation des milieux écologiques dans ces milieux. Cette surdose d'engrais entraîne la prolifération d'algues, qui vont consommer l'oxygène du milieu, et provoquer la mort des écosystèmes marins. Les algues vertes en Bretagne ou la « zone morte » dans le Golfe du Mexique sont des exemples connus d'eutrophisation à grande échelle (voir à ce sujet l'article de Sarah Gibbens : Le ruissellement des engrais crée la plus grande zone morte jamais observée aux États-Unis, *National Geographic*, (11/09/19), <https://www.nationalgeographic.fr/sciences/2019/06/le-ruissellement-des-engrais-cree-la-plus-grande-zone-morte-jamais-observee-aux>, consulté le 01/05/2025

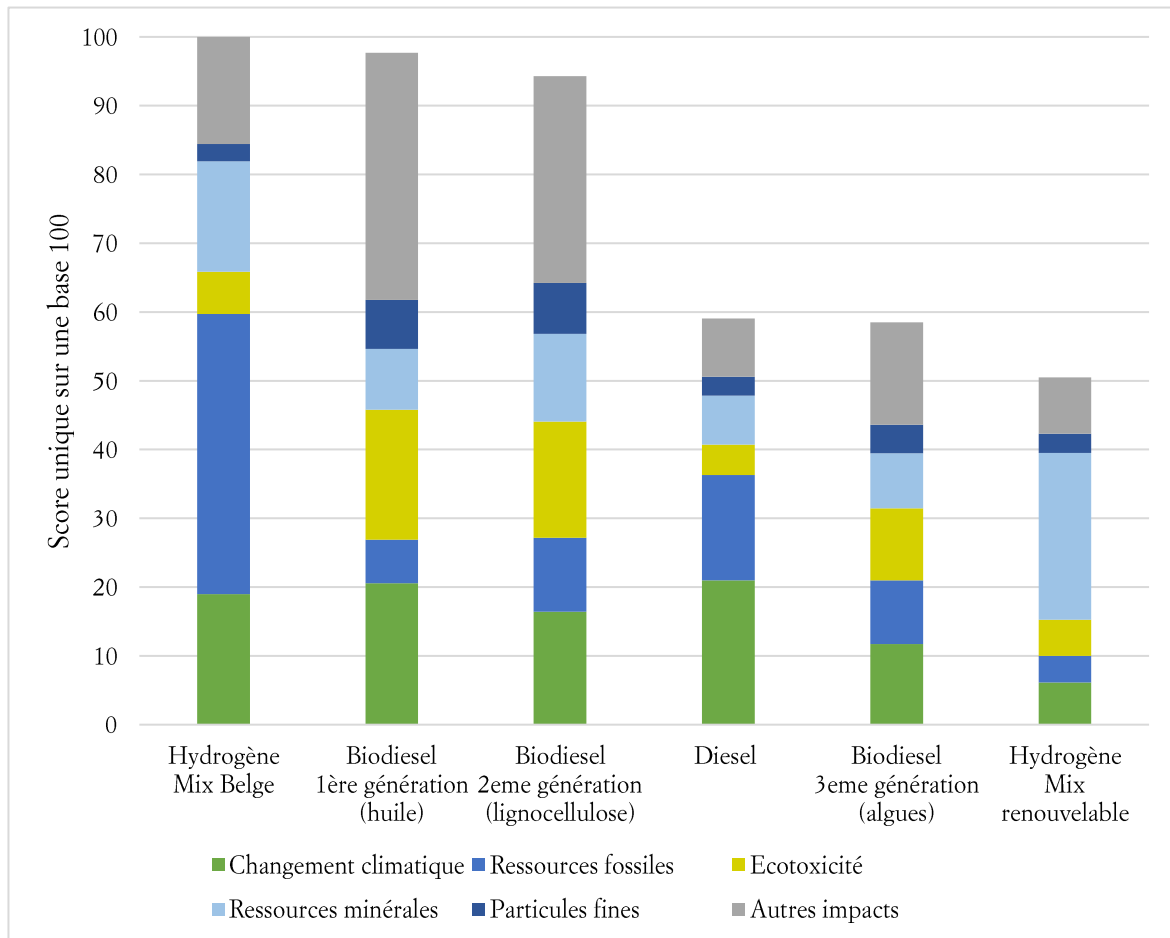


Figure 5 : Impact des différentes technologies de carburant pour un semi-remorque de 32 tonnes

Production et réalisation : Victor Blancart. Base de données : Ecoinvent 3.10.
Logiciel : Simapro. Méthode : Product Environmental Footprint 3.1

L'exemple donné dans la [Figure 5](#) montre l'impact d'un camion roulant au diesel sur l'ensemble de son cycle de vie, en comparant différentes générations de biodiesel, et de l'hydrogène produit avec deux mix électriques différents. Les calculs n'ont pas été réalisés pour l'avion, mais les ordres de grandeur sont les mêmes. Quand on regarde ces différentes technologies d'un point de vue changement climatique (vert), certaines technologies sont moins impactantes que le diesel. Cependant, d'un point de vue global, avec les seize catégories d'impact, l'ordre de grandeur des impacts reste le même (-15% pour l'hydrogène « vert »). Il n'y a pas de révolution technologique.

L'hydrogène

L'hydrogène est une solution mise en avant pour les avions en raison de sa densité énergétique intéressante par rapport à l'électricité (en termes d'énergie emportée par masse de stockage). A ce titre, l'hydrogène n'est pas une source d'énergie mais un vecteur d'énergie, car il est produit à partir d'électricité et retransformé en électricité via une pile à combustible (PAC) pour alimenter un moteur électrique.

Aujourd'hui, 99% de l'hydrogène est dit « gris », c'est-à-dire qu'il est produit à partir d'énergie fossile (IEA, 2024). Remplacer l'ensemble de cet hydrogène par de l'hydrogène « vert », c'est-à-dire produit avec des énergies renouvelables, demanderait une quantité d'électricité énorme. En effet, la production d'hydrogène est très énergivore : il faut réaliser une hydrolyse de l'eau pour séparer l'oxygène de l'hydrogène, puis comprimer le gaz obtenu à très haute pression (jusqu'à 700 bars) pour avoir une densité énergétique intéressante, puis le convertir en électricité avec la PAC, le stocker dans une batterie tampon et le transformer en énergie mécanique par un moteur électrique. L'ensemble de ces étapes génèrent de l'entropie, et donc des pertes d'énergies, portant le rendement global de la chaîne de l'hydrogène à 25%¹⁶, contre 70% pour un stockage de l'électricité via une batterie (ADEME et al., 2020).

¹⁶ Cela signifie qu'on récupère 0,25 kWh d'énergie mécanique pour 1 kWh d'énergie électrique convertie en hydrogène.

De plus, les PAC nécessitent aujourd'hui du platine, qui est un métal à fort impact, comme le montre la [Figure 6](#)¹⁷ :

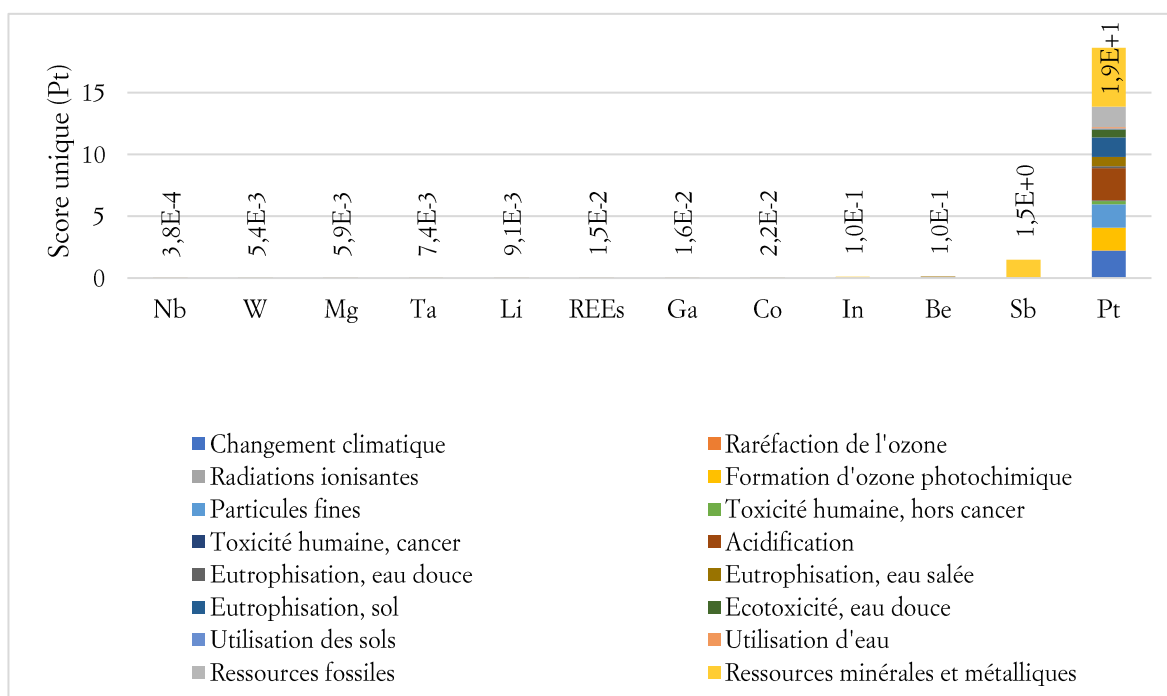


Figure 6 : Impact de l'extraction d'1kg de métal

Production et réalisation : Victor Blancart. Base de données : Ecoinvent 3.10.

Logiciel : Simapro. Méthode : Product Environmental Footprint 3.1

Cette figure donne le score unique associé à l'extraction d'un métal. L'ensemble des métaux présents dans ce graphe sont nécessaires pour les produits électriques et électroniques et les énergies renouvelables, à l'instar du cobalt (Co) et du lithium (Li) nécessaires dans la fabrication des batteries. On voit que l'impact du platine est sans commune mesure avec ces autres métaux, de 0,00038 Pt pour le niobium (Nb) à 19 Pt pour le platine (Pt), avec des impacts répartis dans toutes les catégories, notamment l'utilisation de ressources minérales et métalliques, l'acidification, et le changement climatique. Cependant, pour nuancer, la quantité de platine utilisée dans une PAC est faible, et on extrait annuellement 170 tonnes de platine¹⁸ dans le monde, contre 240 000 tonnes de lithium¹⁹. De plus, le platine est également un métal identifié comme critique

¹⁷ Dans les tableurs comme Excel, la lettre E dans un nombre correspond à la notation scientifique. Ainsi 2,2E6-2 correspond au nombre $2,2 \times 10^{-2}$, soit 0,022.

¹⁸ Principaux pays producteurs de platine dans le monde en 2024, <https://fr.statista.com/statistiques/571216/production-mini%C3%A8re-mondiale-de-platine-par-pays/>, consulté le 05/05/2025

¹⁹ Volume de la production de lithium des mines dans le monde de 2010 à 2024, <https://fr.statista.com/statistiques/702647/production-lithium-en-mine-monde/>, consulté le 05/05/2025

par la Commission Européenne²⁰, c'est-à-dire un métal de haute importance économique pour l'UE et avec un grand risque de rupture d'approvisionnement. Ainsi, opter pour l'hydrogène, c'est opter pour une technologie qui a un impact environnemental important, un rendement énergétique faible, et accroître la dépendance de l'UE au platine.

Les biocarburants

Les biocarburants sont une autre option envisagée pour la décarbonation de l'aviation. Comme rappelé dans l'introduction de ce paragraphe, les biocarburants nécessitent de grandes surfaces pour être produits. Or, le modèle agricole actuel utilise de grandes quantités de pesticides et d'engrais, pour partie produits avec des énergies fossiles (la production d'engrais azoté nécessite deux tonnes de gaz pour une tonne d'engrais par exemple). Ces pratiques génèrent de l'érosion des sols, ainsi que l'appauvrissement des sols en matière organique, des particules fines, de l'écotoxicité, et de l'eutrophisation. Nous savons que la surface de terres fertiles est ainsi amenée à diminuer. Avec cette diminution se conjugue une baisse des rendements agricoles, à cause du changement climatique, de l'érosion des sols, et de la résistance des maladies et adventices aux pesticides. Le changement de pratiques agricoles, avec des techniques de culture plus respectueuses mais avec un rendement à l'hectare plus faible, pourraient faire baisser les rendements également. Enfin, les terres agricoles continuent de disparaître à un rythme important dans le monde, à cause de l'urbanisation et de la production d'énergies renouvelables qui consomment de l'espace (aussi bien à la mine que dans les champs pour les éoliennes ou les panneaux solaires). De plus, on sait que 60% de l'espace nécessaire à la consommation d'un·e européen·ne est situé à l'extérieur du territoire européen (Heinrich Böll Stiftung & Institut des études avancées sur la durabilité, 2016). Il y a donc également une question de justice spatiale, quand le sol devient une denrée rare et qu'une personne dans un pays développé utilise 4600 m² de surface agricole et qu'une personne d'un pays en voie de développement utilise 1900 m².

²⁰ Règlement (UE) 2024/1252 du Parlement européen et du Conseil du 11 avril 2024 établissant un cadre visant à garantir un approvisionnement sûr et durable en matières premières critiques. Annexe II – Critical Raw Materials - <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02024R1252-20240503>, consulté le 05/05/2025

De plus, les biocarburants de première génération sont critiqués car ils utilisent des ressources alimentaires, comme l'huile de colza, de tournesol, de soja ou de palme. Cela peut conduire à l'augmentation du prix de la nourriture, au détriment des populations locales qui dépendent de ces ressources (Hubert, 2012). Les biocarburants de seconde et troisième génération semblent avoir moins d'impact (voir [Figure 5](#)), mais l'ordre de grandeur reste le même. De plus, ils ont leurs propres problématiques : premièrement, leur faible maturité technologique, qui est associé à de nombreuses incertitudes quant à leur passage à une échelle industrielle étendue. Ensuite, le biocarburant de deuxième génération est produit à partir de biomasse lignocellulosique, comme la paille de blé, de colza, le miscanthus, le bambou, etc. Cela ne génère donc pas de concurrence avec des ressources alimentaires. Cependant, la paille de blé peut être soit utilisée en paillage dans les systèmes d'élevage, ou pour faire des isolants dans le bâtiment, ou laissée au sol lors de la récolte du blé. Dans ce dernier cas, elle permet un apport de matière organique, pour former de l'humus, nécessaire pour un sol sain et productif, et permet de limiter l'usage d'engrais. Cela représente également une forme de stockage de carbone, car le carbone contenu dans la biomasse est alors minéralisé et intégré dans le sol. Une étude de l'INRAE a cherché à calculer le potentiel de stockage de carbone dans les sols français, en partant du constat qu'à l'échelle mondiale, si on augmentait le stock de carbone organique dans les sols de 4 pour 1000, on stockerait l'ensemble des émissions anthropiques (Étude 4pour1000 - Résumé, 2020). Ainsi, retirer cette matière organique, parfois avec un rythme élevé quand cette biomasse est obtenue via des taillis à courte rotation par exemple, peut mener à l'épuisement des sols. Le biocarburant de troisième génération est quant à lui produit à partir d'algues, qui produisent de l'huile avec un haut rendement. Cependant, contrairement à un champ, il nécessite de construire des bassins de grande surface (ou alors des réacteurs fermés), avec des conditions de culture bien spécifiques, et sa faiblesse principale à l'heure actuelle est le séchage des algues, nécessaire pour en extraire l'huile. On peut également discuter de la pertinence de remplacer des champs de pleine terre par de grands bassins en béton ou des tuyaux en plastique, qui remplacent une culture déjà technicisée par une version qui l'est encore plus. Enfin, ces deux technologies consomment aussi beaucoup d'espace, comme le biocarburant de première génération.

Ensuite, les valeurs d'impact données pour des camions dans la Figure 5 ne prennent pas en compte un effet spécifique aux avions : les trainées de condensation. En effet, d'après une étude de référence, le forçage radiatif²¹ hors CO₂, principalement dû à la vapeur d'eau des trainées de condensation²², est responsable des 2/3 du forçage radiatif lié au vol des avions. Il faut donc multiplier par 3 les impacts du changement climatique lors de la phase d'utilisation du kérosène pour obtenir les impacts réels de l'avion (dans notre cas, la figure donne les émissions sur l'ensemble du cycle de vie du carburant). Ainsi, même si on décarbone à 100% les carburants de l'aviation, il restera toujours ces effets qui ne sont pas évitables.

Et la compensation carbone ?

S'il n'est pas possible de décarboner totalement, il faut capter l'équivalent en CO₂ des émissions résiduelles. Les compagnies aériennes proposent déjà des solutions de compensation carbone, permettant, moyennant quelques euros, d'annuler l'empreinte carbone de son vol. Sans aller jusqu'à questionner l'éthique de ces droits à polluer, et leur réelle efficacité étant donné que ces compensations prendront effet dans le futur (et non au moment de l'émission), on peut remettre en question leur mise en place concrète. En effet, de nombreux crédits carbones ne permettent pas directement de stocker du carbone, mais sont souvent des garanties pour éviter de la déforestation. Ainsi, ces crédits ne vont pas financer la plantation ou la replantation d'arbres (boisement ou reboisement), mais simplement une protection de zones qui captent déjà du CO₂ par elle-même, une réduction de la déforestation. De plus, un article du Guardian (Greenfield, 2023) a montré que plus de 90% des crédits carbones émis par Vera, la plus grande entreprise fournissant des crédits carbone au monde, n'avaient aucun bénéfice climatique. Ces crédits carbones sont donc contreproductifs, car en plus de ne pas avoir

²¹ « En climatologie, le forçage radiatif est approximativement la différence de bilan radiatif (c'est-à-dire l'énergie reçue réduite de l'énergie perdue par un système climatique donné) induite par un facteur climatique donné », https://fr.wikipedia.org/wiki/For%C3%A7age_radiatif. Un forçage radiatif positif implique un réchauffement de l'atmosphère, un forçage radiatif négatif implique un refroidissement de l'atmosphère (comme pour les particules fines).

²² L'eau est un puissant gaz à effet de serre, et elle peut avoir un forçage radiatif négatif ou positif selon son altitude. Ainsi, les nuages peuvent soit réchauffer l'atmosphère, soit le refroidir.

de bénéfice, ils permettent à des grandes entreprises comme Shell de faire du greenwashing²³.

En clair, la technologie ne sauvera pas l'avion. Les avis sur l'avion divergent parmi les enquêtés, mais ils ne sont globalement pas optimistes, et redoutent la croissance annoncée du trafic. Adrien explique :

« L'avion, je l'associe au passé. Pour moi, déjà personnellement, mais même tout l'imaginaire qui va avec, ça sonne de plus en plus au XXème siècle. Je suis surpris à chaque fois qu'un étudiant [ingénieur] me dit qu'il veut faire de l'aéronautique. »

C'est l'enquête le plus technocritique, même si son score sur l'échelle de la défiance au progrès de l'échelle du NPE est proche des autres (il varie de 80% pour Élisa, Lamia et Mathieu, à 87% pour Adrien et Yasin). Yasin envisage une possibilité de verdissement, mais nécessairement associé à une diminution du trafic « si c'est juste pour les besoins essentiels, on pourra peut-être réfléchir à trouver des solutions pour le rendre vert ». JBP pense quant à lui que la technologie pourra sauver l'avion [JBP, 5], avec les biocarburants de 3^e génération, mais son analyse, bien qu'intéressante par sa tentative d'analyse politique, est simpliste, à la limite du confusionnisme, et basée sur un expert autoproclamé dans de nombreux domaines²⁴, Idriss Aberkane. Il évoque aussi Nikola Tesla et son énergie libre, largement relayée dans les sphères complotistes, au mépris de la première loi de la thermodynamique, qui porte sur la conservation de l'énergie dans un système fermé. Cette loi montre l'impossibilité d'avoir une énergie « gratuite ». On ne peut pas produire plus d'énergie qu'on en dépense. Les auteures du blog NABC ont anticipé cette nécessité, et indiquent « nous avons pris conscience de l'incompatibilité de ces voyages avec les objectifs climatiques et avons décidé de voyager sans avion. ».

²³ Stéphanie Hulse, Nous avons fait la lumière sur les fausses affirmations de Shell en matière de compensation carbone, *Greenpeace*, (31/01/2024), <https://www.greenpeace.org/canada/fr/histoire/63208/nous-avons-fait-la-lumiere-sur-les-fausses-affirmations-de-shell-en-matiere-de-compensation-carbone/>, consulté le 25/04/2025

²⁴ Victor Garcia et Alix L'hospital, Déboires financiers, CV surgonflé, complotisme... Idriss Aberkane, itinéraire d'un mystificateur, *L'Express*, (02/11/2022), https://www.lexpress.fr/sciences-sante/sciences/deboires-financiers-cv-surgonfle-complotisme-idriss-aberkane-itineraire-d-un-mystificateur_2182651.html, consulté le 09/05/2025

QUI PREND L'AVION ET POUR QUOI ?

L'industrie aéronautique s'attache à montrer que l'avion est accessible à un public toujours plus large, comme en témoigne le discours de Benjamin Smith dans le *Parisien*²⁵ :

« C'est facile de taxer l'aérien, parce que nous sommes perçus comme le transport des riches, [mais] c'est évidemment faux puisque 80 % des Français ont déjà pris l'avion »

L'argumentaire, qui est également celui du secteur aérien en général, cache pourtant une réalité toute autre : l'avion n'est pas utilisé par tout le monde, ni à la même intensité.

80% de la population mondiale n'a jamais pris l'avion (T. Wagner, 2024). Nous allons étudier le profil de la minorité de la population qui prend l'avion, et particulièrement dans le cas français. Est-ce que ce sont les migrants climatiques, qui fuient des conditions de vie déjà trop difficiles ? Il semble peu probable que les 8 millions de Pakistanais·es qui se sont déplacé·es en 2022 pour des raisons climatiques (Migration environnementale, 2023) aient pris l'avion.

²⁵ Victor Tassel et Sébastien Lernoùd, « C'est irresponsable » : la charge du patron d'Air France-KLM contre la hausse de la taxe sur les billets d'avion, *Le Parisien*, (19/01/2025), <https://www.leparisien.fr/economie/cest-irresponsable-la-charge-du-patron-dair-france-klm-contre-la-hausse-de-la-taxe-sur-les-billets-davion-19-01-2025-PLDXQYENHNF55FGL62JBUZ3VA4.php>, consulté le 09/05/2025

Une étude du Shift Project montre ces chiffres pour les voyages longue distance (plus de 80 km) des français·es :

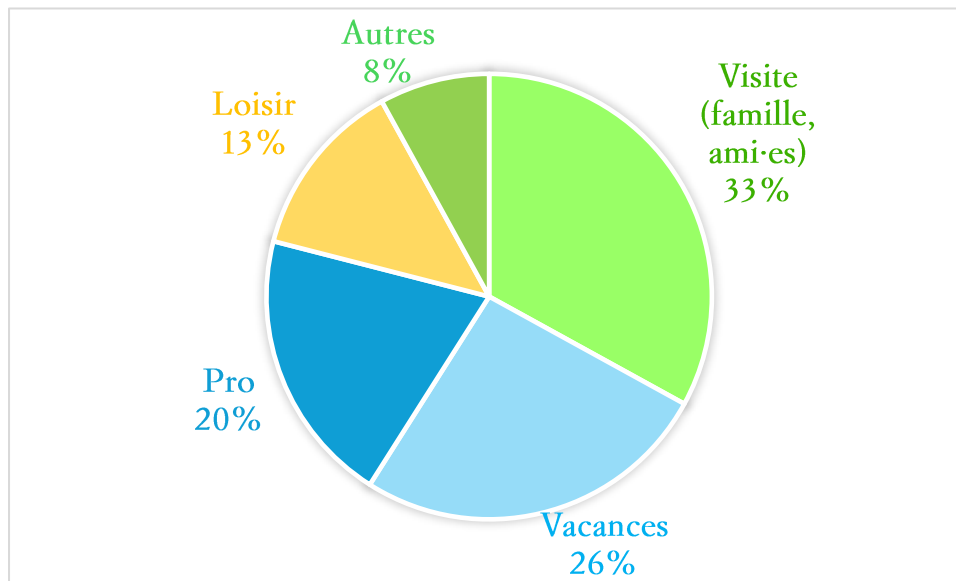


Figure 7 : Voyages en avion des personnes française selon le motif de voyage

Source : (SDES/INSEE, Enquête sur la mobilité des personnes 2018-2019, 2019) cité par (SHIFT PROJECT et al., Voyager Bas Carbone - Dans le cadre du plan de transformation de l'économie française, 2022)

Parmi les 20% de voyages professionnels, 60% sont des allers-retours journaliers. De nombreux voyages sont donc justifiés par des motifs personnels, que ce soient des visites à des membres proches, des vacances, ou des loisirs, cumulant plus de 70% des voyages en avion. Chez les enquêté·es de cette étude, 80% des voyages longue distance avaient pour but de rendre visite à sa famille ou pour les loisirs. Une autre étude, qui se base sur les chiffres du SDES et de l'INSEE (2019) détaille plus spécifiquement les motifs des voyages en avion en fonction du quintile²⁶, et donne les résultats en pourcentage d'émissions de GES total, et non en nombre de voyages :

²⁶ Le quintile correspond à une part de la population représentant 20% de la population totale. Ici, Q1 représente les 20% de la population les moins aisé·es.

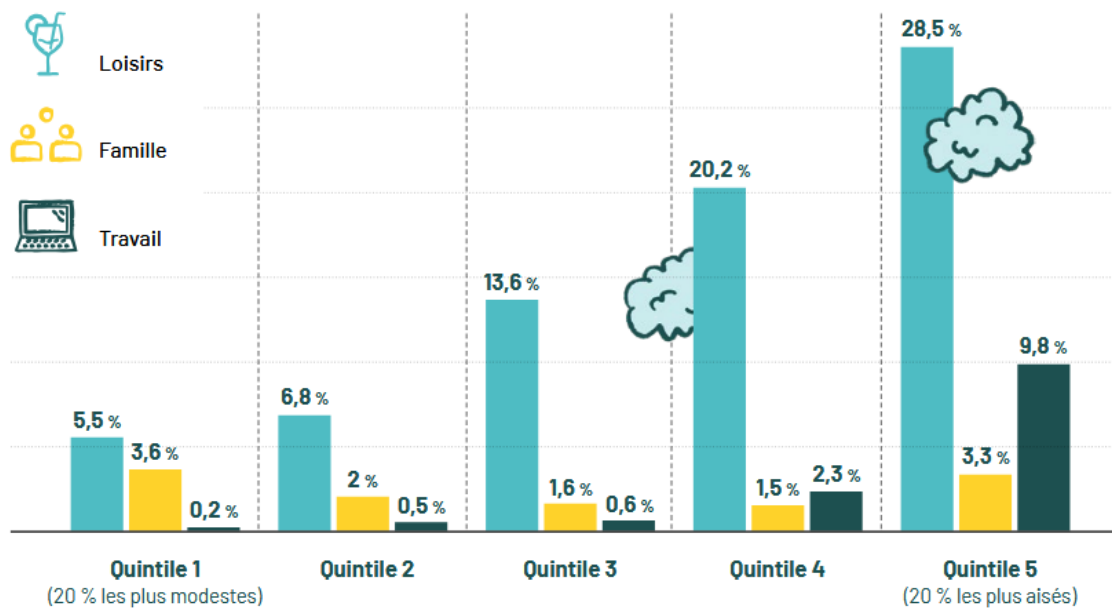


Figure 8 : Proportion des émissions de GES des voyages en avion en fonction du quintile

Source : (Chailloux et al., 2024)

La [Figure 8](#) présente de nombreuses informations. Les personnes appartenant au premier quintile effectuent 9% des voyages, principalement pour les loisirs. La proportion de personnes rendant visite à leur famille est du même ordre de grandeur quel que soit le quintile, autour de 2,5%. On observe une croissance forte du recours à l'avion à mesure que le quintile augmente, avec une nette différence entre le quintile 4 et le 5. Le quintile 5 représente 32% des voyages, les personnes de cette catégorie voyagent donc 3 fois plus que celle du 1^{er} quintile. Enfin, le premier quintile est celui recourant le plus aux vols familiaux : cela peut probablement s'expliquer par le passé colonial de la France, avec des immigré·es de première génération et les suivantes ayant un besoin accru de rendre visite à leur famille, mais également étant celle les plus défavorisées socialement. En effet, d'après l'INSEE (Bodier et al., 2023, p. 137) :

« 31,5 % des immigrés ont un niveau de vie inférieur au seuil de pauvreté monétaire, qui est de 1 102 euros par mois. Ce taux de pauvreté monétaire est près de trois fois plus élevé que celui des personnes sans ascendance migratoire (11,1 %). Celui des immigrés nés en Afrique (39,2 %) et en Asie (36,4 %) est nettement supérieur à celui des immigrés originaires d'Europe (19,5 %) : ces derniers sont en moyenne plus âgés, moins souvent au

chômage et plus diplômés. Par ailleurs, 21,7 % des descendants d'immigrés sont en situation de pauvreté monétaire. Leur situation diffère fortement selon l'origine géographique de leurs parents. Ainsi, le taux de pauvreté des descendants d'immigrés d'origine africaine (26,7 %) ou asiatique (31,3 %) est nettement plus élevé que celui des descendants d'immigrés d'origine européenne (11,9 %), lui-même très proche de celui des personnes sans ascendance migratoire. »

Nous pouvons donc supposer à l'aide de ces statistiques que les 39% d'immigrés africains et 36,4% d'immigrés asiatique vivant sous le seuil de pauvreté sont en partie responsables de ces voyages familiaux plus présents dans le premier quintile. En comparant la [Figure 8](#) avec la [Figure 7](#), qui sont basées sur les mêmes données, nous observons une sur-représentation des émissions de GES des loisirs, 76% ([Figure 8](#)) par rapport à leur nombre plus restreint, 39% en sommant loisirs et vacances, qui sont comptés dans la même catégorie dans la deuxième figure, ce qui indique que les mobilités de loisir s'effectuent sur des distances plus grandes que les autres et/ou avec des moyens de transport plus carbonés.

En complément de la lecture en quintile, nous pouvons utiliser une lecture en CSP et en lieu d'habitation :

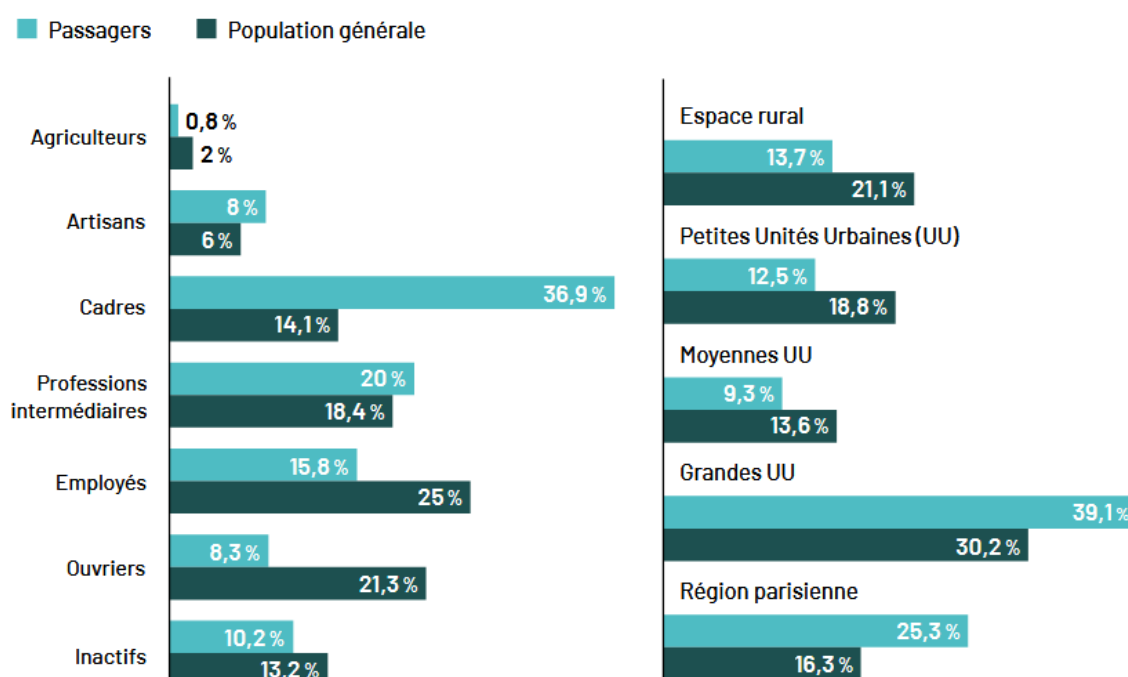


Figure 9 : Proportion des passagers aériens pour chaque catégorie socio-professionnelle/lieu d'habitation, et pourcentage de la CSP dans la population générale

Source : (Chailloux et al., 2024)

La [Figure 9](#) montre clairement la sur-représentation des cadres dans les voyages aériens. Alors qu'ils ne représentent que 14% de la population, ils représentent plus du tiers des vols. A l'inverse, les ouvrier·es sont les personnes utilisant le moins l'avion. Concernant les inactifs, nous pouvons émettre l'hypothèse que ces personnes ont moins de contraintes d'agenda et de temps libre, mais aussi moins de ressources économiques que leur CSP d'origine (pour les retraité·es et sans emploi), les incitant à prendre l'avion plutôt qu'un autre mode de transport. Les étudiant·es sont aussi inclus·es dans cette catégorie, ce qui explique également la forte proportion de voyage en avion. De plus, parmi les CSP+²⁷, certaines personnes profitent d'une transition professionnelle ou d'une période de chômage pour voyager. Les professions intermédiaires, ont des pourcentages comparables dans chaque catégorie (20% de la population et 18% des voyages). Cela ne veut pas dire en revanche que 100% de ces personnes prennent l'avion, car toutes les personnes françaises ne prennent pas l'avion, elles sont environ 40% tous les ans, dont seulement 20% prennent l'avion plusieurs fois par an (Gautier, 2025). Le deuxième angle d'analyse de la figure, en fonction des lieux d'habitation, montre une autre inégalité d'accès : les urbain·es habitant dans des grandes aires urbaines, et surtout en région parisienne, ont un accès bien supérieur à l'avion que les personnes habitant dans des zones rurales. Cela peut être dû aux inégalités de revenus, mais aussi aux inégalités d'accès à l'aéroport. Les deux plus grands aéroports français, Paris Charles de Gaulle et Paris-Orly sont par exemple accessibles en transports en commun depuis Paris.

L'avion pollue moins que la voiture. C'est un argument souvent avancé par les promoteurs de l'avion. C'est vrai si la voiture est occupée par une seule personne (0,231 gCO₂eq/km pour une voiture moyenne et 0,188 gCO₂eq/km.personne pour un avion moyen-courrier, d'après la base Carbone de l'ADEME). Le problème vient du fait que l'avion rend accessible des distances éloignées, comme le montre la figure ci-après :

²⁷ Les CSP+ représentent les CSP supérieures, comprenant les cadres et les professions intermédiaires dans ce graphique.

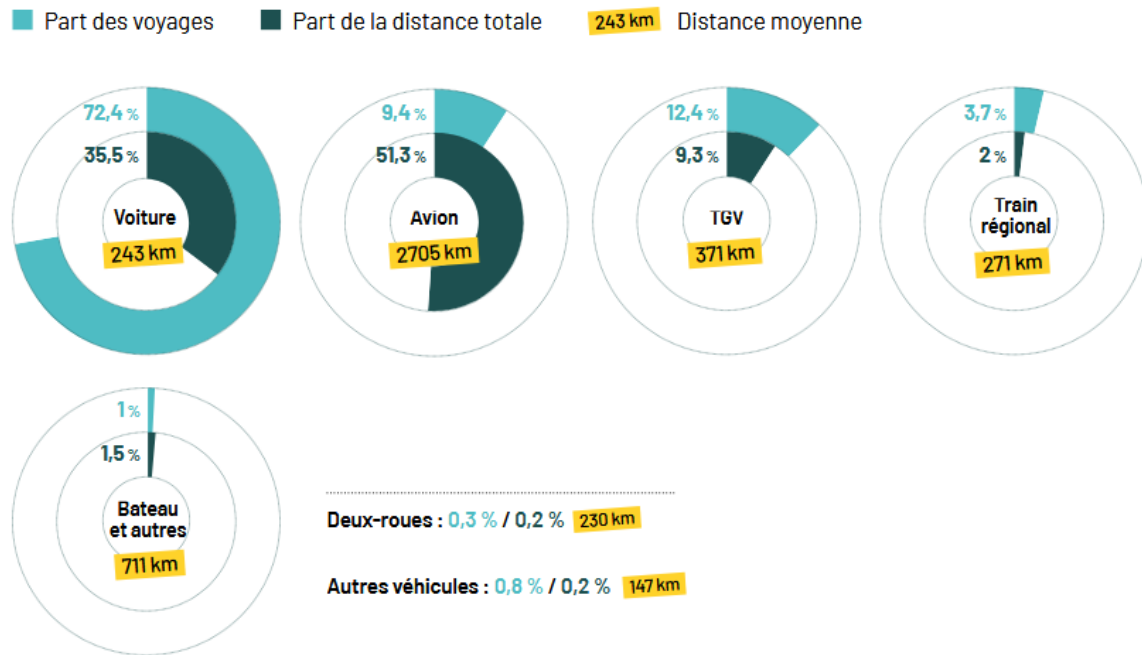


Figure 10 : Part des voyages et part des kilomètres réalisés par moyen de transport dans les mobilités longue distance (plus de 80km)

Source : (Chailloux et al., 2024)

Ici, parmi les deux moyens de transport les plus utilisés dans les déplacements longue distance (82% de la distance totale), l'avion et la voiture, la voiture représente la grande majorité des voyages : 72%. En revanche, la distance moyenne parcourue en voiture est plus de 10 fois moins élevée que celle en avion : 243 km vs 2705 km, ce qui inverse la tendance, l'avion représentant 51% des kilomètres parcourus pour 9% des voyages. Ainsi, un voyage en avion est en moyenne 10 fois plus polluant qu'un voyage en voiture. Ces chiffres illustrent bien l'effet rebond, ou paradoxe de Jevons : en ayant accès à un mode de transport plus efficace (ou moins cher), ce n'est pas la consommation de carburant qui est réduite, mais bien les distances parcourues qui sont augmentées. De plus, les émissions par personne d'un vol dépendent de la classe de vol. Ainsi, un vol en première classe émet jusqu'à six fois plus de GES qu'un vol en deuxième classe (Meunier et al., 2022). La différence est encore plus grande dans le cas des jets privés, symboles ultimes de l'injustice climatique, entre autres pratiques des plus riches (comme les méga-yacht).

Enfin, pour prendre un recul historique sur le recours à l'avion, l'article de Yohann Demoli et Jeanne Subtil (2019) permet de mesurer l'évolution du recours à l'avion depuis 1974 :

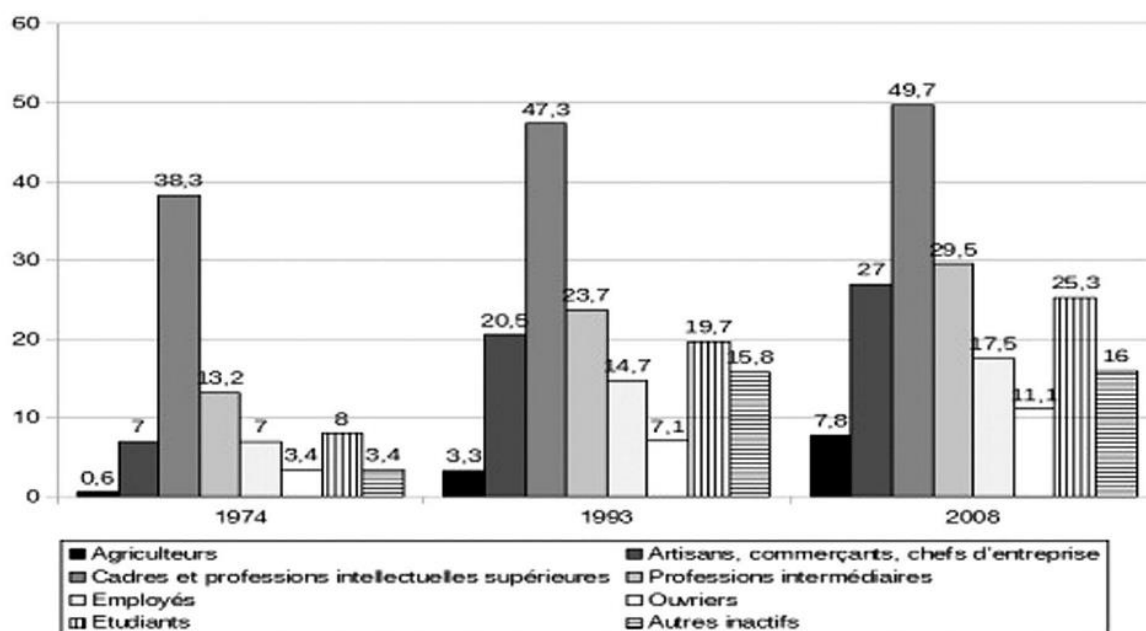


Figure 11 : Taux d'accès au transport aérien selon la catégorie sociale en 1974, 1993 et 2008

La source des données de cet article est l'enquête nationale transports, qui était l'équivalent de l'enquête sur la mobilité des personnes, mobilisée dans les analyses précédentes. Ici, les auteurices parlent d'une démocratisation quantitative :

« La structure des différences entre les groupes sociaux s'avérerait pérenne, tandis que les chances d'accès à l'avion augmenteraient de façon homothétique pour tous les groupes. Un tel argument peut être testé en analysant non pas la composition sociale des passagers, mais les chances sociales d'accès au transport aérien. »

Il y a ainsi une augmentation au cours du temps du nombre de personnes prenant l'avion dans toutes les CSP, mais cette augmentation est homothétique : la proportion des différentes catégories au sein des voyageur·euses aérien·es reste à peu près stable, avec cependant une croissance moins forte pour les cadres et professions intellectuelles supérieures, qui prenaient déjà beaucoup l'avion. De plus, cet article montre que si le low-cost a permis de rendre l'avion plus accessible financièrement, cette accessibilité a surtout permis aux CSP+ de prendre plus l'avion en nombre de voyage.

Ainsi, pour aller plus loin, il faudrait regarder le nombre de voyages moyen par personne dans chaque CSP, ou la distance moyenne effectuée, car nous savons que si 40% des personnes prennent l'avion au moins une fois par an en France, seules 20% le prennent plusieurs fois. La [Figure 8](#) montre en partie cela via les émissions : le quintile n°5 représentant au maximum 37% des voyages (en considérant que les cadres appartiennent à ce quintile, voir [Figure 9](#)), correspond à 41% des émissions. Il y a donc plus d'émissions proportionnellement au nombre de voyages pour les CSP+ que pour les CSP-. Ce chiffre serait cependant à affiner, car les cadres ne sont pas tous dans le 5^e quintile, l'écart serait probablement plus grand en réalité. Pottier et al. (2021) montrent que la mobilité longue distance en avion croît régulièrement pour les 9 premiers déciles²⁸ (en termes de revenus), et qu'elle augmente fortement pour le dernier (passant de 1 tonne de CO₂eq/an pour D9 à 2 tonnes de CO₂eq/an pour D10). Un chiffre est à retenir au niveau mondial : 1% de la population mondiale est responsable de 50% des émissions de gaz à effet de serre liées aux vols commerciaux et privés (Gössling & Humpe, 2020).

QUI EST IMPACTÉ PAR L'AVION ?

Les usagers de l'avion ne sont pas les principales victimes de ses impacts. Pour ne pas se limiter qu'au changement climatique, on peut prendre l'exemple des particules fines et du bruit généré par les avions. Même si « les avions ont fait des progrès de malade sur les nuisances » d'après Yasin, leurs impacts restent énormes, notamment au niveau des alentours des aéroports. Comme le dit Lamia avec un euphémisme, « pour les gens qui habitent là-bas, ce n'est pas du tout agréable. » Cela va bien au-delà du « pas du tout agréable ». Autour de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, l'espérance de vie en bonne santé est réduite de 3 ans dans certaines communes (Impacts sanitaires du bruit des transports dans la zone dense de la région Île-de-France, 2019). Ce que ce rapport n'étudie pas, c'est la classe sociale des personnes habitant dans ces zones. Noëlvia Sedoarisoa (2015) l'a fait dans sa thèse. Elle a utilisé l'indice de défaveur sociale FDep²⁹

²⁸ Le décile correspond à une part de la population représentant 10% de la population totale. Ici, Q1 représente les 20% de la population les moins aisés.

²⁹ Cet indice se base sur quatre variables à l'échelle d'une maille géographique : le pourcentage d'ouvriers dans la population active, le pourcentage de bacheliers chez les 15 ans et plus, le pourcentage de chômeurs dans la population active et le revenu médian par foyer.

pour classer les populations selon leur quintile : de Q1 les moins défavorisées à Q5 les plus défavorisées.

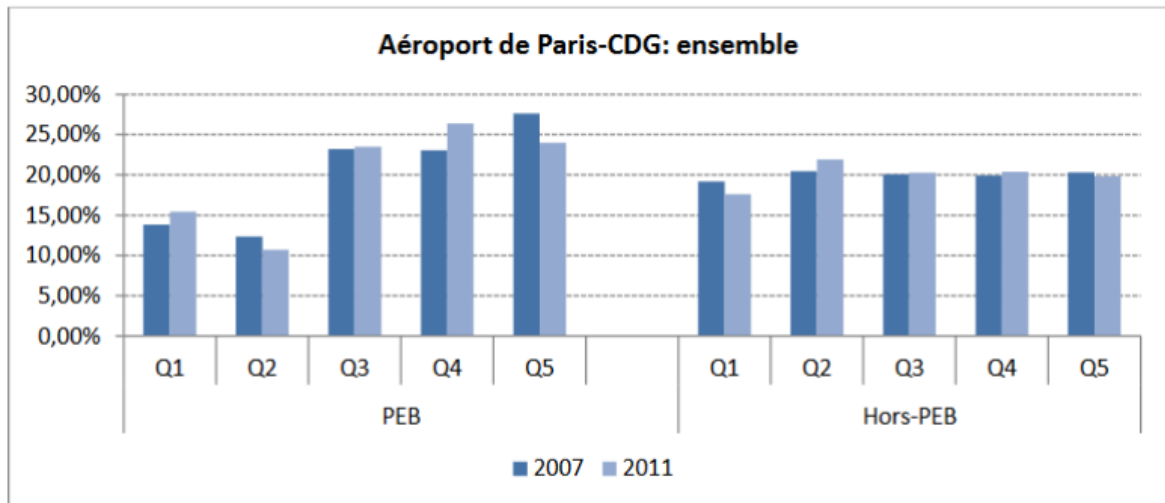


Figure 12 : Répartition de la population autour de Paris_CDG,
selon le quintile de défaveur sociale

On observe clairement sur la [Figure 12](#) une sur-représentation des quintiles défavorisés dans cette zone par rapport aux zones témoins proches mais non exposées au bruit (PEB signifie Plan d'Exposition au Bruit). Dans le cas de cet aéroport, plus l'exposition au bruit augmente, plus la densité de population et la défaveur sociale augmente.

En adoptant une version chiffrée économiquement des impacts du bruit, le constat est accablant : il coûterait 156 Milliards d'euros par an à la collectivité en France, se manifestant via une forte gêne, des perturbations du sommeil, des maladies cardiovasculaires... 9% de ce coût peut être attribué directement aux aéroports. Une minorité qui profite pour une majorité qui paye, à travers des impacts directs sur la santé des populations riveraines et le coût sociétal induit par ces perturbations.

La situation est la même pour le changement climatique, mais à une échelle encore plus grande. Schöngart et al. (2025) montrent notamment le lien entre les émissions des 10% et des 1% les plus émetteurs des Etats-Unis, des pays de l'UE et de la Chine et l'augmentation des vagues de chaleurs extrêmes dans des régions vulnérables comme l'Amazonie, l'Afrique du Sud-Ouest, l'Asie du Sud Est et l'Asie centrale et de l'Ouest. L'Inde et le Pakistan sont particulièrement exposés, alors que leurs habitant·es ont une

contribution faible au changement climatique (1,7 tonnesCO₂eq/personne contre 14,4 pour les Etats-Unis) (Poirier, 2022). Les records de température de 2022 en Inde, couplés à une forte humidité, rendront rapidement une bonne partie du sous-continent Indien invivable³⁰, à cause de températures mortelles, alors même que ce sous-continent abrite plus d'un milliard de personnes.

En partant du constat que l'avion est réservé à une minorité, plutôt aisée, et en montrant que l'avion est fortement émetteur de GES, lesquelles impactent d'abord les plus pauvres, nous démontrons que l'avion est une source d'inégalités écologiques majeure. C'est d'ailleurs ce qui pousse Adrien à préciser :

« L'avion pour moi, c'est du passé, quand on regarde l'empreinte de l'aviation en plus comparée à la faible population qui en profite. »

Ainsi, cette source majeure d'inégalités écologiques et sociales ne l'est pas du fait de son amplitude, qui reste relativement modérée, mais par l'écart important entre les populations qui l'utilisent et les populations qui subissent ses impacts. L'avion consolide donc les différences entre les classes sociales, à la fois via le capital symbolique acquis grâce aux voyages (voir le chapitre III. pour plus de détails) et via l'exposition aux pollutions qui précarise encore plus les classes populaires.

Contrairement à ce que pense GDV, il ne semble pas possible de conjuguer « passion pour les voyages à sensibilité accrue à la protection de l'environnement. » [GDV, 15]. Les deux n'entrent pas forcément en contradiction, car certaines personnes voyagent exclusivement en moyen de transport bas carbone, comme NABC, mais cela demande un effort particulier, en termes de budget et de logistique.

En effet, l'avion, s'il a des utilisations socialement très utiles, comme l'aide humanitaire d'urgence, l'envoi de reporters de guerre, ou la vie politique internationale, a d'autres usages dont l'utilité fait débat : le tourisme.

³⁰ A ce propos, voir le concept de thermomètre mouillé et de température mortelle. Avec un thermomètre mouillé à plus de 30°C, la mort survient en quatre à six heures pour un être humain en bonne santé. (T. Wagner, 2022)

CHAPITRE II. LE TOURISME, ENTRE MASSIFICATION ET INACCESSIBILITE

Le tourisme est une pratique de loisir consistant à partir de son domicile pour plusieurs jours. Cette pratique est tantôt perçue comme « moteur de la croissance économique, du développement inclusif et de la durabilité environnementale »³¹, tantôt comme banalisant « un néocolonialisme de subordination généralisé » (Paquot, 2019), uniformisant les lieux, soumettant les populations locales aux afflux de touristes, dégradant les sites locaux... Une nouvelle définition vient d'apparaître dans le Robert 2025 : le surtourisme. Il désigne une « présence touristique perçue comme excessive et nuisible ». Pour qu'un mot rentre dans ce dictionnaire, il faut qu'il ait une grande fréquence d'usage, qu'il soit diffusé dans des types de discours variés et qu'il soit pérenne³². Le Robert détaille :

« Ses conséquences sont nombreuses : dégradation de monuments historiques, surconsommation de ressources naturelles, perturbation des écosystèmes, explosion des prix du logement pour les locaux. [...] Il a notamment fait l'actualité récemment avec l'instauration, à Bali puis à Venise, d'une taxe pour les visiteurs, ou l'évocation de la construction d'une salle spécifique pour la Joconde au Louvre. »

Le tourisme est un poids lourd de l'économie mondiale, et s'est énormément développé depuis les années 50, passant de 50 millions d'arrivées internationales en 1950 à 1,4 Milliards en 2024³³. C'est un secteur en croissance continue, seul le Covid a ralenti temporairement cette croissance. Le monde serait-il en excès de tourisme ? En tout cas, s'il n'est pas en excès dans le monde entier, l'apparition récente de « surtourisme » dans le dictionnaire témoigne d'une saturation de certains lieux.

³¹ Missions et principes, OMT, <https://www.unwto.org/fr/a-propos-onu-tourisme>, consulté le 05/05/2025

³² Géraldine Moinard, Comment les mots entrent-ils dans le Petit Robert ?, *Le Robert*, (09/03/2025), <https://dictionnaire.lerobert.com/dis-moi-robert/raconte-moi-robert/actualites/comment-les-mots-entrent-ils-dans-le-petit-robert.html>, consulté le 05/05/2025

³³ Tourisme en 2024 : une année record en France et une reprise à l'international, *Vie publique*, (30/01/2025), <https://www.vie-publique.fr/en-bref/297059-tourisme-en-2024-une-annee-record-en-france>, consulté le 05/05/2025

D'après l'Organisation Mondiale du Tourisme³⁴ (OMT), le tourisme correspond à l'ensemble des mobilités, peu importe la motivation du voyage, dont la durée et située entre une nuitée et un an. Cela lui permet de se placer comme la première industrie mondiale (Cousin & Réau, 2016). En parallèle, les chiffres du tourisme de cette organisation ne comptent que les arrivées internationales. Ce double biais, à la fois dans une définition élargie du tourisme, mais restreinte dans les comptages montre un cadrage bien particulier du tourisme, qui n'est pas partagé par l'ensemble des acteurs étudiant le tourisme.

D'après le Grand Robert, le tourisme désigne « Le fait de voyager, de parcourir pour son plaisir (pour se distraire, se cultiver, etc.) un lieu autre que celui où l'on vit habituellement (même s'il s'agit d'un petit déplacement ou si le but principal du voyage est autre : *profiter d'un voyage d'affaires pour faire du tourisme*) ». Cette définition inclut spécifiquement la notion de loisir. La définition du voyage comme « Déplacement d'une personne qui se rend dans un lieu assez éloigné (pour y rester, s'y déplacer, en revenir). » traduit une idée d'éloignement géographique lors du déplacement, mais pas spécifiquement à l'international comme l'OMT. Dans le cas du Vietnam, le tourisme international représente 8 millions de touristes, pour 41 millions de touristes vietnamiens en 2015 (Peyvel dans Cousin et al., 2023). Cela est vrai pour la plupart des pays dans le monde, y compris ceux du Sud, et à l'exception des pays insulaires. Le tourisme tel qu'il est mis en avant par l'OMT, n'est alors pas un compteur de l'activité de loisir telle qu'elle est pratiquée par le plus grand nombre, mais il est un « indicateur d'attractivité et de réussite » (Cousin et al., 2023), avec la comptabilisation de la balance des paiements par exemple. Cette dernière est positive pour la France, ce qui veut dire que les touristes internationaux dépensent plus d'argent en France que les touristes français dépensent à l'international.

Nous allons ainsi étudier l'importance du secteur économique du tourisme, le profil des personnes qui le pratique, ses impacts, ainsi que les formes alternatives de tourisme promues par l'industrie touristique.

³⁴ L'OMT est une instance onusienne dont le but est la promotion et le développement du tourisme à échelle mondiale, dont l'origine remonte à 1925.

LE TOURISME, UNE INDUSTRIE IMPORTANTE A L'ECHELLE MONDIALE

Le tourisme représente une part importante du PIB mondial : 1800 milliards d'euro en 2024 (en comptant les transports), soit environ 2% du PIB. Certaines estimations montent à 10% en comptant l'ensemble des activités induites par le secteur (Schéou & Michel, 2009).

La France est la première destination touristique au monde, elle a accueilli 100 millions de visiteur·euses en 2024 (+2% par rapport à 2023), notamment en lien avec les Jeux Olympiques et Paralympiques. Ce tourisme international a généré 71 Milliards d'euros de recettes (+12% par rapport à 2023)³⁵. Le tourisme domestique n'est pas en reste, et affiche une stabilité relative avec une croissance de 2%, et une augmentation des logements locatifs (type Airbnb) au détriment des hébergements collectifs (hôtel, camping, résidence de tourisme, ...). Il convient également de noter que dans le cas français, 65% des personnes partant en vacances pendant plus de 4 nuits consécutives sont restées en France, 12% sont parties à l'étranger, et 23% ont fait les 2 (Eurostat, 2022).

Le tourisme génère également 1,9 Millions d'emploi en France (7,3% des emplois totaux)³⁶, et représente environ 4% de son PIB³⁷. Les touristes français·es représentent 62 % de la consommation touristique intérieure. Les taxes de séjour représentent quant à elles environ 400 millions d'euros en 2017, à destination des communes et intercommunalités (ADEME, 2021). Par ailleurs, la France est le deuxième pays en termes de locations Airbnb proposées, après les Etats-Unis, avec 600 000 offres.

SOCIO-HISTOIRE DU TOURISME EN FRANCE

Le mot tourisme trouve son origine dans le « Tour » des jeunes aristocrates anglais du 16^e siècle (A. C. Wagner, 2007). A cette époque, les jeunes aristocrates étaient envoyé·es en Europe afin de découvrir le monde et ainsi parfaire leur éducation. Il se diffuse ensuite aux 17^e et 18^e siècle sur le continent. Les voyages permettent de former

³⁵ (« Une année 2024 record pour le tourisme en France », 2025)

³⁶ Mélanie Chassard, L'essentiel sur... le tourisme, INSEE, (26/09/2024), <https://www.insee.fr/fr/statistiques/7653005>, consulté le 10/05/2025

³⁷ Mélanie Chassard, La part du tourisme dans le PIB en 2022, INSEE, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/8258470>, consulté le 10/05/2025

ces élites, qui acquièrent des savoirs-être et voient de leur yeux les richesses culturelles des autres pays. Il y a déjà ici une forme d'injonction à voir le réel par ses propres yeux, pas à travers le regard des autres. Cette pratique est conservée aujourd'hui sous une forme différente et plus répandue, et les voyages «ont aujourd'hui une place centrale dans les pratiques éducatives des classes supérieures soucieuses de transmettre des ressources internationales » (A. C. Wagner, 2007). Cependant, les classes supérieures ne considèrent pas ces pratiques comme du tourisme, car il y a une dimension utilitaire avant la dimension récréative du tourisme.

Bertrand Réau, avec son livre *Les Français et les vacances : sociologie des pratiques et offres de loisir* (2011), issu de sa thèse, retrace une histoire du tourisme français à partir de la première moitié du 20^e siècle (Célérier, 2011). L'offre de tourisme est essentiellement le fait d'associations jusqu'aux années 30, comme le Touring Club de France, qui influenceront sur la structuration du secteur comme groupes de pression. Les clubs de vacances prennent leur essor après la Seconde Guerre Mondiale, et ils sont l'œuvre de bourgeois et aristocrates russes, à destination de la « bourgeoisie urbaine moderne, laïque, refusant le conservatisme des bourgeois traditionnels ». Les classes populaires, au temps libre restreint, obtiennent plus de liberté en 1936 avec la loi sur les congés payés. Cependant, l'essor des vacances pour ces classes n'arrive qu'à partir des années 60, « après la mise en place de la troisième, puis de la quatrième semaine de congés payés, en 1956 et 1969. Le tourisme populaire se développe par l'intervention des syndicats, des associations, des entreprises et de l'Etat, dans un contexte de planification économique ». A partir des années 80, le tourisme social décline, et le secteur associatif entre en concurrence avec le secteur privé. On observe un souhait de la part des classes supérieures d'encadrer les pratiques des classes populaires, qui font supposément mauvais usage de leur temps libre, « comme si les classes supérieures disposaient d'un ethos spécifique, permettant une efficace autogestion, dont seraient dépourvues les classes populaires ». Cela explique en partie le déclin du tourisme social dans les années 80, les classes populaires n'adhérant pas forcément aux vacances pensées par d'autres. Depuis, les inégalités de départ en vacances se creusent ou se stabilisent entre les différentes classes sociales :

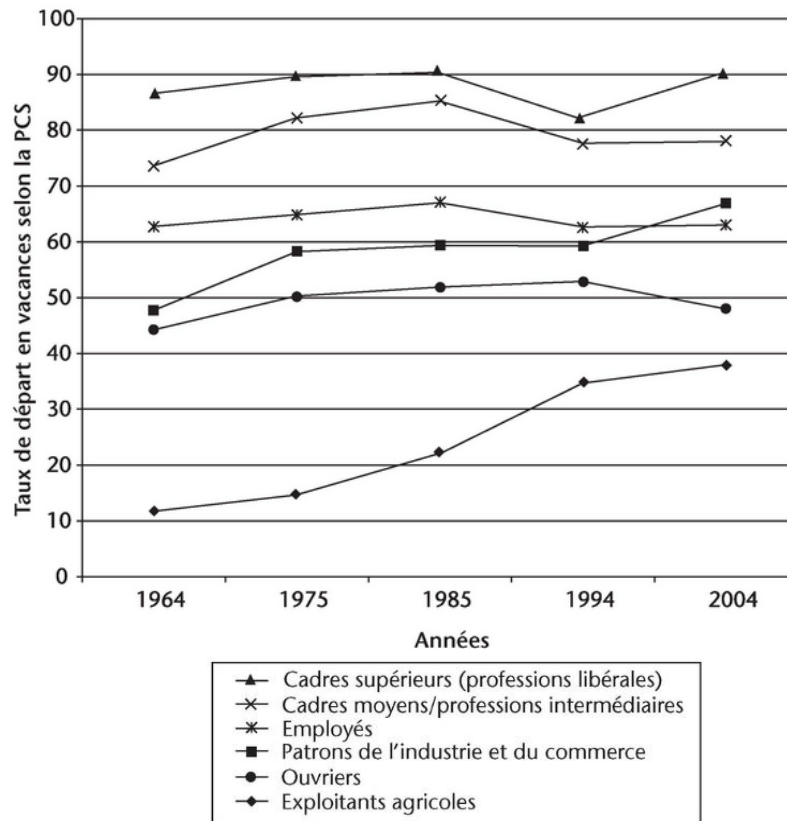


Figure 13 : Taux de départ en vacances en fonction des professions et de la CSP
Source : (Cousin & Réau, 2016)

La [Figure 13](#) montre un départ pour la plupart des cadres, quand les départs des ouvrier·es, employé·es et patrons de l'industrie et du commerce sont stables ou en diminution depuis une dizaine d'années. Seuls les agriculteur·ices ont vu leur taux de départ réellement progresser. Les cadres, surtout supérieurs, se distinguent par un taux de départ très élevé et relativement stable. On peut ainsi considérer que le départ lors des vacances fait partie de l'habitus de cette classe sociale, résultante d'une injonction au départ, comme nous le verrons dans le chapitre III. Il semblerait également que la part du budget non alimentaire consacrée aux vacances pour les cadres supérieurs soit 3 fois supérieure à celui des ouvriers.

Les retraité·es apparaissent comme une catégorie à part, bien que non homogène car les retraité·es sont issu·es de plusieurs CSP. Le taux de départ est passé de 32% à 47% pour les plus de 70 ans entre 2008 et 2014, quand le taux de départ des 18-24 ans diminuait. Ici, le motif de départ n'est plus de rompre avec le travail, mais avec le quotidien. Il peut également y avoir une forme de rattrapage pour des personnes estimant ne pas être assez parties durant leur carrière professionnelle (Cousin & Réau, 2016).

L'INEGALITE DES DEPARTS ET LES PRATIQUES SOCIALEMENT SITUEES

En cherchant des chiffres sur le tourisme dans un moteur de recherche, on tombe rapidement sur le chiffre des « 1,4 Milliard de touristes » dans le monde, confondant ainsi les arrivées internationales (chiffre donné par l'OMT) avec les personnes voyageant dans l'année. En réalité, les touristes ne représenteraient que 3,5% de la population mondiale (Christin, 2018). Quelle est la situation en France aujourd'hui ? Comment a-t-elle évolué depuis 2004 ? Nous allons voir les différents chiffres associés au tourisme, ainsi que les activités pratiquées en fonction de la classe sociale.

En 2022, les cadres ont passé en moyenne 26 nuits en voyage dans l'année, contre 15 pour les employé·es et 11 pour les ouvrier·es. Cet écart tient en partie au fait que les employé·es et les ouvrier·es sont moins nombreux·ses à partir que les cadres mais également au fait que, parmi les personnes qui sont parties de leur domicile, les cadres ont voyagé plus longtemps (28 nuitées) que les ouvrier·es (14 nuitées) (Gleizes & Solard, 2023). En France, 50% de personnes au statut ouvrier ne partent pas en vacances par exemple (Müller & Schreiber, 2022). La situation n'a donc pas vraiment évolué depuis 2004 ([Figure 13](#)).

La part de personnes qui voyagent au moins une nuit par an augmente avec le revenu : 62 % des personnes vivant dans un foyer dont le revenu est inférieur à 1 500 euros par mois partent en voyage dans l'année, contre 90 % pour celles dont le revenu du foyer dépasse 3 000 euros par mois. Le plus souvent, voyager nécessite de payer au moins le transport, et éventuellement l'hébergement, la restauration, les activités, même si la moitié des nuitées en voyages personnels sont passées dans des hébergements gratuits, et notamment dans la famille ou auprès d'amis·es (« L'essentiel sur... le tourisme », 2024). On peut également noter la distinction à travers le budget consacré aux vacances : les cadres supérieurs consacrent 3 fois plus de leur budget non alimentaire aux vacances que les ouvrier·es (Cousin & Réau, 2016). Selon les mêmes auteurices, les voyages pour les Français·es s'organisent comme tel :

« On constate que 91 % des déplacements touristiques sont en réalité des séjours : seuls 9 % donnent lieu à des circuits. Uniquement 13 % des séjours ont lieu à l'étranger et « en dehors de la famille proche ». Ainsi, le

modèle majoritaire de vacances reste le séjour en France (80 % des séjours), à la mer (40 % des séjours), chez des parents ou des amis dans des hébergements non marchands (environ 55 % des séjours), pour se retrouver en famille et/ou voir des parents, des amis (54 % des motifs déclarés). Les locations saisonnières (15 %), les hôtels et pensions (13 %) arrivent loin derrière [Insee, 2004] »

(Cousin & Réau, 2016)

Les vacances des enquêtés de ce mémoire sont toujours associées à un départ, dès qu'une durée de plus de quatre jours est disponible. La plupart des séjours font entre une et trois semaines, et ont souvent pour motif de passer du temps avec la famille, soit dans le domicile des parents, soit dans un lieu tiers qui permet de se retrouver et de faire du tourisme, car aucun.e des enquêtés n'a de famille à proximité de son lieu de vie. 2 /5 ont quand même leur belle famille sur place. Seul Yasin a déclaré trois voyages professionnels sur ses cinq derniers voyages, les autres voyageant principalement pour des motifs personnels. La plupart des voyages sont associés à des séjours, mais les itinérances sont mentionnées parmi les meilleurs voyages : un *road trip* de trois semaines aux Etats-Unis pour Mathieu, une croisière de 10 jours sur le Nil pour Yasin, des voyages à vélo pour Adrien. Elisa détaille son *road trip* en Grande-Bretagne:

« On est rentré·es avec la voiture dans la ferry, et après on est resté·es en voiture, et on a fait de beaux petits endroits en Angleterre, et on a fait... on a fait Brighton, on a fait Liverpool, on a fait Lake District, on est allé·es voir une pièce de théâtre Harry Potter, on a fait Blackpool. On alternait entre un séjour à l'hôtel et un séjour en camping, par rapport au prix. [...] C'était super sympa, on a fait tout ce qu'on voulait faire. »

Seule Lamia ne mentionne pas de voyage en itinérance dans son meilleur voyage, elle décrit un voyage de 3 semaines chez sa sœur en Suisse. En revanche, bien que ce voyage fût un séjour car elle revenait tous les jours au même endroit, elle décrit : « on a visité beaucoup de cités, on a fait aussi beaucoup de randonnées et tout ça. » tout en mentionnant que c'était des vacances « tranquilles ». On peut observer une grande variété de destinations pour les enquêtés, principalement en Europe et aux Etats-Unis, même

si le Brésil, le Liban et l'Iran figurent automatiquement dans les destinations pour les trois personnes originaires de ces pays.

Les enquêtés ont un capital cosmopolite ³⁸ important : Yasin, d'origine iranienne, a de la famille en Iran, en Angleterre et aux Etats-Unis, et a des connaissances dans le monde entier à travers sa profession et sa formation entre Iran et France (sa formation française était spécialement destinée à des étudiant·es étranger·es). Il parle donc couramment trois langues, le persan, le français et l'anglais. Lamia, d'origine libanaise, a aussi selon ses dires des cousin·es et des ami·es « un peu partout dans le monde », elle parle français, anglais et arabe (ce qui semble être répandu dans sa classe sociale au Liban). Éliisa, qui vient du Brésil, parle également trois langues, et son mari a des origines polonaises, ce qui les a amenés à aller en Pologne également. Elle a des origines italiennes via son grand-père, qui a immigré au Brésil dans son enfance. Adrien est français, mais ses parents sont « pieds-noirs », et les parents de sa femme habitent en Angleterre. Il a fait un stage pendant ses études et plusieurs voyages en Ecosse, ce qui l'amène à aller au Royaume-Uni plusieurs fois par an. De plus, à travers ses 200 voyages en avion il a pu être en contact avec de nombreuses cultures. Enfin, le moins cosmopolite est Mathieu. Il a quand même de la famille aux États-Unis, ce qui l'a amené à y aller trois fois, et sa sœur habite en Suisse. Il parle couramment anglais avec un bon accent, témoignant de sa socialisation américanophile. Il évoque notamment une forme de fascination pour la culture étatsunienne :

« Je pense qu'il y a un truc hyper romantisé sur les supports audiovisuels de façon générale par rapport aux States qui me donnent envie d'être né aux States et d'avoir vécu là-bas [...]. Tu sais qu'il y a des gens beaux qui font des beaux clips, qui font des beaux films. T'es là genre, waouh, ça a l'air génial ! »,

Il nuance cependant, en précisant que « les States représentent tout ce en quoi je n'ai pas envie de m'associer. ». De plus, son compagnon est professeur d'espagnol, ce

³⁸ Pour une définition du capital cosmopolite, on peut se référer à l'article de Don Weenink « D'un point de vue sociologique, les compétences cosmopolites peuvent être considérées comme des atouts qui donnent à ceux qui les possèdent un avantage concurrentiel dans des arènes transnationales où la lutte est pour des positions privilégiées. En ce sens, le cosmopolitisme (capitale cosmopolite) est une forme de capital social et culturel » traduit de l'anglais par l'auteur d'après (2007, p. 495)

qui l'a amené à visiter Tarragone, en Espagne et la Pologne en voyage organisé avec d'autres professeur·es. La mobilité est clairement installée dans leur habitus, et le non-départ ne constitue pas une option. Pour Adrien « de toute façon, on se barre à chaque vacances », évoquant comme une fuite du quotidien, mais permettant également de rejoindre ses parents en Haute-Savoie ou sa belle-famille à Londres.

Ainsi, à travers ce capital culturel cosmopolite particulier, les enquêté·es ont un taux de départ supérieur à la moyenne des cadres évoquée précédemment.

On est loin des vacances des classes populaires décrites par Saskia Cousin et Bertrand Réau(2016). Les personnes appartenant à cette classe recherchent essentiellement le repos pour celles qui partent, ou elles vont profiter du temps libre dégagé pour effectuer des « loisirs utiles », comme du bricolage. D'autres vivent ce non-départ comme une exclusion. Ce genre de vacances ayant pour but principal de se reposer n'est pas exclu pour autant pour les classes supérieures, Yasin étant parti aux Canaries en Décembre « j'avais besoin de soleil », Lamia décrivant son 2^e voyage préféré comme un séjour all inclusive de deux semaines en Crête « c'était reposant, en fait, parce que tu n'as pas besoin de penser à quoi que ce soit », malgré les nombreuses activités qu'elle faisait sur place. Le repos est ici associé à un relâchement de la charge mentale quotidienne, peut-être le symptôme d'un déséquilibre de la charge parentale dans le couple. Elle évoque cela indirectement également quand elle évoque son *road trip* avec son mari, sa fille, sa sœur et son beau-frère : « Quand je suis allée en Italie, pour moi, ça, c'était du tourisme, parce que j'étais tranquille dans ma tête. Il y a des gens qui m'aidaient avec ma fille. J'ai pas besoin de penser à tout, tout le temps. ».

Mathieu part depuis trois ans pendant trois semaines à Vichy en été, avec pour but le « farniente total ». C'est aussi un moment privilégié passé avec sa belle-famille, qui paye l'hébergement, et qui lui permet de faire des activités qu'il ne prend pas le temps de faire au quotidien, notamment l'écriture.

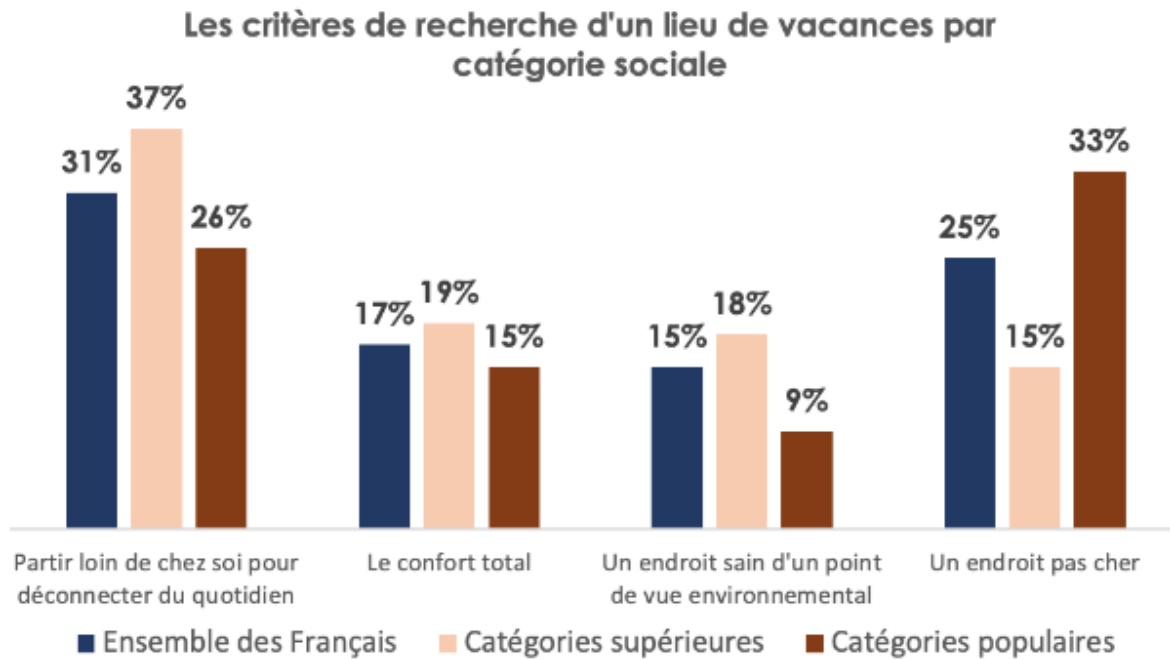


Figure 14 : Les critères de recherche d'un lieu de vacances par catégorie sociale

Source : (Fourquet et al., 2019)

Les pratiques des enquêté·es semblent cohérentes avec celle décrites dans la [Figure 14](#). Les distinctions principales entre catégories supérieures et catégories populaires sont la recherche de déconnexion, d'un endroit sain et d'un endroit pas cher. L'éloignement pour déconnecter est mentionné, « pour respirer et se détendre » pour Lamia, « ne penser à rien » pour Élisabeth. Cependant, on observe un paradoxe entre le discours, car toutes les enquêté·es ont répondu qu'elles n'avaient pas besoin d'éloignement pour se sentir en vacances, alors que la plupart des séjours mentionnés impliquaient nécessairement un trajet de plusieurs heures. Cela interroge sur ce que « partir loin » signifie chez ces personnes, et également sur l'imaginaire associé aux vacances pour les enquêté·es. Nous reviendrons sur ce point dans le chapitre III, avec notamment Lamia qui détaille cet imaginaire vis-à-vis de la langue arabe, qui distingue les séjours « courts » et les séjours « long ». Seul Yassin ne déconnecte jamais vraiment, en lien avec son statut de chef d'entreprise et la division des tâches chez *LCA Consulting* qui passe beaucoup par son contrôle. Le confort total est mentionné plutôt par Élisabeth et son séjour *all inclusive* et Mathieu avec son « farniente total ». Enfin, ni la recherche d'un endroit sain ou pas cher ne sont mentionnés spontanément par les enquêté·es. Élisabeth mentionne quand même qu'elle a peur d'aller en Egypte « parce qu'il y a des problèmes avec l'eau », mais l'inclusion de ce critère dans la recherche d'un environnement sain est

discutable. Pour Éliisa, c'est surtout un enjeu de santé. Iels ont toustes répondues qu'iels n'avaient pas de budget spécifique pour leurs vacances, tout en cherchant à rester « raisonnable » dans la plupart des cas.

Adrien est le seul ne décrivant pas ce genre de vacances, ses séjours étant très empreints de mobilité. Il décrit par exemple un voyage de deux semaines à Noël, pendant lequel il a rejoint ses parents en Haute-Savoie en voiture, puis il est remonté à Londres chez sa belle-famille, point d'étape pour rejoindre ensuite Glasgow en train. Ce genre de séjour en famille, multimodal, nécessite une organisation importante et une certaine habitude de ce genre de voyage, qui serait bien plus compliqué s'il n'avait pas eu cette socialisation à la mobilité dès le plus jeune âge. Il décrit notamment une stratégie de recours aux assurances des billets de train « parce que si t'as un train en retard, t'as l'air stupide, et t'es coincé, ça complique le jeu, sur des trajets longs comme ça ». Il accepte cependant ces contraintes, à la fois comme une forme de rédemption de son bilan carbone passé, et comme une conséquence de son désir d'aller relativement loin. Il a ainsi choisi de renoncer à l'avion, mais pas à sa mobilité, adaptant en quelque sorte ses besoins aux moyens (en réduisant la distance parcourue mais pas le temps de trajet), à rebours des comportements de mobilité aérienne plus fréquents.

Parmi les voyages cités chez les enquêté·es, il n'y a aucune mention de l'utilisation du car (qui représente un mode de transport lent mais peu cher), ni de pratiques de covoiturage extra-familial (avec des plateformes type Blablacar). Adrien est le seul à avoir effectué des voyages à vélo. Il n'y a pas eu de mention de voyage en itinérance à pied sur plusieurs jours, même s'il y a des pratiques de randonnée sur une journée. Le car est mentionné par Yasin, mais seulement en Iran : « En Iran, on ne prend pas trop l'avion, le bus, ça marche très bien ». Pourtant, on peut noter que l'Iran fait trois fois la surface de la France continentale, et qu'elle fait 2500 km dans sa plus grande diagonale, soit environ deux fois celle de la France continentale. C'est une illustration de la dépendance structurelle des individus vis-à-vis des modes de transports, mentionnée notamment par Coulangeon et al. (2023).

Ainsi, dans les 30 voyages évoqués par les enquêté·es, l'avion, la voiture et le train arrivent à égalité parfaite, représentant respectivement 1/3 des voyages (en comptant la multimodalité). Seuls Mathieu et Adrien s'opposent fermement à prendre l'avion, quand

les autres le prennent au moins une fois par an. Par rapport à la [Figure 10](#), cela correspond à une sous-représentation de la voiture (72% des voyages en moyenne), au profit du train (11%) et de l'avion (9%). C'est notamment lié à leur statut de cadre vivant dans une grande aire urbaine, évoqué dans la [Figure 9](#).

Les enquêtés ont aussi une forte pratique du tourisme culturel, caractéristique des classes supérieures, comme évoqué plus haut avec le voyage comme moyen de se former et d'acquérir du capital culturel. L'intégration de l'injonction au voyage culturel transparaît dans le discours de Mathieu « Mais je ne suis pas trop sur des vacances avec un objectif de rendement culturel particulier. », comme si cette pratique était « naturelle ». C'est donc une manifestation de l'habitus de sa classe sociale. D'après l'OMT, le tourisme culturel est :

« Un type d'activité touristique dans lequel la motivation essentielle du visiteur est d'apprendre à connaître, de découvrir et de consommer les attractions/ produits culturels d'une destination touristique, matériels et immatériels, et d'en faire l'expérience. Ces attractions/produits se rapportent à un ensemble de caractères distinctifs d'une société – d'ordre matériel, intellectuel, spirituel et émotionnel – recouvrant les arts et l'architecture, le patrimoine historique et culturel, le patrimoine culinaire, la littérature, la musique, les industries créatives et les cultures vivantes avec leurs styles de vie, leurs systèmes de valeurs, leurs croyances et leurs traditions. »³⁹

L'ensemble des enquêtés pratiquent ce type de tourisme, à degré divers. La découverte du patrimoine culinaire revient systématiquement. Cela reste le tourisme culturel le plus accessible en termes d'investissement personnel pour les personnes ayant le budget. Les échanges autour de la nourriture sont d'ailleurs très récurrents chez *LCA Food*, notamment en lien avec la diversité culturelle présente au sein de l'entreprise. Ainsi, les employé·es d'origine étrangère cuisinent souvent des plats typiques à partager avec leurs collègues⁴⁰, contribuant par ailleurs au capital cosmopolite des membres de

³⁹ Tourisme et culture, <https://www.unwto.org/fr/tourisme-et-culture>, consulté le 01/05/2025

⁴⁰ Les membres de la famille de Yasin ramènent souvent des mets iraniens, difficiles à trouver sous ce format en France. J'ai eu la chance de goûter de l'eau de rose de Kashan, du safran frais, ou des pistaches fraîches. Les

l'entreprise. Pour les autres formes de tourisme culturel, les trois personnes d'origine extra-européenne ont mentionné des voyages incluant du tourisme de mémoire⁴¹, notamment en lien avec la Seconde Guerre Mondiale. Élixa « aime bien l'histoire », elle fait des visites historiques à chacun de ses séjours. Yasin détaille quant à lui :

« Moi j'étais fasciné déjà par l'histoire de l'ancien. J'ai fait beaucoup de choses en Iran. Déjà avant de partir de l'Iran j'ai fait tout en fait, l'histoire de l'ancien et là je commence à me dire que peut-être une visite en Irak aussi peut être intéressante parce que là c'est Babylone en Irak. Voilà et aussi j'aime beaucoup faire un jour Machu Picchu. Moi je suis intéressé par ce genre de trucs parce que pour faire des touristes visiter des trucs naturels comme ça on a tout en France ou autour de la France ou en Europe j'ai pas besoin d'aller trop loin. »

De même pour son voyage en Egypte, qu'il décrit comme son voyage préféré, la découverte de l'histoire à l'endroit où elle s'est déroulée est une motivation pour voyager, alors que les paysages ne nécessitent pas de se déplacer.

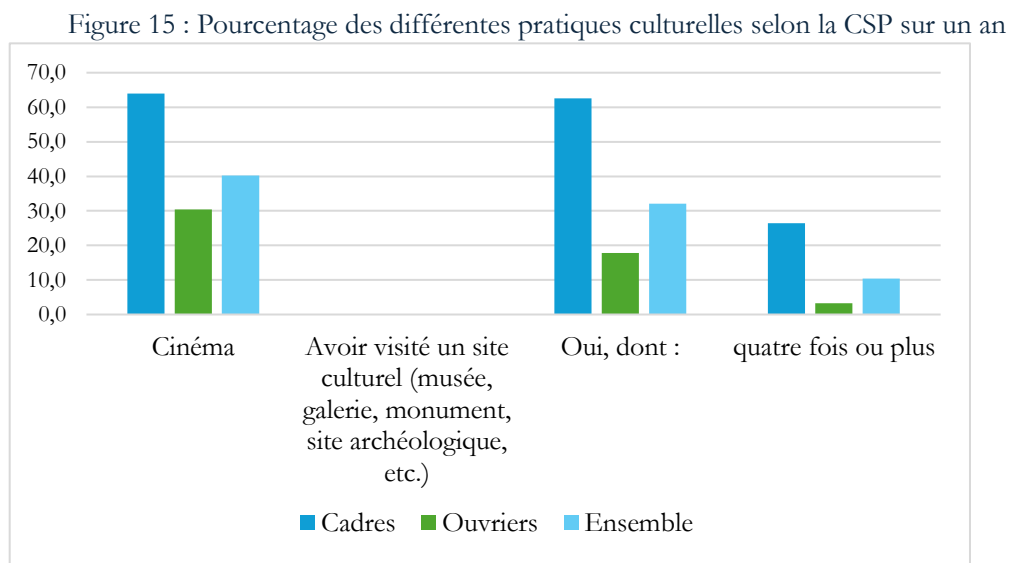
Adrien rejoint ce genre de pratiques, tout en se distinguant. Il évoque beaucoup de visites de musées, notamment « de folklore, du patrimoine local », pour « arrêter de considérer que l'histoire, c'est les rois et les reines », et avec une forme de démarche ethnographique, pour « comprendre les relations sociales, de voir comment les gens pouvaient vivre bien ou vivre mal. », en quête des formes de vies locales et éventuellement traditionnelles, comme une forme d'inspiration. Il constate « Finalement, les musées de peinture, c'est ce qui m'amuse le moins. On va les voir par réflexe. », l'expression « réflexe » traduisant un habitus (et dont il se distancie) lié à la culture légitime. Cela, à rebours de ce que pense sa famille :

pistaches fraîches sont difficiles à trouver en France, elles ressemblent à des fruits rouges, et la pistache connue en France est à l'intérieur de ce fruit, avec la différence que la coquille est molle car la pistache n'a pas été cuite. Lamia et Élixa ont également partagé des plats typiques de chez elles avec le reste de l'équipe.

⁴¹ Le tourisme de mémoire, aussi appelé tourisme mémoriel, est une forme de tourisme qui consiste à mettre en avant le patrimoine historique d'un lieu, en particulier quand le site en question a été marqué par un événement ponctuel, marquant en ce qu'il peut être fondateur ou potentiellement douloureux. Ce peut être une bataille, un acte politique, un massacre ou une catastrophe., *Wikipédia*, https://fr.wikipedia.org/wiki/Tourisme_de_m%C3%A9moire, consulté le 01/05/2025

« Ça paraissait normal dans ma famille d'aller voir les musées à travers le monde. Alors, les œuvres, tu les vois mieux sur l'ordi, ou à l'époque, même dans un bouquin, tu les voyais mieux. Mais, oui, il fallait aller voir la chapelle Sixtine. C'est normal de faire ça. Il y a un côté... ou t'es moins respectable si tu fais pas l'effort d'aller voir les trucs dans le monde. »

Nous reviendrons sur cet imaginaire du voyage dans le chapitre III. Cette vision traduit, comme pour Yasin, le besoin ressenti de voir les choses de ses propres yeux, pas à travers un média. Dans les blogs explorés, ces pratiques sont également décrites. Ainsi, le terme « Musée » apparaît au moins une fois dans 10 billets sur 54 (19%) pour JBP, 24 sur 113 (21%) pour GDV, et 15 sur 31 (48%) pour NABC. Dans ce dernier cas, c'est une pratique particulièrement présente, avec plusieurs musées décrits dans ces billets, et une pratique récurrente d'aller visiter un musée dès l'arrivée dans une ville. La visite de musées, et plus généralement, la visite de sites culturels, est une pratique particulièrement plébiscitée par les cadres :



Source : (« Pratiques culturelles », 2023). Production et réalisation : Victor Blancart

D'après la [Figure 15](#), les cadres vont 1,6 fois plus au cinéma que la moyenne et 2,1 fois plus que les ouvrier·es, et 2 et 3,5 fois plus dans des sites culturels. C'est donc une pratique distinctive. L'écart le plus grand concerne les spectacles, avec respectivement une fréquentation 2 fois et 4,1 fois plus importante, mais ces pratiques sont moins décrites chez les enquêté·es et les blogs. Les voyages, comme parenthèse du quotidien, sont particulièrement propices à ce genre de pratiques. Ainsi, Adrien décrit :

« Comme on est souvent fourrés en Angleterre et en Écosse, il y a des armées de petites villes historiques où il y a toujours un truc à voir. Et c'est marrant parce qu'on n'y penserait pas. En France, on n'irait pas visiter Arras ou Cambrai ou Troyes alors qu'il y a forcément des tas de trucs à voir aussi. »

La situation est semblable pour les autres enquêtés, qui intègrent moins ce genre de pratiques dans leur quotidien, quand les voyages sont des occasions de se cultiver. Ainsi, on identifie bien des pratiques spécifiques au tourisme chez les classes supérieures, en lien avec l'injonction de rester actif. En effet, d'après Chareyron et al. (2021, p. 15-16) :

« Dans l'Occident moderne, le caractère actif a une valeur prépondérante, même pendant le temps libre : il faut parcourir, visiter, se cultiver, consommer. Le tourisme a ainsi construit son emprise sur l'« occupatio » (activité et business : *busy*) du voyage alors que les vacanciers recherchent la « vacance », du latin *vacare*, être vide, avoir du temps. »

Être actif a une valeur prépondérante, cela veut dire que ce genre de pratique est valorisée socialement, et on oppose ici deux figures : la·le vacancier·e et la·le voyageur·euse. On peut voir un lien également avec la valence différentielle des sexes, théorisé par Françoise Héritier (2003), qui montre l'association de l'actif au masculin et du passif au féminin. Ainsi, dans une société misogyne, l'actif est valorisé, et le passif est dévalorisé. Nous reviendrons sur ce point dans le troisième chapitre.

LES IMPACTS DU TOURISME

« Aller dans des destinations où en tant que touriste, de bobos de merde, tu salis les territoires locaux, tu salis les gens locaux qui sont probablement exploités, tu fais des caresses à des éléphants, alors que les éléphants ne sont pas nourris depuis trois jours et ils sont électrocutés dès qu'ils font un truc... »

Le tourisme n'a pas bonne presse pour Mathieu. Ici, il évite cependant l'écueil souvent classiste de jugement du « touriste de masse », car « bobo » pour bourgeois

bohème, renvoie plutôt à une personne appartenant à la classe supérieure. De plus, il se considère également comme appartenant à cette catégorie, tout en évitant ce genre de pratiques. Ici, il semble juger l'hypocrisie des « bobos », qui sont, d'après le Robert :

« Membre d'une catégorie sociale aisée et cultivée (« bourgeois »), bénéficiant éventuellement de la « nouvelle économie » mondialisée, se voulant attachée culturellement à des valeurs de créativité et d'authenticité. »

Ici, la salissure qu'il évoque renvoie au décalage entre les valeurs d'authenticité revendiquée par les bobos (qui est surtout un terme utilisé pour discréditer les personnes qui appartiendrait à cette catégorie), et leur empreinte sur le lieu, à la fois écologique sur les « territoires locaux » mais aussi sociale. Il évoque aussi l'exploitation animale, qui a fait l'objet d'un billet sur le blog de GDV ([GDV, 4]) . Il ne mentionne pas le transport, mais il est évidemment conscient de son impact également, refusant personnellement de prendre l'avion.

Le tourisme est-il si mauvais ? Peut-on distinguer le bon tourisme du mauvais tourisme ? Quels sont ses différents impacts ? De manière générale, le tourisme est une pratique bien plus polluante que la vie quotidienne. Sa mobilisation extensive de divers services, comme les hôtels (avec la nécessité de laver régulièrement tout le linge d'une chambre par exemple), la restauration et la consommation de biens touristiques, dont des activités comme le golf, le rendent très impactant.

Un article publié dans Nature Climate Change (2025) montre qu'en 2018, le tourisme représentait 8% des émissions de GES mondiales, à travers le transport, les achats et la nourriture, soit 4 fois plus que les estimations précédentes (dont une estimation produite par l'OMT, qui a intérêt à minimiser les impacts du tourisme), qui ne tenait pas compte des émissions indirectes du tourisme. De plus, cette étude ne tient pas compte des trainées de condensation (évoquées dans le chapitre 1) pour l'aviation, ce qui augmenterait encore ce bilan si elles étaient comptabilisées.

En France, ces postes représentent 24 MtCO₂eq (soit l'empreinte carbone d'environ 2 Millions de français·es) ... hors transport. En incluant le transport, qui

représente 77% de l'impact (dont 41% est dû à l'avion), ce chiffre est porté à 118 MtCO₂eq, soit l'impact de 12 millions de français·es.

Le tourisme est également fortement consommateur d'eau. Ainsi, alors qu'une personne française consomme 150 litres d'eau⁴² par jour, une nuitée en hôtel consomme de 240 à 323 litres en fonction de la classe de l'hôtel, et 439 litres pour une nuitée en village vacances avec espace aquatique⁴³. Quand ce genre de pratique s'implante dans une zone initialement peu dense, et avec une multiplication des personnes sur place, cela peut créer des conflits d'usage de l'eau et des pénuries, au détriment des populations locales. Par exemple, le littoral méditerranéen, habité par 150 millions de personnes, voit sa population exploser avec 250 millions de visiteur·euses durant les mois de juillet et août, alors que c'est déjà la saison la plus sèche⁴⁴.

Plus que ses grands impacts en absolu, c'est la concentration des impacts, en lien avec la concentration des infrastructures touristiques, qui est problématique. Lorsqu'elle entraîne l'arrivée de populations de touristes supérieures aux populations locales, la « mise en tourisme » de lieux initialement peu peuplés est parfois accompagnée d'une insuffisance de structures sur place pour les accueillir. Cette insuffisance est d'autant plus importante que la mise en tourisme est rapide, en termes de consommation d'eau potable, ou de rejet d'eaux usées par exemple. JBP fait état d'eaux polluées rejetées directement dans la mer, à côté d'un spot de surf [JPB, 9] :

« Imsouane c'est un tout petit village de pêcheurs/surfeurs de moins de 8 000 habitants, et avec le développement dû au surf, des guesthouses/surfhouse etc. ont vu le jour, et les infrastructures (d'évacuation notamment) ne sont pas capables de "suivre". »

Si ces impacts chiffrés peuvent éblouir, la plupart des impacts du tourisme ne sont pas chiffrés. Les colons avaient peut-être un impact carbone plus faible que les

⁴² Cela représente déjà une grande quantité, comparé aux habitant·es d'Asie et d'Amérique latine, qui consomment entre 50 et 100 litres d'eau par jour, et ceux d'Afrique subsaharienne, qui en consomment entre 10 et 20 litres. Source : Centre d'information sur l'eau, La consommation d'eau domestique est-elle la même à travers le monde ?, (11/06/2024), <https://www.cieau.com/le-metier-de-leau/ressource-en-eau-eau-potable-eaux-usees/la-consommation-deau-domestique-est-elle-la-meme-a-travers-le-monde/>, consulté le 10/05/2025

⁴³ (Gestion de l'eau dans le secteur du tourisme - Analyse et synthèse, 2024)

⁴⁴ Gaëlle Dupont, Le tourisme exerce une pression croissante sur les ressources en eau des pays méditerranéens, *Le Monde*, 25/07/2008, https://www.lemonde.fr/planete/article/2008/07/25/le-tourisme-assoiffe-les-pays-mediterraneens_1077211_3244.html, consulté le 10/05/2025

touristes avant la diffusion des énergies fossiles, mais leurs impacts sur les populations locales n'en étaient pas moins importants. Le touriste, qui n'a peut-être pas la même mission civilisatrice et prédatrice que le colon, peut quand même s'en rapprocher à certains égards. Par ailleurs, si le touriste à échelle individuelle peut avoir un impact local modeste (même s'il est plus important que celui des populations locales), c'est le tourisme massifié⁴⁵ et sa grande échelle qui génère les abus qui mènent à la « présence touristique perçue comme excessive et nuisible » (c'est-à-dire le surtourisme).

La liste est longue des reproches adressables au tourisme, et non exhaustive : dégradation des lieux via du vandalisme, ou simplement une pression due au nombre excédant la capacité écologique du milieu, production abondante de déchets occidentaux avec des infrastructures locales insuffisantes pour les traiter, uniformisation du monde, avec des touristes cherchant des grandes chaînes qu'ils connaissent déjà, imposition des valeurs des touristes à leur hôtes, spéculation immobilière (via la généralisation des Airbnb par exemple⁴⁶), et néocolonialisme (Christin, 2018).

Le fait de se déplacer permet aussi d'échapper au contrôle du groupe social rapproché, que ce soit la famille, les ami·es ou le travail. Positif, quand il permet d'échapper à la coercition abusive, négatif quand il permet aux touristes de ne pas respecter les lieux et les personnes qui les habitent. Comme Robert Ezra Park le disait déjà en 1925 (cité par Stéphanie Vincent-Geslin and Emmanuel Ravalet (2015, p. 3)) :

« Il est également intéressant de constater que cette mobilité, qui se développe en rupture avec les attaches locales, est porteuse de risques sociaux puisqu'elle est associée à l'augmentation de la criminalité du fait d'un affranchissement du contrôle social traditionnellement existant dans la communauté » (Park, 2004 [1925]).

⁴⁵ L'expression « tourisme massifié » est préférée au terme « tourisme de masse », premièrement pour éviter le mépris de classe que peut contenir ce terme, et car comme le rappelle Thierry Paquot (2019), la plupart de l'humanité ne pratique pas le tourisme.

⁴⁶ Certaines grandes villes se lancent à l'assaut des AirBnb, à l'image de Barcelone qui souhaite interdire les locations meublées d'ici 5 ans, pour lutter contre le surtourisme et l'explosion des tarifs locatifs de la ville. - Léandre Herman-Kasse, Les grandes villes européennes durcissent le ton face à Airbnb, *Challenges*, (25/11/2024) https://www.challenges.fr/immobilier/les-grandes-villes-europeennes-durcissent-le-ton-face-a-airbnb_912442 , consulté le 10/05/2025

Ces risques sociaux peuvent aussi être dû au rapport asymétrique entre la·le touriste qui paye pour un service, mais aussi à travers un rapport Nord/Sud défavorable à l'hôte.

Les touristes prescrivent leurs valeurs en les imposant par la force du nombre aux locaux, qui n'ont pas forcément l'occasion d'aller faire du tourisme ailleurs et de se rendre compte de l'absence de singularité des gens qui viennent. Aude Vidal (2024) cite l'exemple d'une guide balinaise, qui lui rapporte les valeurs que les occidentaux lui ont enseignée, à plusieurs reprises, selon lesquelles chaque individu serait responsable de ses succès et de ses échecs. Ces personnes n'avaient apparemment aucune conscience de la grande différence entre la réalité dans laquelle elles avaient grandi, face à cette guide ayant grandi dans un pays du Sud global. A ce titre, Graine de voyageuse tenait un discours semblable dans son billet de blog *Voyager est une chance* [GDV, 5] :

« Aussi surprenant que cela puisse paraître, il ne me suffit pas de m'asseoir dans mon canapé et d'espérer que la chance me sourit. Je n'attends pas que le hasard me soit favorable et qu'un billet d'avion me tombe dans les mains. Non, cette opportunité, je la provoque. [...] Tout est question de choix. »

Elle tient un discours individualiste du même type que JBP. Selon elle, il suffit de vouloir voyager et de travailler pour voyager. Plus tard, après avoir rencontré son mari d'origine égyptienne, elle écrit un nouveau billet : *Finalement si, j'ai de la chance de voyager* [GDV, 10]. Il est intéressant d'observer sa remise en question. Elle admet « il semblerait que le simple fait d'être né sous de moins bons hospices vous retire d'office de nombreux privilèges », et elle compare les pays accessibles grâce aux passeports égyptiens et français : 50 contre 187. Pourtant, ce n'est pas faute d'avoir rencontré de nombreuses personnes étrangères issues du Sud global durant ses voyages, la liste de pays qu'elle a visité est longue. Cela montre bien une chose : l'asymétrie du rapport entre cette touriste française et les personnes qu'elle rencontre. S'il y avait un réel rapport d'équivalence avec les personnes qu'elle rencontre, elle s'en serait certainement rendue compte plus tôt. C'est une preuve du rapport de domination, en lien avec le néocolonialisme, entre elle et les habitant·es des pays qu'elle traverse.

Ce rapport inégal se traduit par une forme de paternalisme envers ces « bons sauvages », avec des discours souvent rapportés, comme Mathieu le dit « Les gens là-bas, ils n'ont rien, mais ils donnent tout, c'est merveilleux. » en critiquant les personnes tenant ces propos. Ce genre de propos revient souvent dans les articles de GDV et JBP : « les Marocains étant probablement parmi les plus accueillants et chaleureux au monde » [JPB, 9], « Les égyptiens sont en grande partie très accueillants et généreux » [GDV, 11], « Les brésiliens sont très sociables » [GDV, 12], « les costariciens ou costaricains (c'est selon) sont hypers accueillants et chaleureux » [GDV, 17], « Ce pays mérite réellement d'être découvert, j'y ai rarement rencontré des locaux si accueillants et souriants » [JPB, 1].

Ces propos conduisent à l'essentialisation⁴⁷ des personnes qu'ils rencontrent, lors de brefs échanges, et non dans des rapports établis dans la durée. De plus, malgré la recherche « d'authenticité » prônée (voir Chapitre III pour plus de détails), les rapports entretenus avec les locaux sont souvent d'ordre marchand, ce qui peut fausser cette authenticité revendiquée. Les exemples sont nombreux dans ces deux blogs, la liste ci-dessus n'est pas exhaustive. En revanche, aucun exemple de ce type n'a été relevé dans les destinations européennes, ni dans le blog NABC (l'ensemble des destinations présentées sont européennes), ce qui montre d'autant plus les biais de ces caractères prêtés à des populations qu'ils ne connaissent que superficiellement.

Le tourisme peut également provoquer l'augmentation des prix du loyers dans les endroits fortement exposés. En effet, GDV, qui se dit non-matérialiste, a écrit un billet sur sa vie en Indonésie, *Vivre à Bali avec moins de 500€ par mois : est-ce possible ?* [GDV, 8]. Il est très difficile de vivre en France avec moins de 500 € par mois, d'autant que bien qu'elle explique qu'elle cuisine beaucoup, elle a mangé à l'extérieur 18 fois en un mois, ce qui représente un budget supplémentaire. L'essentiel de son budget aurait été consommé si elle était allée autant manger à l'extérieur en France. Le salaire moyen en Indonésie au moment où elle a écrit l'article était de 290€ brut⁴⁸, et elle indique vivre

⁴⁷ L'essentialisme est un « Courant de pensée selon lequel les individus sont entièrement définissables par leurs caractères dits essentiels (sexe, origine ethnique...). », d'après le Robert. C'est un courant de pensée qui est « par essence » opposée aux sciences sociales, qui vont au contraire chercher à montrer le caractère non naturel, et donc social de certains caractères. Par exemple, les études de genre permettent de dé-essentialiser les caractéristiques attribuées à tel ou tel genre.

⁴⁸ Salaire moyen : évolution du prix en Indonésie, <https://www.combien-coute.net/salaire-moyen/indonesie/>, consulté le 10/05/2025

avec 429 €, soit 50% de plus que le salaire moyen brut. L'écart n'est pas énorme, mais si on appliquait le même calcul en France, avec le salaire moyen actuel (sur le même site internet), cela correspondrait à 3500 €. Elle est donc relativement aisée dans ce pays, même si la somme qu'elle déclare ne permet pas de vivre correctement en France. Ainsi, lorsqu'elle va habiter dans ce pays, il y a un rapport inégal entre l'argent qu'elle a et celui des personnes sur place, ce qui peut générer une hausse des prix du logement sur place, à l'image de la gentrification⁴⁹ lorsque ce phénomène est interne à un pays. Des grandes villes touristiques européennes ont mis en place des législations pour contrer cette hausse de prix de l'immobilier due au tourisme, notamment Barcelone, Berlin, Amsterdam (voir la note de bas de page n°46).

De même, la pression touristique va conduire à l'urbanisation de nouveaux espaces, ce qui génère une augmentation des prix de l'immobilier dans les régions subissant un fort développement touristique. Le documentaire du géographe Renaud Lariagon, Mayapolis (2023), montre ce processus, actuellement en cours dans le Yucatan au Mexique. L'anthropologue sociale Eliana del Pilar González Márquez qui a étudié ce phénomène, notamment dans les anciennes terres communes de cette région, montre que comme le colonialisme avant lui, le tourisme va bouleverser les us et coutumes des populations locales, en leur imposant un nouveau rythme, en les « dépossédant du quotidien, de l'ordinaire, des conditions de vie ». Lévi-Strauss montrait cela à propos de la colonisation en 1953. Les colons ont bouleversé les modes d'existence des autochtones « soit en imposant le sien, soit en instaurant des conditions qui engendraient l'effondrement des cadres existants » (Lévi-Strauss et al., 2007, p. 53, [1953]), et obligeant les autochtones à adhérer à cette organisation, faute de mieux avec les nouvelles règles imposées⁵⁰. Ici, la comparaison entre tourisme et colonialisme n'est pas possible directement, le contexte socio-économique a changé, les rapports entre colonisé·es et colons ne sont pas comparables à ceux entre touristes et locaux, mais des mécanismes semblables peuvent être observés. L'aéroport de Cancun, construit en 1974, a vu son nombre de passager·es passer de 7 millions en 1999 à 30 millions en 2024, le passage de

⁴⁹ « Processus par lequel la population d'un quartier jusque-là populaire est remplacée par une couche sociale plus aisée », *Le Grand Robert*, consulté le 10/05/2025

⁵⁰ On peut d'ailleurs noter une lecture originale du fait colonisateur chez Lévi-Strauss, qui en 1953 analyse l'expansion coloniale à l'aune de la plus grande énergie dont disposeraient les empires coloniaux.

2021 à 2022 ayant vu le nombre de passager·es augmenter de 8 millions⁵¹. Un tel afflux de personnes, dans une ville comptant moins d'un million d'habitant·es, a évidemment un fort impact sur la vie locale. En plus du tourisme culturel venu voir la culture Maya, de nombreuses personnes se rendent à Cancun pour faire la fête et ces personnes ont un rythme de vie bien différent du quotidien des locaux.

De plus, le tourisme est vendu par l'OMT comme un moteur de développement économique pour les pays du Sud, mais cette affirmation n'est pas évidente. En effet, Gilles Caire (2012, p. 19) propose un exemple d'un forfait tout compris d'une semaine sur la côte tunisienne :

« Pour un prix de vente en saison de 600 euros au touriste français, 350 euros n'atteindront jamais la Tunisie : ils couvriront la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) et les taxes d'aéroport en France, les dépenses de kérosène, les commissions commerciales, les frais généraux et la marge de l'agence émettrice. Sur les 250 euros restants, qui, après prélèvement de la taxe locale d'aéroport et de la TVA, seront versés à l'hôtel-club, il faut ensuite déduire les importations et le rapatriement d'une partie des profits au Nord. Au final, cela laisse au maximum 150 euros pour nourrir l'économie locale. »

150€ sur 600, cela représente seulement 25% du total d'un voyage effectué dans ce pays. De plus, ce calcul n'indique pas l'argent qui ira directement aux familles locales, surtout dans certains pays où « une part importante des recettes est souvent prélevée par l'oligarchie économique et politique locale. »

⁵¹ https://es.wikipedia.org/wiki/Aeropuerto_Internacional_de_Cancún#Estadísticas, consulté le 10/05/2025

Les impacts du tourisme sont donc nombreux, sur les populations locales, dont toutes ne profitent pas de la manne économique représentée par ce dernier, à travers la consommation de ressources sur place comme l'eau, et la génération de déchets que cela suppose. Cependant, il a quand même des aspects positifs pour les touristes, et on ne saurait se passer du tourisme du jour au lendemain. Il ne s'agit pas de souhaiter l'abolition du tourisme à travers sa critique, mais à chercher des pistes pour l'améliorer quand c'est possible.

ECOTOURISME ET VOLONTOURISME : VERS UN TOURISME DURABLE ET/OU ETHIQUE ?

Il semblerait que l'ensemble des personnes appartenant à la classe supérieure ont été ou seront des touristes. Partir pour au moins une nuit hors de son domicile pour le loisir, c'est arrivé « à tout le monde ». La question réside alors dans le tourisme que l'on souhaite. Le COVID19 avait cristallisé des espoirs de remise en question du secteur, qui traversait une crise pour sa branche dépendante des échanges internationaux. Cependant, vu les chiffres sur le tourisme évoqués précédemment, notamment sur les départs internationaux revenus à la normale et en croissance, cette remise en question n'aura pas vraiment eu lieu. La crise financière de 2008, qui avait également ralenti cette croissance, avait déjà suscité des espoirs semblables (Schéou & Michel, 2009), à une époque où le tourisme international était moins important (900 millions d'arrivées internationales contre 1,4 Milliards aujourd'hui). La crise sanitaire a surtout révélé les croyances des médias et des institutions politiques⁵², souvent focalisés sur le tourisme international (entrant comme sortant), alors qu'un article (Chareyron et al., 2021) a mis en avant le caractère domestique de l'essentiel du tourisme des personnes françaises :

« D'après l'enquête SDT (suivi de la demande touristique) de la Direction générale des entreprises (DGE), 87,14 % des séjours touristiques des résidents français ont lieu en France métropolitaine. Le taux de départ en France métropolitaine est de 69,8 % et le nombre de séjours en France

⁵² En témoigne notamment le rattachement du tourisme au ministère des affaires étrangères sous Laurent Fabius (Chareyron et al., 2021).

par individu parti est de 5,2, contre 1,8 pour l'étranger et les DOM. En bref, le séjour en France constitue l'ordinaire touristique ».

Pour compléter ces chiffres, le rapport de l'ADEME (2021) indique que la majorité (62%) de la consommation touristique intérieure est supportée par le tourisme domestique.

Dans la genèse de leur blog, Nos Aventures Bas Carbone racontent que c'est leur prise de conscience de l'impact du trajet, lorsqu'il est effectué en avion ou en voiture, par rapport au reste du séjour, qui leur a fait prendre conscience de l'incompatibilité de ce type de mobilité avec le respect des accords de Paris.

En effet, de nombreuses « green lodges » et autres « écovillages » fournissent des prétextes aux touristes pour vanter leurs « éco-pratiques » sans prendre en compte l'impact du voyage. L'écotourisme désigne le « Tourisme centré sur la découverte de la nature, pratiqué dans le respect de l'environnement et de la culture locale. » d'après le Grand Robert⁵³. Cette définition énonçant « dans le respect de l'environnement » semble rester sur l'aspect local du respect de l'environnement. Souvent, dans l'écotourisme, le voyage nécessaire pour aller jusqu'au lieu, qui représente jusqu'à 80% de l'empreinte carbone d'un voyage, ne sont pas inclus dans le calcul (Vidal, 2024, p. 90). Il semble difficile dans ce cas de parler d'éco-tourisme s'il a été effectué à l'autre bout du monde, même si ce dernier est probablement moins impactant que son voisin qui n'a pas été labellisé.

Le volontourisme est un néologisme formé avec les mots « volontariat » et « tourisme ». Il s'agit ainsi de combiner l'utile et l'agréable. Ici, la valorisation sociale est double, parce qu'en plus de supposément découvrir une culture, on obtient une reconnaissance sociale en allant aider des personnes « démunies ». Ce secteur s'est développé dans les années 80, comme un marché de niche du tourisme alternatif, avec une posture critique du tourisme classique. Ce marché, bien que fondé par de bonnes intentions, avec la volonté de certains acteurs de faire mieux, ne résiste pas à la critique

⁵³ Ecotourisme, <https://grandrobert-lerobert-com.ressources-electroniques.univ-lille.fr/robert.asp>, consulté le 12/05/2025

des études post-coloniales⁵⁴. Certains de ses acteurs cherchent justement à intégrer cette critique afin d'éviter les biais néocoloniaux, mais cette dernière résiste : bien que le secteur puisse s'améliorer grâce à cette approche, il ne peut pas éviter le rapport fondamentalement asymétrique entre les bénévoles et les autochtones car « le discours du volontariat repose sur l'idée néocoloniale suivant laquelle un Occidental même inexpérimenté et non qualifié peut « apporter le développement » »⁵⁵. Cela se vérifie avec le fait que moins de 10% des postes d'enseignement proposés dans le cadre du volontourisme requièrent une formation quelconque pour aller enseigner, comme si le simple fait d'être une personne occidentale suffisait à avoir des enseignements à divulguer. Cela ne serait pas accepté dans le pays d'origine des volontaires. Un apport positif pourrait néanmoins être la prise de conscience profonde de la part des volontaires des injustices et inégalités et de leur complexité. Cependant, à travers cette combinaison de volontariat et de tourisme par avance biaisée, les intérêts des acteurs du secteur et des volontaires l'emportent sur les considérations des locaux, car les volontaires doivent être avant tout satisfait·es par leur expérience (« Tourisme solidaire et « volontourisme » : critiques postcoloniales », 2018). Aude Vidal partage un témoignage similaire dans son livre *Dévorer le monde* (2024, p. 63) :

« Pour les bénévoles de cette association, comme Stéphane, rien n'est simple dans ces échanges. Les Français·es viennent « aider », construire un bâtiment ou cultiver la terre mais « c'est difficile de se rendre compte qu'ils n'ont pas besoin de nous ». »

Ici, même pour le volontaire, la prise de conscience de l'inutilité sur place peut être pire que si la dimension solidaire n'était pas présente, car le volontaire se projetait dans une position d'aidant et est confronté au décalage entre cette projection et la réalité.

D'autres formes de tourisme émergent, partageant le même constat, mais pas la même finalité : le tourisme de la dernière chance. Il consiste, soit à aller contempler les ruines du capitalisme, à Fukushima, aux abords des mines à ciel ouverts gigantesques, de

⁵⁴ « Les études postcoloniales postulent que l'expérience coloniale, historiquement proche, a des effets notables et durables sur le développement politique, économique et social des anciens colonisés comme des anciens colons. », (« Tourisme solidaire et « volontourisme » : critiques postcoloniales », 2018).

⁵⁵ (« Tourisme solidaire et « volontourisme » : critiques postcoloniales », 2018).

profiter des ours polaires tant qu'il reste assez de banquise pour les contenir, ou d'aller voir les Maldives avant qu'elles ne soient englouties par l'océan.⁵⁶

Aucune enquête n'évoque de pratiques écotouristiques ou de volontourisme. GDV évoque une pratique de volontourisme en Malaisie, sans rentrer dans les détails [GDV, 14]. JBP a huit billets qui mentionnent le volontariat sur son blog, via des plateformes comme Workaway ou Helpx. Cependant, ces plateformes sont différentes des plateformes touristiques de volontourisme car les demandes de volontariats sont effectuées directement par les personnes ayant besoin de cette aide. Ces demandes ne sont donc pas médiées par une tierce partie et n'impliquent pas d'échange financier.

Le bilan du tourisme laisse donc à désirer. Cependant, son destin n'est pas scellé. Des pistes existent pour diminuer ses multiples impacts écologiques et sociaux, notamment sur le transport : valoriser un imaginaire du voyage, et non du tourisme, sans tomber dans des travers de mépris de classe.

Après avoir étudié l'avion et le tourisme, nous allons chercher à comprendre les origines sociales de ces pratiques. Nous chercherons notamment à expliquer pourquoi et comment, malgré l'éco-habitus des classes supérieures que nous avons évoqué en introduction, le voyage occupe toujours une telle place dans les pratiques des classes supérieures.

⁵⁶ A ce sujet, voir la tribune du géographe Rémi Knafou, qui appelle à la sanctuarisation des derniers espaces sauvages, et à une autolimitation de la part des touristes, « Les lieux touristiques d'ores et déjà à notre disposition offrent une extrême diversité, dans tous les milieux, proches ou lointains : ayons la sagesse de nous en contenter. », Rémi Knafou, « Le "tourisme de la dernière chance" s'apparente à un baiser de la mort pour la planète », *Le Monde*, (18/08/2021), https://www.lemonde.fr/idees/article/2021/08/18/tourisme-sachons-conserver-hors-d-atteinte-de-l-homme-les-espaces-inhabites_6091698_3232.html, consulté le 06/05/2025

CHAPITRE III. REPRESENTATIONS ET IMAGINAIRES

DE L'AVION ET DU TOURISME

Explorateur·ice, vagabond·e, nomade, bourlingueur·se, routard·e, promeneur·se, pèlerin·e, migrant·e, aventurier·e, expatrié·e, voyageur·euse, touriste...

Les figures liées à la mobilité sont nombreuses, et chacune porte son propre imaginaire. Qu'elle soit choisie ou subie, active ou passive, pour le loisir ou pour le travail, longue ou courte... De même pour les différentes façons de se déplacer : la marche, le vélo, le monocycle, la voiture, le car, le train, l'avion, l'hélicoptère... véhiculent aussi un rapport à l'espace et au temps différent : la figure de l'hypermobilité avec l'avion et la *jet set*, ou alors celle de la mobilité douce à pied ou à vélo. Comme le soulignent Stéphanie Vincent-Geslin and Emmanuel Ravalet ((2015, p. 4) :

« Il est remarquable de soulever l'idée que presque tous les modes de transport drainent avec eux des représentations sociales fortes, qui vont, selon les personnes, motiver ou démotiver leur usage. »

La possession d'une voiture est un signe extérieur de richesse, différencié en fonction du modèle de la voiture. Chez les écolos, le SUV cristallise les tensions autour de la mobilité automobile⁵⁷. Lourdes Diaz Olvera et ses collègues ont montré que dans le contexte africain, la voiture était associée à une idée de réussite sociale, et que la marche était plutôt associée à la pauvreté (cit·es par Vincent-Geslin & Ravalet, 2015). La mobilité peut ainsi être associée à une classe, mais aussi à une orientation politique ou une orientation sexuelle, avec la figure de la « lesbienne quechua ». Cette figure désigne par métonymie avec la marque de randonnée les lesbiennes qui pratiquent la randonnée. Comme rappelé dans la citation précédente, les imaginaires motivent ou démotivent les usages de tel ou tel mode de transport, mais aussi portent une conception de l'espace et du temps. Nous ne traiterons pas l'ensemble des figures mentionnées ci-dessus, ni même l'ensemble des transports : nous nous focaliserons sur la figure du·de la touriste et son opposée la·le voyageur·euse, et sur l'avion. Les représentations sont nombreuses, clivées,

⁵⁷ Gaspard d'Allens, Les voitures SUV roulent à contresens de l'histoire, *Reporterre*, (12/10/2020), <https://reporterre.net/Les-voitures-SUV-roulent-a-contresens-de-l-histoire>, consulté le 20/05/2025

souvent teintées de mépris de classe, et la littérature abonde sur le sujet. Cependant, nous allons nous concentrer sur quelques points qui paraissent essentiels dans la fabrique imaginaire du voyage: le voyage, comme véhicule social de valeurs et de pratiques distinctives, permettant au/à la voyageur·euse soit d'être valorisé·e socialement, soit de dénigrer son pendant massifié, la·le touriste. Ensuite, nous verrons à partir de cela comment le voyage s'inscrit dans la doctrine néolibérale, en permettant à l'individu de se « réaliser pleinement », avec le voyage comme « projet du soi », et ainsi de s'adapter parfaitement aux injonctions du néolibéralisme. Nous aborderons ensuite comment ce développement personnel s'inscrit dans la recherche d'authenticité. A travers les paysages et les personnes authentiques rencontrées, la·le voyageur·euse trouverait sa propre authenticité en miroir, en s'affranchissant des normes sociales et de l'aliénation qu'elles produisent. Nous verrons par la même occasion comment cette authenticité pourrait être vue comme un autre nom de l'exotisme. Puis, à travers le clivage actif·ve valorisé pour la·le voyageur·euse et passif·ve pour la·le touriste, nous verrons comment l'injonction au départ peut s'inscrire dans un discours misogyne et conquérant.

L'OPPOSITION TOURISME VS VOYAGE ET L'AVION CLIVANT

La·le touriste semble plus être une représentation dont on veut se distancier, d'autant plus quand on appartient à la classe supérieure. En effet, le tourisme véhicule un imaginaire négatif, on préfère être un·e voyageur·euse qu'un·e touriste. La·le touriste, c'est souvent l'autre. Yasin examine ainsi :

« Parce que je pense que les touristes, les gens qui font tourisme, ils ont pas trop de respect pour les lieux et tout ça. J'ai pas aimé trop de dire que ces touristes sont pas des touristes qui vont aller faire des marquages sur les monuments historiques ou jeter des déchets ou des choses comme ça. En fait, c'est peut-être des touristes eux-mêmes qui ont un peu défoncé l'image de mon tourisme ».

Pour Lamia, être perçue comme une touriste, c'est être exposée aux pickpockets, et aussi aux tarifs plus hauts pour les activités :

« Au Liban, si des ami·es viennent nous rendre visite, si on veut prendre un petit voyage en bateau et tout ça, c'est nous qui parlons avec eux parce que sinon le tarif va être beaucoup plus haut. »

Mathieu qui se déclare lui-même « tout touriste », a une image semblable du·de la touriste :

« Ca veut dire que t'es un gros pigeon (rire). Souvent ça va avec la connotation du piège à touristes. Du coup tu es touriste, du coup, tu ne connais pas ce qui se fait mieux localement. Du coup, tu te retrouves dans tous les panneaux, toutes les arnaques possibles et imaginables. C'est là où je différencie les voyageurs des touristes. Les touristes ne vont pas vraiment chercher à aller sur les petits chemins d'à côté. Le touriste, il fonce droit sur sa photo Insta. Après, il se pavane à l'hôtel. »

Il apprécie quand il connaît des personnes sur place :

« Je sens que c'est valorisant qu'on ai trouvé ça parce qu'on est moins cons. On est moins touristes. De moi-même, je n'aurais pas l'initiative d'aller trifouiller l'ensemble de l'histoire de la ville pour me dire que je ne vais pas faire comme tout le monde. »

On le voit, ces deux figures supposément opposées véhiculent de nombreuses représentations sociales. Pourtant, la finalité de leur déplacement est la même, le loisir ou au moins l'agrément. L'explosion du tourisme depuis les années 1950 conduit à s'interroger sur nos rapports au temps et à l'espace, notamment avec la globalisation des voyages et du tourisme, qui étaient jusque-là réservé à une élite restreinte. Michel Lévy (2004, p. 124) nous livre un condensé de ces représentations clivées :

- « - le voyageur est sensible et ouvert aux paysages et aux gens, le touriste ne l'est pas ;
- le voyageur s'immerge volontiers dans la vie autochtone, le touriste se contente de rapports superficiels ;
- le voyageur est peu sensible au confort, le touriste le recherche. [...]

- le voyageur adore improviser son voyage, alors que le touriste adore tout planifier ;
- le voyageur n'a généralement pas de ticket de retour; le touriste le garde précieusement dans sa valise ou le donne en consigne ;
- le voyageur est actif, libre et insoumis, le touriste est passif et se laisse guider par toutes sortes de balises : le voyageur privilégie les expériences profondes dans la durée, le touriste les expériences distractives et rapides ;
- le voyageur tend à éviter les lieux et les groupes touristiques (ou alors, il les regarde d'un air décalé), le touriste s'y agglomère [...]
- au retour, le voyageur saura raconter un vécu original; le touriste, des banalités ;
- le voyageur sortira transformé du voyage sur le plan ontologique, le touriste, au mieux rafraîchi et reposé. »

Ces deux figures présenteraient un rapport à l'espace, au temps, aux personnes, et au monde plus généralement totalement différent. Ce qu'on retient, c'est que la·le voyageur·euse est moralement supérieur·e au/à la touriste. Le premier représentant la noblesse du voyage, quand la·le touriste pratiquerait sa version populaire, rabaisé·e pour sa conception étriquée du monde.

L'avion, quant à lui, est porteur d'une symbolique et d'un imaginaire forts. Comme nous l'avons vu dans le Chapitre I, l'avion porte des représentations antagonistes : pour Adrien, c'est le « passé », la « pollution », pour Yasin, c'est une « révolution qui est essentielle pour l'humanité ». Pour Élisabeth, c'est le « voyage », et Mathieu lui associe les adjectifs « cancer », « mort », « consumérisme », « connerie humaine », « inconscience collective ». Lamia, plus nuancée, nous apporte la synthèse de ces représentations clivées. L'avion lui « donne la liberté de vivre en France » tout en continuant de rendre visite à sa famille, au moins une fois par an, « ça ouvre des portes », « c'est pratique, ça permet d'aller voir ma famille en quatre heures », mais elle l'associe également à la culpabilité. Elle résume ainsi ces positions :

« L'avion, c'est une épée à double tranchant »

L'avion ne laisse pas indifférent·e. Chaque enquêté·e a son avis, bien différent, sur l'avion. Il n'y a pas eu de positionnement relevé par rapport à l'avion dans les blogs GDV et JBP. Pour NABC, l'avion appartient à une pratique de leur passé, et est aujourd'hui surtout associé à son impact carbone [NABC, 23]

A propos des images et récits relayées par l'industrie touristique (au sens large), Saskia Cousin (2023, p. 10) affirme que :

« Cette imagerie est assez révélatrice des imaginaires sociaux que construit l'industrie touristique sans toutefois intervenir sur les imaginaires structurants, au sens anthropologique, qui sont de vouloir se reposer, se ressourcer, se retrouver en famille ou soi-même (première motivation dans toutes les enquêtes). »

C'est bien les imaginaires structurants qui restent le plus important pour les enquêtés·es : ainsi, à part les trois voyages professionnels cités par Yasin, sur les 25 derniers voyages mentionnés par les enquêtés·es, ces derniers·es ont profité de ce voyage pour aller voir leur famille. Pour Lamia, les *kazdoura*,⁵⁸ qui vient de l'arabe, « c'est pour changer, pour respirer un peu, se relaxer ». Pour Mathieu, les vacances en famille sont l'occasion de se balader, de cuisiner en famille, manger ensemble, et lire et écrire, qu'il ne prend pas le temps de faire au quotidien, ce qui peut être une façon de « se retrouver ». Pour Élisabeth, les vacances c'est du « repos de la tête », un moment où elle peut « faire plein de choses » mais « être tranquille dans [sa] tête ». Ces imaginaires structurants sont les motivations principales de départ pour les enquêtés·es. Ils n'ont jamais été relevés dans les trois blogs, qui peuvent être vus comme faisant partie de l'industrie touristique, même si c'est moins le cas pour NABC qui ne met pas de partenariat en avant.

⁵⁸ Lamia explique dans son entretien deux termes arabes qui n'ont pas d'équivalent en français : *kazdoura*/ *moshwar* (elle traduit avec *trip* en anglais), qu'elle associe à « une pause », quelques jours, mais qui ne sort pas vraiment du quotidien, et *Safra* (elle traduit avec *travel* en anglais) qui représente une « vraie déconnexion, une sortie du quotidien ».

LA DISTINCTION PAR LE VOYAGE

La·le touriste est un « mouton ». Cette expression péjorative désigne le fait pour un individu de suivre un groupe, le troupeau, sans réfléchir. La·le voyageur·euse est un être solitaire, s'affranchissant des règles et du groupe qu'il contemple, à l'écart (voir à ce propos les [Figure 16](#), [Figure 17](#) et [Figure 18](#)). Les enquêt·es ne font pas la distinction entre les deux figures, personne n'a évoqué spontanément la figure du·de la voyageur·euse. Sans évoquer les figures incarnant cette différence, pour Mathieu et Adrien, la différence entre le voyage et le tourisme se situe dans leurs objets respectifs : dans le voyage c'est le trajet qui compte, alors que pour le tourisme c'est la destination. Le voyage s'inscrit ici dans la durée (d'autant qu'aucun des deux n'a pris l'avion au cours de la dernière année), quand le tourisme s'inscrit plutôt dans le temps court. C'est un des points cités plus haut par Marc Lévy.

Barrère et Martucelli (2005, Partie 5/ Domination et mobilité) résument bien sur la distinction des classes supérieures grâce à la mobilité :

« La mobilité devient en tout cas un attribut de la puissance. Elle est à la fois un facteur de stratification et un indicateur du prestige social (faut-il rappeler que la « valeur » d'un *manager* se mesure aussi au nombre de voyages qu'il effectue par mois ?). Par contraste, on insistera sur le caractère sédentaire des dominés, au point de les caractériser, parfois avec excès, comme des acteurs privés de mouvement : à la rapidité quasi instantanée de la circulation de capitaux s'oppose jusqu'à la caricature l'incapacité de voyager des personnes non munies d'un visa. »

Saskia Cousin et Garance Bazin (2023) constatent que la publicité du secteur aérien entretient cet imaginaire de distinction sociale. Mathieu et Adrien notent bien cet attribut. Adrien, qui a beaucoup fréquenté les aéroports, observe :

« Quand tu es dans l'aéroport, tu es dans un monde qui n'est pas le monde extérieur normal. Moi, j'étais en Haute-Savoie, ça veut dire qu'on prenait l'avion à Genève. L'aéroport de Genève, ça s' imagine. Pourtant, il est vieux, il est vieillissant, mais c'est un monde qui est fait de publicités, de montres de luxe, de banques, d'affaires... Tu vois à qui ils s'adressent. »

Mathieu fait le parallèle entre la voiture et l'avion :

« Je pense que l'avion, c'est un petit peu comme la voiture. C'est un symbole de réussite sociale que de prendre l'avion et dire, ouais, je vais en Thaïlande. « Les gens là-bas, ils ont rien, mais ils donnent tout, c'est merveilleux. ». »

Les autres enquêtés ne mentionnent pas cette réflexion. Néanmoins, Yasin à propos de son voyage en Egypte, et suite aux photos qu'il a posté sur Instagram, mentionne : « j'avais justement deux trois amis brésiliens que j'avais pas vu pendant des années « mais comment t'as fait on veut le faire aussi » ». Par ces photos et par ces activités il est valorisé, et ses ami·es veulent l'imiter.

La distinction acquise grâce à l'avion a même son terme consacré, la *jet set*. C'est une expression apparue dans les années 50, avec l'essor des avions à réaction (Gay & Mondou, 2017). La *jet set* désigne aujourd'hui l'« ensemble des personnalités qui comptent dans la vie mondaine internationale et qui voyagent souvent en avion (personnalités politiques, hommes et femmes d'affaires, célébrités, etc.) » (« Jet Set », 2025). L'utilisation fréquente de l'avion est donc une caractéristique essentielle de cette vie mondaine. Consommer un voyage permet ainsi de s'identifier à cette élite, car comme nous l'avons vu en introduction, la consommation est un acte social.

Un des motifs non-avoué du voyage semble être la distinction. Consommer des voyages augmente donc le prestige social. De plus, le discours post-matérialiste tenu par JBP et GDV, qui se décrivent « minimaliste » [JBP, 5], ou « non matérialiste » [GDV, 5], s'accommodent bien de la consommation de voyages en avion et de lieux. Ces consommations ne vont pas alourdir leur sac à dos, mais leurs impacts sont bien réels, comme nous l'avons montré dans les deux premiers chapitres. La valorisation du cosmopolitisme chez les classes supérieures incite au départ (Sessego & Hébel, 2019).

JBP n'a pas l'air de se considérer comme un touriste, parce qu'il est « nomade » et qu'il part pendant plusieurs mois, voire années, de son lieu de résidence initiale. Beaucoup de ses billets de blog décrivent des pratiques s'inscrivant dans l'imaginaire du touriste. Il détaille aussi de nombreuses pratiques pour se distinguer des touristes et des Instagrameur·euses :

« Et j'aime relater tous les aspects de nos aventures, n'en déplaie aux clichés d'Instagram. » [JBP, 3]

« Parce j'ai « mon style », je parle de la vraie vie du PVT, je ne donne pas juste des conseils qu'on peut trouver partout. » [JBP, 4]

Pourtant, il semble qu'il coche beaucoup des clichés des Instagrameur·euses, relevés par Saskia Cousin et Garance Bazin. De nombreuses photos de plages désertes, de paysages déserts, avec des photos de dos et en contreplongée sur un paysage immense (voir [Figure 18](#)). On retrouve aussi les activités stéréotypées comme la libération de bébé tortue à Bali [JBP, 1], la nage avec les dauphins ou les requins [JBP, 13] ...

A travers les éléments cités précédemment, nous avons montré que le voyage permettait de se distinguer socialement, de montrer son appartenance supposée à une élite, et de gagner en prestige social.

L'INDIVIDU FLEXIBLE ET LA FABRIQUE DE SOI PAR LE VOYAGE

Dans *Le Nouvel Esprit du Capitalisme*, Eve Chiapello et Luc Boltanski détaillent comment les « cadres » sont devenus « chef de projets », « manager » ou « coach » :

« S'insérer dans des réseaux [1], impulser des projets [2], être adaptable [3], flexible [4] , polyvalent [5], autonome [6] mais encore doué d'intuition, de compétences relationnelles, savoir prendre des risques [7] ou inspirer confiance sont désormais les qualités requises. »

(Frétigné, 2001)

Cette description semble s'appliquer parfaitement aux nomades digitaux·ales étudiés dans les blogs GDV et JBP. Ainsi, point par point, on peut lister comment ces personnes s'inscrivent dans cette description :

- [1] JBP a lancé un réseau d'entrepreneur nomades, GDV présente son séjour au salon des blogueur·euses voyage [GDV, 16] et les deux blogs présentent de nombreux partenariats, ce qui constitue une forme de réseau.
- [2] Les projets sont omniprésents à travers les différents voyages mis en avant. Les voyages sont, comme les projets dans une entreprise classique, à

temporalité définie. Le mot « projet » revient 18 fois dans un seul billet [JPB, 4] pour JBP, et GDV a fait plusieurs billet « Mon bilan [année], et mes projets pour [année+1] ».

- [3] L'adaptabilité est une qualité nécessaire pour les nomades digitaux d'après JBP [JPB, 10], et également en voyage, lorsque des imprévus surviennent, comme le vol de bagages pour GDV [GDV, 18].
- [4] Dans le même article, JBP mentionne que « L'objectif est de t'inspirer à voyager et à adopter un mode de vie plus libre, indépendant et flexible ».
- [5] Les blogs de voyage parcourus mentionnent les multiples compétences nécessaires pour réaliser un blog : « Je suis devenue un vrai couteau-suisse en bloguant » [GDV, 19].
- [6] L'autonomie est la valeur principale prônée par JBP, « Ma logique est simple, je préfère que ma vie dépende un maximum de moi. » [JPB, 11], « Sentiment d'accomplissement d'être indépendant » [JPB, 4], pour GDV, elle mentionne « J'apprends à vivre en autonomie à l'étranger » [GDV, 15].
- [7] La prise de risque fait partie du voyage, surtout s'il est au long cours et qu'il implique de changer de mode de vie. GDV évoque ses doutes avant son départ en voyage : « N'est-ce pas trop risqué de laisser ma carrière de côté ? Pourquoi je ne me servirai pas de cet argent pour investir dans un patrimoine ? Pourquoi je ne penserai pas plutôt à me poser, à envisager une relation stable, et pourquoi pas avoir des enfants ? », mais elle prend quand même ce risque. JBP évoque les différents risques impliqués par la vie d'auto-entrepreneur [JPB, 10], instabilité financière, difficulté de trouver un équilibre vie professionnelle et personnelle, isolement et solitude... Enfin, NABC, moins cité ici, évoque une dimension de prise de risque par le choix du terme « Aventure » dans le titre du blog, aventure qui peut se définir comme quelque chose d'imprévu.

Cette recension point par point montre bien comment ces personnes s'inscrivent dans le « nouvel esprit du capitalisme ». JBP est très critique du système, dans de nombreux billets, et pourtant, il semble y être très bien adapté. Il observe le système, le critique « loin du schéma qui nous est imposé dès notre plus jeune âge » [JPB, 11] :

« Ce modèle classique n'est pas tenable. Basé sur une croissance illimitée, sur une élite qui s'enrichit toujours plus au profit des citoyens, sur une « communication de l'information » et des médias qui désinforment et sont au service des plus influents, sur des inégalités toujours plus grandes... Tôt ou tard, ce modèle s'effondrera, et il emportera malheureusement tous ceux qui ne l'auront jamais questionné [...] Je considère qu'en développant une activité qui a du sens, on peut déjà participer et contribuer au monde de Demain, celui qui m'inspire, un vivre ensemble plus sain, plus juste, plus libre. Et sans le voyage, je n'en serais jamais arrivé là aujourd'hui. »

Ainsi, ce mode de vie nomade, lui permettrait de devenir « lui-même », de s'autonomiser, et de se mettre à l'abri du système qu'il critique. Cependant, il est loin d'être aussi autonome qu'il le revendique. Il concède qu'il n'apprécie pas être dépendant des GAFAM⁵⁹, mais s'en accommode pour perpétuer son mode de vie. En réalité, il dépend de tout une structure technique et humaine derrière le réseau internet et les terminaux qu'il utilise, et les réseaux de transport dont il semble faire un usage extensif. De plus, les trois blogs se démarquent des touristes, et veulent les éviter le plus possible, quand elleux même sont en position de touriste. Aussi, on peut relever que ces personnes prônant le tourisme responsable et l'éco-citoyenneté, ne font quasiment pas mention de l'impact de leurs voyages. Quand JBP le mentionne, alors qu'il a un discours et une posture très individualistes la plupart du temps, c'est pour se déresponsabiliser quant à son bilan carbone et critiquer « l'écologie culpabilisatrice ». On constate ici l'écart entre les discours environnementaux et les pratiques. De plus, ces personnes sont à l'avant-garde du tourisme, iels font partie de l'industrie : en facilitant l'accès au voyage grâce à leurs guides et leurs partenariats (moyennant des ressources financières), iels participent au surtourisme qu'iels dénoncent. Cependant, on pourrait aussi les voir comme des promoteur·rices d'un tourisme alternatif « un tourisme éthique et responsable » [GDV, 8] , avec une approche « éco-responsable » [JBP, 13], participant à déconcentrer les flux touristiques. Ou on peut interpréter cela comme une simple stratégie de distinction

⁵⁹ GAFAM désigne les grandes entreprises du secteur des NTIC : Google, Apple, Facebook, Amazon, Microsoft

commerciale, nécessaire pour avoir une place sur le marché des blogueur·euses, et pour le marketing de soi.

JBP affiche une posture anticapitaliste, il critique le modèle en place, qui « n'est aucunement pensé pour l'épanouissement ni le développement personnel (ni professionnel) [mais] optimisé pour servir le système capitaliste en place » [JBP, 8], tout en s'inscrivant parfaitement dans ce modèle. JBP est un influenceur selon la définition proposée dans le rapport *En mode avion* (Cousin & Bazin, 2023, p. 42) :

« Il ou elle met en ligne des opinions ou avis à destination d'une audience numérique, et peut monétiser cette notoriété en ligne via des partenariats commerciaux avec des annonceurs »

A ce titre, il utilise ses relations parasociales pour gagner sa vie (dans le même rapport, p45) :

« Les relations parasociales font référence aux relations intimes entre le public et les célébrités, avec la spécificité d'être unilatérales [...] La mise en scène de soi, de sa vie et de ses passions est fondamentale pour que les influenceurs parviennent à fidéliser une communauté et favorise l'apparition de ce type de relations [...] Le registre familial de l'influenceur contraste avec les tournures formelles des acteurs de la promotion touristique, dont il fait pourtant partie aujourd'hui. »

Le discours qu'il affiche est-il le reflet de ses convictions profondes, ou est-ce un élément de discours afin de travailler ses relations parasociales, attirer le plus de monde possible sur son blog, et ainsi gagner plus d'argent ? Il critique les grandes causes sociales comme l'antiracisme ou le féminisme car elles sont « importantes, mais sont entretenues » [JBP, 5] pour continuer de séparer les gens face au vrai combat, l'anticapitalisme, et il gagne de l'argent grâce à ce discours.

Ainsi, le voyage permet la fabrique de l'individu : il permet de devenir plus autonome, plus libre, et surtout plus authentique. Cette analyse rejoint également celle de l'anthropologue Fabiola Mancinelli (2021, p. 54) :

« La mobilité géographique est considérée ici, dans toute sa connotation positive, comme une voie qui permet d'accéder à d'autres formes de mobilités symboliques (Bourdieu 1986 ; Salazar 2018a), voire à un caractère cosmopolite et à l'accumulation d'un capital de réseau. Ce processus de recherche de sens, typique de la modernité, est éclairé par le concept du « projet du soi » emprunté à la sociologie culturelle de l'individualisme de Giddens (1991). Toutefois, bien que certains aspects de ce projet aient une apparence contre-culturelle, par exemple la remise en question de la sédentarité en tant que système de production ou le minimalisme en ce qui concerne la propriété et les biens de consommation, le nomadisme numérique montre sa complicité avec les impératifs de l'ordre dominant néolibéral. »

Le nomadisme comme « projet du soi » serait donc une parfaite adaptation à la doxa libérale, qui place un maximum de responsabilité sur les individus, les poussant à entrer en concurrence les uns avec les autres, et à s'adapter au système ou en être exclu (Stiegler, 2019). Cette stratégie de développement personnel est donc la réaction d'un individu à la contrainte du système, qui en cherchant à marquer son opposition s'y inscrit parfaitement. Le développement personnel est par là même atteignable grâce au voyage. A travers ce voyage, l'individu pourrait ainsi devenir lui-même, et redevenir authentique.

Les enquêtés ne semblent pas porter ce genre de discours, même si des indices montrent leur adhésion à certains préceptes du développement personnel et derrière cela au néo-libéralisme. Ainsi, Élisabeth avait offert des cartes avec des extraits du livre *Les quatre accords toltèques*, livre référence du milieu du développement personnel, traduit en plus de 50 langues. Adrien est quant à lui très empreint de mobilité. Il déclare à propos du Seigneur des anneaux, qu'il a « lu et relu » :

« Ils passent leur temps à se déplacer, à voyager, à avancer. Et c'est ces passages-là que je préfère... J'ai dû lire *Les Confessions* de Rousseau, c'était

pas une partie de bonheur, sauf les moments où il explique ses déplacements, ses voyages, et lui-même il le dit, qu'il a jamais été aussi heureux que dans les moments où il se déplaçait. »

Cependant, il n'inscrit pas cette mobilité dans un « projet du soi », et est généralement plutôt critique vis-à-vis du néolibéralisme.

A LA RECHERCHE DE L'AUTHEENTICITE OU LE VOYAGE POUR GUERIR DE L'ALIENATION

La vie moderne est réputée stressante. Il est établi que la ville favorise la schizophrénie (Winz, 2021), ou menace la santé mentale de manière plus générale (Théodule, 2022). Les souffrances psychiques sont nombreuses aujourd'hui au travail :

Les données de la Dares (Direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques) publiées en août 2024 montrent que près d'un tiers des salariés affichent un mauvais score d'état de santé mentale, quand 10% d'entre eux souffrent d'épisode dépressif majeur ou de trouble anxieux généralisé. [...] Selon le Ministère du Travail, le nombre de pathologies psychiques reconnues par l'Assurance Maladie comme étant d'origine professionnelles, c'est-à-dire liées au contexte de travail et de management a ainsi plus que doublé entre 2016 et aujourd'hui.

(Fournier, 2025)

Les chiffres sont édifiants. La santé au travail est dans un très mauvais état, et elle va en s'empirant. Le contexte urbain et le travail sont des sources d'aliénation, qui nous font devenir un *alien*, comme étranger à nous même. Il apparaît alors logique face à cela de chercher à « redevenir soi ». De plus, les relations seraient une source de contraintes dont il faudrait s'affranchir pour les adeptes du développement personnel (Vidal & Nardo, 2023). Le voyage permet de s'affranchir de ces contraintes, et éventuellement de fuir la dépression hivernale en allant chercher le soleil si le voyage en avion offre l'opportunité de changer d'hémisphère. Il permet de fuir la vie moderne et la civilisation en somme. Il ne propose pas seulement une fuite, mais aussi « l'espérance, le mieux-vivre et l'aboutissement » (Christin, 2014, p. 23). En prime, il permet d'atteindre l'authenticité

recherchée à travers le développement personnel. En effet, on retrouve l'authenticité (ou l'authentique) dans 22 billets du blog GDV et 35 billets chez JBP. Cette authenticité, iels la trouvent chez les locaux des pays qu'ils traversent, ou dans les paysages. Il semblerait que l'authenticité, à travers la valorisation du caractère non altéré des populations qui n'ont pas été « spoliées » par le tourisme, est le nouveau nom de l'exotisme. C'est ce qu'a étudié Anne Decoret-Ahiha (2006) dans son article sur les « danses d'ailleurs ». Elle montre comment on est passé de la figure de la « danse exotique » à partir de la fin du 19^e siècle, à la danse authentique aujourd'hui. Ainsi, à l'aide de la figure exotique, le voyage permettrait de retrouver une humanité non moderne, authentique, comme les paysages, et grâce à elle, de redevenir authentique soit même.

LE VOYAGE DANS TOUS LES SENS

Norbert Elias montre, dans *La civilisation des mœurs*, que le tourisme et les pratiques de loisirs proposent un défouloir pacifié, normé, à des individus frustrés par une société affadie et par un auto-contrôle fort des émotions (Célérier, 2011).

Aussi, on retrouve de nombreuses références aux émotions et aux cinq sens dans les descriptions de voyage, comme si le voyage permettait de les catalyser.

Le voyage permet une exaltation des sens. GDV et JBP décrivent comment leur sens sont à l'affût pendant le voyage. Les cinq sens sont décrits :

- L'odorat, à travers la cuisine, ou les déchets « un quartier entièrement dédié à la gestion des déchets de la capitale et où vivent les éboueurs. Une odeur assez forte est donc présente dans les alentours. On ne peut pas faire plus authentique ! ». [GDV, 11]
- Le son avec les musiques ou le bruit « La ville en soi est assez moche, sale et bruyante » [JBP, 12]
- Le goût, avec les spécialités culinaires « On mange très bien sur les marchés et dans les boui-bouis autour et ça ne coûte rien » [GDV20], les enquêtés mentionnent toutes leurs expériences culinaires en voyage.
- Le toucher, avec la photo de JBP qui tient un bébé tortue avant de la relâcher.

- Enfin la vue, le sens le plus important mis en avant par le voyage : déjà, les photographies participent beaucoup à l'imaginaire du voyage. C'est aussi le sens le plus décrit.

Ainsi, dans l'ouvrage *Sociologie des mobilités*, Noël Burch et John Urry écrivent (2005, p. 109) :

« La vue a exercé historiquement un pouvoir extraordinaire : l'observation visuelle est le fondement de l'épistémologie et de la méthode scientifique occidentale ; la vue exerce une grande influence sur les autres sens avec des conséquences pour les rapports entre classes, sexes et ethnies ; la vue joue un rôle dans le voyager corporel et l'appréciation esthétique du pittoresque »

La vue, l'observation est à la base de la méthode scientifique occidentale. Elle permet aussi d'apprécier le changement de paysage, et donc d'appréhender le mouvement, et le temps par la même occasion. Lorsque l'on voyage, on va chercher à voir de belles choses. A propos de son voyage préféré, un road trip de trois semaines aux Etats-Unis, Mathieu raconte « J'ai vu des trucs de fous. Beaucoup de paysages, Beaucoup, mais pareil, San Francisco, j'ai adoré. »

C'est aussi via la vue que l'on perçoit le voyage des autres, en lisant les récits (qu'on peut aussi écouter), et en regardant les photos. On utilise le verbe voir également dans le sens de rencontrer. Par exemple, les enquêtés partent en voyage pour *voir* leur famille. Adrien décrit : « Ma première activité, c'est en général de voir la famille ou des amis. », « Voyage, c'est l'évasion, c'est de voir autre chose » mais aussi à travers le patrimoine « En plus, ils prennent assez soin de leur patrimoine en Angleterre, en Écosse. Il y a toujours un petit truc à voir, c'est joli ». C'est également une motivation pour Élisabeth, qui va voir de nombreux monuments en voyage « Dès que j'ai vu Stonehenge, je me suis dit comment ils ont fait ça ? », « Ce qui m'intéresse en voyage, c'est de voir comment c'était avant et comment ils ont réussi à faire tout ça. », à propos de son deuxième voyage préféré en Angleterre « là on a fait un tour un peu des choses qu'on pouvait voir. J'y allais à la base pour voir la pièce de théâtre de Harry Potter »

Lamia voit sa famille, des ami·es, mais aussi « des concerts et des expositions ». Yasin est parti en Egypte pour son voyage de rêve après avoir « lu beaucoup de livres spécifiquement là-dessus ». De plus, une motivation pour voyager pour lui passe par les récits oraux des personnes qu'il connaît :

« Je suis pas trop influencé par les réseaux sociaux pour ce genre de choses. Par contre je peux être influencé fortement par quelqu'un qui me raconte une histoire ou des choses que j'ai lues moi-même par exemple récemment j'ai eu des amis qui ont visité l'Inde et ils m'ont raconté qu'ils étaient impressionnés par les religieux les religions différentes et comment chaque religion fait des trucs et dans une ville tu peux trouver 100 religions différentes et ça commence à me titiller peut-être ouais [...] Quand les amis me parlent de temps en temps je rêve et là ça peut créer des trucs. Le Macchu Picchu, c'est Laura [une ancienne collègue qui vient du Pérou] qui m'en a parlé, et ça m'a créé un petit impact puis après j'ai eu l'occasion de lire un peu là-dessus »

Le fait d'entendre un récit peut l'amener à se projeter, à imaginer ce futur voyage, et éventuellement à aller se renseigner dessus par la suite.

Ainsi, à travers cette liste non exhaustive (le verbe « voir » revient très souvent dans les entretiens), on se rend compte de la dimension intrinsèquement sensorielle des voyages. Que ce soit en amont, lorsqu'on s' imagine un futur voyage, pendant, ou en aval, les sens sont mobilisés. Dans une société supposément affadie, exalter ses sens et ses émotions est également une forme de reconnexion à soi et au monde.

L'HOMME CONQUERANT

Comme nous l'avons vu dans les parties précédentes, il y a une injonction à la mobilité dans notre société, mais également une injonction à être actif·ve quelle que soit la situation, dans les activités professionnelles comme dans les loisirs. En témoigne par exemple la valorisation du·de la voyageur·euse contre la·le touriste. Ces traits peuvent être lus comme une conséquence du néo-libéralisme promu par les élites, mais pourrait-il être également une conséquence du patriarcat ?

« En Lucanie, lorsque naît un garçon, on jette un bac d'eau dans la rue pour symboliser que le petit garçon qui est né est destiné à parcourir tous les chemins du monde ; lorsque naît une petite fille, l'eau est répandue dans l'âtre, pour signifier qu'elle passera sa vie enfermée dans les murs domestiques. »

(Gianini Belotti, 2013, p. 33, [1994])

Cette citation révèle ce que Françoise Héritier (2012) appelle la valence différentielle des sexes : le masculin est considéré comme supérieur au féminin, et à chaque sexe sont attribuées des caractéristiques, binaires et antagonistes : les hommes seraient ainsi actifs, et les femmes passives⁶⁰. La Nature, souvent appelée pour justifier des inégalités sociales, permet ici d'établir une société basée sur l'inégalité entre les sexes. De plus, la domination masculine apparaît comme un « invariant anthropologique » et les systèmes de classement qui dévaluent le féminin au profit du masculin sont quasi universels. L'homme, actif, mais aussi entrepreneur et appelé à s'impliquer dans la sphère publique, est donc destiné à parcourir le monde, au contraire de la femme qui doit rester cantonnée à la sphère privée. Dans une société sexiste et misogyne, les traits masculins vont être valorisés, et les traits féminins dévalorisés ou invisibilisés. Le tourisme, avec son rapport conquérant à l'espace serait-il un symptôme ou une conséquence du patriarcat ?

Pour Jean-Didier Urbain, « le tourisme est une activité vacancière foncièrement attachée à la mobilité » (Urbain, 1993 dans « L'horreur touristique », s. d.). Rodolphe Christin, en citant Marc Boyer et Philippe Bourdeau, écrit que le tourisme est un loisir qui « s'inscrit depuis deux siècles dans l'idéologie moderne de rapport dominant à l'étendue » (2014, p. 11). Ce rapport dominant à l'étendue peut aussi faire référence au colonialisme, et à la volonté expansionniste des empires coloniaux français et anglais dès le 16^e siècle.

⁶⁰ On peut par ailleurs noter que d'après Saskia Cousin, en Inde ou en Chine ces valeurs sont inversées : les femmes sont actives et les hommes sont passifs. Ce qui reste en revanche, c'est la valorisation de l'homme passif, contrairement à la femme active, qui ne sait pas tenir en place et maîtriser ses émotions. A écouter dans la vidéo Assises TSS – Révolution des représentations en matière de tourisme – Saskia Cousin, (26/09/2023), <https://www.youtube.com/watch?v=u-NCa2YFK88>, consulté le 04/03/2025

Ce rapport dominant à l'espace peut ainsi se traduire à travers la « bucket list », cette liste que les compagnies aériennes nous invitent à cocher sur « les pays que l'on a « faits », même s'il ne s'agit que de quelques dizaines d'heures sur place. » (Cousin & Bazin, 2023, p. 23). Dans la même veine, « il existe des cartes du monde à gratter dans lesquelles les pays sont autant de cartes à gratter. Il est loisible, quand on a *fait* Moscou, de gratter toute la Russie jusqu'à la Sibérie » (Vidal, 2024, p. 47). Gratter l'ensemble de la surface du plus grand pays du monde après avoir simplement visité une ville traduit aussi un rapport conquérant à l'espace.

Dans *Chez soi, une odyssee de l'espace domestique*, Mona Chollet témoigne de la honte qu'elle ressent à évoquer qu'elle est « casanière », surtout en tant que journaliste. Il y a un rapport différencié au terrain, entre elle qui se qualifie de « rat de bibliothèque », et les grands reporters, « ces confrères qui rongent leur frein tant qu'ils n'ont pas un reportage en vue, dont les yeux brillent lorsqu'ils vous annoncent un départ prochain » (Chollet, 2015, p. 18). Or, dans le journalisme, les métiers dans lesquelles travaillent les journalistes sont genrés : les femmes représentent 45% des rédacteur·rices reporters, tandis qu'elles ne représentent que 25% des grand·es reporters, qui sont la figure « noble » du journalisme. (Eveno, 2003). On observe le même phénomène pour les rubriques traitées. Patrick Eveno montre qu'« au niveau des rubriques, les hommes s'intéressent au sport et à la politique, les femmes à la société et à la santé » (2003, Chapitre Comment la presse a conquis les femmes, puis les a perdues).

Ainsi, que ce soit dans un espace géographiquement proche ou lointain, Nepthys Zwer (2024, p. 62) écrit :

« Le rapport que les femmes entretiennent à l'espace repose sur un mécanisme de conditionnement de genre. Leur cadre de vie est organisé par les hommes et elles sont contraintes d'accepter leurs règles en raison d'une dépendance économique et sociale implicite en cas de maternité. Leur corps réifié est prétendu faible et de motilité réduite, ce qui leur dicte un comportement restreint dans l'espace physique et social. La sphère privée, relatif espace de liberté, leur est dévolue, alors qu'elles sont illégitimées symboliquement dans la sphère publique, la peur étant l'argument le plus efficace pour qu'elles s'en soustraient elles-mêmes. Ces

pratiques spatiales genrées correspondent à une place précise assignée dans l'écosystème social. »

Le rapport à l'espace est genré, et les déplacements des femmes dans l'espace public sont par conséquent contraints. A ce sujet, Elise du blog NABC mentionne l'adaptation de sa façon de voyager lorsqu'elle est seule :

« Voyageant seule pour la première fois et en plus dans un territoire "hostile", j'ai choisi de passer par une agence pour faire de la randonnée en raquettes en petit groupe de 8 randonneurs pendant une bonne partie du voyage (6 jours sur 8) » [NABC, 18]

Lamia mentionne également qu'elle irait chercher des informations sur un lieu avant un voyage « surtout si je veux être seule ou bien avec un groupe de filles », stratégie qu'elle n'adopterait pas forcément en voyageant avec son mari.

L'écoféminisme va plus loin, et établit un parallèle entre domination des femmes et domination de la Nature (C. Legros, 2021). Ici, une citation de Michel Onfray, homme cisgenre hétérosexuel, est révélatrice de ce rapport dominant à la Nature :

« J'adore l'avion, qui attend son Marinetti ou son poète futuriste antifasciste. Car l'avion induit une métaphysique nouvelle, il contribue à la création d'une autre saisie du temps et de l'espace. (...) Et puis l'avion donne aussi une leçon technophile : avec lui, en effet, les contraintes de la nature disparaissent sous les effets conjugués de l'artifice voulu par les hommes. (...) Dans l'habitacle de ces machines de guerre lancées contre l'empire de la nature, on expérimente la jouissance moderne au contact d'un nouveau sublime. »

(Onfray, 2007)

Il utilise le vocabulaire de la guerre, assimilable au discours conquérant, et en utilisant le participe présent « jouissant » qui évoque le plaisir sexuel. Pour paraphraser, on peut dire qu'il jouit de la domination de la Nature, et cela semble valider le constat écoféministe dans ce cas. Pour aller plus loin, on pourrait aussi avancer que ce rapport dominant sur la Nature et sur les femmes s'exerce aussi sur les colonisé·es. En effet, les

théories racistes occidentales, en voulant montrer l'existence de races humaines, puis en les hiérarchisant entre elles, se sont attachées à déshumaniser les non-Blancs. Si les non-Blancs ne sont pas humains, ou en tout cas moins humains, alors on peut légitimer leur domination comme on légitime la domination de la Nature. Ainsi Frantz Fanon ((cité par Grégoire, 2012) cite des théories élaborées par l'Ecole d'Alger, qui utilise la science pour déshumaniser les Algériens :

« L'indigène nord-africain dont les activités supérieures et corticales sont peu évoluées, est un être primitif dont la vie est essentiellement végétative et instinctive, et surtout réglée par son diencephale »

(Fanon et al., 1991, p. 665 [1961])

La conclusion que tire le colon est sans appel :

« À ces êtres naturels, qui obéissent aveuglément aux lois de leur nature, il faut opposer des cadres stricts et implacables. Il faut domestiquer la nature, non la convaincre. »

(Fanon et al., 1991, p. 668 [1961])

Aussi, selon Lucie Hazema, autrice de *Les femmes aussi sont du voyage* :

« Pour le professeur américain Homi Bhabha, spécialisé en études postcoloniales, on pourrait même remplacer le terme « discours colonial » par « littérature de voyage ». Dès ses débuts, celle-ci s'est en effet inscrite dans une démarche de justification du colonialisme, ou, au minimum, de démonstration d'une prétendue supériorité des peuples blancs et occidentaux sur les autres »

(Azema, 2021)

La femme, la·le colonisé·e et la Nature seraient donc des populations qu'il faudrait dominer, et la littérature de voyage n'est pas étrangère à cela selon Lucie Hazema. On peut trouver des images assez explicites sur le rapport de domination sur la Nature dans le célèbre tableau du peintre romantique Caspar David Friedrich.

Saskia Cousin et Garance Bazin écrivent à propos de ce tableau qu'« il s'agit de contempler la nature humaine et la nature elle-même, l'homme se plaçant au-dessus de ce qu'il domine. Cette posture traduit un rapport à la nature qu'il est nécessaire d'interroger. ». Or, les comptes Instagram d'influenceur·euses voyage regorgent de photographies reprenant ces codes, de dos, seul·e face à la Nature, en contreplongée. Il n'y a pas de photos de ce type recensée dans NABC. En revanche, JBP et GDV ont de nombreuses photographies reprenant ces codes :



Figure 16 : « Le voyageur contemplant une mer de nuages »



Figure 17 : GDV dominant la Nature, extraits du blog



Figure 18 : JBP dominant la nature, extraits du blog

Les photos des [Figure 17](#) et [Figure 18](#) sont extraites de différents billets de blog, et la liste n'est pas exhaustive. De nombreuses photos dans ces blogs suggèrent les mêmes postures. Outre l'interprétation du rapport dominant à la Nature, il y a celle de la distinction de la figure du·de la touriste, qui est par « nature » rattaché à un groupe, et l'identification à la figure du·de la voyageur·euse, solitaire, à l'écart du monde. La posture de dos suggère que la photo a été prise à l'insu de la personne qui pose sur la photo, comme si elle était dans un moment méditatif ou d'introspection. Cette introspection est alors celle qui mènera à la transformation grâce au voyage.

Les enquêté·es n'ont pas l'air de faire preuve de ce rapport dominant à la Nature. Les réponses aux affirmations de l'échelle de l'échelle du NPE interrogeant le rejet de l'anthropocentrisme sont les plus unanimes. Les trois affirmations « Les plantes et les animaux ont autant le droit que les êtres humains d'exister », « Les humains ont été créés pour gouverner le reste de la Nature », « Les humains vont un jour apprendre suffisamment le fonctionnement de la nature pour pouvoir le contrôler » récoltent des réponses allant dans le même sens. Les enquêté·es sont « Tout à fait d'accord » ou « d'accord » avec la première affirmation, et « Tout à fait en désaccord » ou « En désaccord » pour les deux autres (voir les réponses complète aux affirmations en Annexe). Adrien et Mathieu sont ceux qui rejettent le plus l'anthropocentrisme, quand Éliisa et Lamia sont plus modérées. Yasin est le plus « anthropocentré », même s'il reste

dans un score proche des autres. Cependant, les réponses à ces questions peuvent faire apparaître un biais de validation sociale, les enquêtés répondant en fonction de ce qu'il pensent qu'il faut répondre. Il n'est pas certain que GDV et JBP obtiennent des scores très différents sur le questionnaire, d'autant que les deux se définissent végétariens.

On retrouve également l'image de la Nature vierge dans ces clichés. Cette image du paradis terrestre, non spolié par les êtres humains, prends également ses racines dans l'imaginaire du premier romantisme, comme le décrit Richard Grove dans son article *Science Coloniale et Naissance de l'Ecologie* (2018, p. 87) :

« La recherche de l'Éden fournit une grande partie de la base imaginaire du premier romantisme, dont les symboles visuels étaient fréquemment situés sous les tropiques, ainsi qu'à l'orientalisme de la fin du 18^e siècle. »

Ainsi, selon Aude Vidal, « la virginité est un motif de désir supplémentaire, envers les femmes comme envers la terre. Au contraire des fameux « sentiers battus », repoussoir de tout récit de voyage. » (2024, p. 45). Elle évoquait juste avant le tourisme sexuel en Asie du Sud-Est. Ce dernier représente une des émanations les plus pures de cet imaginaire :

« Le patriarcat et l'héritage colonial se confondent dans l'exploitation sexuelle des femmes des pays du Sud, considérées comme « "deux fois autre[s]!" (parce que "femme[s]!" et parce que "indigène[s]!") » selon l'anthropologue Franck Michel, auteur d'un ouvrage sur le tourisme sexuel à partir de travaux de terrain en Asie du Sud-Est. La représentation date de l'époque coloniale mais le tourisme contemporain la renouvelle, appuyé sur une asymétrie à peine métamorphosée. Un spécialiste anglophone de ce terrain résume : « La relation sexuelle entre une prostituée et un client renvoie à une image en miroir de la dépendance des nations du Sud-Est asiatique à l'égard du monde développé. »

(Vidal, 2024, p. 45)

Ce tourisme sexuel représente en quelque sorte une synthèse démontrant la validité des arguments avancés plus haut. Nous avons débuté la sous partie avec

L'opposition actif/passive, qualités associées respectivement aux hommes et aux femmes. Dans une société misogyne, le masculin, et donc l'actif, est valorisé. Une des justifications du voyage peut donc trouver sa source dans le rapport inégal entre les sexes. De plus, si on part de l'hypothèse écoféministe de lien entre domination des femmes (en tant que catégorie sociale) et domination de la Nature, on voit que le rapport extensif à l'espace du tourisme est lié à cela également. On peut aussi, grâce aux études postcoloniales, et en s'appuyant sur Frantz Fanon, montrer que ce rapport dominant à l'espace apparaît dans le colonialisme. Ainsi, en analysant le voyage comme un outil de conquête et de domination de l'espace dans l'imaginaire Occidental moderne, on montre que remettre en question cet imaginaire permet de remonter à la source de ce dernier, et potentiellement mieux le déconstruire.

Si le voyage peut être un moyen de s'émanciper et de s'empouvoier⁶¹ pour les femmes, il peut aussi être vecteur de néocolonialisme. Une femme blanche occidentale n'a pas le même statut que les femmes qu'elle va aller rencontrer dans un pays du Sud global. De même, si la conception étriquée de l'émancipation d'un certain « féminisme bourgeois » passe par la conquête de l'espace par des femmes⁶², cette vision laissera sur le côté 99,9% des femmes, ce qui est assez éloigné d'un idéal d'émancipation collective.

⁶¹ Néologisme venant de l'anglais *empowerment* désigne le « Fait de donner davantage de pouvoir à des individus ou à des groupes pour leur permettre d'agir sur leur environnement social, économique, politique ou écologique. » d'après le Larousse. <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/empouvoirement/192367>, consulté le 10/05/2025. Cette définition n'est pas disponible dans le Grand Robert, utilisé pour les autres définitions.

⁶² A ce sujet, voir l'article (Guttin & Donzel, 2025) sur le récent 1^{er} vol spatial 100% féminin, « *"Il s'agit d'ouvrir la voie pour d'autres femmes, de prendre l'espace et montrer qu'on a notre place ici. Il s'agit aussi d'apprécier le monde incroyable que l'on a"*, a commenté Katy Perry. C'est le onzième voyage proposé par la compagnie, qui souhaite développer le tourisme spatial. *"Nous allons ériger une route vers l'espace pour nos enfants et leurs enfants"*, a déclaré Jeff Bezos, qui estime ainsi pouvoir *"régler les problèmes de notre planète"*. »

DISCUSSION

Il a été difficile de faire ressortir les imaginaires et représentations lors des entretiens. Cela montre probablement leur caractère inconscient, et également diffus, car construit par de nombreuses sources différentes au cours de la vie des enquêtés.

L'hypothèse de départ du travail « Une des principales raisons pour laquelle les classes supérieures prennent l'avion est liée aux imaginaires et représentations. En effet, si l'avion et le tourisme n'étaient pas valorisés dans la culture dominante, les personnes des classes supérieures en ferait moins l'usage. » est donc difficile à vérifier. En pratique, quand 3 enquêtés sur 5 sont d'origine non française, avec le pays le plus proche étant le Liban, le rapport à l'avion est différent, et quasiment nécessaire pour voir sa famille.

La barrière de la langue a pu représenter une limite dans les entretiens : tout le monde a un bon niveau de français globalement, mais comme je pose des questions précises sur « quels sont les adjectifs que tu associes à l'avion » ou « fais-tu la différence entre voyage et tourisme ? », le fait que les personnes ne soient pas natives peut poser un problème, surtout pour Lamia qui est arrivée en France plus tard que les autres enquêtés.

J'aurais pu interroger directement le rapport aux vacances. C'est une prénotion que j'avais dans mon sujet, j'associais automatique les vacances à un départ, alors qu'on a vu dans le chapitre II que tout le monde ne partait pas lors des vacances. Ce rapport est interrogé dans l'entretien avec Lamia mais c'est au détour de l'entretien, et pas systématique avec les autres. D'autant que les vacances, et les congés payés occupent une place importante dans l'imaginaire en France.

L'échelle du NPE aurait pu être plus mobilisée. Cependant, une faiblesse que j'ai pu remarquer lors de mon analyse est que l'échelle du NPE ne permet pas une évaluation fine des positionnements, surtout pour des personnes avec des réflexions avancées dans les domaines évoqués. En effet, le fait que Yasin et Adrien obtiennent le même score sur l'échelle de défiance vis-à-vis du progrès est caractéristique : Adrien est clairement technocritique, « l'avion c'est du passé », quand Yasin est plus modéré, voire technophile de manière plus générale :

Il va y avoir peut-être de l'hydrogène, il va y avoir peut-être de l'électrique, aussi des batteries qui vont peut-être créer des évolutions. Pas trop rapidement et il ne peut pas remplacer la totalité de ce qu'on fait.

Leur différence se caractérise surtout sur la réponse à l'affirmation « L'ingéniosité humaine fera en sorte que nous ne prendrons pas la Terre invivable », avec laquelle Adrien n'est pas du tout d'accord, et Yasin n'est ni d'accord ni en désaccord.

3 enquêtées sur 5 sont d'origine étrangère, ainsi les grilles de lecture sociologiques du contexte français ne s'appliquent pas pleinement. Les classes supérieures en Iran, au Brésil et au Liban n'ont peut-être pas les mêmes caractéristiques. Cependant, étudier ces différences auraient pris trop de temps. Les enquêtées sont toutes arrivées en France il y a plus de cinq ans, elles sont donc déjà familières des classes supérieures françaises.

Une analyse lexicométrique aurait pu apporter un caractère plus systématique à l'analyse, pour les entretiens mais surtout pour les blogs qui ont un contenu plus grand que les entretiens transcrits.

NABC est moins présent dans les analyses car il s'inscrit moins dans la critique, il y a moins d'éléments biographiques, moins de billets aussi. Au contraire, JBP, qui fait beaucoup de billets de blog où il affiche des positions politisées, d'analyse de la société et de promotion du développement personnel par exemple, se prête mieux à l'analyse.

CONCLUSION

« Parce qu'on n'a pas noté d'explosion de tolérance, de respect et de générosité dans le monde depuis l'avènement du tourisme. Aucun lien n'est fait entre voyager et devenir une meilleure personne. »

(Christin, 2014, p. 26)

Les classes supérieures ont une conscience écologique supérieure au reste de la population. Cela se traduit par un discours écologique plus important, mais qui semble aussi procéder d'une volonté de distinction. En pratique, on observe que ces dernières ont un impact supérieur au reste de la population, malgré des pratiques écocitoyennes.

Leur plus grande mobilité aérienne est notamment une source de cet impact supérieur. L'industrie aéronautique est en croissance, et malgré ses promesses en lien avec ses plans de décarbonation, ses émissions continuent de croître. Ni les biocarburants, ni l'hydrogène, ni la compensation carbone, les trois piliers majeurs sur lesquels elle compte seront suffisants. Il semblerait que pour atteindre cette cible, le secteur soit obligé de décroître, malgré le bel avenir économique qui lui est promis. Les classes supérieures utilisent plus l'avion que les autres, et le low-cost leur a permis de multiplier les voyages, sans permettre un accès significativement supérieur à l'avion pour le reste de la population. Il y a aussi une inégalité d'accès à l'avion chez les classes supérieures, la pratique d'un vol low-cost étant bien différente d'un vol en classe affaire, ou pire, en jet privé. En effet, 1% de la population mondiale est responsable de 50% des émissions de l'aviation. Le reste de la population, et surtout les plus pauvres ont bien un lien renforcé avec l'avion : elles subissent la croissance des externalités générées par l'avion et les infrastructures aéroportuaires, au niveau local pour le bruit, les particules fines et l'artificialisation des sols, et mondial pour le changement climatique.

Le tourisme aussi croît : de 50 millions d'arrivées internationales en 1950, il est passé à 1,4 milliards aujourd'hui, soit une multiplication par presque 30 en 70 ans. C'est un secteur économique majeur représentant 2% du PIB mondial. Par ailleurs, il représente 1,9 millions d'emplois et 4% du PIB en France, première destination mondiale. L'histoire du tourisme nous montre que ses origines remontent au « Tour »

des aristocrates anglais à partir du 16^e siècle. Le développement à plus grande échelle du tourisme en France est lié à l'obtention des congés payés en 1936, 1956 et surtout avec la quatrième semaine en 1969. Les inégalités de départs lors des vacances sont grandes entre les différentes strates de la population. Ainsi, les cadres ont passé en moyenne 26 nuits en voyage dans l'année, contre 15 pour les employé·es et 11 pour les ouvrier·es en 2022. Il convient de noter également que 50% des ouvrier·es ne partent pas lors de leurs vacances. Au niveau mondial, les touristes représentent seulement 3,5% de la population. Le COVID19 a montré que le cadrage des élites autour du tourisme international représentait une vision très biaisée de la réalité : uniquement 13% des séjours ont lieu à l'étranger et « en dehors de la famille proche » et 55% des séjours ont lieu chez des proches. Les enquêté·es ont un grand capital cosmopolite, et quittent leur domicile dès qu'ils ne travaillent pas pendant au moins 4 jours. Les pratiques lors des vacances et les lieux recherchés sont socialement situés. Les classes supérieures vont plutôt avoir des vacances actives, avec des pratiques culturelles distinctives comme la visite de lieux culturels ou les concerts. Les classes populaires cherchent surtout un lieu peu cher et les classes supérieures cherchent à partir loin pour « déconnecter ». Le tourisme est une pratique bien plus polluante que la vie quotidienne, à travers la consommation d'espace et de nombreux services. Il représenterait 8% des impacts mondiaux de GES. En France, un·e touriste consomme entre 240 et 439 litres d'eau par jour, contre 150 litres pour un usage normal. La concentration d'impacts et le développement rapide de nouvelles infrastructures génèrent d'importantes nuisances localement. Les nuisances ne sont pas qu'environnementales, elles sont aussi sociales. Les touristes prescrivent leurs valeurs aux locaux par la force du nombre. L'asymétrie du rapport lors de la rencontre du·de la touriste du Nord global avec la·le local·e du Sud global peut aussi porter en son sein un rapport de domination, commercial et néocolonial. Les locaux peuvent aussi être essentialisé·es par des personnes qui ne sont que de passage dans leur pays. Le tourisme génère de la pression immobilière et de l'artificialisation. Des pistes existent cependant pour réduire les impacts de ce dernier, avec l'écotourisme et le volontourisme, mais elles ne sont pas encore satisfaisantes : l'écotourisme ne prend pas en compte l'impact du voyage dans sa définition (80% du total des émissions) et le volontourisme reproduit des rapports de domination même lorsqu'il cherche à les éviter.

Finalement, le tourisme et l'avion sont porteurs de nombreuses représentations et d'imaginaires socialement situés. Les figures associées à la mobilité, choisie ou subie sont multiples. On a choisi de s'intéresser à deux d'entre elles, *a priori* opposées, la·le touriste et la·le voyageur·euse. Bien que leur essence, se déplacer pour découvrir le monde soit comparable, le premier est dévalorisé, comme une personne passive, qui se laisse guider, reste dans un rapport superficiel avec son environnement et les locaux et tombe dans les pièges à touriste, quand le deuxième est un être noble, actif, curieux, qui connaît les usages locaux... Les modes de transport aussi sont véhicules d'imaginaires, la voiture et l'avion sont des symboles de réussite sociale, et la marche est perçue comme un signe de pauvreté à certains endroits. Les enquêté·es partagent la même vision péjorative du·de la touriste, et les blogueur·euses cherchent à les éviter lors de leur voyage, alors que ce sont des acteurs qui encouragent le développement du tourisme. L'avion porte des représentations clivantes chez les enquêté·es, entre révolution essentielle pour l'humanité et mort, cancer, pollution et échec de notre société. Le voyage est aussi un moyen de se distinguer socialement : il permet de rejoindre symboliquement une élite, la jet set, ou alors d'accéder à des éléments culturels non accessibles directement sans l'avion. Il est associé à la « fabrique de soi » chez les nomades digitaux·ales par exemple. Il permet de répondre à l'injonction de mobilité. Ces individus, souvent critiques vis-à-vis du « système », s'intègrent parfaitement au néolibéralisme, avec les injonctions qu'il transmet aux individus : flexibilité, polyvalence, autonomie, ... Ces individus, souvent proche des idées du développement personnel, recherchent également grâce au voyage l'authenticité pour eux-mêmes, mais aussi chez les populations locales, comme nouvelle forme d'exotisme, pour fuir l'aliénation conjuguée du travail et des espaces urbains. Le voyage permettrait aussi d'exalter les cinq sens, et particulièrement la vue, avec les nouveaux paysages sans cesse renouvelés grâce à la mobilité. Nous l'avons vu, le côté actif du·de la voyageur·euse est valorisé contre la passivité du·de la touriste. Or, ce sont deux valeurs attachées respectivement au masculin et au féminin. A travers la valorisation de la mobilité, et en contre-jour la dévalorisation de l'immobilité, on voit transparaître le caractère misogyne de notre société. L'écoféminisme fait un parallèle entre domination des femmes et de la Nature. On retrouve cette figure de domination de la Nature, avec les fameuses photos où la·le protagoniste principal·e contemple le paysage en le surplombant.

De même, le rapport conquérant et dominant à l'espace du tourisme est aussi interprétable comme volonté de dominer la Nature. Les théories racistes ont permis à ses tenants de justifier l'oppression des colonisé·es, et le tourisme sexuel en Asie du Sud-Est porte en lui les traces de ce discours : la femme asiatique, comme femme et indigène est doublement autre, et doit donc être conquise au même titre que les grands espaces vierges représentés sur les clichés des Instagrameur·euses et blogueur·euses.

L'imaginaire de l'avion et du tourisme sont profondément imprégnés de rapports de dominations, sous de multiples formes. On peut les voir comme des loupes grossissantes de la société qui les porte, et qui est porté par ces derniers. En effet, on peut se demander si la société néolibérale, sexiste et raciste survivrait à une remise en question de ses fondamentaux ?

Aude Vidal, dans la conclusion de son livre *Dévoré le monde*, écrit :

« Abolir le tourisme, c'est remettre en question l'organisation économique et sociale qui a besoin du tourisme pour se perpétuer. [...] Remettre le tourisme à sa place exige plus qu'un assagissement de nos envies, plus qu'une taxe sur l'aviation, plus même qu'une réflexion politique sur nos besoins. Il exige surtout qu'on s'attaque aux inégalités qui minent nos sociétés et à celles qui continuent de croître entre sociétés. »

(Vidal, 2024, p. 173-183)

Le tableau dressé de l'avion et du tourisme peut paraître bien sombre, mais la volonté de déconstruction de leurs imaginaires et représentations n'a pas pour but de décourager tout voyage. Cependant, le discours dominant étant à l'encouragement, voir à l'injonction au voyage, il n'a pas paru nécessaire ici de valoriser ces discours. L'avion a certainement des bienfaits pour l'humanité, le tourisme aussi. Le problème réside dans leur hégémonie, et leur nécessité dans un système mortifère, pour la vie humaine comme non humaine. De plus, ces deux objets perpétuent et sont le ciment de certaines dominations, et c'est pour cela qu'il convient de les étudier en détail.

Le but de cette conclusion est aussi de montrer qu'il existe un horizon dépassable face à ces discours : des récits alternatifs existent déjà, et sont en train de se construire. Après l'entretien, Mathieu s'est rendu compte, sans qu'on y fasse mention durant l'entretien, qu'il partait de chez lui à chaque vacance. Il n'avait jamais conscientisé cela avant. Le départ est « naturel ». On pourrait cependant valoriser un ancrage local, prôner de nouvelles valeurs, changer de regard sur les lieux, car « ce sont les usages populaires qui enchante le monde » (Christin, 2014)... avec cela, bâtir une nouvelle écologie populaire, qui s'affranchit des hiérarchies capitalistes et qui, enfin :

« Constitue le moteur d'une société inclusive fondée sur des socialisations affranchies des hiérarchies capitalistes. Une urgence quand on sait que ce sont bien les plus précaires, les groupes racisés et les femmes qui sont les plus exposées à l'intensification en cours des souffrances environnementales. »

(Comby, 2024, p. 151)

BIBLIOGRAPHIE

ARTICLES DE PRESSE/INTERNET

Bodier, M., Lê, J., Le Minez, S., Rouhban, O., & Tanneau, P. (2023). *Immigrés et descendants d'immigrés en France* (p. 198). Institut National de la Statistiques et des Etudes Economiques.

<https://www.insee.fr/fr/statistiques/6793314?sommaire=6793391>

Cousin, S., & Mouzon, C. (2019). « L'avion reste un signe de distinction ». *Alternatives Économiques*, N° 391(6), 32-32. <https://doi.org/10.3917/ae.391.0032>

Descamps, P. (2020, juillet). Aviation civile, la tempête du siècle. *Le Monde Diplomatique*, 18-19.

Fournier, C. (2025, février 3). Santé mentale au travail : Une crise encore taboue qui continue d'enfler. *Novethic*. <https://www.novethic.fr/economie-et-social/droits-humains/crise-sante-mentale-travail-france-chiffres>

Gautier, M. (2025, janvier 14). Part des personnes prenant l'avion en France en 2024, selon la fréquence d'utilisation. *Statista*. <https://fr.statista.com/statistiques/478796/part-des-francais-voyageant-en-avion/>

Gilles Caire. (2012, juillet 1). A qui profitent les vacances ? *Le Monde diplomatique*, 18,19

Gleizes, F., & Solard, J. (2023, octobre 19). Quels sont les français qui voyagent. *Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques*. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/7702766#figure3>

Greenfield, P. (2023, janvier 18). Revealed : More than 90% of rainforest carbon offsets by biggest certifier are worthless, analysis shows. *The Guardian*.

<https://www.theguardian.com/environment/2023/jan/18/revealed-forest-carbon-offsets-biggest-provider-worthless-verra-aoc>

Guttin, C., & Donzel, T. (2025, avril 15). Tourisme spatial : Katy Perry à bord du premier vol dans l'espace 100% féminin depuis 1963. *Franceinfo*.
https://www.francetvinfo.fr/sciences/espace/tourisme-spatial-katy-perry-a-bord-du-premier-vol-dans-l-espace-100-feminin_7190838.html

Legros, C. (2021, octobre 23). L'écoféminisme, combat contre une double domination. *Le Monde*, 36.

L'essentiel sur... Le tourisme. (2024, septembre 26). *Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques*. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/7653005>

L'horreur touristique. (s. d.). *Offensive*, 14-31.

Meunier, N., Mallet, C., Amant, S., Delage, L., Nossek, B., & Subtil, M. (2022). Les idées reçues sur l'aviation et le climat. *Carbone4*. <https://www.carbone4.com/analyse-faq-aviation-climat>

Migration environnementale. (2023). Portail sur les données migratoires.
<https://www.migrationdataportal.org/fr/themes/migration-environnementale>

Our Commitment to Fly Net Zero by 2050. (2021). *International Air Transport Association*.

Poirier, A.-C. (2022, février 1). Les émissions de CO2 par personne et par pays en un graphique. *Vert, le média*. <https://vert.eco/articles/les-emissions-de-co2-par-personne-et-par-pays-en-un-graphique>

Pratiques culturelles. (2023, novembre 23). *Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques*. <https://www.insee.fr/fr/statistiques/7666877?sommaire=7666953>

SDES, & INSEE. (2019). *Enquête sur la mobilité des personnes 2018-2019* [SDES].
<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/la-mobilite-locale-et>

[longue-distance-des-francais-enquete-nationale-sur-la-mobilite-des-0?rubrique=60&dossier=1345](#)

Théodule, M.-L. (2022). « La ville peut fragiliser notre santé mentale ». *Le Monde*.

[https://nouveau.europresse.com/Link/TourcoingT_1/news%20b720221128%20b7LMF%20b7edd%3097cmofr%3097c20221128%3097c61519324811534](#)

Une année 2024 record pour le tourisme en France. (2025, janvier 21). *Ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique*.

[https://www.economie.gouv.fr/actualites/une-annee-2024-record-pour-le-tourisme-en-france](#)

Vincelot, S. (2024, novembre 10). Ces Français qui ont besoin de partir pour se sentir en vacances. *Le Figaro*. [https://www.lefigaro.fr/voyages/pourquoi-ressent-on-l-](#)

[obligation-de-partir-pendant-les-vacances-20241110](#)

Wagner, T. (2022, mai 15). Canicules mortelles en Inde et au Pakistan : Ce n'est que le début. *Bonpote*. [https://bonpote.com/canicules-mortelles-en-inde-et-au-](#)

[pakistan-ce-nest-que-le-debut/#Consequence_1_le_%E2%80%9Cthermometre mouille%E2%80%9D_wet_bulb_temperature](#)

Wagner, T. (2024, février 6). 10 chiffres à connaître sur l'avion et le climat. *Bonpote*.

[https://bonpote.com/10-chiffres-a-connaître-sur-l'avion-et-le-climat/](#)

COMPTE-RENDUS DE LECTURE

Célérier, L. (2011). Bertrand Reau, Les Français et les vacances. Sociologie des pratiques et offres de loisir. *Lectures*. [https://doi.org/10.4000/lectures.6024](#)

Frétigné, C. (2001). Boltanski Luc, Chiapello Eve, Le nouvel esprit du capitalisme. *Revue française de sociologie*, 171-176. Persée <https://www.persee.fr>.

JEUX DE DONNEE

Eurostat. (2022). *Persons participating in tourism for personal purposes by duration of the stay and destination* [Jeu de données]. Eurostat. https://doi.org/10.2908/TOUR_DEM_TOTOT

LITTERATURE ACADEMIQUE

Alier, J. M. (2008). Conflits écologiques et langages de valorisation. *Ecologie & politique*, N°35(1), 91. <https://doi.org/10.3917/ecopo.035.0091>

Barrère, A., & Martuccelli, D. (2005). La modernité et l'imaginaire de la mobilité : 'inflexion contemporaine: *Cahiers internationaux de sociologie*, n° 118(1), 55-79. <https://doi.org/10.3917/cis.118.0055>

Bonneuil, C. (2017). Capitalocène : Réflexions sur l'échange écologique inégal et le crime climatique à l'âge de l'Anthropocène. *EcoRev'*, N° 44(1), 52-60. <https://doi.org/10.3917/ecorev.044.0052>

Bréchon, P. (2019). L'évolution des valeurs : À propos du livre de Ronald Inglehart. Les Transformations culturelles. Comment les valeurs des individus bouleversent le monde ? *Futuribles*, N° 428(1), 17-31. <https://doi.org/10.3917/futur.428.0017>

Chareyron, G., Cousin, S., & Jacquot, S. (2021). Crise du tourisme et résistances des vacances. Valeurs et pratiques des mobilités de loisirs en période de pandémie. *Mondes du tourisme*, 20. <https://doi.org/10.4000/tourisme.3899>

- Demoli, Y., & Subtil, J. (2019). Boarding Classes. Mesurer la démocratisation du transport aérien en France (1974-2008). *Sociologie*, 10(2), 131. <https://doi.org/10.3917/socio.102.0131>
- Dunlap, R. E., Van Liere, K. D., Mertig, A. G., & Jones, R. E. (2000). New Trends in Measuring Environmental Attitudes : Measuring Endorsement of the New Ecological Paradigm: A Revised NEP Scale. *Journal of Social Issues*, 56(3), 425-442. <https://doi.org/10.1111/0022-4537.00176>
- Emelianoff, C. (2008). La problématique des inégalités écologiques, un nouveau paysage conceptuel. *Ecologie & politique*, N°35(1), 19. <https://doi.org/10.3917/ecopo.035.0019>
- Eveno, P. (2003). Les médias sont-ils sexués ? : Éléments pour une gender history des médias français. *Le Temps des médias*, n° 1(1), 162-173. <https://doi.org/10.3917/tdm.001.0162>
- Gössling, S., & Humpe, A. (2020). The global scale, distribution and growth of aviation : Implications for climate change. *Global Environmental Change*, 65, 102194. <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2020.102194>
- Goupil-Sormany, I., Noisel, N., Ratelle, M., & Deguen, S. (2023). Vulnérabilité et santé. In *Environnement et santé publique* (p. 163-186). Presses de l'EHESP. <https://doi.org/10.3917/ehesp.goupi.2023.01.0163>
- Grégoire, V. (2012). On n'efface pas les traces de Frantz Fanon: *Sens-Dessous*, N° 10(1), 34-46. <https://doi.org/10.3917/sdes.010.0034>
- Grove, R., & Saint-Upéry, M. (2018). Science coloniale et naissance de l'écologie. *Ecologie & politique*, 56(1), 83. <https://doi.org/10.3917/ecopo1.056.0083>

- Hubert, M.-H. (2012). Nourriture contre carburant : Quels sont les éléments du débat ?
Revue Tiers Monde, 211(3), 35. <https://doi.org/10.3917/rtm.211.0035>
- Knafou, R., Bruston, M., Deprest, F., Duhamel, P., Gay, J.-C., & Sacareau, I. (1997). Une
approche géographique du tourisme. *L'Espace géographique*, 26(3), 193-204.
<https://doi.org/10.3406/spgeo.1997.1071>
- Lageiste, J. (2008). La plage, un objet géographique de désir. *Géographie et cultures*, 67, 7-26.
<https://doi.org/10.4000/gc.1002>
- Leblanc, P. (1994). L'IMAGINAIRE SOCIAL. NOTE SUR UN CONCEPT FLOU.
Cahiers internationaux de sociologie, 97, 415-434.
- Lee, D. S., Fahey, D. W., Skowron, A., Allen, M. R., Burkhardt, U., Chen, Q., Doherty,
S. J., Freeman, S., Forster, P. M., Fuglestedt, J., Gettelman, A., De León, R. R.,
Lim, L. L., Lund, M. T., Millar, R. J., Owen, B., Penner, J. E., Pitari, G., Prather,
M. J., ... Wilcox, L. J. (2021). The contribution of global aviation to
anthropogenic climate forcing for 2000 to 2018. *Atmospheric Environment*, 244,
117834. <https://doi.org/10.1016/j.atmosenv.2020.117834>
- Lévy, B. (2004). Voyage et tourisme : Malentendus et lieux communs. *Le Globe. Revue
genevoise de géographie*, 144(1), 123-136. <https://doi.org/10.3406/globe.2004.1490>
- Mancinelli, F. (2021). Nomades numériques : La mobilité comme « projet du soi ».
Anthropologie et Sociétés, 44(2), 41-60. <https://doi.org/10.7202/1075678ar>
- Müller, J., & Schreiber, A. (2022). Les sorties culturelles des Français après deux années
de Covid-19: *Culture études*, n° 6(6), 1-20. <https://doi.org/10.3917/cule.226.0001>

- Pottier, A., Combet, E., Cayla, J.-M., De Lauretis, S., & Nadaud, F. (2021). Qui émet du CO₂ ? Panorama critique des inégalités écologiques en France: *Revue de l'OFCE*, N° 169(5), 73-132. <https://doi.org/10.3917/reof.169.0073>
- Rofidal, T., & Pagano, C. (2018). Des besoins fondamentaux aux besoins spécifiques. In *Projet individuel et Stimulation basale*® (p. 103-118). éres; Cairn.info. <https://shs.cairn.info/projet-individuel-et-stimulation-basale--9782749257266-page-103?lang=fr>
- Schöngart, S., Nicholls, Z., Hoffmann, R., Pelz, S., & Schleussner, C.-F. (2025). High-income groups disproportionately contribute to climate extremes worldwide. *Nature Climate Change*. <https://doi.org/10.1038/s41558-025-02325-x>
- Schwartz, S. H. (2006). Les valeurs de base de la personne : Théorie, mesures et applications: *Revue française de sociologie*, Vol. 47(4), 929-968. <https://doi.org/10.3917/rfs.474.0929>
- Vincent-Geslin, S., & Ravalet, E. (2015). La mobilité dans tous ses états. Représentations, imaginaires et pratiques : Introduction du Dossier. *SociologieS*. <https://doi.org/10.4000/sociologies.5134>
- Wagner, A. C. (2007). La place du voyage dans la formation des élites. *Actes de la recherche en sciences sociales*, n° 170(5), 58-65. <https://doi.org/10.3917/arss.170.0058>
- Wake, B. (2025). Tourism stepping up climate action. *Nature Climate Change*, 15(2), 133-133. <https://doi.org/10.1038/s41558-024-02231-8>
- Weenink, D. (2007). Cosmopolitan and Established Resources of Power in the Education Arena. *International Sociology*, 22(4), 492-516. <https://doi.org/10.1177/0268580907078010>

LIVRES

- M.-J. Guedj-Bourdiau, J.-F. Calas, J. De Carvalho, D. Silliau, & C. Spadone, *Manuel pratique des urgences psychiatriques* (p. 136-141). Lavoisier.
<https://doi.org/10.3917/lav.guedj.2018.01.0136>
- Accardo, A. (2007). *La misère du monde* (P. Bourdieu, Éd.). Éditions du Seuil.
- Azema, L. (2021). 4. Décoloniser le voyage. In *Les femmes aussi sont du voyage* (p. 147-176). Flammarion; Cairn.info. <https://shs.cairn.info/les-femmes-aussi-sont-du-voyage--9782080208613-page-147?lang=fr>
- Blanchet, A., & Gotman, A. (2017). *L'entretien* (2e éd., nouv. prés., suite du tirage). A. Colin.
- Bobin, C. (2000). *Tout le monde est occupé*. Grand caractère.
- Castoriadis, C. (1975). *L'institution imaginaire de la société* (Nachdr.). Éd. du Seuil.
- Chollet, M. (2015). *Chez soi : Une odyssée de l'espace domestique*. Zones.
- Christin, R. (2014). *L'usure du monde : Critique de la déraison touristique*. Éd. l'Échappée.
- Christin, R. (2018). *Manuel de l'antitourisme* (Nouvelle édition revue et augmentée). Ecosociété.
- Comby, J.-B. (2024). *Écolos, mais pas trop : Les classes sociales face à l'enjeu environnemental*. Raisons d'agir éditions.
- Coulangeon, P., Demoli, Y., Ginsburger, M., & Petev, I. D. (2023). *La conversion écologique des Français : Contradictions et clivages* (1re édition). PUF.
- Cousin, S., Jacquot, S., & Pignot, L. (2023). Le voyage sous influence. *L'Observatoire*, N° 61(2), 9-16. <https://doi.org/10.3917/lobs.061.0009>
- Cousin, S., & Réau, B. (2016). *Sociologie du tourisme* (Nouvelle éd.). la Découverte.
- Demoli, Y., & Llored, R. (2024). *Sociologie de l'environnement*. Armand Colin.

- Dollo, C., Lambert, J.-R., & Parayre, S. (2020). *Lexique de sociologie* (6e éd. 2020). Dalloz.
- Durand, C., & Keucheyan, R. (2024). *Comment bifurquer : Les principes de la planification écologique*. Zones.
- Fanon, F., Sartre, J.-P., & Chaliand, G. (1991). *Les damnés de la terre*. Gallimard.
- Fourquet, J., Nguyen, D., & Thiot, S. (2019). *Les français et leurs vacances : Quelles inégalités ?* Fondation Jean Jaurès. <https://www.unat.asso.fr/wp-content/uploads/2021/09/les-francais-et-les-vacances-queelles-inegalites.pdf>
- Gardey, D., & Löwy, I. (2000). *L'invention du naturel : Les sciences et la fabrication du féminin et du masculin*. Éd. des archives contemporaines.
- Gay, J.-C., & Mondou, V. (2017). *Tourisme & transport : Deux siècles d'interactions*. Bréal.
- Gianini Belotti, E. (2013). *Du côté des petites filles* (12e éd). Ed. Des femmes - Antoinette Fouque.
- Guillaumin, C. (2002). *L'idéologie raciste : Genèse et langage actuel*. Gallimard.
- Heinich, N. (2002). *La sociologie de Norbert Elias* (2e éd). Éd. la Découverte.
- Héritier, F. (2003). *Masculin - féminin. 1 : La pensée de la différence*. Jacob.
- Keucheyan, R. (2019). *Les besoins artificiels : Comment sortir du consumérisme*. Zones.
- Legros, P., & Monneyron, F. (Éds.). (2006). *Sociologie de l'imaginaire*. Armand Colin.
- Lévi-Strauss, C., Scherrer, J.-B., & Luste Boulbina, S. (2007). *Race et histoire*. Gallimard.
- Barbier, Rémi, Boudes, Philippe, Bozonnet, Jean-Paul, Candau, Jacqueline, Dobré, Michelle, Lewis, Nathalie et Rudolf, Florence, 2012. *Manuel de sociologie de l'environnement*. Québec : Presses de l'université Laval ISBN 978-2-7637-9554-6.
- Onfray, M. (2007). *Théorie du voyage : Poétique de la géographie*. Librairie générale française.
- Paquot, T. (2019). *Le voyage contre le tourisme* (2e éd. revue et augmentée). Eterotopia France.

- Peyvel, E. (2016). *L'invitation au voyage : Géographie post-coloniale du tourisme domestique au Viêt Nam*. ENS éditions.
- Réau, B. (2011). *Les Français et les vacances : Sociologie des pratiques et offres de loisirs*. CNRS.
- Schéou, B., & Michel, F. (2009). *Du tourisme durable au tourisme équitable : Quelle éthique pour le tourisme de demain ?* De Boeck.
- Stiegler, B. (2019). « *Il faut s'adapter* » : *Sur un nouvel impératif politique*. Gallimard.
- S. Hanson Pastran, M. Bordas, & F. Polet, *La domination touristique* (p. 69-78). Éditions Syllepse. <https://doi.org/10.3917/syll.cetri.2018.03.0069>
- Urbain, J.-D. (1993). *L'idiot du voyage : Histoires de touristes* (2e éd). Payot.
- Urry, J., & Burch, N. (2005). *Sociologie des mobilités : Une nouvelle frontière pour la sociologie ?* A. Colin.
- Vidal, A. (2024). *Dévorer le monde : Voyage, capitalisme et domination*. Payot.
- Vidal, A., & Nardo. (2023). *Égologie : Écologie, individualisme et course au bonheur* (Nouv. éd. actualisée). Éditions le Monde à l'envers.
- Winz, M. (2021). L'usage des ambiances. In *L'usage des ambiances* (p. 331-340). Hermann. <https://doi.org/10.3917/herm.talla.2021.01.0331>
- Zwer, N. (2024). *Pour un spatio-féminisme : De l'espace à la carte*. Carré-la Découverte.

PODCASTS/VIDEOS

- Bazin, G., & Simoni, C. (2024, avril). *Pourquoi est-ce si difficile d'arrêter de prendre l'avion ?*
[Podcast]. <https://podcast.fr/episode/03-pourquoi-est-ce-si-difficile-darreter-de-prendre-lavion-avec-garance-bazin-doctorante-en-anthropologie-de-lenvironnement/>

Lariagon, R. (Réalisateur). (2023, octobre 14). *Mayapolis. Tourisme et expansion urbaine dans la Péninsule du Yucatan*. [Enregistrement vidéo].
https://www.youtube.com/watch?v=rs_VQkb-DS4

RAPPORTS

ADEME. (2021). *Bilan des émissions de GES du secteur du tourisme en France* (p. 78). ADEME.

ADEME, Bodineau, L., & Sacher, P. (2020). *Rendement de la chaîne hydrogène* (p. 16).
<https://librairie.ademe.fr/energies/1685-rendement-de-la-chaine-hydrogene.html>

Air passenger demand forecasting: The future of global air travel (2024-2044). (2025).
International Air Transport Association.
<https://www.iata.org/en/publications/newsletters/iata-knowledge-hub/air-passenger-demand-forecasting-the-future-of-global-air-travel/>

Chailloux, A., Louis, C.-A., & Pisano, V. (2024). *Comment réduire le transport aérien de manière juste et efficace*. Réseau Action Climat. <https://reseauactionclimat.org/laerien-un-transport-de-csp-largement-sous-taxe/>

Colas, R. (2019). *Rapport Secten – Emissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques 1990-2018* (No. 2019_06_a5). Citepa.

Cousin, S., & Bazin, G. (2023). « *En mode avion* »—*L'emprise de la publicité et des influenceurs sur nos imaginaires du voyage* (p. 109). Greenpeace, laboratoire Sophiapol.

Dugast, C., & Soyeux, A. (2019). *Faire sa part ? Pouvoir et responsabilité des individus, des entreprises et de l'Etat face à l'urgence climatique*. Carbone 4.

Étude 4pour1000—Résumé (p. 12). (2020). INRA.

https://www.inrae.fr/sites/default/files/pdf/Etude_4pour1000_RESUME_Novembre%202020.pdf

Gestion de l'eau dans le secteur du tourisme—Analyse et synthèse (p. 9). (2024). Direction générale des entreprises.

<https://www.entreprises.gouv.fr/files/files/Publications/2024/Etudes/synthes-e-etude-gestion-eau.pdf>

Heinrich Böll Stiftung, & Institut des études avancées sur la durabilité. (2016). *L'ATLAS DU SOL - Faits et chiffres sur la terre, les sols et les champs* (p. 68).

<https://fr.boell.org/fr/2015/05/19/atlas-du-sol>

IEA. (2024). *Global Hydrogen Review*. Agence internationale de l'énergie.

<https://www.iea.org/reports/global-hydrogen-review-2024>

Impacts sanitaires du bruit des transports dans la zone dense de la région Île-de-France (p. 140).

(2019). Bruiparif. [https://www.bruitparif.fr/pages/Actualites/2019-02-](https://www.bruitparif.fr/pages/Actualites/2019-02-09%20Impacts%20sanitaires%20du%20bruit%20des%20transports%20dans%20la%20zone%20dense%20de%20la%20r%C3%A9gion%20%C3%84le-de-France/2019-02-09%20-%20Impacts%20sanitaires%20du%20bruit%20des%20transports%20dans%20la%20zone%20dense%20de%20la%20r%C3%A9gion%20Ile-de-France.pdf)

[09%20Impacts%20sanitaires%20du%20bruit%20des%20transports%20dans%20la%20zone%20dense%20de%20la%20r%C3%A9gion%20%C3%84le-de-France/2019-02-09%20-](https://www.bruitparif.fr/pages/Actualites/2019-02-09%20Impacts%20sanitaires%20du%20bruit%20des%20transports%20dans%20la%20zone%20dense%20de%20la%20r%C3%A9gion%20%C3%84le-de-France/2019-02-09%20-%20Impacts%20sanitaires%20du%20bruit%20des%20transports%20dans%20la%20zone%20dense%20de%20la%20r%C3%A9gion%20Ile-de-France.pdf)

[09%20Impacts%20sanitaires%20du%20bruit%20des%20transports%20dans%20la%20zone%20dense%20de%20la%20r%C3%A9gion%20%C3%84le-de-France/2019-02-09%20-](https://www.bruitparif.fr/pages/Actualites/2019-02-09%20Impacts%20sanitaires%20du%20bruit%20des%20transports%20dans%20la%20zone%20dense%20de%20la%20r%C3%A9gion%20%C3%84le-de-France/2019-02-09%20-%20Impacts%20sanitaires%20du%20bruit%20des%20transports%20dans%20la%20zone%20dense%20de%20la%20r%C3%A9gion%20Ile-de-France.pdf)

Khalfan, A., Nilsson Lewis, A., Aguilar, C., Persson, J., Lawson, M., Dabi, N., Jayoussi, S., & Acharya, S. (2023). *Climate Equality: A planet for the 99%*. Oxfam International. <https://doi.org/10.21201/2023.000001>

Sessego, V., & Hébel, P. (2019). *Consommation durable : L'engagement de façade des classes supérieures* (No. 303; Consommation et mode de vie). CREDOC.

Union des aéroports français et francophones associés. (2025). *Résultats d'activité des aéroports français 2024* (p. 97).

<https://www.aeroport.fr/uploads/documents/resultats-activite-aeroports-francais-2024.pdf>

THESE

Sedoarisoa, N. (2015). *Les Impacts des nuisances sonores aériennes : Dépréciation immobilière et inégalité sociale ? Cas des aéroports de Paris Charles-de-Gaulle, Paris-Orly, Paris-le-Bourget, Lyon Sain-Exupéry et Toulouse-Blagnac*. Université de Cergy Pontoise.

ANNEXES

ANNEXE A. TABLE DES ENTRETIENS	132
ANNEXE B. GRILLE D'ENTRETIEN	133
ANNEXE C. CALCUL DU BILAN CARBONE DES CINQ DERNIERS VOYAGES MENTIONNES DANS L'ENTRETIEN	136
ANNEXE D. REPONSES AU QUESTIONNAIRE DU NPE PAR ENQUETE-E	139
ANNEXE E. REPONSES AU QUESTIONNAIRE DU NPE TRIE PAR GRANDES CATEGORIES ET AJUSTEE	140
ANNEXE F. TALON SOCIOLOGIQUE DES ENQUETE-ES	141
ANNEXE G. BILLETS DE BLOGS EXPLORES	143

ANNEXE A. Table des entretiens

Prénom de substitution	Statut	Date	Lieu
Adrien	Enseignant chercheur	28-févr	Centrale Lille
		23-avr	Visio
Élisa	Directrice des opérations	04-mars	Bureau de l'entreprise
Lamia	Cheffe de projet	10-mars	Visio
Mathieu	Chef de projet	11-mars	Café citoyen
Yasin	Directeur	28-mars	Bureau de l'entreprise

ANNEXE B. Grille d'entretien

Talon sociologique

Nom	
Prénom	
Genre	
Âge	
Profession	
Statut marital	
Profession des parents	
Niveau étude	
Pays d'origine	

Positionnement politique : Extrême gauche/gauche, Gauche Centre gauche, Centre/Centre Droite, Droite, Extrême droite

- ⇒ Explication du principe du questionnaire NPE, précision qu'il sera envoyé après avec le talon sociologique. *Le questionnaire NPE, ainsi que les réponses des enquêté·es est disponible en annexe.*
- ⇒ Amorce : Tu⁶³ en es à quoi en ce moment ? Qu'est-ce qui te motive ?

Pratiques

- ⇒ Quelles sont tes cinq dernières destinations de voyage ? Quel moyen de transport ? Quelle durée ? Avec qui ?

Tourisme

- ⇒ Tu penses à quoi quand je dis voyage ? tourisme ? Fais-tu la distinction entre les deux ?
- ⇒ Quelles sont tes activités quand tu voyages ?
- ⇒ Quel est ton budget vacances ?
- ⇒ Est-ce qu'il y a un endroit où tu es parti·e/où tu aimerais partir grâce à une œuvre d'art ? Insta ? Quelqu'un t'en a parlé ? Comment tu as eu l'idée d'y aller ?
- ⇒ Est-ce que tu communique tes photos/souvenirs sur Insta ?
- ⇒ Quelle est l'image associée au tourisme/touriste pour toi ? Est-ce que « être un touriste » c'est mélioratif, péjoratif ? Pourquoi ?

⁶³ Connaissance personnelle entre enquêteur et enquêté·e, tutoiement pour chacun·e.

- ⇒ Qu'est ce qui guide ton choix de destination de vacances ? Comment se fait ton choix ?
- ⇒ Est-ce que tu as besoin de partir loin ? si tu penses vacances, il te faut un minimum de distance ? émotionnelle, géographique ?
- ⇒ Roman aventure, film qui donne envie de partir ? Destination de ton enfance ? Quel voyage t'as marqué ? Est-ce qu'il y a un récit/film de voyage qui t'a marqué ?
Exemple personnel donné pour illustrer : Mystérieuses citées d'or qui m'a donné envie d'aller en Amérique du Sud
- ⇒ Est-ce que tu suis des comptes Instagram/Facebook de voyage ?
- ⇒ Est-ce que tu as eu recours à une agence de tourisme ? Un guide de voyage ? Le magazine Géo ?
- ⇒ Quel est ton meilleur voyage ?
- ⇒ As-tu un abonnement à une compagnie aérienne ? Système de fidélité ?
- ⇒ Pourquoi tu pars en vacances ? Quelles sont tes motivations ? *Exemples donnés au cas où, pas a priori pour ne pas orienter la réponse : Rencontre de l'altérité ? Recherche d'exotisme ? Authenticité ?*
- ⇒ Est-ce que tu as un voyage en avion prévu ? Où ? Pourquoi ?
- ⇒ Est-ce que tu as déjà voyagé en voiture ? En train ? Où ? Loin ?
- ⇒ Tu partirais dans un endroit inconnu ?

Avion

Le rapport à l'avion est déjà interrogé à travers les questions précédentes, les questions ci-après permettent de préciser ce rapport, et permet aux enquêtés de la mettre en mot de manière plus réflexive.

- ⇒ Est-ce que tu as beaucoup pris l'avion ? Combien de fois à ton avis ?
- ⇒ A quoi te sert l'avion ?
- ⇒ A quel âge as-tu pris l'avion pour la première fois ?
- ⇒ Quel avenir pour l'avion selon toi ?
- ⇒ Quels adjectifs associe-tu à l'avion ?
- ⇒ Tu penses à quoi quand je dis avion ? Ça représente quoi symboliquement ? Images ? Lieux associés ? Température ? Paysage ?
- ⇒ Est-ce que tu subis des nuisances en lien avec l'avion ?

A titre d'exemple, et à la fin de l'entretien pour ne pas orienter les réponses précédentes, des comparaisons pour deux destinations touristiques relativement accessibles en train ont été faites pour permettre d'identifier les justifications pratiques du choix de transport.

Tableau 2 : Comparaison temps/coût pour différents modes de transport

Lille ⁶⁴ Barcelone			
Transport	Temps (h)	Coût	Détails
Train	10 h (deux trains 1h et 7h)	112 €	2 heures de correspondance à Paris
Avion	5 h (30 min voiture Lesquin + 1h embarquement + 2h vol + 1h débarquement + 30 min navette)	104 € (vol 62€ + navette 12€ + bagage cabine 20 €+ parking 10€)	Vol direct mais trajet morcelé
Voiture	15h (12h + 3h de pause)	80 € (240€ trajet + 80 € parking divisé par 4)	
Car	18 h	60 €	
Lille Milan			
Transport	Temps (h)	Coût	Détails
Train	11h30 1h de train Paris puis 8h30 Milan	102 €	
Avion	6h30 1h30 vol + 2h embarquement débarquement + 1h30 voiture + 20 min marche aéroport+1h navette Milan	77€ (billet 37€ +15€ bagage +15€ voiture/parking (pour 4)+10€ navette Milan)	
Voiture	13h (2h pause)	80€ 50€ trajet (pr 4) + 30€ parking	
Car	24h	70 €	

⁶⁴ L'ensemble des enquêtés habitent à Lille.

ANNEXE C. Calcul du bilan carbone des cinq derniers voyages mentionnés dans l'entretien

Pour les calculs, on adopte un scénario dit conservatif : quand il faut faire une hypothèse par manque d'informations, on prend l'hypothèse avec un impact maximal, c'est-à-dire celle qui maximise le nombre de kilomètres parcourus. Les émissions sont calculées pour un aller-retour, sans compter les trajets sur place. Les facteurs d'émissions, qui donnent les émissions de CO₂ équivalent par km ou par passager kilomètre pour les transports collectifs sont issus de la Base Empreinte de l'ADEME⁶⁵ :

Tableau 3 : Facteurs d'émission utilisés pour calculer le bilan carbone des voyages

Facteurs d'émission			
Catégorie	Impact	unité	nom dans la base de donnée
Voiture moyenne	0,231	kgCO ₂ eq/km	Voiture - Motorisation moyenne
Voiture électrique	0,103	kgCO ₂ eq/km	Coeur de gamme - Véhicule compact
Train	0,00592	kgCO ₂ e/passager.km	Train grandes lignes
Avion moyen courrier	0,188	kgCO ₂ eq/peq.km	Moyen courrier, 2018 (avec trainées
Avion long courrier	0,152	kgCO ₂ eq/peq.km	Long courrier, 2018 (avec trainées

Les calculs sont effectués en multipliant le facteur d'émission par la distance parcourue pour les transports collectifs. Pour la voiture, la distance est multipliée par le facteur d'émission, puis le résultat est divisé par le nombre d'occupant·es dans la voiture, afin d'obtenir le résultat pour une seule personne.

⁶⁵ Base empreinte, ADEME, <https://base-empreinte.ademe.fr/>, consulté le 20/03/2025

Tableau 4: Impact Carbone des 5 derniers voyages des enquêtés

Mathieu						
Destination	Moyen de transport	Distance (km)	Temps sur place	Motif	Période	Emissions (kgCO2eq)
Bourgogne	Voiture (à 4)	520	3 jours	Loisir/Famille	Noel	60
Mayenne	Voiture (à 2)	320	1 semaine	Loisir/Famille	Octobre	74
Etretat	Voiture (à 4)	320	1 semaine	Loisir/Famille	Octobre	37
Vichy	Train puis Voiture (à 4)	630	3 semaines	Loisir/Famille	Été	40
Suisse	Train	700	4 jours	Famille	Juin	8
Lille-Taragonne	Train	1400	5 jours	Loisir	Avril	17
					Total	219

Adrien						
Destination	Moyen de transport	Distance (km)	Temps sur place	Motif	Période	Emissions (kgCO2eq)
Haute Savoie	Train	800	10 jours	Loisir/Famille	Février	9
Haute-Savoie puis Glasgow via Londres	Voiture électrique (à 4) + Train	800 300 650	2 semaines	Loisir/Famille	Noel	52
Londres puis Bath	Train	300 180	6 jours	Loisir/Famille	Toussaint	6
Haute Savoie puis Blackpool	Voiture (à 4) Train	800 600	1 mois	Loisir/Famille	Aout	100
Haute Savoie	Voiture (à 4)	800	10 jours	Loisir/Famille	Juillet	92
					Total	260

L'AVION ET LE TOURISME CHEZ LES CLASSES SUPERIEURES
Pratiques, représentations et imaginaires

Élisa						
Destination	Moyen de transport	Distance (km)	Temps sur place	Motif	Période	Emissions (kgCO2eq)
OstDunkirk	Voiture (à 4)	90	3 jours	Loisir	Février	10
OstDunkirk	Voiture (à 4)	90	3 jours	Loisir	Septembre	10
Brésil	Avion	9000	3 semaines	Famille	Aout	2736
Romes via Charleroi puis les Pouilles	Voiture (à 3)-Avion-Voiture (à 5)	123 + 1200 + 500	3 semaines	Loisir/Famille	Juillet	516
Crête	Avion	2100	2 semaines	Loisir	sept-23	395
					Total	3668

Lamia						
Destination	Moyen de transport	Distance (km)	Temps sur place	Motif	Période	Emissions (kgCO2eq)
Beyrouth	Avion	3200	1 mois et 1 semaine	Famille	Mars	1203
Barcelone	Avion	1100	4 jours	Loisir	Février	414
Bale	Train	700	2 semaines	Famille	Décembre	8
Bari via Turin	Train-Avion	1000 + 900	2 semaines	Loisir	Septembre	350
Bale	Train	700	2 semaines	Famille	Aout	8
					Total	1984

Yasin						
Destination	Moyen de transport	Distance (km)	Temps sur place	Motif	Période	Emissions (kgCO2eq)
Paris	Train	220	3 jours	Professionnel	Mars	3
Canaries	Avion	3000	10 jours	Loisir/Famille	Décembre	1128
Berlin	Avion	700	3 jours	Professionnel	Novembre	263
Barcelone	Avion	1100	1 semaine	Professionnel	Septembre	414
Newcastle	Avion	600	1 semaine	Famille	Aout	226
					Total	2033

ANNEXE D. Réponses au questionnaire du NPE par enquêté-e

Tableau 5 : Questionnaire NPE et réponses

Affirmation	Adrien	Élisa	Lamia	Mathieu	Yasin
Nous approchons du nombre limite de personnes que la Terre peut accueillir	3	3	3	1	2
Les êtres humains ont le droit de modifier l'environnement naturel suivant leurs besoins	3	4	3	3	5
Quand les êtres humains essaient de changer le cours de la nature, cela produit souvent des conséquences désastreuses	2	3	2	1	2
L'ingéniosité humaine fera en sorte que nous ne rendrons pas la Terre invivable*	5	3	5	5	3
Les êtres humains sont en train de malmenier sérieusement l'environnement	1	3	1	1	2
The earth has plenty of natural resources if we just learn how to develop them ⁶⁶	5	2	3	4	4
Les plantes et les animaux ont autant le droit que les êtres humains d'exister	1	1	1	1	2
L'équilibre de la nature est assez fort pour faire face aux effets des nations industrielles modernes	5	4	5	3	3
Malgré des aptitudes particulières, les humains sont toujours soumis aux lois de la Nature	1	1	2	2	3
La prétendue crise écologique qui guette le genre humain a été largement exagérée	5	4	5	5	4
La Terre est comme un vaisseau spatial avec un espace et des ressources très limitées	1	1	2	2	2
Les humains ont été créés pour gouverner le reste de la Nature	5	5	5	5	4
L'équilibre de la nature est très fragile et facilement perturbé	4	1	3	1	2
Les humains vont un jour apprendre suffisamment le fonctionnement de la nature pour pouvoir le contrôler	5	5	4	4	5
Si les choses continuent au rythme actuel, nous allons bientôt vivre un catastrophe écologique majeure	1	2	1	1	1

* 1 : Tout à fait d'accord, 2 : D'accord, 3 : Ni en désaccord ni d'accord, 4 : Pas d'accord, 5 : Pas du tout d'accord

⁶⁶ Cette affirmation n'a pas été traduite, car la traduction en français disponible n'est pas satisfaisante (Coulangeon et al., 2023), nous avons choisi de ne pas la traduire, les enquêtés étant tous anglophones.

ANNEXE E. Réponses au questionnaire du NPE trié par grandes catégories et ajustée

Le tableau ci-dessous utilise les réponses du tableau précédent, mais les trie par catégories et inverse les scores lorsqu'il y a une corrélation négative entre la réponse et la catégorie dans laquelle cette réponse est située afin de calculer le score final. Par exemple, pour l'affirmation « Nous approchons du nombre limite de personnes que la Terre peut accueillir », un score de 1 (tout à fait d'accord) correspond en réalité à un score de 5.

Catégories et items	Adrien	Elisa	Lamia	Mathieu	Yasin
Existe des limites écologiques à la croissance	86,7%	66,7%	66,7%	86,7%	80,0%
Nous approchons du nombre limite de personnes que la Terre peut accueillir	3	3	3	5	4
The earth has plenty of natural resources if we just learn how to develop them	5	2	3	4	4
La Terre est comme un vaisseau spatial avec un espace et des ressources très limitées	5	5	4	4	4
Importance de préserver les équilibres naturels	73,3%	80,0%	80,0%	86,7%	73,3%
Quand les êtres humains essaient de changer le cours de la nature, cela produit souvent des conséquences désastreuses	4	3	4	5	4
L'équilibre de la nature est assez fort pour faire face aux effets des nations industrielles modernes	5	4	5	3	3
L'équilibre de la nature est très fragile et facilement perturbé	2	5	3	5	4
Rejet de l'anthropocentrisme	86,7%	93,3%	86,7%	86,7%	86,7%
Les êtres humains ont le droit de modifier l'environnement naturel suivant leurs besoins	3	4	3	3	5
Les plantes et les animaux ont autant le droit que les êtres humains d'exister	5	5	5	5	4
Les humains ont été créés pour gouverner le reste de la Nature	5	5	5	5	4
L'humain ne peut s'exempter des contraintes naturelles	100,0%	86,7%	86,7%	86,7%	73,3%
L'ingéniosité humaine fera en sorte que nous ne rendrons pas la Terre invivable*	5	3	5	5	3
Malgré des aptitudes particulières, les humains sont toujours soumis aux lois de la Nature	5	5	4	4	3
Les humains vont un jour apprendre suffisamment le fonctionnement de la nature pour pouvoir le contrôler	5	5	4	4	5
L'humanité risque une catastrophe écologique majeure	100,0%	73,3%	100,0%	100,0%	86,7%
Les êtres humains sont en train de malmenager sérieusement l'environnement	5	3	5	5	4
La prétendue crise écologique qui guette le genre humain a été largement exagérée	5	4	5	5	4
Si les choses continuent au rythme actuel, nous allons bientôt vivre une catastrophe écologique majeure	5	4	5	5	5

ANNEXE F. Talon sociologique des enquêté-es

Adrien

Genre	Homme
Âge	42
Profession	Enseignant chercheur en science des matériaux
Statut marital	Marié, deux enfants (13 ans et 10 ans)
Profession des parents	Agente de voyage et enseignant en école de tourisme
Niveau étude	Doctorat
Pays d'origine	France
Positionnement politique	Extrême gauche/gauche

Élisa

Genre	Femme
Âge	35
Profession	Directrice des opérations
Statut marital	Mariée, un enfant (3 ans)
Profession des parents	Avocat et banquière
Niveau étude	Doctorat
Pays d'origine	Brésil
Positionnement politique	Droite

Lamia

Genre	Femme
Âge	29
Profession	Cheffe de projet ACV
Statut marital	Mariée (en couple depuis 12 ans), sans enfant
Profession des parents	Directeur d'université et Infirmière
Niveau étude	Doctorat
Pays d'origine	Liban
Positionnement politique	Gauche/Centre gauche

Mathieu

Genre	Homme
Âge	26
Profession	Chef de projet ACV
Statut marital	En couple depuis 3 ans
Profession des parents	Institutrice et Ingénieur chef de projet
Niveau étude	Master
Pays d'origine	France
Positionnement politique	Gauche/Centre gauche

Yasin

Genre	Homme
Age	38
Profession	Directeur du bureau d'expertise
Statut marital	Célibataire
Profession des parents	Architecte et Dentiste
Niveau étude	Doctorat
Pays d'origine	Iran
Positionnement politique	Gauche/Centre gauche

ANNEXE G. Billets de blogs explorés

Les billets de blog cités dans le corps du texte sous la forme [GDV, 10] sont référencés ici :

Référence citation	Titre	Date	Lien
Nos Aventures Bas Carbone			
[NABC, 1]	Un weekend à Biarritz	déc-24	https://nosaventuresbas carbone.com/un-weekend-a-biarritz/
[NABC, 2]	Voyager en train en France : astuces pour payer ses billets moins cher	déc-24	https://nosaventuresbas carbone.com/voyager-en-train-en-france-astuces-pour-payer-ses-billets-moins-cher/
[NABC, 3]	Une journée à vélo autour du bassin d'Arcachon	nov-24	https://nosaventuresbas carbone.com/une-journee-a-velo-autour-du-bassin-darcachon/
[NABC, 4]	Les châteaux de la Loire à vélo	nov-24	https://nosaventuresbas carbone.com/les-chateaux-de-la-loire-a-velo/
[NABC, 5]	Une semaine entre la Costa Brava et Carcassonne	nov-24	https://nosaventuresbas carbone.com/cadaques/
[NABC, 6]	Quatre jours au cirque de Gavarnie	oct-24	https://nosaventuresbas carbone.com/cirque-de-gavarnier-4-jours/
[NABC, 7]	Vélotrip de l'île de Ré à Bordeaux	oct-24	https://nosaventuresbas carbone.com/1510-2/
[NABC, 8]	Découvrir l'Andalousie en train	oct-24	https://nosaventuresbas carbone.com/landalousie-en-train/
[NABC, 9]	Voyager en train en Espagne	déc-24	https://nosaventuresbas carbone.com/voyager-en-train-en-espagne/

L'AVION ET LE TOURISME CHEZ LES CLASSES SUPERIEURES
Pratiques, représentations et imaginaires

[NABC, 10]	Quatre jours à Barcelone	déc-24	https://nosaventuresbascarbhone.com/quatre-jours-a-barcelone/
[NABC, 11]	Quatre jours à Madrid	déc-24	https://nosaventuresbascarbhone.com/quatre-jours-a-madrid-2/
[NABC, 12]	Roadtrip dans l'Espagne du Nord	nov-24	https://nosaventuresbascarbhone.com/10-jours-de-roadtrip-dans-lespagne-du-nord/
[NABC, 13]	Visiter Saint Sébastien	nov-24	https://nosaventuresbascarbhone.com/3740-2/
[NABC, 14]	Un long weekend à Turin	déc-24	https://nosaventuresbascarbhone.com/un-long-weekend-a-turin/
[NABC, 15]	Deux jours au lac de Côme	déc-24	https://nosaventuresbascarbhone.com/deux-jours-au-lac-de-come/
[NABC, 16]	Deux jours à Milan	déc-24	https://nosaventuresbascarbhone.com/deux-jours-a-milan/
[NABC, 17]	Trois jours à Stockholm en hiver	avr-25	https://nosaventuresbascarbhone.com/trois-jours-a-stockholm-en-hiver/
[NABC, 18]	Une semaine en Laponie suédoise	mars-25	https://nosaventuresbascarbhone.com/une-semaine-en-laponie-suedoise/
[NABC, 19]	Découvrir la Laponie suédoise en train : itinéraire de 16 jours depuis Bordeaux avec le pass Interrail	mars-25	https://nosaventuresbascarbhone.com/voyage-en-train-jusquen-laponie-suedoise/
[NABC, 20]	Six jours à Londres	mars-24	https://nosaventuresbascarbhone.com/londres/
[NABC, 21]	Une journée à la découverte du Waterland à vélo	févr-25	https://nosaventuresbascarbhone.com/7256-2/

L'AVION ET LE TOURISME CHEZ LES CLASSES SUPERIEURES
Pratiques, représentations et imaginaires

[NABC, 22]	Trois jours à Copenhague en hiver	févr-25	https://nosaventuresbascarbhone.com/trois-jours-a-copenhague-en-hiver/
[NABC, 23]	A propos		https://nosaventuresbascarbhone.com/a-propos/
Graine de voyageuse			
[GDV, 1]	3 raisons de voyager seule quand on est une fille	juil.-15	https://www.grainedevoyageuse.fr/3-raisons-de-voyager-seule-quand-on-est-une-fille/
[GDV, 2]	Le projet fou de tour du monde sans avion	déc.-15	https://www.grainedevoyageuse.fr/rencontre-vagabonds-de-lenergie/
[GDV, 3]	Mon indispensable de voyage : ma gourde filtrante	juil.-16	https://www.grainedevoyageuse.fr/indispensable-de-voyage-gourde-filtrante/
[GDV, 4]	Pourquoi je ne monterai plus à dos d'éléphant	mars-16	https://www.grainedevoyageuse.fr/pourquoi-je-ne-monterai-plus-a-dos-delephant/
[GDV, 5]	Voyager n'est pas une chance	mars-16	https://www.grainedevoyageuse.fr/voyager-nest-pas-une-chance/
[GDV, 6]	Mon bilan 2020 et mes projets 2021	déc.-20	https://www.grainedevoyageuse.fr/bilan-2020-projets-2021/
[GDV, 7]	Mon bilan 2019 et mes projets 2020	déc.-19	https://www.grainedevoyageuse.fr/bilan-2019-projets-2020/
[GDV, 8]	Vivre avec moins de 500e par mois à Bali	janv.-20	https://www.grainedevoyageuse.fr/vivre-a-bali-moins-de-500e-par-mois/
[GDV, 9]	Un week-end dans le Puy de Dôme, que faire ?	janv.-25	https://www.grainedevoyageuse.fr/un-week-end-dans-le-puy-de-dome/
[GDV, 10]	Finalement si, j'ai de la chance de voyager	juin-18	https://www.grainedevoyageuse.fr/chance-de-voyager/

L'AVION ET LE TOURISME CHEZ LES CLASSES SUPERIEURES
Pratiques, représentations et imaginaires

[GDV, 11]	Guide complet pour visiter le Caire	juil-17	https://www.grainedevoyageuse.fr/guide-complet-visiter-caire/
[GDV, 12]	Voyager seule au Brésil	juin-16	https://www.grainedevoyageuse.fr/voyager-seule-bresil/
[GDV, 13]	3 semaines en Thaïlande : itinéraire nord et sud	févr-16	https://www.grainedevoyageuse.fr/3-semaines-en-thaïlande-itineraire-nord-sud/
[GDV, 14]	Mon bilan 2018 et mes projets pour 2019	déc-18	https://www.grainedevoyageuse.fr/bilan-2018-projets-2019/
[GDV, 15]	Qui suis-je ?		https://www.grainedevoyageuse.fr/a-propos/
[GDV, 16]	I travel, you travel, we (are) travel	avr-16	https://www.grainedevoyageuse.fr/salon-blogueurs-voyage-2016/
[GDV, 17]	Voyager seule : 3 pays pour démarrer	janv-16	https://www.grainedevoyageuse.fr/voyager-seule-3-pays-pour-demarrer/
[GDV, 18]	Le jour où je me suis fait voler mes affaires en voyage	sept-16	https://www.grainedevoyageuse.fr/vol-de-mes-affaires-en-voyage/
[GDV, 19]	Mes premiers mois de blogging	mars-16	https://www.grainedevoyageuse.fr/mes-premiers-mois-de-blogging/
[GDV, 20]	Les rizières en terrasses de Yuanyang, un panorama spectaculaire	nov-18	https://www.grainedevoyageuse.fr/rizieres-en-terrasses-yuanyang/
JeremyBackpacker			
[JBP, 1]	Partir au Sri Lanka : obtenir son visa et préparer son départ	sept.-24	https://www.jeremybackpacker.com/partir-au-sri-lanka/
[JBP, 2]	Le Delta du Mekong (Vietnam) : comment le visiter ?	avr.-25	https://www.jeremybackpacker.com/visiter-delta-du-mekong-vietnam/

L'AVION ET LE TOURISME CHEZ LES CLASSES SUPERIEURES
Pratiques, représentations et imaginaires

[JBP, 3]	Que faire au Vietnam ? Notre Itinéraire d'1 mois de Hô Chi Minh à Hanoi !	avr.-25	https://www.jeremybackpacker.com/itineraire-vietnam/
[JBP, 4]	De voyageur à blogueur (récit) : comment j'ai acquis mon indépendance grâce à mon blog voyage ?	avr.-24	https://www.jeremybackpacker.com/de-voyageur-a-blogueur/
[JBP, 5]	Pourquoi je ne calculerai plus mon bilan carbone : une réflexion sur « l'écologie culpabilisatrice »	juil.-23	https://www.jeremybackpacker.com/calculer-bilan-carbone/
[JBP, 6]	Je continuerais de voyager sans QR code	avr.-25	https://www.jeremybackpacker.com/voyager-sans-qr-codes/
[JBP, 7]	Working Holiday Visa Australie : 12 vraies raisons de se lancer !	avr.-25	https://www.jeremybackpacker.com/working-holiday-visa-australie/
[JBP, 8]	Trouver sa voie (professionnelle) en 6 étapes : de l'introspection à l'action (mon parcours grâce au voyage)	mars-25	https://www.jeremybackpacker.com/trouver-sa-voie/
[JBP, 9]	Imsouane (Maroc) : Guide voyage complet – Surf, logements & plages	avr.-25	https://www.jeremybackpacker.com/imsouane-maroc-guide-surf/
[JBP, 10]	Devenir digital nomade en 2025 : Comment voyager & travailler ? [Guide Complet]	avr.-25	https://www.jeremybackpacker.com/devenir-digital-nomade/
[JBP, 11]	Et si c'était le moment de s'émanciper de ce modèle pour une vie nomade ?	avr.-24	https://www.jeremybackpacker.com/choisir-une-vie-nomade/
[JBP, 12]	Notre Itinéraire au Cambodge : que faire & voir au Cambodge en 2-3 semaines (+ budget)	avr.-25	https://www.jeremybackpacker.com/itineraire-cambodge-que-faire/
[JBP, 13]	Côte ouest Australie : itinéraire du road trip de ta vie ! (Perth à Broome)	avr.-25	https://www.jeremybackpacker.com/cote-ouest-australie-itineraire-roadtrip/
[JBP, 14]	Que faire à Uluwatu (Bali) ? Entre Temples et plages Guide & budget	avr.-25	https://www.jeremybackpacker.com/que-faire-uluwatu/

TABLE DES MATIERES

PREFACE	5
SOMMAIRE	6
LISTE DES FIGURES	7
ABREVIATIONS, ACRONYMES, ET TERMES EPICENES	8
INTRODUCTION	9
Cadre théorique	13
Discours, conscience environnementale et pratiques de consommation	13
Imaginaire et représentations sociales	18
Les inégalités écologiques	21
La construction de l'association tourisme/avion	23
Hypothèses de recherche	25
Problématique et annonce de plan	25
METHODE ET SOURCES.....	26
Entretiens et Questionnaire.....	26
Grille d'entretien et questionnaire	26
Prise de contact et déroulé de l'entretien	27
Présentation de l'entreprise.....	27
Portraits des enquêté-es.....	29
Blogs de voyage	35
Portrait des blogs sélectionnés	36
CHAPITRE I. L'AVION, VECTEUR D'INEGALITES	
ECOLOGIQUES ET SOCIALES	40
État des lieux de l'industrie aéronautique aujourd'hui	41

Vers des avions plus verts ?	43
Qui prend l'avion et pour quoi ?	51
Qui est impacté par l'avion ?	58
 CHAPITRE II. LE TOURISME, ENTRE MASSIFICATION ET INACCESSIBILITE	 61
Le tourisme, une industrie importante à l'échelle mondiale.....	63
Socio-histoire du tourisme en France.....	63
L'inégalité des départs et les pratiques socialement situées	66
Les impacts du tourisme	75
Ecotourisme et volontourisme : vers un tourisme durable et/ou éthique ?	83
 CHAPITRE III. REPRESENTATIONS ET IMAGINAIRES DE L'AVION ET DU TOURISME	 87
L'opposition tourisme vs voyage et l'avion clivant	88
La distinction par le voyage	92
L'individu flexible et la fabrique de soi par le voyage.....	94
A la recherche de l'authenticité ou le voyage pour guérir de l'aliénation	99
Le voyage dans tous les sens	100
L'homme conquérant.....	102
 DISCUSSION	 111
 CONCLUSION	 113
 BIBLIOGRAPHIE	 118
Articles de presse/Internet.....	118

L'AVION ET LE TOURISME CHEZ LES CLASSES SUPERIEURES
Pratiques, représentations et imaginaires

Compte-rendus de lecture	120
Jeux de donnée	121
Littérature académique.....	121
Livres	125
Podcasts/Vidéos.....	127
Rapports	128
Thèse	130
ANNEXES	131
TABLE DES MATIERES.....	148