

MASTER TOURISME

Parcours « Tourisme et Développement »

MÉMOIRE DE PREMIÈRE ANNÉE

Impact des transports sur le développement écotouristique

Présenté par :

Sophie Gonçalves Dias

MASTER TOURISME

Parcours « Tourisme et Développement »

MÉMOIRE DE PREMIÈRE ANNÉE

Impact des transports sur le développement écotouristique

Présenté par :

Sophie Gonçalves Dias

L'ISTHIA de l'Université Toulouse - Jean Jaurès n'entend donner aucune approbation, ni improbation dans les projets tuteurés et mémoires de recherche. Les opinions qui y sont développées doivent être considérées comme propre à leur auteur(e).

Remerciement

Dans un premier temps, je tiens à remercier Monsieur Pierre Torrente, qui m'a encadrée pour ce mémoire de recherche. Merci pour ses conseils et sa capacité à me guider tout en me laissant la liberté d'explorer ce sujet qui me tenait à cœur.

Merci également à l'équipe pédagogique de l'ISTHIA pour la richesse de leur enseignement, la qualité de leurs cours et leur engagement auprès des étudiants. Leurs interventions ont été précieuses et ont largement contribué à nourrir ma réflexion tout au long de l'année.

Un immense merci à mes camarades de la promotion Master 1, avec qui les échanges, les rires, les moments de doute partagés et cette énergie collective ont été un réel moteur tout au long de cette année.

Enfin, je remercie ma famille pour leur soutien, leur patience, leur confiance et leurs encouragements, même dans les périodes plus floues ou plus chargées.

Sommaire

Remerciement	5
Sommaire	6
Introduction générale	7
PARTIE I : Cadre conceptuel et mutations sociétales des mobilités et du tourisme.....	8
Introduction de la partie I	9
Chapitre 1 : Les mutations sociétales et la transformation des pratiques touristiques	10
Chapitre 2 : Mobilités et développement territorial : notions clés	21
Chapitre 3 : Les enjeux environnementaux liés aux transports touristiques	28
Conclusion de la partie I.....	39
Partie II : Mobilités, accessibilité et choix touristiques: fondements et hypothèses d'analyse	40
Introduction de la partie II.....	41
Chapitre 1 : L'accessibilité en transport durable est un facteur décisif dans le développement des destinations écotouristiques.....	42
Chapitre 2 : Les politiques territoriales de mobilité ont un rôle structurant dans la mise en réseau des sites écotouristiques.....	48
Chapitre 3 : La sensibilité environnementale des touristes influence fortement leur choix de moyens de transport vers une destination.....	56
Conclusion de la partie II	62
Partie III : Etudes de cas : les transports et l'écotourisme en Haute-Garonne.....	63
Introduction de la partie III	64
Chapitre 1 : La Haute-Garonne : un territoire écotouristique en construction	65
Chapitre 2 : Méthodologie de l'étude.....	69
Chapitre 3 : Outils et méthodes de collecte de données	73
Conclusion de la partie III	76
Conclusion générale	77

Introduction générale

La prise de conscience environnement, face à l'urgence des crises écologiques et climatiques ne cesse d'accroître. Le secteur du tourisme, à la fois moteur économique majeur et vecteur de pression sur les territoires, se trouve au cœur de ces mutations. A ces enjeux, une des réponses apportées est l'écotourisme qui s'est imposé au fur et à mesure comme une alternative qui valorise la durabilité, la préservation des écosystèmes et l'engagement responsable des acteurs comme des visiteurs.

Néanmoins, si l'écotourisme promeut des pratiques respectueuses de l'environnement, il repose également sur une dimension importante qui est moins interrogée : la question des mobilités. En effet, l'accès à des espaces naturels implique des déplacements qui auront un très souvent un impact écologique et cette question des mobilités peut parfois entrer en contradiction avec les principes de durabilité et d'écotourisme mise en avant par les acteurs.

Dans un contexte de mutations une question émerge qui est : **En quoi les moyens de transport dans l'écotourisme sont-ils un levier important pour le développement territorial ?**

Pour répondre à cette question de départ, notre réflexion s'appuiera sur plusieurs étapes successives.

Dans un premier temps, une revue de littérature permettra de définir les concepts fondamentaux liés à l'écotourisme, aux mutations contemporaines de la mobilité, ainsi qu'aux enjeux de durabilité dans les transports touristiques. Dans un second temps, nous construirons trois hypothèses de recherche qui structureront notre analyse et enfin, nous mettrons en œuvre une approche méthodologique basée sur un territoire choisi.

Ainsi, ce mémoire a pour but de comprendre comment les mobilités façonnent aujourd'hui les dynamiques de l'écotourisme, et interroger les conditions de transition vers des formes de déplacement compatibles avec la préservation des écosystèmes naturels.

PARTIE I : Cadre conceptuel et mutations sociétales des mobilités et du tourisme

Introduction de la partie I

À l'heure où les enjeux climatiques et sociaux imposent une réinvention profonde des modèles de mobilité et de consommation touristique, comprendre les fondements conceptuels de ces mutations apparaît essentiel. La Partie 1 de ce mémoire propose ainsi de situer l'évolution des mobilités touristiques dans le cadre plus large des transformations sociétales contemporaines.

Depuis la montée en puissance des préoccupations environnementales, amorcée dans les années 1970 avec les premiers rapports d'alerte scientifique, jusqu'à l'émergence de nouvelles pratiques tournées vers la durabilité, l'écotourisme émerge comme une réponse innovante aux défis du tourisme de masse, mais également comme un révélateur des tensions entre attractivité territoriale, transition environnementale et justice sociale.

Cette première partie vise ainsi à clarifier les concepts-clés qui structurent cette réflexion avec le premier chapitre sur la genèse et les principes fondamentaux de l'écotourisme, le deuxième chapitre sur la notion de mobilité durable, d'accessibilité et de connectivité dans les territoires touristiques et le troisième chapitre sur les enjeux environnementaux induits par les modes de transport touristiques.

Elle s'efforcera de montrer que penser les mobilités écotouristiques aujourd'hui, c'est nécessairement articuler une réflexion sur les pratiques de déplacement, sur les transformations des attentes sociétales, et sur les défis environnementaux que pose la croissance continue des flux touristiques.

En explorant ces différentes dimensions, cette partie jette les bases théoriques nécessaires à la compréhension du rôle central que les mobilités jouent dans la construction d'un écotourisme soutenable et territorialement ancré.

Chapitre 1 : Les mutations sociétales et la transformation des pratiques touristiques

Dans un contexte de transition écologique globale, le tourisme est appelé à se réinventer pour répondre aux défis sociaux, environnementaux et territoriaux qui redéfinissent les pratiques de mobilité et de consommation. L'écotourisme, en tant que forme de tourisme durable centrée sur la nature et sur les relations équilibrées entre visiteurs, populations locales et milieux naturels, apparaît comme une réponse pertinente aux grandes mutations contemporaines. Ce chapitre propose d'analyser les fondements, les définitions, les principes et les positionnements de l'écotourisme à travers une lecture à la fois historique, conceptuelle et critique. Il s'agit ainsi de comprendre comment ce champ s'est structuré depuis les années 1980, à la croisée des préoccupations environnementales croissantes et des aspirations nouvelles des voyageurs, pour mieux en cerner les enjeux actuels et les tensions internes.

1 Émergence et définition de l'écotourisme

1.1 *Création et évolution du concept d'écotourisme*

L'écotourisme trouve ses origines dans un contexte de prise de conscience environnementale croissante. Dès les années 1980, des signes avant-coureurs d'un changement de paradigme émergent. Le rapport Brundtland de 1987, qui introduit le concept de développement durable, constitue une étape décisive : « *le développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs* » (Brundtland, 1987, p.14). Cette vision amorce un tournant dans la manière de penser les interactions entre tourisme et environnement.

Parallèlement, la conférence de Rio en 1992, souvent citée comme l'un des jalons fondateurs du développement durable globalisé, introduit des mesures concrètes en matière de préservation de la biodiversité et d'engagement international¹. C'est dans ce sillage

¹ Nations United, *Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement, Rio 1992* | Nations Unies, <https://www.un.org/fr/conferences/environment/rio1992>, consulté le 22 mars 2025.

qu'émergent les premières réflexions autour d'un tourisme soucieux de son impact écologique.

Les ONG environnementales comme WWF ou Conservation International, ainsi que les agences de coopération (USAID, GIZ), joueront un rôle central dans la structuration du champ et la diffusion des pratiques écotouristiques. Le rôle croissant des institutions internationales (UNESCO, PNUE²) dans les dynamiques de conservation contribuera également à poser les bases d'un tourisme plus respectueux des équilibres naturels³.

Les premières initiatives de ce qu'on désigne aujourd'hui comme « écotourisme » prennent racine dans les parcs nationaux et les réserves naturelles. Le modèle américain de parc national, initié dès la fin du XIXe siècle (avec l'exemple du Yellowstone en 1872), repose sur un principe de mise à l'écart des espaces naturels à des fins de conservation, mais avec une ouverture à la fréquentation encadrée par le tourisme⁴. Ce modèle se diffuse à travers le monde, notamment dans les pays du Sud où la conservation devient aussi un levier de développement territorial (Carrier & Macleod, 2005, p.315).

Le terme « écotourisme » évolue rapidement vers une notion plus englobante. À l'origine simple synonyme de « tourisme de nature », il devient dans les années 1990 un vecteur de durabilité, intégrant des préoccupations relatives à la participation locale, la gestion des ressources, et le respect des écosystèmes. Il se dote alors d'une valeur instrumentale : il devient un outil de gouvernance des territoires.

Selon Blamey (2001), trois piliers fondent l'écotourisme : un attrait pour la nature, une dimension éducative, et une responsabilité en matière de durabilité. L'OMT (Organisation mondiale du tourisme) définira le tourisme durable comme un tourisme: « *qui tient pleinement compte de ses impacts économiques, sociaux et environnementaux actuels et futurs, en répondant aux besoins des visiteurs, des professionnels, de l'environnement et des communautés d'accueil* » (OMT)⁵. L'écotourisme prend ainsi une place charnière dans les

² Environment U. N., *UNEP - UN Environment Programme*, <https://www.unep.org/node>, consulté le 22 mars 2025.

³ « Écotourisme » dans *Wikipédia*, 2025, s.l.

⁴ Bluteau Mariel, 2015, *Yellowstone, Yosemite... La création des grands parcs nationaux a commencé en Amérique*, <https://www.radiofrance.fr/franceinter/yellowstone-yosemite-la-creation-des-grands-parcs-nationaux-a-commence-en-americaine-5887556> , 23 octobre 2015, consulté le 24 mars 2025.

⁵ *Tourisme durable*, <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/tourisme-durable> , juillet 2024, consulté le 14 février 2025.

stratégies de développement durable des territoires en tant que levier de valorisation des patrimoines naturels et culturels locaux. Il s'inscrit dans une logique de transition, en réponse aux grandes mutations sociétales que constituent la crise environnementale, la montée des inégalités et la demande sociale d'un tourisme porteur de sens.

1.2 Définitions

Comme vu précédemment, avec l'émergence de l'écotourisme, l'activité s'est progressivement structurée autour de définitions institutionnelles précises comme celle de l'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT) proposé en 2002.

Du côté académique, Fennell (1999) aborde l'écotourisme comme une pratique fondée sur des valeurs éthiques et éducatives. Il le définit comme « *une forme de tourisme durable axée sur l'expérience de la nature, avec des objectifs de conservation, de participation communautaire et d'interprétation environnementale* ». L'approche de Fennell met en lumière l'aspect systémique du phénomène écotouristique, à la fois activité économique, levier de gouvernance territoriale, et outil de sensibilisation.

Enfin, l'Association pour le Tourisme Équitable et Solidaire (ATES), dans une perspective plus sociale, insiste sur l'importance de l'ancre local. Elle définit l'écotourisme comme une forme de tourisme qui repose sur la « *participation active des communautés d'accueil, la répartition équitable des retombées économiques et le respect des équilibres culturels et naturels* »⁶. Cette vision, reprise également par l'Institut Supérieur Environnement, introduit une lecture plus politique de l'écotourisme, perçu comme une alternative au tourisme de masse et un outil de justice environnementale.

1.3 Principes fondamentaux de l'écotourisme

Un principe fondamental de l'écotourisme est la minimisation de l'empreinte écologique. L'OMT considère que les pratiques écotouristiques doivent être conçues pour

⁶ Ecotourisme : définition, enjeux et acteurs engagés, <https://tourismequitable.idfr.net/ecotourisme/>, consulté le 10 février 2025.

perturber le moins possible les écosystèmes visités⁷. Cela implique notamment une gestion raisonnée des flux, la sélection de modes de transport à faible émission, et l'intégration d'infrastructures légères et respectueuses de leur environnement.

L'écotourisme veut également être moteur de la conservation active. Selon Fennell (1999), il doit contribuer directement au financement, à la gestion et à la valorisation des espaces naturels visités. Il s'agit donc d'un tourisme qui soutient explicitement des projets de préservation de la biodiversité, en lien avec les populations locales et les autorités de protection.

Dans la vision défendue par l'ATES, l'écotourisme repose sur une logique de codéveloppement. Il ne s'agit pas uniquement de faire participer les communautés, mais de leur garantir une maîtrise des décisions et une redistribution équitable des bénéfices. L'écotourisme devient ainsi un outil d'autonomisation, capable de soutenir les économies locales tout en renforçant la cohésion sociale⁸.

L'un des éléments distinctifs de l'écotourisme est sa fonction éducative. Pour Fennell, l'interprétation environnementale est au cœur de l'expérience écotouristique : il s'agit d'un processus d'apprentissage et de sensibilisation du voyageur aux enjeux écologiques et culturels. Ce rôle éducatif s'incarne dans des visites guidées, des centres d'interprétation, des échanges avec les habitants, ou encore des ateliers de transmission de savoirs locaux.

Au-delà des principes, l'écotourisme propose une expérience touristique singulière, marquée par des valeurs d'immersion, de lenteur, d'authenticité et de transformation personnelle. Contrairement au tourisme conventionnel, centré sur la consommation rapide d'attractions, l'écotourisme valorise le temps long : il invite le voyageur à ralentir, à s'ancrer dans les temporalités locales et à vivre une relation sensorielle et réflexive au territoire.

Dans cette optique, l'Institut Supérieur de l'Environnement souligne que « l'écotourisme favorise une forme de reconnexion à la nature et à soi-même, propice à une prise de conscience écologique et à une évolution des comportements »⁹. Le voyage devient alors un

⁷ Écotourisme et zones protégées / ONU Tourisme, <https://www.unwto.org/fr/sustainable-development/ecotourism-and-protected-areas>, consulté le 27 mars 2025.

⁸ Ecotourisme : définition, enjeux et acteurs engagés, <https://tourismeequitable.idfr.net/ecotourisme/>, consulté le 10 février 2025.

⁹ Tourisme durable pour les professionnels : repenser les voyages en préservant l'environnement, <https://institut-superieur-environnement.com/blog/tourisme-durable-pour-les-professionnels-repenser-les-voyages-en-preservant-l-environnement/>, consulté le 13 janvier 2025.

levier de transformation intérieure, une occasion de revisiter ses modes de vie et de repenser ses priorités.

1.4 Positionnement dans le champ du tourisme durable et enjeux actuels

L'écotourisme se distingue par sa focalisation sur la conservation de la nature, la sensibilisation environnementale et l'implication des populations locales, en lien étroit avec des écosystèmes fragiles (Fennell, 1999).

L'écotourisme se différencie d'autres formes de tourisme durable. Le tourisme responsable repose sur une démarche éthique individuelle du voyageur, appliquée à tous les types de destinations et de prestations¹⁰. Le tourisme solidaire, quant à lui, vise une redistribution équitable des revenus, au service de projets collectifs portés par les habitants¹¹. Le tourisme communautaire se caractérise par une gestion directe de l'offre touristique par les communautés locales, assurant leur autonomie décisionnelle.

Ces modèles partagent des principes communs (participation, durabilité, respect des cultures), mais l'écotourisme reste centré sur l'environnement comme ressource et finalité première (Fennell, 1999).

La mobilité douce (marche, vélo, canoë, transports collectifs locaux) joue un rôle central dans l'expérience écotouristique. Elle permet de réduire l'empreinte carbone, favorise l'immersion lente dans les territoires, et contribue à la préservation des écosystèmes traversés¹². Selon l'Institut Supérieur Environnement, « *la mobilité dans l'écotourisme n'est pas seulement un moyen, elle constitue une expérience en soi, qui redéfinit le rapport au territoire* »¹³.

¹⁰ *Tourisme durable, responsable, écotourisme... Comment s'y retrouver ?*, <https://easternroutes.fr/tourisme-durable-responsable/>, 10 juillet 2020, consulté le 4 avril 2025.

¹¹ Discoveries ECO Land, 2025, *Tourisme solidaire, responsable et écotourisme : voyager autrement*, <https://www.havenlandstravels.org/post/tourisme-solidaire-responsable-et-écotourisme-voyager-autrement>, 3 avril 2025, consulté le 4 avril 2025.

¹² Ulysse, 2025, *Mobilité Douce : Définition, Avantages et Enjeux pour l'avenir*, <https://eco-citadin.fr/deplacement/comprendre-la-mobilite-douce-enjeux-et-solution-pour-un-avenir-durable/>, 5 mars 2025, consulté le 3 mars 2025.

¹³ *Impact environnemental du tourisme : vers un avenir durable et plus responsable*, <https://institut-superieur-environnement.com/blog/impact-environnemental-du-tourisme-vers-un-avenir-durable-et-plus-responsable/>, consulté le 23 avril 2025.

Avec la croissance rapide du secteur, l'écotourisme est confronté à un risque de banalisation. De nombreuses offres utilisent le terme à des fins marketing, sans réel respect des principes fondateurs¹⁴. Ce phénomène s'accompagne d'un greenwashing croissant, où des pratiques sont estampillées « durables » sans transparence ni contrôle. Comme le souligne l'ATES, « *la prolifération des labels touristiques, sans critères harmonisés, fragilise la confiance des voyageurs* ».

Face à cette dérive, plusieurs initiatives visent à normaliser les pratiques à travers des certifications crédibles, à l'image du label ATR (Agir pour un Tourisme Responsable). Néanmoins, la multiplicité des référentiels et l'absence de reconnaissance internationale demeurent des obstacles à leur efficacité réelle¹⁵.

2 Prise de conscience environnementale et nouvelles attentes des voyageurs

2.1 Une conscience environnementale globalisée : mutations sociétales et bascule des imaginaires

Dès 1972, le rapport Meadows (*The Limits to Growth*) alerte sur les dangers d'une croissance économique et démographique exponentielle dans un monde aux ressources finies. Il prédit que « *si les tendances actuelles de croissance mondiale se poursuivent, les limites de la croissance sur cette planète seront atteintes au cours des cent prochaines années* ». Quinze ans plus tard, le rapport Brundtland popularise le concept de développement durable, définissant un développement « qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs ».

Ces alertes, initialement cantonnées au champ scientifique, sont progressivement reprises. Les Conférences des Parties (COP), sous la protection des Nations Unies, structurent la gouvernance climatique mondiale. Le Sommet de la Terre de Rio (1992), le Protocole de

¹⁴ *Tourisme « durable » : Stop à la prolifération des labels et au greenwashing | Le Média du Voyage Durable*, <https://levoyagedurable.media/articles/tourisme-durable-stop-a-la-proliferation-des-labels-et-au-greenwashing>, consulté le 23 avril 2025.

¹⁵ EquipeATES, 2024, *Les labels touristiques : greenwashing ou vrais engagements ?*, <https://ates-tourisme-equitable.org/actualites/les-labels-touristiques-greenwashing-ou-vrais-engagements/>, 17 juillet 2024, consulté le 23 avril 2025.

Kyoto (1997) et l'Accord de Paris (2015) consacrent l'idée d'un engagement collectif contre le dérèglement climatique, en fixant des objectifs chiffrés et en reconnaissant les responsabilités différencierées entre pays¹⁶.

Ce basculement politique s'accompagne d'un renouvellement des bases de pensée. Le concept d'Anthropocène, proposé par Crutzen, désigne une nouvelle ère géologique dans laquelle l'homme est devenu une force géologique capable de modifier en profondeur les équilibres de la planète. Il remet en cause la séparation entre nature et société, et engage une redéfinition de notre rapport au vivant, aux territoires et aux échelles de temps.¹⁷

Dans la même perspective, la collapsologie, théorisée par Servigne et Stevens, explore les risques d'effondrement systémique liés à la convergence des crises écologiques, économiques et sociales. Ce courant contribue à faire évoluer les pratiques, notamment touristiques, vers des formes plus lentes, localisées, et cohérentes avec les limites planétaires.

La mise à l'agenda mondial des enjeux climatiques repose également sur l'action de la société civile et des figures médiatiques de l'écologie. Le mouvement Fridays for Future, initié par Greta Thunberg, mobilise une génération entière autour de l'urgence climatique.¹⁸

Face à la remise en question du modèle de croissance, de nouveaux récits émergent pour penser autrement le lien au progrès. La décroissance, portée par Serge Latouche, propose de sortir de la logique d'accumulation et de promouvoir des sociétés post-croissance centrées sur la qualité de vie. L'éthique de la sobriété, défendue par Pierre Rabhi, valorise une simplicité volontaire, respectueuse des ressources et du vivant.

Cette mutation des imaginaires s'accompagne d'un phénomène psychologique de plus en plus documenté : l'éco-anxiété. Selon une étude internationale (Hickman et al, 2021), 59 % des jeunes de 16 à 25 ans se disent « *très ou extrêmement inquiets* » face au changement

¹⁶ Décryptage des COP : les conférences internationales de lutte contre le dérèglement climatique | Ministères Aménagement du territoire Transition écologique, <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/decryptage-cop-conferences-internationales-lutte-contre-dereglement-climatique>, consulté le 20 avril 2025.

¹⁷ Bénis Olivier, 2023, *Qu'est-ce que l'anthropocène, cette possible « époque géologique de l'humain » ?*, <https://www.radiofrance.fr/franceinter/qu-est-ce-que-l-anthropocene-cette-possible-epoque-geologique-de-l-humain-3965362> , 11 juillet 2023, consulté le 23 avril 2025.

¹⁸ Dix grandes dates de la mobilisation internationale sur le climat, <https://www.linfodurable.fr/environnement/dix-grandes-dates-de-la-mobilisation-internationale-sur-le-climat-47752> , 8 novembre 2024, consulté le 23 avril 2025.

climatique ; 45 % déclarent que ces inquiétudes affectent leur vie quotidienne⁶. Cette angoisse existentielle témoigne d'un décalage entre la lucidité écologique des individus et l'inaction des institutions, poussant une partie croissante de la population à rechercher dans leurs modes d'une forme de cohérence et d'engagement.

2.2 Une transformation des attentes touristiques : vers un tourisme de sens et de cohérence

Le tourisme ne se pense plus uniquement comme un moment de consommation ou d'évasion, mais de plus en plus comme une expérience personnelle engagée, en quête de sens, de cohérence et de responsabilité.

Le tourisme de masse, historiquement associé à la démocratisation des loisirs, est aujourd'hui largement remis en cause pour ses effets destructeurs sur les écosystèmes et les sociétés d'accueil. Le phénomène de surtourisme illustre cette saturation des destinations emblématiques, où la surfréquentation génère des conséquences environnementales, sociales et économiques néfastes : artificialisation des paysages, pression sur les infrastructures, pollution, disparition des commerces de proximité, exclusion des habitants¹⁹.

À cela s'ajoute l'impact carbone considérable des transports, en particulier de l'aviation. L'OMT estime que le tourisme contribue à près de 8 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre, un chiffre incompatible avec la transition énergétique.

Face à ces constats, de nouveaux modèles émergent, portés par une recherche de cohérence entre pratiques touristiques et convictions personnelles. Le tourisme responsable, le tourisme durable ou encore l'écotourisme visent à concilier plaisir du voyage, sobriété environnementale et justice sociale.²⁰

Une étude (Yeught, 2016) montre que les voyageurs recherchent désormais des séjours alignés avec leurs valeurs : respect de l'environnement, rencontre humaine et contribution économique directe aux populations hôtes. Le choix d'hébergements écoresponsables, la

¹⁹ *Le surtourisme : quel impact sur les villes et sur l'environnement ?* | vie-publique.fr, <https://www.vie-publique.fr/eclairage/24088-le-surtourisme-quel-impact-sur-les-villes-et-sur-lenvironnement> , 4 juillet 2024, consulté le 24 avril 2025.

²⁰ Organisation Mondiale du Tourisme (OMT), *Tourism and Climate Change*, 2020.

préférence pour des circuits courts, et le recours à des agences engagées dans le développement durable deviennent des critères de sélection prioritaires.

2.3 Dynamiques générati^{on}nelles et logiques d'engagement : vers un nouveau profil de voyageur

Les jeunes générations expriment un niveau de conscience écologique et sociale élevé, souvent en lien avec leur formation, leurs réseaux sociaux et une plus grande exposition médiatique aux crises globales. Selon une enquête de Booking.com (2023), plus de 75 % des voyageurs affirment vouloir que leur voyage ait un impact positif sur l'environnement et les communautés visitées²¹.

Ce public manifeste un intérêt marqué pour le slow travel, la réduction des déplacements aériens et les séjours en lien avec la transition écologique. Leur consommation touristique est plus orientée par des valeurs que par le confort.

Les réseaux sociaux sont importants dans la diffusion des nouveaux modèles touristiques. De nombreuses micro-célébrités de l'écotourisme comme des influenceurs voyage, vidéastes ou blogueurs construisent une image de soi engagée. Cette esthétique du voyage responsable se traduit par une valorisation symbolique du « bon touriste », en opposition au vacancier insouciant et consommateur.

Ces influenceurs « *sensibilisent leur communauté à l'impact du voyage, en mettant en avant des modes de vie alternatifs, basés sur l'engagement environnemental, le respect du vivant et la sobriété heureuse* »²². Ils deviennent des prescripteurs de comportements, capables de modifier les standards.

Ce nouveau profil de voyageur, connecté, critique et engagé, redéfinit les normes du secteur et impose aux acteurs institutionnels et privés de s'adapter à une demande plus responsable, plus transparente et plus cohérente avec les enjeux contemporains.

²¹ Booking.com (2023). *Sustainable Travel Report*

²² Blog du Modérateur, « Micro-influence et tourisme éthique », 2024.

3 Vers une sobriété des mobilités touristiques

La croissance des mobilités touristiques, particulièrement aériennes, génère des impacts environnementaux majeurs. Selon l'ADEME (2021), le secteur touristique représente environ 8 % des émissions mondiales de gaz à effet de serre, principalement dues au transport aérien. Face à cette réalité, une transition vers la sobriété des déplacements touristiques devient incontournable pour respecter les objectifs climatiques internationaux (GIEC, 2023).

Peeters et al (2007) soulignent qu'une réduction importante des mobilités à fort impact carbone est nécessaire. Ils préconisent une réorientation vers des destinations plus proches afin de diminuer la dépendance aux vols long-courriers. Cette approche implique de repenser profondément la signification même du voyage.

La généralisation des mobilités douces telles que le train, le vélo et la marche apparaît alors essentielle. Selon l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC, 2020), une augmentation de l'usage du train permettrait de réduire significativement les émissions de carbone tout en valorisant les territoires traversés²³. Selon la Direction générale des Entreprises, le cyclotourisme et la randonnée connaissent également un intérêt croissant, favorisant la découverte approfondie des territoires locaux et stimulant les économies locales, répondant ainsi à la demande actuelle pour des expériences authentiques et significatives²⁴.

Toutefois, généraliser cette sobriété implique des changements profonds, tant dans les comportements individuels que dans les politiques publiques. Peeters et al. (2007) indiquent que les institutions doivent encourager ces comportements sobres par des mécanismes tels que les taxes carbone sur les vols ou le développement d'infrastructures de transport durable.

²³ *Le secteur ferroviaire progresse dans l'exécution de ses objectifs d'émissions de CO2* | CCNUCC, <https://unfccc.int/fr/news/secteur-ferroviaire-progresse-dans-l-execution-de-ses-objectifs-co2>, consulté le 24 avril 2025.

²⁴ *Le tourisme à vélo* / Direction générale des Entreprises, <https://www.entreprises.gouv.fr/secteurs-dactivite/tourisme/le-tourisme-velo>, consulté le 24 avril 2025.

La sobriété touristique représente donc une réponse essentielle à l'urgence climatique et une opportunité pour repenser fondamentalement notre rapport au voyage, privilégiant la qualité des expériences sur la quantité et la vitesse.

Pour conclure ce chapitre, l'écotourisme ne se résume plus à une pratique marginale, il cristallise désormais des aspirations profondes à voyager autrement, plus lentement, plus localement, et plus consciemment. En ce sens, la sobriété des mobilités touristiques, abordée dans la dernière partie, apparaît non seulement comme un impératif écologique, mais aussi comme un levier de transformation des imaginaires et des modes de vie. Dès lors, il devient essentiel d'interroger les conditions concrètes d'un développement de l'écotourisme qui soit réellement soutenable, inclusif et porteur de sens pour les territoires et les individus.

Chapitre 2 : Mobilités et développement territorial : notions clés

La mobilité constitue aujourd’hui un objet central des politiques de transition, à la croisée des enjeux environnementaux, sociaux et territoriaux. Si le chapitre précédent a permis d’éclairer les racines théoriques et l’évolution du concept d’écotourisme dans un contexte de mutation sociétale, ce second chapitre se propose d’approfondir la dimension spatiale et politique des mobilités. Loin d’être neutre ou strictement fonctionnelle, la mobilité touristique engage des choix d’organisation territoriale, de planification publique et de conception des infrastructures. Ce chapitre s’attache ainsi à analyser les fondements conceptuels de la mobilité durable, son rôle structurant dans l’accessibilité aux territoires écotouristiques, et la manière dont les politiques publiques s’en emparent.

1 Concepts de mobilité durable, accessibilité, connectivité

1.1 Une conscience environnementale globalisée : mutations sociétales et bascule des imaginaires

La mobilité n'est pas une simple composante technique du déplacement ; elle constitue un fait social total, c'est-à-dire une pratique qui engage les dimensions économiques, culturelles, politiques et symboliques de la vie contemporaine. Dans cette perspective, se développe la notion de "société de la mobilité", où les flux de personnes, de biens, d'idées et d'informations réorganisent en profondeur les spatialités, les temporalités et les pratiques sociales. (Urry, 2000, p 51-69)

Dans ce cadre, la mobilité touristique se distingue de la mobilité quotidienne par sa temporalité décalée, son caractère volontaire et son inscription dans le champ des loisirs. Toutefois, ces deux formes de mobilité sont de plus en plus interdépendantes : les transformations du travail, du numérique, et des modes de vie floutent les frontières entre

les différents types de déplacement. Ainsi, la mobilité est aussi un instrument de pouvoir d'accès aux ressources, au même titre que le revenu ou l'éducation.²⁵

Ainsi, les mutations sociétales traités dans le précédent chapitre, comme le changement climatique et l'éco-anxiété, se traduisent directement dans les pratiques de mobilité. Le choix de modes de déplacement plus lents, plus locaux, ou à faible impact s'inscrit dans cette volonté de cohérence entre mode de vie, valeurs environnementales et manières de se déplacer.

1.2. La mobilité durable : une réponse territorialisée aux crises environnementales

Face aux bouleversements climatiques, la mobilité durable s'impose comme un pilier fondamental de la transition écologique des territoires. Elle regroupe un ensemble de pratiques visant à réduire l'empreinte environnementale des déplacements, tout en garantissant une accessibilité équitable à tous les publics. Cette notion, en constante évolution, englobe plusieurs approches complémentaires.

On distingue trois grandes catégories internes à la mobilité durable :

- La mobilité douce, qui inclut les modes non motorisés à faible impact, comme la marche ou le vélo ;²⁶
- La mobilité active, qui repose sur l'engagement physique de l'usager, valorisant le lien entre santé, activité et déplacement ;
- La mobilité durable, qui combine sobriété énergétique, transports collectifs, et intégration des véhicules à faibles émissions. (Demade, 2021).

Ces distinctions montrent que la mobilité durable ne se limite pas à un choix technique ou énergétique. Elle remet en cause nos modèles d'aménagement, notre rapport à la distance, et les représentations sociales de la mobilité. Comme l'explique Urry (2000, p 51-69), il s'agit

²⁵ COURS 2 : *Mobilité sociale et transformations des structures sociales* | Melchior, <https://www.melchior.fr/cours/complet/cours-2-mobilite-sociale-et-transformations-des-structures-sociales>, consulté le 23 avril 2025.

²⁶ *Mobilité douce, mobilité durable, quelle différence ?*, <https://www.roadmate.io/forfait-mobilite-durable/mobilite-douce/> , 23 avril 2025, consulté le 12 décembre 2024.

d'une transformation systémique des mobilités, qui engage à la fois les institutions, les territoires et les comportements².

Le secteur des transports constitue en France la première source d'émissions de gaz à effet de serre, représentant environ 31 % des émissions nationales selon les chiffres du Ministère de la Transition écologique (2022). Cette situation est largement due à la prépondérance de la voiture individuelle, fortement carbonée, dans les mobilités quotidiennes et touristiques.

Pour répondre à cet enjeu, la mise en place de la mobilité durable repose sur plusieurs leviers:

- Le développement des transports publics et leur accessibilité ;
- La généralisation des mobilités douces, en particulier dans les zones urbaines denses ;
- L'optimisation du taux d'occupation des véhicules via le covoiturage et l'autopartage ;
- La transition énergétique par l'électrification progressive du parc automobile.

Comme le souligne l'ADEME (2021), ces transformations ne doivent pas uniquement viser la réduction des émissions, mais aussi l'amélioration de l'accessibilité. La cohésion territoriale passe par une meilleure accessibilité à des mobilités alternatives, en particulier pour les publics éloignés des centres urbains.

La réussite de cette transition repose sur le déploiement de solutions concrètes : développement de réseaux cyclables, soutien aux transports collectifs décarbonés, mise en place de bornes de recharge électrique, et structuration d'une offre multimodale cohérente²⁷.

Cette approche rejoint la perspective de la gouvernance multi-niveaux formulée par Offner (1993), qui insiste sur la nécessité d'articuler les différentes échelles de décision, du local à l'international, pour garantir la cohérence et l'efficacité des politiques de mobilité.

Ainsi, la mobilité durable devient un vecteur de transition énergétique, mais aussi un outil de justice territoriale, en contribuant à l'accessibilité de tous, à la réduction des inégalités et à la résilience des territoires.

²⁷ *Décarboner les transports et les mobilités : quelles réponses efficaces face aux urgences ? | Terra Nova, <https://tnova.fr/ecologie/transition-energetique/decarboner-les-transports-et-les-mobilites-quelles-reponses-efficaces-face-aux-urgences/>* , 13 juin 2023, consulté le 24 avril 2025.

1.3. Accessibilité et connectivité : deux leviers d'aménagement territorial

Les concepts d'accessibilité et de connectivité sont essentiels pour comprendre l'articulation entre mobilité, équité territoriale et développement touristique. L'accessibilité fait référence à la facilité d'atteindre un lieu ou un service, mais doit être entendue aussi bien dans sa dimension géographique que sociale : qui peut accéder à quoi, avec quels moyens et à quel coût ?

Pour Jouffe et al (2017), l'inégalité d'accès aux mobilités produit une segmentation de l'espace et une fracture dans l'expérience même du territoire. L'accessibilité touristique devient ainsi un indicateur de la capacité d'un territoire à accueillir, à s'ouvrir, mais aussi à proposer une mobilité inclusive.

La connectivité, quant à elle, renvoie à la qualité des interconnexions entre différents modes de transport. Elle repose sur des logiques intermodales (train-vélo, navette-train, etc.) et multimodales (diversité des choix à disposition). Ces concepts sont clés pour les zones isolées ou peu desservies, comme les espaces de montagne, les territoires ruraux ou littoraux.

L'aménagement de solutions connectées et accessibles constitue un levier d'équilibre territorial. Il permet non seulement de favoriser l'accès au tourisme à un plus grand nombre, mais aussi de soutenir un développement touristique durable et décentralisé. (op.cit)

2 Rôle des transports dans le développement régional

Les infrastructures de transport constituent un levier fondamental pour le développement local dans la mesure où elles structurent les territoires et en assurent la connectivité. Elles favorisent ainsi la mise en réseau des espaces, l'activation de ressources dormantes, et la dynamisation des activités économiques. Selon l'Organisation Internationale du Travail, le tourisme durable, représente un moteur de développement socio-économique inclusif, en particulier dans les zones rurales marginalisées. En ce sens, l'amélioration de l'accessibilité des destinations écotouristiques via des infrastructures adaptées participe à la création d'emplois et à la diversification des économies locales. Parallèlement, les politiques de

mobilité urbaine durable portées par certaines villes européennes témoignent d'une volonté croissante de transition vers des pratiques de déplacement plus respectueuses des écosystèmes. Il s'agit notamment de réduire la dépendance à l'automobile individuelle et de privilégier des modes partagés ou doux dans une perspective de sobriété (Chabanet et al, 2015).

L'accessibilité des espaces écotouristiques constitue un enjeu central dans la réflexion sur les inégalités d'accès à la nature et aux aménités territoriales, et questionne la capacité des politiques publiques à garantir une distribution équitable des infrastructures. Une accessibilité dégradée peut en effet engendrer des formes d'exclusion géographique durables, particulièrement préjudiciables aux populations résidant dans des zones enclavées. Dans cette perspective, Zembri (2012) souligne que l'accessibilité peut être considérée comme un indicateur d'équité, dans la mesure où elle conditionne l'accès à l'emploi, aux services et aux opportunités offertes par les territoires. En matière d'écotourisme, cela implique de penser des infrastructures de transport qui prennent en compte la diversité des publics, afin de permettre un accès effectif et inclusif aux espaces naturels, indépendamment de leur position géographique ou de leur statut socio-économique.

Dès lors, la conception des infrastructures de transport ne peut être pensée indépendamment des logiques de développement territorial. Elle suppose une approche intégrée, à l'échelle régionale, prenant appui sur les ressources locales et sur la mise en réseau des acteurs. Les transports doivent être considérés comme un outil d'aménagement au service de la durabilité des territoires, en articulant besoins de mobilité, préservation des milieux, et cohérence des actions publiques²⁸.

²⁸ *Les enjeux de la mobilité rurale*, <https://www.padam-mobility.com/enjeux/les-enjeux-de-la-mobilite-rurale>, consulté le 24 avril 2025.

3 Politiques publiques et dynamiques territoriales

3.1. Mobilités durables et aménagement du territoire : entre impulsion publique et dynamiques locales

À différentes échelles, les collectivités territoriales participent à l'élaboration de stratégies visant à réduire l'impact des mobilités sur l'environnement tout en répondant aux besoins de déplacement des populations. Le rôle des régions, des intercommunalités et des parcs naturels régionaux est ici central, notamment à travers des outils de planification comme les SRADDET (Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires)²⁹ ou les Plans de mobilité rurale (ex-PDU).

Des dispositifs nationaux tels que France Mobilités ou Avenir Montagnes Mobilités soutiennent également les innovations en matière de mobilités durables dans les territoires peu denses ou touristiques. Ils visent à créer un environnement favorable à l'expérimentation, tout en accompagnant les collectivités dans leurs projets.³⁰

Il convient toutefois de rester prudent quant à la portée opérationnelle de ces plans. S'ils établissent une intention politique claire, leur déclinaison sur le terrain dépend de nombreux facteurs : capacités financières, priorités locales, cohérence des acteurs, etc

3.2. Limites, tensions et conditions de mise en œuvre

Malgré l'abondance des cadres et dispositifs, les politiques de mobilité durable rencontrent plusieurs freins structurels. La question du financement reste centrale : toutes les collectivités n'ont pas les mêmes moyens pour répondre aux appels à projets, engager des

²⁹ Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), <https://outil2amenagement.cerema.fr/outils/schema-regional-damenagement-developpement-durable-et-degalite-des-territoires-sraddet>, consulté le 10 janvier 2025.

³⁰ Avenir montagnes / ANCT - Agence Nationale de la Cohésion des Territoires, <https://anct.gouv.fr/programmes-dispositifs/avenir-montagnes>, consulté le 15 janvier 2025.

études préalables ou financer des infrastructures. Selon la Cour des comptes (2022), les déséquilibres entre territoires urbains et ruraux sont toujours marqués.

Par ailleurs, les temporalités politiques sont parfois incompatibles avec les besoins de long terme des transitions écologiques. Les mandats électoraux, les logiques de projets et les injonctions de rentabilité entravent la continuité des politiques publiques. À cela s'ajoutent des contradictions internes : promouvoir la mobilité et l'accès peut entrer en conflit avec la préservation des espaces naturels sensibles. L'implantation de nouvelles infrastructures (routes, parkings, pôles d'échanges) dans des sites écotouristiques peut générer des tensions locales et des effets contraires aux objectifs de durabilité.³¹

Comme le souligne Offner (1993, p. 233-242), les politiques de transport sont des objets conflictuels car elles « *redistribuent l'espace, les ressources et les symboles* ». Elles cristallisent donc des résistances, qu'il s'agisse de conflits d'usage (entre résidents, touristes, agriculteurs, écologistes), de controverses techniques ou de débats sur les priorités d'investissement.

Ces limites plaident pour une évaluation contextualisée des dispositifs, dans une perspective intégrant à la fois la dimension environnementale, sociale et territoriale de la mobilité.

À l'issue de ce chapitre, il apparaît que la mobilité touristique ne peut plus être pensée comme un simple vecteur de déplacement entre un point d'origine et une destination. Elle est désormais inséparable des logiques d'aménagement du territoire, des stratégies de valorisation locale, et des politiques environnementales. De leur côté, les politiques publiques mettent en place des cadres d'action et des dispositifs de soutien, mais se heurtent encore à des obstacles structurels, financiers ou culturels. Ces constats soulignent la nécessité d'une évaluation des actions entreprises et appellent à une gouvernance territoriale renouvelée, capable de mettre en place une transition énergétique et une cohérence des mobilités dans le champ de l'écotourisme.

³¹ *Inégalités, pouvoir d'achat, éco-anxiété : agir sans attendre pour une transition juste* Rapport annuel sur l'état de la France en 2023 | Le Conseil économique social et environnemental, <https://www.lecese.fr/travaux-publies/inegalites-pouvoir-dachat-eco-anxiete-agir-sans-attendre-pour-une-transition-juste-rapport-annuel-sur-letat-de>, consulté le 10 janvier 2025.

Chapitre 3 : Les enjeux environnementaux liés aux transports touristiques

Alors que la mobilité touristique est devenue l'un des vecteurs majeurs du développement des territoires, elle génère en parallèle des impacts environnementaux croissants. Ce troisième chapitre propose d'analyser la contribution des transports touristiques aux dégradations écologiques, avant d'examiner les alternatives émergentes telles que le ferroviaire, les mobilités douces et l'intermodalité. Il s'agira également de comprendre comment l'attractivité des destinations écotouristiques confronte les territoires à de nouvelles tensions écologiques, nécessitant des stratégies de régulation adaptées.

1 Impact écologique des transports (avion, voiture, train, etc.)

1.1 Les transports touristiques comme contributeurs majeurs aux émissions globales

Les transports constituent le secteur le plus émetteur de gaz à effet de serre (GES) dans le tourisme. Selon l'ADEME (2024), le transport représente environ 69 % de l'empreinte carbone du tourisme, dont 29 % pour l'aviation³². En France, cette empreinte est principalement portée par deux modes de transport : l'avion et la voiture individuelle, qui demeurent les piliers logistiques des flux touristiques contemporains.

Le transport aérien en constitue l'un des modes de transport les plus polluants en raison de la consommation élevée de kérosène et des émissions de CO₂ en haute altitude. D'après une étude de l'ADEME, les vols long-courriers ont un impact disproportionné sur l'environnement : un vol de plus de 5 000 km génère trois à quatre fois plus d'émissions qu'un vol court. La multiplication des compagnies aériennes low-cost a également contribué à une augmentation du nombre de vols, rendant les voyages aériens plus accessibles mais aggravant leur impact écologique³³. Également, d'après l'étude conjointe de l'OMT et du

³² *Journée mondiale du tourisme – Bilan des émissions de GES du secteur du tourisme en France*, <https://www.ademe.fr/presse/communique-national/journee-mondiale-du-tourisme-bilan-des-emissions-de-ges-du-secteur-du-tourisme-en-france/>, consulté le 25 avril 2025.

³³ Ibid

Forum International des Transports (ITF) (2019), les émissions de CO₂ issues du tourisme devraient croître de 25 % entre 2016 et 2030, passant de 1 597 à 1 998 millions de tonnes. Cette augmentation est largement due à l'essor des voyages interrégionaux, qui, bien que ne représentant que 20 % du volume global des déplacements touristiques, sont quasi exclusivement effectués en avion.

En parallèle, la voiture individuelle reste le mode de déplacement prédominant dans le tourisme intra-national et intra-régional. L'OMT indique que près de 80 % des déplacements touristiques de proximité sont encore réalisés en voiture. Cette hégémonie s'explique par l'inégale répartition des services de transport collectif, particulièrement dans les zones rurales, littorales ou montagnardes, où l'offre alternative est insuffisante voire inexistante (OMT, 2019).

Ce modèle de mobilité, hérité des Trente Glorieuses et du développement des loisirs motorisés, engendre une série d'effets écologiquement dommageables : congestion routière, pollution de l'air, artificialisation des sols et banalisation paysagère. Il participe ainsi à la dégradation des milieux naturels que l'écotourisme prétend valoriser.

1.2. Une pression multiforme sur les écosystèmes

L'extension des infrastructures de transport, qu'il s'agisse de routes, d'aéroports ou de gares, constitue une source majeure de pression anthropique sur les milieux naturels. L'artificialisation des sols qui en résulte provoque une fragmentation des habitats et contribue à la disparition progressive de certaines espèces. Comme le souligne Ruiz, l'aménagement touristique a souvent été pensé en dehors de toute logique de préservation écologique, donnant lieu à une urbanisation excessive de zones pourtant qualifiées de "préservées", notamment dans les espaces côtiers ou montagnards¹. La construction de routes, de parkings ou de plateformes logistiques modifie la structure paysagère, altère les trames écologiques et accentue la vulnérabilité des écosystèmes à d'autres formes de pressions (Ruiz, 2014, p. 71–82).

Outre cette transformation spatiale, les pollutions sonore et atmosphérique générées par les flux touristiques constituent une menace directe pour la faune et la flore. Les territoires traversés par des axes de transport à fort trafic, routiers comme aériens, sont exposés à un

bruit continu qui perturbe les cycles biologiques des espèces sensibles, en particulier leurs rythmes de reproduction, de repos ou de migration. Projet Écologie souligne que le bruit des moteurs et les vibrations induites affectent notamment les oiseaux, les batraciens et les mammifères, souvent contraints de modifier leurs comportements ou de quitter les habitats perturbés. Par ailleurs, les émissions de particules fines et d'oxydes d'azote, issues du trafic routier, ont un impact négatif sur la qualité de l'air, avec des effets corrélés à la fois sur la santé humaine et sur l'intégrité des écosystèmes. Les milieux littoraux, notamment, s'avèrent particulièrement vulnérables, en raison de la concentration des infrastructures et de la pollution liée aux hydrocarbures et aux déchets plastiques³⁴.

Selon une enquête de 2023, certaines destinations écotouristiques voient leur fréquentation multipliée par dix en haute saison, avec pour conséquence une dégradation rapide des sols, une érosion des sentiers, une surconsommation des ressources en eau et une accumulation de déchets³. L'exemple de la baie de Maya en Thaïlande, fermée temporairement à la suite d'un processus de destruction accélérée de ses coraux, illustre les limites d'un tourisme de nature mal régulé.

1.3. Des impacts différenciés selon les territoires

Les effets des transports touristiques ne sont pas homogènes ; ils varient en fonction des caractéristiques géographiques, sociales et économiques des territoires concernés.

Dans les zones métropolitaines, la densité d'infrastructures et l'accès aux transports publics permettent une certaine résilience aux flux touristiques, bien que les centres historiques subissent des phénomènes de surtourisme (comme à Paris, Lyon ou Bordeaux). Selon Zembri et al (2022, p.165-212), les transports influencent directement la répartition des populations et la localisation des activités économiques. L'augmentation du nombre de visiteurs entraîne une saturation des infrastructures de transport, aggravant les émissions de particules fines et de gaz à effet de serre. De plus, les déplacements touristiques en voiture

³⁴ *Tourisme de masse : impacts négatifs et conséquences*, <https://www.projet-ecologie.fr/les-effets-nefastes-du-tourisme-de-masse/>, consulté le 20 avril 2025.

individuelle exacerbent les problèmes de qualité de l'air, notamment dans les centres historiques où la circulation est dense.

Les littoraux, quant à eux, sont particulièrement vulnérables à l'impact des transports touristiques. L'afflux de véhicules entraîne une artificialisation des sols, une pollution des eaux côtières et une érosion des plages. L'urbanisation liée aux infrastructures routières modifie profondément les paysages et fragilise les milieux naturels. La construction de routes et de parkings à proximité des plages perturbe les habitats marins et entraîne une perte de biodiversité. Par ailleurs, la pollution sonore et atmosphérique générée par le trafic automobile affecte la faune locale, notamment les oiseaux migrateurs (Hall et al, 2014, p.51-67).

Enfin, les parcs naturels régionaux ou nationaux font face à une augmentation du nombre de visiteurs, qui entraîne une fragmentation des habitats naturels, limitant la biodiversité et augmentant les risques d'érosion. Selon Offner (2024), les infrastructures de transport modifient profondément les dynamiques territoriales et peuvent amplifier les tendances préexistantes. Les routes traversant les parcs naturels perturbent les cycles de reproduction et de migration de nombreuses espèces animales. De plus, la pollution sonore générée par les véhicules et les avions affectent le comportement de la faune, réduisant les chances de survie de certaines espèces sensibles.

2 Les alternatives durables : ferroviaire, mobilités douces, intermodalité

2.1 Le retour stratégique du ferroviaire : entre sobriété et lenteur

Le train est aujourd'hui reconnu comme l'un des moyens de transport les plus efficaces d'un point de vue environnemental. Selon un rapport de l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) (2024), le ferroviaire émet jusqu'à 80 % de CO₂ en moins par passager-kilomètre par rapport à l'aviation commerciale. Cette performance remarquable est

renforcée par l'électrification croissante des lignes et par le recours progressif aux énergies renouvelables dans le mix énergétique du secteur³⁵.

Dans son rapport sur le transport ferroviaire et l'intermodalité, L'ADEME (2025) souligne également que le train présente une efficience énergétique supérieure à celle des modes routiers individuels, tant sur le plan des consommations que des émissions indirectes. Ainsi, le retour du ferroviaire apparaît non seulement comme un levier technique de décarbonation, mais aussi comme une opportunité symbolique pour redéfinir les imaginaires du déplacement.

Dans cette dynamique, plusieurs projets visent à réhabiliter ou maintenir les lignes ferroviaires secondaires, souvent situées dans des territoires à fort potentiel écotouristique. On peut prendre l'exemple de la ligne en Ariège (Toulouse - Ax-les-Thermes) qui figure parmi les exemples de stratégie de valorisation³⁶. Ces initiatives permettent ainsi d'offrir des alternatives bas carbone pour accéder aux territoires naturels sensibles, tout en renforçant l'attractivité touristique hors des grands axes.

Malgré ses bénéfices environnementaux et territoriaux, le développement du ferroviaire reste freiné par plusieurs contraintes structurelles. Le réseau ferroviaire français est fortement polarisé autour des lignes à grande vitesse (LGV), au détriment des dessertes locales³⁷. Les territoires ruraux et de montagne, pourtant porteurs de projets écotouristiques, souffrent d'une offre ferroviaire limitée, irrégulière ou peu lisible.

À cela s'ajoute la perception négative de la lenteur du train face aux exigences contemporaines du tourisme de court séjour, qui privilégie la rapidité et la flexibilité. Comme le souligne un rapport de Vie Publique (2021) sur la stratégie ferroviaire nationale, la concurrence de la voiture et de l'avion sur les courts trajets accentue cette fragilité.

³⁵ *Oui, le train est l'un des moyens de transport les moins polluants* - SNCF Connect, <https://www.sncf-connect.com/article/oui-le-train-est-l-un-des-moyens-de-transport-les-moins-polluants> , 16 février 2021, consulté le 25 avril 2025.

³⁶ voiemidi, 2019, *Ligne de l'Ariège: entre urgence et développement*, <https://actuteroccitanie.wordpress.com/2019/08/05/ligne-de-lariege-entre-urgence-et-developpement/> , 5 août 2019, consulté le 25 avril 2025.

³⁷ « Comment la SNCF et l'Etat ont « délaissé les trains du quotidien » au profit du TGV », 2018, 14 juin 2018 p.

2.2 Les mobilités douces : usages et limites

Les mobilités douces, marche, vélo, sont au cœur des pratiques écotouristiques. Selon une étude, 89 % des Français pratiqueraient régulièrement la marche comme mode de déplacement ou de loisir. Le vélo, quant à lui, bénéficie d'une croissance significative, portée par l'essor des Voies Vertes, des véloroutes et des politiques publiques d'aménagement³⁸. Ces mobilités favorisent une approche du tourisme basée sur la lenteur, l'observation et le respect des rythmes naturels, en parfaite cohérence avec les objectifs de l'écotourisme et afin d'en soutenir le développement, de nombreuses initiatives locales voient le jour.

Le label "Accueil Vélo", promu par les opérateurs du tourisme actif, garantit aux cyclotouristes l'accès à des infrastructures adaptées : hébergements labellisés, services de réparation, information dédiée sur les itinéraires³. Le balisage des sentiers pédestres et cyclables constitue aussi un levier clé pour sécuriser les parcours et valoriser les réseaux existants.³⁹ Dans certaines régions, les offices de tourisme proposent également des guides spécialisés recensant les itinéraires praticables en mobilités douces, intégrant des critères de difficulté, d'accessibilité, et d'intérêt écologique. Ces actions permettent de professionnaliser l'offre touristique douce et d'en garantir la lisibilité auprès des visiteurs.

Malgré leur fort potentiel écologique et touristique, les mobilités douces peinent à s'imposer comme une véritable alternative de masse. Elles restent majoritairement pratiquées par des publics déjà sensibilisés aux enjeux environnementaux et disposant d'une bonne condition physique. Ces modes de déplacement imposent souvent une rupture radicale avec les habitudes classiques de mobilité, fondées sur la rapidité, le confort et la flexibilité⁴⁰.

De plus, l'inégalité des infrastructures sur le territoire, notamment dans les zones rurales éloignées des grands axes, limite la possibilité d'un usage généralisé. L'absence de connexions intermodales efficaces entre train, vélo et marche freine encore l'essor d'une pratique continue et fluide⁴¹.

³⁸ Accueil, <https://www.af3v.org/>, consulté le 20 avril 2025.

³⁹ Les services Accueil Vélo - France Vélo Tourisme, <https://www.francevelotourisme.com/accueil-velo>, consulté le 26 avril 2025.

⁴⁰ La mobilité douce pour l'augmentation de l'expérience touristique, <http://www.quotidiendutourisme.com/actualite/e-tourisme/la-mobilité-douce-pour-laugmentation-de-lexperience-touristique-725635.php/?latest>, 10 mars 2023, consulté le 16 avril 2025.

⁴¹ C'est possible de rouler à vélo en banlieue ? De Paris à Disneyland Paris (V4 VIF) avec Ken Bogard, 2023, s.l.

Dès lors, si les mobilités douces s’inscrivent pleinement dans l’imaginaire du tourisme durable, elles demeurent aujourd’hui marquées par une logique de niche. Leur diffusion à grande échelle suppose des politiques publiques ambitieuses, combinant aménagements adaptés, éducation à la mobilité douce et sensibilisation culturelle.

2.3. Intermodalité, innovation et adaptation locale

L’intermodalité constitue aujourd’hui un levier essentiel pour rendre les transports touristiques plus durables et accessibles. Elle repose sur la combinaison de plusieurs modes de transport (train, bus, vélo, covoiturage) afin d’optimiser les déplacements, de réduire l’empreinte carbone des visiteurs et de mieux connecter les territoires. Selon l’ADEME, développer l’intermodalité permet non seulement de fluidifier les trajets, mais aussi de renforcer l’attractivité des zones rurales en les rendant plus accessibles depuis les pôles touristiques majeurs⁴².

Dans plusieurs parcs naturels régionaux, des solutions intermodales ont été mises en œuvre pour faciliter l’accès aux sites écotouristiques tout en limitant la dépendance à la voiture individuelle. Ainsi, des navettes touristiques sont mises en place depuis les gares principales jusqu’aux sentiers de randonnée ou aux sites remarquables⁴³. Parallèlement, des services de location de vélos situés à proximité des gares encouragent les visiteurs à privilégier des modes de transport actifs, plus respectueux de l’environnement et du cadre naturel⁴⁴.

De nouvelles plateformes numériques viennent appuyer ces dispositifs en facilitant l’organisation des trajets. Mobicoop, par exemple, propose des solutions de covoiturage solidaire adaptées aux besoins des voyageurs en milieu rural⁴⁵.

⁴² *Air et mobilités*, <https://www.ademe.fr/les-defis-de-la-transition/air-et-mobilite/>, consulté le 20 avril 2025.

⁴³ *Encourager l’ecomobilité | Parc naturel régional du Vercors*, <https://www.parc-du-vercors.fr/ecomobilite>, consulté le 9 avril 2025.

⁴⁴ *Location de vélo près des gares SNCF*, <https://www.francevelotourisme.com/conseils/velo-et-transports/voyager-en-train-avec-son-velo/louer-un-velo-a-proximite-d'une-gare>, consulté le 9 avril 2025.

⁴⁵ *Services de mobilités partagées / Mobicoop - La mobilité partagée*, <https://pro.mobicoop.fr/>, consulté le 26 avril 2025.

Ces initiatives témoignent du rôle clé de l'innovation technologique dans l'accompagnement de la transition vers des mobilités touristiques plus durables, plus solidaires et mieux adaptées aux réalités locales.

3 Tensions entre attractivité touristique et protection des écosystèmes

3.1 L'écotourisme face au risque de massification

Initialement conçu comme une alternative éthique au tourisme de masse, l'écotourisme est aujourd'hui confronté à un paradoxe fondamental : son succès même contribue parfois à la dégradation des espaces naturels qu'il prétend protéger. Selon Ruiz (2014, p. 71-81), l'essor du tourisme durable a conduit à une surfréquentation de certains espaces protégés, générant des impacts environnementaux similaires à ceux du tourisme conventionnel. Loin d'être marginal, ce phénomène traduit les tensions entre la volonté de démocratisation de l'accès à la nature et la nécessité de préserver les écosystèmes fragiles.

L'essor rapide du tourisme durable, salué comme une avancée en matière de transition touristique, s'accompagne désormais de phénomènes de surfréquentation. Selon Génération Grenat, la montée en popularité de certaines destinations écotouristiques a généré des impacts environnementaux comparables à ceux du tourisme conventionnel⁴⁶. Des sites emblématiques tels que les Gorges du Verdon ou la Presqu'île de Crozon en témoignent : leur fréquentation, multipliée lors des périodes estivales, entraîne érosion des sols, saturation des infrastructures et baisse de la biodiversité locale⁴⁷.

Cette évolution met en lumière la notion de capacité de charge écologique, définie comme le seuil critique au-delà duquel un milieu naturel ne peut plus supporter un afflux touristique

⁴⁶ *Les impacts du tourisme de masse sur l'environnement*, <https://generationgrenat.com/les-impacts-du-tourisme-de-masse-sur-lenvironnement/>, 6 août 2024, consulté le 15 avril 2025.

⁴⁷ *Victimes de la surfréquentation touristique?*, https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSeE0b0JCL-NnN2IyF2-XrfDNXqpIt0NaMHoLL2bQStLrqPcjw/viewform?embedded=true&usp=embed_facebook, consulté le 7 février 2025.

sans altération majeure. Sans mécanismes de gestion adaptés, même les démarches dites «durables» risquent de reproduire les logiques extractives du tourisme de masse⁴⁸.

La multiplication des infrastructures d'accueil, des parkings et des voies d'accès, souvent perçue comme une amélioration du service rendu, devient paradoxalement un facteur d'accélération de la dégradation. Cette dynamique souligne la nécessité urgente de réguler l'accès aux sites écotouristiques, en articulant mesures de préservation, quotas d'entrée, et sensibilisation des publics.

3.2. L'effet rebond des transports "verts" ?

L'essor des transports dits "verts" est souvent perçu comme une avancée majeure vers une mobilité plus durable et respectueuse de l'environnement. Cependant, ce progrès s'accompagne d'un paradoxe bien documenté : l'effet rebond. Ce phénomène, est théorisé dès le XIX^e siècle par l'économiste William Stanley Jevons est souligné que toute amélioration de l'efficacité énergétique tend paradoxalement à stimuler la demande de ressources plutôt qu'à la réduire⁴⁹.

Dans le champ du tourisme, l'effet rebond se manifeste notamment par la multiplication des séjours courts. Selon Victor Court, spécialiste de la transition énergétique, l'amélioration de l'efficacité des modes de transport (véhicules électriques, trains rapides, covoiturage) encourage les consommateurs à voyager plus fréquemment, dans une logique de bonne conscience environnementale. Un touriste adoptant le train ou le covoiturage pour réduire son impact carbone peut ainsi, paradoxalement, augmenter son nombre de déplacements annuels, entraînant une consommation énergétique globale supérieure à celle générée par un voyage unique plus carboné⁵⁰.

L'adoption massive de transports "verts" s'accompagne également d'un risque de greenwashing. Certaines entreprises mettent en avant des initiatives écologiques peu

⁴⁸ *Tourisme de masse : impacts négatifs et conséquences*, <https://www.projet-ecologie.fr/les-effets-nefastes-du-tourisme-de-masse/>, consulté le 26 avril 2025.

⁴⁹ *L'effet rebond, ce phénomène insidieux qui complexifie encore la transition écologique*, <https://www.rfi.fr/fr/environnement/20241130-l-effet-rebond-ce-ph%C3%A9nom%C3%A8ne-insidieux-qui-complexifie-encore-la-transition-%C3%A9cologique> , 30 novembre 2024, consulté le 6 décembre 2024.

⁵⁰ Ibid

engageantes, telles que la compensation carbone proposée sur les vols aériens, sans remettre en cause l'empreinte massive de l'aviation⁵¹.

Face à ces effets pervers, plusieurs experts appellent à la mise en œuvre d'un cadre de régulation fort. L'instauration de quotas de visiteurs, la réservation obligatoire pour accéder aux espaces naturels sensibles, ou encore l'imposition de taxes écologiques sur les modes de transport les plus polluants constituent des outils nécessaires pour encadrer les mobilités. Des exemples récents, tels que la régulation de la fréquentation dans les Calanques en France ou à Venise en Italie, illustrent la faisabilité de telles mesures. Elles permettent non seulement de préserver les écosystèmes, mais aussi de réintroduire une réflexion collective sur le droit à la mobilité dans un contexte de crise environnementale⁵².

3.3. Vers une régulation écologique des flux touristiques ?

La gestion durable des flux touristiques impose une concertation renforcée entre les acteurs du territoire, incluant collectivités locales, entreprises du secteur touristique et associations environnementales. Selon le Ministère de l'Économie (2023), une stratégie nationale a été mise en œuvre pour accompagner les territoires dans l'observation et la gestion des flux, avec l'objectif d'anticiper les tensions liées aux usages multiples de l'espace. Cette gouvernance participative vise à concilier les intérêts divergents, en favorisant notamment le développement des mobilités douces, la régulation des accès motorisés et la promotion d'alternatives au tourisme de masse.

Parallèlement, la tension entre la liberté de circulation des touristes et les impératifs de préservation environnementale soulève des enjeux éthiques et juridiques majeurs. Le Vade-mecum pour la gestion des flux touristiques (2023) souligne l'importance de repenser les modèles de développement touristique, afin de garantir un équilibre durable entre accessibilité des sites et conservation des milieux naturels. Certaines destinations ont ainsi

⁵¹ *Effet rebond (écologie) : définition, principe, exemples et solutions*, <https://youmatter.world/fr/definition/effet-rebond-ecologie-definition-principe-exemples-solutions/>, consulté le 6 décembre 2024.

⁵² AFP, 2023, *Tourisme de masse: réservation obligatoire, quota... de plus en plus de sites se protègent*, <https://www.lavoixdunord.fr/1356139/article/2023-07-26/tourisme-de-masse-reservation-obligatoire-quota-de-plus-en-plus-de-sites-se> , 26 juillet 2023, consulté le 7 décembre 2024.

instauré des éco-taxes ou des systèmes de quotas pour limiter l'impact environnemental des transports touristiques et encourager des comportements plus responsables.

Pour conclure, l'analyse menée dans ce chapitre met en évidence la contribution décisive des mobilités touristiques aux dégradations environnementales contemporaines. Qu'il s'agisse de l'aviation, de la voiture individuelle ou même de certaines mobilités alternatives lorsqu'elles sont déployées sans encadrement, les déplacements touristiques participent activement à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre, à l'artificialisation des sols et à la fragmentation des écosystèmes.

Si des réponses existent, à travers le développement du ferroviaire, des mobilités douces et de solutions intermodales, elles ne sauraient suffire sans une transformation plus profonde des comportements et des cadres de gouvernance. L'effet rebond des transports dits "verts", la massification des flux dans les sites naturels et la tension entre accessibilité touristique et préservation écologique rappellent l'urgence d'une régulation adaptée.

Ces constats posent les bases de la réflexion qui sera poursuivie dans la partie suivante : il s'agira d'interroger, à travers la construction d'hypothèses de recherche, le rôle structurant des mobilités durables dans l'accès et le développement des destinations écotouristiques.

Conclusion de la partie I

Avec cette première partie, il apparaît que la mobilité touristique durable ne peut être appréhendée sans une compréhension fine de ses multiples dimensions : évolution des pratiques touristiques, mutations sociétales, enjeux environnementaux et reconfiguration territoriale.

L'émergence de l'écotourisme, analysée dans son contexte historique, traduit une volonté de concilier attractivité des territoires et préservation des écosystèmes, en réponse aux dérives du tourisme de masse. Toutefois, son développement s'inscrit dans un monde traversé par des tensions croissantes : entre aspiration à la mobilité, exigence de durabilité, et nécessaire justice spatiale.

La notion de mobilité durable, connectée aux concepts d'accessibilité et de connectivité, révèle que la transition touristique ne peut se réduire à une simple substitution technologique des modes de transport. Elle engage une transformation profonde des représentations, des infrastructures, et des logiques d'aménagement des territoires. Elle pose également la question de l'inclusivité : qui peut accéder à quelles destinations, dans quelles conditions, et avec quel impact environnemental.

Enfin, l'analyse des enjeux environnementaux liés aux transports touristiques montre que les flux de déplacement restent l'un des principaux défis à relever pour construire un écotourisme réellement soutenable. L'intensité des impacts écologiques, le phénomène de massification, et l'effet rebond des mobilités « vertes » interrogent la capacité du secteur à s'autoréguler sans instruments politiques et économiques contraignants.

Ces constats soulignent la nécessité d'interroger de manière plus approfondie la relation entre mobilités et dynamiques territoriales. C'est dans cette perspective que se pose la problématique centrale de ce mémoire : **En quoi l'offre en moyen de transport influence-t-elle le développement et l'accès à des destinations écotouristiques ?** Cette interrogation guidera l'analyse menée dans la seconde partie, en mobilisant des hypothèses de recherche pour explorer le rôle structurant des politiques de mobilité dans la construction d'un écotourisme durable.

Partie II : Mobilités, accessibilité et choix touristiques: fondements et hypothèses d'analyse

Introduction de la partie II

Suite à la première partie de ce mémoire, plusieurs constats s'imposent quant au rôle central des mobilités dans le développement des destinations écotouristiques. Les enjeux liés à l'accessibilité, à l'impact environnemental des transports et aux mutations des pratiques touristiques appellent une analyse plus approfondie, guidée par la formulation d'hypothèses de recherche précises.

Cette deuxième partie a pour objectif de construire trois hypothèses principales, issues des enseignements théoriques explorés précédemment et en lien direct avec la problématique posée : **en quoi l'offre en moyen de transport influence-t-elle le développement et l'accès à des destinations écotouristiques ?**

Dans un premier temps, sera abordée l'hypothèse selon laquelle l'accessibilité en transport durable constitue un facteur décisif du développement écotouristique.

Le second chapitre analysera le rôle des politiques territoriales de mobilité dans la structuration des réseaux écotouristiques.

Enfin, le troisième chapitre étudiera dans quelle mesure la sensibilité environnementale des touristes influence leurs choix de modes de transport.

Chapitre 1 : L'accessibilité en transport durable est un facteur décisif dans le développement des destinations écotouristiques.

L'essor de l'écotourisme impose de repenser l'accessibilité des territoires naturels. Plus qu'une simple ouverture au tourisme, elle doit s'inscrire dans une logique de durabilité, mettant en lien mobilité et préservation environnementale.

Partant de l'hypothèse que l'accessibilité constitue un levier clé du développement écotouristique, ce chapitre analysera successivement son rôle structurant, l'impact des transports bas carbone sur l'attractivité des territoires, puis les limites et défis liés à sa mise en œuvre.

1. L'accessibilité en transport durable, facteur dans le développement des destinations écotouristiques

L'accessibilité est un élément fondamental dans le développement touristique des territoires mais celle-ci prend une autre dimension lorsqu'il s'agit d'écotourisme. Il ne s'agit plus uniquement de simplifier le déplacement jusqu'à une destination, mais également offrir une qualité d'accès respectueuse des écosystèmes locaux et des principes de durabilité.

D'après Hall (2009, p.186-227), l'accessibilité dans le tourisme durable ne doit pas se seulement se concentrer sur le fait de réduire les distances physiques, mais doit, également, continuer de mettre en place et intégrer des objectifs de préservation et de sensibilisation environnementale. Cette vision sur l'accessibilité impose de privilégier des infrastructures de transport à faible impact environnemental, mais aussi d'encadrer la gestion des flux, pour éviter la saturation et la dégradation des milieux naturels.

L'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT, 2016) met en avant l'importance des mobilités douce, adaptée aux particularités et aux enjeux locales. Par exemple, les itinéraires cyclables qui permettraient de réduire les nuisances liées aux voitures et de renforcer le lien entre l'environnement et les voyageurs⁵³.

⁵³ *Le tourisme accessible, thème de la Journée mondiale du tourisme 2016 / ONU Tourisme, <https://www.unwto.org/fr/archive/press-release/2016-09-21/le-tourisme-accessible-theme-de-la-journee-mondiale-du-tourisme-2016>*, consulté le 27 avril 2025.

2. Transport bas carbone et attractivité des territoires naturels

2.1 L'impact positif des transports bas carbone sur l'attractivité des sites écotouristiques

Pour l'attractivité des territoires naturel, les transports bas carbone sont un facteur majeur pour les destinations qui se veulent écotouristiques. Selon Banister (2008, p.73-80), la diminution des émissions de CO₂ créée par les déplacements touristiques renforce la cohérence entre l'offre écotouristique et les attentes des touristes en matière de respect de l'environnement.

Selon une analyse de SNCF, le train régional génère en moyenne 8,3 grammes de CO₂ par kilomètre parcouru, alors qu'une voiture électrique en génère 49, un autocar 71, et une voiture thermique 146⁵⁴. Cette faible empreinte carbone fait du train une option de transport cohérente avec les attentes de l'écotouristique et des principes de base du tourisme durable. En simplifiant l'accès de sites naturels avec des lignes ferroviaires ou autres moyens de transport à bas carbone, ces destinations améliorent leur attractivité auprès d'un public sensibilisé et soucieux de leur impact environnemental individuel.

Des territoires ont déjà mise en place des réseaux de transport bas carbone qui relie efficacement leur territoire. On peut prendre l'exemple du Parc naturel régional du Vercors qui a mis en place des itinéraires de véloroute à destination des touristes⁵⁵ ou la ville de Zermatt en Suisse qui est devenu une ville sans voiture (il est important de préciser que la ville bénéficie d'un accès au train)⁵⁶.

De cette façon l'accessibilité de lieu avec un moyen bas carbone n'est plus simplement un service mais devient un élément d'image et de positionnement compétitif, qui permet de se différencier des concurrents.

⁵⁴ *Le calcul de l'empreinte carbone des transports* | SNCF Voyageurs, <https://www.sncf-voyageurs.com/fr/decouvrez-notre-entreprise/rse-et-transitions/le-calcul-de-lempreinte-carbone-des-transports/>, consulté le 2 avril 2025.

⁵⁵ *Les itinéraires de la ViaVercors*, <https://vercors.fr/fr/tourisme/outdoor/viavercors/itineraires/>, consulté le 8 avril 2025.

⁵⁶ *Tourismus Schweiz, Le calme absolu: les stations de sports d'hiver sans voitures en Suisse*, <https://www.myswitzerland.com/fr-fr/decouvrir/hiver/listes-de-chooses-a-faire-cet-hiver/le-calme-absolu-les-stations-de-sports-dhiver-sans-voitures-en-suisse/>, consulté le 28 avril 2025.

2.2 La mobilité comme expérience : l'approche du slow tourism

Avec la mise en place de ses nouvelles stratégies, la mobilité devient une partie intégrante de l'expérience de voyage, contrairement à avant où elle était considérée comme une étape avant la « vrai expérience de voyage », une étape pour atteindre la destination où les vacances commencent finalement.

Selon Wilson et al (2012,p.15-16), « le slow tourism » se définit comme « *un ensemble de pratiques touristiques favorisant la décélération des rythmes de déplacement pour renforcer l'expérience sensorielle, culturelle et émotionnelle des territoires traversés* ». Ce type de tourisme repose précisément sur la valorisation du temps pendant les vacances et donc inévitablement du temps pendant les déplacements, ce qui invite les voyageurs à découvrir pleinement les territoires traversés. Le voyage ne commence pas à l'arrivée sur site : il se vit dès le premier kilomètre parcouru.

En misant sur des transports à bas carbone et des mobilités plus lentes, les destinations écotouristiques transforment l'accessibilité en un levier d'attractivité et dans un même temps enlèvent un des éléments majeurs qui pourraient dissuader sa clientèle à venir découvrir le territoire en question. La pratique du vélo, le train ou de la marche itinérante deviennent un moyen de prolonger l'expérience touristique, tout en respectant l'espace naturel (Ibid.).

Cette approche rencontre aujourd'hui une forte adhésion auprès des touristes sensibles aux enjeux de transition écologique. La mobilité douce, qui est pensée comme expérience, s'impose de plus en plus comme un élément central du tourisme durable. (Marcotte et al,2017).

3. Limites et défis de l'accessibilité durable pour les territoires écotouristiques

3.1 Défis pratiques de l'accessibilité durable : inégalités territoriales et coûts élevés

Malgré les efforts de certains acteurs locaux, l'accessibilité durable aux destinations écotouristiques doit affronter plusieurs défis pratiques, comme les inégalités territoriales où les accès limités et les coûts élevés des infrastructures durables limitent l'intégration de nouveaux projets d'accessibilité durable.

Les différences territoriales en matière de transport sont un obstacle majeur pour la mise en place d'un écotourisme véritablement durable. Selon Féfé (2013, p. 7), les zones rurales et périurbaines souffrent d'un manque d'infrastructures de transport collectif, ce qui contraint les habitants et les visiteurs à utiliser des véhicules individuels. En France, 45 % des habitants n'ont pas d'alternative à la voiture pour leurs déplacements quotidiens, faute d'infrastructures adaptées⁵⁷.

Des investissements conséquents sont nécessaires et indispensables pour mettre en place un développement des transports bas carbone et des mobilités plus douces. En effet, d'après une étude du Ministère de la Transition Écologique (2023), la mise en place de réseaux de transport durable dans les territoires demande des coûts élevés qui sont liés à toute une partie de l'aménagement des infrastructures et de l'entretien des équipements.

Ainsi, Chabanet et al (2015, p.1) rappellent que le financement des transports durables dans les territoires peu denses reste compliqué et repose quasiment principalement sur des aides publiques instables, ce qui limite la pérennité des dispositifs et l'étude de nouveau projet.

Également, l'essor de la mobilités intelligentes repose sur l'avancer et l'intégration des technologies numériques, mais dans cette progression technologique, des territoires souffrent d'un retard numérique qui limite l'accès aux plateformes de réservation et aux applications de transport qui permettent de communiquer plus facilement sur les offres disponibles. Selon France Mobilités (2023), 140 Autorités Organisatrices des Mobilités

⁵⁷ *Mobilité durable - Pour une révolution des modes de transport du quotidien - Nos combats - UFC-Que Choisir*, <https://www.quechoisir.org/nos-combats-mobilite-durable-pour-une-revolution-des-modes-de-transport-du-quotidien-n132502/>, 26 novembre 2024, consulté le 8 avril 2025.

(AOM) ont signalé des difficultés dans la mise en œuvre des solutions numériques pour améliorer l'accessibilité des transports collectifs.⁵⁸

Cette fracture numérique fragilise la capacité de certains territoires à intégrer des innovations indispensables pour la mobilité durable et qui par conséquent les handicaps et ralentie dans leur évolution et futur projets (covoiturage intelligent, navettes à la demande, plateformes d'intermodalité douce).

3.2 Accessibilité limitée de certains territoires écotouristiques : le cas du Costa Rica

Le Costa Rica est un pays qui est souvent cité comme un modèle d'écotourisme. En effet, ce pays d'Amérique centrale possède une biodiversité exceptionnelle, avec une politique publique de conservation des espaces naturels très avancé.

Cependant, malgré la mise en place de multiple projet de protection et de conservation le Costa Rica reste un pays difficile d'accès. En effet, le pays est marqué par un manque de transports publics efficaces qui rend certains sites difficiles d'accès sans voiture ni avion. Il faut aussi prendre en compte l'emplacement du pays, qui rend son accès extérieur quasiment possible qu'en avion.

Plus de 25 % du territoire costaricien est protégé sous forme de parcs nationaux, mais l'accès à ces zones se fait principalement à partie de véhicules privés ou des vols domestiques pour traverser des zones difficiles d'accès. On peut prendre l'exemple du le Parc National de Corcovado, très riche en terme de biodiversité et qui est accessible uniquement par bateau ou avion, ce qui limite l'accès aux voyageurs souhaitant privilégier la pratique de mode de transport durables.⁵⁹ Il faut aussi prendre en compte que les réseaux ferroviaires du Costa Rica sont aussi peu développés.⁶⁰

⁵⁸ *Les résultats de la 2ème édition de l'enquête sur l'accessibilité des transports collectifs sont disponibles, <https://www.francemobilites.fr/actualites/les-resultats-la-2eme-edition-lenquete-sur-laccessibilite-des-transport-collectifs-sont>*, consulté le 8 avril 2025.

⁵⁹ idees_voyage, 2024, *Écotourisme : les destinations à ne pas manquer*, <https://www.l-itineraire.com/idees-voyage/non-classe/ecotourisme-les-destinations-a-ne-pas-manquer/>, 30 octobre 2024, consulté le 28 avril 2025.

⁶⁰ COURS 2 : *Mobilité sociale et transformations des structures sociales* | Melchior, <https://www.melchior.fr/cours/complet/cours-2-mobilite-sociale-et-transformations-des-structures-sociales>, consulté le 24 avril 2025.

Pour conclure on peut dire que, l'accessibilité durable constitue un levier essentiel pour le développement des destinations écotouristiques. Pourtant, sa mise en œuvre rencontre d'importantes limites.

Les défis territoriaux, qu'il s'agisse des inégalités d'accès, des coûts d'investissement élevés ou des fractures numériques, freinent la généralisation des mobilités bas carbone et inclusives dans de nombreux espaces ruraux ou naturels. À travers l'exemple du Costa Rica, souvent présenté comme modèle d'écotourisme, il apparaît clairement que l'accès durable reste un enjeu non résolu : la dépendance aux transports individuels et aériens souligne l'écart entre les ambitions environnementales et les contraintes pratiques.

Dès lors, penser l'accessibilité dans une perspective durable impose non seulement de développer des infrastructures adaptées, mais aussi d'interroger les modèles de déplacement et de gouvernance touristique. Loin d'être une simple condition technique, l'accessibilité durable devient un défi stratégique, au cœur des tensions entre attractivité touristique, équité d'accès et préservation des écosystèmes.

Chapitre 2 : Les politiques territoriales de mobilité ont un rôle structurant dans la mise en réseau des sites écotouristiques.

Alors que la nécessité d'une mobilité durable s'impose comme un enjeu clé du développement territorial, les politiques publiques apparaissent aujourd'hui comme des leviers essentiels pour structurer l'accessibilité aux espaces écotouristiques.

Ce chapitre se propose d'explorer l'hypothèse selon laquelle les politiques territoriales de mobilité ont un rôle structurant dans la mise en réseau des sites écotouristiques.

En s'appuyant sur l'analyse des instruments institutionnels tels que les SRADDET, les plans de mobilité rurale ou les schémas cyclables, ainsi que sur l'étude de projets concrets d'interconnexion durable, il s'agira de montrer comment ces dispositifs contribuent à articuler développement touristique et transition écologique, tout en soulignant les tensions et limites auxquelles ils se heurtent.

1. Les politiques de mobilité durable : un levier d'organisation territoriale pour l'écotourisme

1.1 Les instruments d'action territoriale : SRADDET, plans de mobilité rurale, schémas cyclables.

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) est un outil de planification stratégique mis en place par les régions françaises pour structurer, au niveau national, l'aménagement du territoire. Il fixe des objectifs à moyen et long terme pour désenclaver des territoires ruraux, en mettant en place des intermodalités, du développement de transport durable, tout en luttant contre le changement climatique.⁶¹

⁶¹ SRADDET : un schéma stratégique, prescriptif et intégrateur pour les régions | Ministères Aménagement du territoire Transition écologique, <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/sraddet-schema-strategique-prescriptif-integrateur-regions>, consulté le 2 avril 2025.

Selon le Ministère de la Transition Écologique, le SRADDET intègre plusieurs schémas régionaux thématiques, notamment le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT) et le Schéma Régional de l'Intermodalité (SRI), qui ont pour objectif d'améliorer la connectivité des territoires écotouristiques.⁶²

En ajoutant les enjeux de mobilité touristique bas carbone, le SRADDET fait en sorte que les régions hiérarchisissent les enjeux et investissent dans des infrastructures de transport plus respectueuses de l'environnement (ADEME, 2023).

Les plans de mobilité rurale sont des dispositifs locaux qui ont pour objectif d'améliorer l'accessibilité des zones peu desservies par les transports en commun. Ils permettent de développer des projets adaptés aux caractéristiques spécifiques des territoires, comme le covoiturage, les navettes électriques et les services de transport à la demande⁶³.

France Mobilités (2023³) souligne ce point, les plans de mobilité rurale sont également un potentiel d'innovation pour les territoires, notamment quand l'association se créer entre transports collectifs et plateformes numériques d'intermodalité.

Les schémas directeurs cyclables sont, quant à eux, des outils de planification. Ils permettent de mieux structurer les infrastructures destinées au vélo et à tous modes de déplacement doux. Ils ont un rôle important dans la mise en place de pratique écotouriste et dans la pérennité des projets, en facilitant l'accès aux sites naturels et, dans un même temps, en réduisant l'impact environnemental des déplacements⁶⁴.

Selon une étude publiée (2023), ces schémas cyclables contribuent à la réduction des émissions de CO₂, mais également à la valorisation touristique des territoires ruraux, en mettant en avant des itinéraires adaptés ajoutées pour les visiteurs, et en renforçant l'attractivité locale par l'activité et l'expérience de la mobilité douce.⁶⁵

⁶² *Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)*, <https://outil2amenagement.cerema.fr/ouils/schema-regional-damenagement-developpement-durable-et-degalite-des-territoires-sraddet>, consulté le 28 avril 2025.

⁶³ *Document De Présentation Du Plan De Mobilité Rurale De La CC2SO*, <https://docslib.org/doc/5112026/document-de-pr%C3%A9sentation-du-plan-de-mobilit%C3%A9-rurale-de-la-cc2so>, consulté le 10 avril 2025.

⁶⁴ *Le schéma directeur des aménagements cyclables*, <https://www.construction21.org/france/articles/h/le-schema-directeur-des-amenagements-cyclables.html>, consulté le 28 avril 2025.

⁶⁵ Ibid.

1.2 Le rôle clé des acteurs publics locaux : Régions, Parcs Naturels Régionaux, Intercommunalités.

Dans la mise en œuvre politiques de mobilité durable les régions ont un rôle important et central. En effet, elles sont responsables de la création et de l'élaboration du SRADDET. D'après la Fédération des Parcs Naturels Régionaux, les régions contribuent également financièrement à des projets de mobilité douce et intermodale, notamment en faisant des subventions pour des infrastructures cyclables et des transports collectifs.⁶⁶

Les Parcs Naturels Régionaux (PNR) sont quant à eux, des acteurs du développement territorial majeur. En effet, ils créent et mettent en place des chartes du territoire qui mettent en place de nouveaux objectifs de mobilité plus respectueuse de l'environnement. L'un des avantages des parcs naturel c'est qu'ils peuvent expérimenter de multiples dispositifs toujours plus innovants comme par exemple : des navettes écologiques, la création de zones à mobilité douce prioritaire, ou des itinéraires de découverte qui sont bas carbone⁶⁷.

Selon la DREAL Bretagne (2023), les PNR développent de nouveaux réseaux de transport adaptés aux spécificités locales, qui mélange les transports collectifs, les mobilités partagées et l'accessibilité touristique.⁶⁸

A l'échelle locale, les intercommunalités jouent également un rôle clé dans la mise en œuvre des politiques de mobilité durable. Elles coordonnent les plans de mobilité rurale entre chaque territoire et chaque commune, elles financent, elles aussi, des services de transport à la demande, et développent des schémas cyclables pour améliorer l'accessibilité du territoire et des sites écotouristiques⁶⁹.

Une étude menée par la Communauté de Communes de la Somme Sud-Ouest montre que les intercommunalités sont des acteurs primordiaux pour le territoire. En effet, elles

⁶⁶ https://www.parcs-naturels-regionaux.fr/sites/federationpnr/files/document/centre_de_ressources/abc_des_parcs_2020_web.pdf

⁶⁷ Bretagne DREAL, 2016, *Parc Naturel Régional (PNR)*, <https://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/parc-naturel-regional-pnr-a3245.html> , 22 décembre 2016, consulté le 2 avril 2025.

⁶⁸ Ibid.

⁶⁹ ▷ *Qui sont les acteurs des parcs naturels régionaux ? / Voyages en France*, <https://quevisiterfrance.com/qui-sont-les-acteurs-des-parcs-naturels-regionaux/> , 17 décembre 2025, consulté le 25 avril 2025.

permettent la mise en place de solutions de mobilité partagée et bas carbone, qui sont adaptées aux besoins des territoires ruraux.

Comme le rappelle France Mobilités (2023), leur capacité au niveau locale est un facteur déterminant pour le développement de nouvelle mobilité qui serait en raccord avec les principes de l'écotourisme⁷⁰.

2. La mise en réseau des sites écotouristiques par les politiques de mobilité

2.1 Stratégies d'interconnexion écotouristique : itinéraires thématiques, lignes ferroviaires touristiques, liaisons douces.

L'interconnexion entre les différents sites écotouristiques se base sur des stratégies de mobilité durable qui ont pour objectif de structurer les flux touristiques et, dans un même temps, minimiser l'impact environnemental des déplacements.

Ces stratégies s'appuient sur plusieurs leviers :

Le premier levier est les itinéraires thématiques qui permettent de relier plusieurs sites écotouristiques autour d'une même thématique commune comme celle de la nature, du patrimoine ou de la gastronomie. D'après l'ADEME (2023), ces nouveaux itinéraires favorisent et permettent une approche plus immersive du tourisme et encouragent les visiteurs à choisir des modes de transport doux comme le vélo ou la marche⁷¹.

Les lignes ferroviaires touristiques sont aussi un autre levier, en effet celle-ci jouent un rôle clé dans la connexion et la mise en réseau des territoires écotouristiques. Elles permettent de relier des sites naturels sans avoir à utiliser la voiture individuelle pour s'y rendre, et ainsi

⁷⁰ Document De Présentation Du Plan De Mobilité Rurale De La CC2SO, <https://docslib.org/doc/5112026/document-de-pr%C3%A9sentation-du-plan-de-mobilit%C3%A9-rurale-de-la-cc2so>, consulté le 22 avril 2025.

⁷¹ Clerc Marie, 2023, Stratégie 2023-2025 de l'ADEME pour la transition écologique et la transformation du secteur du tourisme, <https://tourisme-en-transition.fr/strategie-2023-2025-de-lademe-pour-la-transition-ecologique-et-la-transformation-du-secteur-du-tourisme/> , 7 février 2023, consulté le 28 avril 2025.

permet de réduire l'empreinte carbone des visiteurs. Le réseau TER en France est un bon exemple de ce levier, qui propose des trajets adaptés aux visiteurs qui souhaitent découvrir des espaces protégés en prenant le train, ce qui permet de combiner une accessibilité bas carbone et une promotion du slow travel (SNCF Voyageurs, 2023)⁷².

D'après France Mobilités (2024), ces liaisons douces réduisent l'empreinte carbone des déplacements touristiques tout en améliorant l'expérience sensorielle des voyageurs. Le développement de ces leviers est aussi encouragé par un besoin de transition vers des pratiques touristiques plus lentes, immersives et respectueuses des écosystèmes⁷³.

2.2 Exemples

La Grande Traversée du Massif Central (GTMC) est un exemple d'itinéraire qui relie plusieurs territoires. En effet cette traversée relie des parcs naturels régionaux à travers un parcours de 1 380 km, qui est adapté pour les vététistes. Ce projet est porté par l'Inter-Parcs du Massif Central (IPAMAC) et qui a pour objectif de structurer une offre de tourisme durable en intégrant des hébergements, des services labellisés "Accueil Vélo" et tout en connectant les l'itinéraire aux gares TER voisines⁷⁴. La GTMC reflète ainsi une approche où mobilité douce et tourisme durable sont articulés. (Institut français du tourisme, Drian, 2019)

La région Auvergne-Rhône-Alpes a elle mis en place un réseau de bus inter-parcs qui permet de relier plusieurs espaces naturels sans utiliser la voiture. Ce dispositif a pour but de favoriser l'accès aux sites écotouristiques tout en réduisant la pression automobile sur les territoires qui sont sensibles. Ce réseau repose sur un modèle d'intermodalité intelligente qui associe les trains régionaux et des navettes écologique, tout cela soutenu par des campagnes de communication ciblant les visiteurs soucieux de leur impact environnemental⁷⁵.

⁷² Hall, C.M., & Lew, A.A. (2009). *Understanding and Managing Tourism Impacts*.

⁷³ [FV Cahier Axe3 Mobilités durables v2.3](#)

⁷⁴ *La GTMC à VTT : itinéraire de la Grande Traversée du Massif Central*, <https://www.francevelotourisme.com/itineraire/grande-traversee-du-massif-central-a-vtt>, consulté le 28 avril 2025.

⁷⁵ *La Région investit massivement pour les mobilités du quotidien / Région Auvergne-Rhône-Alpes*, <https://www.auvergnerhonealpes.fr/actualites/la-region-investit-massivement-pour-les-mobilites-du-quotidien>, consulté le 28 avril 2025.

3. Limites et tensions dans l'application des politiques de mobilité durable

3.1 Tensions entre attractivité touristique et préservation environnementale.

L'amélioration de l'accessibilité des sites écotouristiques peut entraîner par la suite des effets pervers, notamment avec un risque de surfréquentation des espaces naturels. D'après une étude du Ministère de l'Environnement (2017), l'augmentation du nombre de visiteurs dans certaines zones protégées a aboutie à une dégradation de ces milieux naturels et à également créé une pression accrue sur les ressources locales⁷⁶.

L'exemple du Bassin d'Arcachon est une situation frappante car avec la forte attractivité touristique des lieux, une urbanisation croissante s'est créée avec, dans un même temps, une pression sur les écosystèmes⁷⁷. Comme le signale Hall et Lew (2009), toute amélioration de l'accessibilité touristique comporte un effet d'appel susceptible d'accentuer les dégradations si elle n'est pas accompagnée de mesures de régulation (quotas, réservations, restrictions d'accès).

3.2 Contraintes financières, institutionnelles et sociales : réalités d'implantation locale (petites collectivités peu équipées).

La mise en œuvre des politiques de mobilité durable demande une coordination entre plusieurs gouvernance et niveaux de gouvernance. D'après Delpech (2018, p.91-106), les différences de compétences entre les Régions, les Départements et les Intercommunalités, crée un millefeuille bureaucratique et compliquent ainsi la mise en place et l'évolution de projets intégrés pour l'écotourisme.

Sur ce point, il faut noter que certaines populations locales perçoivent de leur côté les politiques de mobilité durable comme une contrainte plutôt qu'une opportunité. Selon Le Meur (2006), les résistances sociales ressenties, sont souvent liées à une attache culturelle

⁷⁶ <https://www.ressources-consultants-finances.fr/wp-content/uploads/2018/11/Memoire117.pdf>

⁷⁷ *Le Bassin d'Arcachon : un système littoral exceptionnel aux défis d'un aménagement et d'un développement durables / CNES*, <https://cnes.fr/geoimage/bassin-darcachon-un-systeme-littoral-exceptionnel-aux-defis-dun-amenagement-dun-developpement>, consulté le 28 avril 2025.

forte à l'usage individuel de la voiture, ce qui peut freiner l'adoption de nouvelles pratiques de déplacement dans les territoires ruraux.

3.3 Les risques d'une mise en réseau inégale : territoires bien reliés vs. Territoires marginalisés.

La mise en réseau des sites écotouristiques peut accentuer les disparités territoriales. En effet selon Clauzel (2022), certains territoires bénéficient d'une connectivité renforcée (grâce à leur proximité avec des métropoles ou des axes ferroviaires), tandis que d'autres restent marginalisés par manque d'infrastructures adaptées.

On peut prendre l'exemple des métropoles qui sont bien intégrées à la mondialisation, et qui bénéficient d'un réseau riche et dense en transport, alors que si on compare avec les zones rurales ou montagnardes celle-ci restent souvent isolées. Sans correction volontaire par les politiques publiques, cette dynamique actuelle risque de se renforcer et renforcer par la suite les fractures spatiales déjà existantes, ce qui fragiliserait l'accessibilité équitable aux sites naturels.⁷⁸

Pour conclure ce chapitre, on peut dire que la construction de réseaux de mobilité durable apparaît comme un fondement incontournable pour soutenir le développement de l'écotourisme et promouvoir une accessibilité respectueuse des équilibres environnementaux.

Les instruments territoriaux tels que les SRADDET, les plans de mobilité rurale ou les schémas cyclables offrent des cadres d'action puissants pour relier les territoires naturels de manière cohérente, tout en valorisant des modes de transport alternatifs. Cependant, les exemples étudiés montrent que ces politiques, bien qu'indispensables, se

⁷⁸ Clauzel Céline, 2022, *Les réseaux écologiques, une stratégie de conservation pour concilier fonctionnalités écologiques et aménagement du territoire*, <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-thematiques/changement-global/articles-scientifiques/reseaux-ecologiques> , juin 2022, consulté le 28 avril 2025.

heurtent à plusieurs défis : tensions entre attractivité et préservation, contraintes financières pour les collectivités rurales, risques de renforcement des inégalités territoriales. Ces limites soulignent la nécessité d'une gouvernance multi-échelles plus fine, d'une régulation écologique des flux et d'un accompagnement renforcé des territoires marginalisés, pour faire de la mobilité durable un véritable vecteur d'équité et de transition touristique.

Chapitre 3 : La sensibilité environnementale des touristes influence fortement leur choix de moyens de transport vers une destination

Face à l'amplification des crises environnementales et climatiques, la prise de conscience collective s'intensifie, amenant à s'interroger plus précisément sur l'attitude des touristes face à l'urgence écologique.

Ce troisième chapitre explore l'hypothèse selon laquelle la sensibilité environnementale des touristes influence fortement leur choix de moyens de transport vers une destination. À travers l'étude des différents moteurs de la prise de décision de déplacement, il s'agira de comprendre à quel point l'engagement environnemental individuel oriente concrètement les choix de mobilité, mais aussi d'identifier les limites, paradoxes et résistances à cette transition.

1. Comprendre la sensibilité environnementale comme moteur de décision touristique

1.1 Définitions et dimensions de la sensibilité environnementale des touristes

La sensibilité environnementale des touristes désigne le niveau de conscience écologique et l'engagement qu'a un touriste envers des pratiques durables lors de leurs déplacements. Cette sensibilité influence directement leurs choix de destination, de pratique touristique, de transport et leur manière d'interagir avec les destinations visitées. D'après Camus et al. (2010, p. 253-269), la sensibilité environnementale par rapport au tourisme durable repose sur trois dimensions principales :

- La perception des impacts environnementaux du tourisme (émissions de CO₂, pollution des sites naturels) ;
- L'engagement personnel à adopter des comportements plus responsables ;
- L'influence des normes sociales et des campagnes de sensibilisation sur les décisions de voyage.

Ces trois dimensions montrent bien que la prise de conscience écologique n'est pas seulement limitée à une attitude passive, mais peut et modifie de manière concrète les façons d'agir, les habitudes et comportements des voyageur, notamment au niveau des mobilités et dans le choix des modes de transport.

Dans cette perspective, Higham et al. (2014) rappellent également que l'intensité de la conscience écologique conditionne les touristes à privilégier des mobilités lentes ou bas carbone, même lorsque ces choix impliquent un surcoût ou un inconfort relatif.

1.2 La sensibilité environnementale comme facteur de choix modal

Selon une étude de l'Agence Européenne pour l'Environnement (2021), les voyageurs qui sont plus sensibilisés au problème environnemental, privilégient des modes de transport bas carbone, comme le train ou le covoiturage, plutôt que de prendre l'avion pour des trajets court ou moyens courrier⁷⁹.

On peut prendre en exemple, le rapport de l'OCDE (2014) qui indique que 30 % des voyageurs européens affirme choisir le train plutôt que l'avion pour des trajets de moins de 800 km, en raison de l'empreinte carbone qui est grandement réduite.

De plus, Gossling et al. (2018) montrent que ce choix de modalité est aussi influencé par la perception de la responsabilité individuelle. En effet, les touristes qui cherchent à être le plus écoresponsables valorisent les modes de déplacement doux, pas seulement pour limiter leur empreinte carbone, mais aussi pour vivre une expérience de mobilité en cohérence avec leurs valeurs de sobriété énergétique².

Ainsi, la marche, le vélo, et l'utilisation des transports publics locaux deviennent des marqueurs d'engagement écotouristique très important.

⁷⁹ *Transports motorisés: train, avion, route ou bateau — quel est le plus écologique?*, <https://www.eea.europa.eu/fr/highlights/transports-motorises-train-avion-route>, consulté le 28 avril 2025.

2. Typologie des comportements touristiques en fonction de la sensibilité environnementale

2.1 Touristes fortement sensibilisés : vers une mobilité douce cohérente

Les touristes sensibilisés adoptent des pratiques de mobilité douce, qui sont en cohérences avec leurs convictions écologiques.

Selon Hortense Green (2023), ces voyageurs privilégient⁸⁰ :

- Le slow tourism, qui favorise des déplacements lents et immersifs ;
- Les écomobilités, comme le vélo et les transports en commun ;
- La réduction du nombre de déplacements, en optant pour des séjours plus longs et moins fragmentés.

Barr et al. (2010) nous rappelle également que ces touristes tendent à rationaliser la fréquence et la distance de leurs voyages, en faisant dans un même temps des compromis sur la rapidité et le confort de leur séjour, pour ainsi être le mieux aligner avec leurs pratiques de mobilité avec leurs valeurs écologiques.

Ainsi, pour cette catégorie de touristes, la mobilité n'est pas une contrainte, mais fait pleinement partie de l'expérience touristique durable.

2.2 Touristes faiblement sensibilisés : la persistance des logiques de confort et de facilité

Malgré la montée des préoccupations écologiques, une large part des touristes continue de privilégier des critères comme le prix, la rapidité et le confort dans le choix de leur mode de transport.

Selon une étude du Comptoir des Voyageurs (2023), 60 % des voyageurs considèrent le coût du transport comme le facteur principal de leur décision, devant l'impact environnemental.

⁸⁰ Hortense, 2023, *Slow Tourism : Une Nouvelle Manière de Voyager*, <https://blog.hortense.green/tourisme-durable/slow-tourism> , 27 novembre 2023, consulté le 28 avril 2025.

De même, la rapidité et la commodité restent des éléments déterminants, expliquant pourquoi l'avion demeure le mode de transport privilégié pour les longues distances⁸¹.

McKercher et Prideaux (2011) soulignent que pour de nombreux touristes, même une sensibilisation environnementale forte reste insuffisante pour modifier des habitudes ancrées et des préférences de confort.

Ce constat met en évidence un double standard : des intentions environnementales affichées, mais un comportement largement dicté par des logiques pratiques.

3. Limites et paradoxes : entre intentions déclarées et comportements effectifs

3.1 L'écart entre discours et pratiques : la "bonne conscience touristique"

Un phénomène qui arrive souvent dans le tourisme durable c'est celui du « greenwashing personnel » où les voyageurs qui se considèrent écoresponsables n'ont, en réalité, pas tant changé leurs habitudes de voyage et continuent d'utiliser des modes de transport polluants. Selon « Le Voyage Durable » (2023), 40 % des touristes déclarent vouloir réduire leur empreinte carbone, mais seulement 15 % modifient réellement leurs habitudes de transport.⁸²

Darda et al. (2020) décrivent ce phénomène comme une dissonance cognitive : pour préserver et garder image de soi positive, les touristes ont tendance à survaloriser leurs efforts écologiques avec des efforts ponctuels, tout en maintenant des comportements qui ne sont pas alignés avec les pratiques écoresponsables.

Ainsi, on observe parfois une compensation carbone symbolique ou un choix ponctuel d'un transport doux qui sont perçus comme suffisants, mais par la suite sans remise en question du modèle de consommation touristique global.

⁸¹ Nathanaelle, 2020, *Mobilité durable : quels sont les enjeux ?*, <https://www.fnh.org/defis-mobilite-durable-inclusive/>, 15 septembre 2020, consulté le 28 avril 2025.

⁸² *Les mécanismes utilisés par les acteurs du greenwashing / Le Média du Voyage Durable*, <https://levoyagedurable.media/articles/les-mecanismes-utilises-par-les-acteurs-du-greenwashing>, consulté le 28 avril 2025.

3.2 Les contraintes structurelles freinant le choix durable

Plusieurs contraintes économiques, temporelles et structurelles limitent l'adoption réelle des mobilités durables.

Selon la Fondation pour la Nature et l'Homme (2023), les principaux freins identifiés sont⁸³:

- Le coût élevé du train par rapport à l'avion ;
- Le manque d'infrastructures adaptées dans certaines régions rurales ou naturelles ;
- Les contraintes de temps, qui poussent les voyageurs à privilégier la rapidité des vols low-cost.

Becken et Simmons (2002) insistent aussi sur le fait que l'inégale répartition des offres de transport bas carbone est un obstacle majeur au changement de pratiques touristiques⁶.

En d'autres termes, même des touristes écologiquement sensibilisés peuvent se retrouver contraints de changer leur habitude de voyage à cause d'une offre insuffisante ou économiquement inaccessible.

En conclusion on peut dire que ce chapitre a permis de montrer que la sensibilité environnementale des touristes constitue aujourd'hui un levier significatif, bien que complexe, dans l'orientation des choix de mobilité touristique. Si une partie croissante des voyageurs intègre la dimension écologique dans ses décisions de déplacement, privilégiant les modes doux ou bas carbone, cette dynamique demeure freinée par des résistances structurelles, économiques et comportementales.

À travers l'analyse des différents profils de touristes, il apparaît que les intentions environnementales ne se traduisent pas systématiquement par des changements effectifs de pratiques.

L'écart entre discours et comportements, les contraintes liées au coût, à l'accessibilité des infrastructures ou aux habitudes ancrées, rappellent que la transition vers une mobilité

⁸³ Nathanaelle, 2020, *Mobilité durable : quels sont les enjeux ?*, <https://www.fnh.org/defis-mobilite-durable-inclusive/>, 15 septembre 2020, consulté le 28 avril 2025.

touristique durable repose autant sur l'évolution des représentations individuelles que sur l'adaptation concrète de l'offre territoriale de transport.

Ainsi, l'influence de la sensibilité environnementale sur les choix modaux est réelle mais partielle : elle ne pourra pleinement se concrétiser que si elle est soutenue par des politiques publiques ambitieuses, des innovations accessibles et un accompagnement social du changement.

Conclusion de la partie II

La présente Partie 2 a permis de construire et d'analyser trois hypothèses de recherche majeures, en lien direct avec la problématique du mémoire : en quoi l'offre en moyens de transport influence-t-elle le développement et l'accès à des destinations écotouristiques. À travers l'étude croisée de travaux scientifiques et d'exemples empiriques, nous avons ainsi posé les bases théoriques permettant d'aborder la suite de notre réflexion.

Le premier chapitre a montré que l'accessibilité durable constitue un facteur décisif dans l'attractivité des territoires écotouristiques. Il ne s'agit pas simplement de connecter les espaces, mais de proposer des formes de mobilité respectueuses des écosystèmes, renforçant l'expérience touristique et la cohérence des destinations engagées dans la transition écologique.

Le deuxième chapitre a mis en évidence le rôle structurant des politiques publiques territoriales de mobilité. À travers les instruments de planification (SRADDET, plans de mobilité rurale, schémas cyclables) et l'action des acteurs locaux (régions, parcs naturels, intercommunalités), il apparaît que la mise en réseau durable des sites écotouristiques dépend largement des dynamiques institutionnelles de chaque territoire.

Enfin, le troisième chapitre a interrogé l'impact de la sensibilité environnementale des touristes sur leurs choix de moyens de transport. Si une conscience écologique accrue oriente une partie des voyageurs vers des mobilités plus durables, de fortes limites économiques, sociales et structurelles freinent encore la généralisation de ces pratiques.

Ces trois axes analytiques convergent vers une compréhension nuancée du lien entre mobilité et écotourisme : les offres de transport durable, les politiques territoriales, et les comportements individuels interagissent de manière complexe pour façonner les conditions d'accès et de développement des destinations engagées dans la durabilité.

Cette réflexion théorique ouvre désormais sur la Partie 3, qui sera consacrée à la méthodologie et à l'analyse empirique de terrain, afin de tester la validité de nos hypothèses à travers l'étude de cas spécifiques.

Partie III : Etudes de cas : les transports et l'écotourisme en Haute-Garonne

Introduction de la partie III

Le développement d'un tourisme durable ne peut être envisagé sans une réflexion profonde sur les modes de transport qui structurent l'accès aux territoires. La mobilité touristique constitue en effet un levier stratégique pour accompagner la transition écologique, en favorisant des pratiques de déplacement moins impactantes pour l'environnement. Dans cette perspective, la Haute-Garonne, territoire caractérisé par la diversité de ses paysages – des plaines garonnaises aux reliefs pyrénéens – offre un terrain d'étude particulièrement pertinent. Sa richesse écologique et patrimoniale, portée par la présence de parcs naturels, de vallées préservées et d'une offre culturelle dynamique, la positionne comme une destination potentielle pour un écotourisme exigeant. Toutefois, la question de l'accessibilité durable reste un enjeu central.

Aujourd'hui, les infrastructures de transport existantes, encore largement dominées par la voiture individuelle, révèlent des limites importantes en matière de durabilité. Les espaces naturels, bien que attractifs, demeurent difficilement accessibles par des modes bas carbone, freinant l'émergence d'un tourisme plus respectueux des écosystèmes.

Cette troisième partie vise ainsi à poser les bases d'une étude empirique sur le rôle des transports dans le développement écotouristique en Haute-Garonne. Elle s'organisera autour de trois axes : une analyse du territoire et de ses spécificités, une présentation rigoureuse de la méthodologie envisagée pour l'enquête de terrain, puis une réflexion sur les pistes d'amélioration méthodologique et opérationnelle pour poursuivre ce travail en Master 2.

L'enjeu est de comprendre les freins existants à la mobilité durable dans un contexte territorial spécifique, mais aussi d'identifier les leviers d'action pour encourager des pratiques touristiques plus cohérentes avec les objectifs de transition écologique et de valorisation locale. À travers cette démarche, il s'agira d'articuler exigences environnementales, accessibilité équitable, et dynamisme territorial, dans une approche systémique et responsable du tourisme en Haute-Garonne.

Chapitre 1 : La Haute-Garonne : un territoire écotouristique en construction

1.1. Présentation générale de la Haute-Garonne

Située au cœur de la région Occitanie, la Haute-Garonne s'étend sur près de 6 309 km² et compte environ 1,4 million d'habitants en 2024. Le département se caractérise par une grande diversité de paysages, allant des plaines agricoles de la Garonne aux reliefs des Pyrénées centrales.⁸⁴

Son chef-lieu, Toulouse, constitue un pôle métropolitain majeur, tandis que son sud est dominé par des territoires ruraux et montagnards, plus faiblement peuplés, mais dotés d'un patrimoine naturel d'exception (INSEE, 2024)⁸⁵.

La Haute-Garonne présente ainsi un double visage : un dynamisme économique porté par l'agglomération toulousaine, et des espaces naturels propices au développement d'un tourisme alternatif centré sur la nature, la randonnée, et les activités de pleine nature.

1.2. Le potentiel écotouristique du territoire

Le potentiel écotouristique de la Haute-Garonne repose sur la richesse et la diversité de ses milieux naturels. Le département abrite plusieurs sites emblématiques tels que le Parc Naturel Régional des Pyrénées Ariégeoises, les vallées d'Oueil et du Larboust, ou encore la Réserve Naturelle du Néouvielle toute proche. Ces espaces préservés offrent des

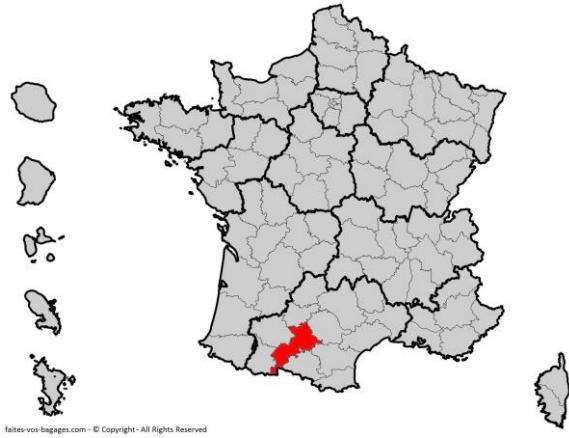


Figure 1: Carte de la Haute-Garonne par rapport à la France

⁸⁴

⁸⁵ Dossier complet – Département de la Haute-Garonne (31) / Insee, <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=DEP-31>, consulté le 6 avril 2025.

opportunités fortes pour développer un tourisme durable axé sur la randonnée, le cyclotourisme, et la découverte de la biodiversité locale⁸⁶.

Selon le Comité Départemental du Tourisme (CDT 31), l'offre écotouristique en Haute-Garonne est en pleine structuration : sentiers de grande randonnée (GR10, Via Garona), itinéraires cyclables transfrontaliers (comme la Véloroute 81)⁸⁷, hébergements labellisés écologiques (Gîtes Panda, écolodges) sont autant d'initiatives qui renforcent l'attractivité du territoire pour une clientèle sensible aux enjeux environnementaux⁸⁸.

Cependant, ce potentiel demeure encore partiellement exploité : le département souffre d'un manque de structuration intégrée de son offre écotouristique à l'échelle intercommunale et régionale, freinant sa visibilité face à des destinations concurrentes mieux positionnées sur ce créneau.

1.3. Les infrastructures de transport et l'accessibilité des espaces écotouristiques

Le réseau de transport de la Haute-Garonne est marqué par une forte polarisation autour de l'agglomération toulousaine. Si Toulouse bénéficie d'une desserte ferroviaire et autoroutière dense, les espaces ruraux et montagnards restent moins accessibles, notamment en transports collectifs.

La ligne de train Toulouse – Bagnères-de-Luchon, qui constituait une porte d'entrée vers les Pyrénées, est fermée depuis 2014 en raison de l'état de vétusté de l'infrastructure. Bien que des projets de réouverture en train à hydrogène soient en discussion (Région Occitanie, 2023)⁸⁹, l'accès aux vallées pyrénéennes repose aujourd'hui principalement sur la voiture

⁸⁶ *Tourisme Haute-Garonne | votre terrain de jeux !*, <https://www.hautegaronnetourisme.com/>, consulté le 10 février 2025.

⁸⁷ *V81 : la Véloroute du piémont pyrénéen - La première véloroute de massif en France ? - Vélo & Territoires*, <https://www.velo-territoires.org/actualite/2016/05/08/v81-veloroute-piemont-pyreneen-premiere-veloroute-de-massif-france/>, consulté le 10 avril 2025.

⁸⁸ <https://www.haute-garonne.fr/system/files/2024-06/Rapport%20DD%202023.pdf>

⁸⁹ Pyrénées-Méditerranée Région Occitanie /, 2024, *En Occitanie, des trains toujours plus vertueux*, <https://www.laregion.fr/En-Occitanie-des-trains-toujours-plus-vertueux>, 10 avril 2024, consulté le 28 avril 2025.

individuelle, accentuant la dépendance automobile et les pressions environnementales associées.⁹⁰

En termes de mobilités douces, des efforts sont engagés pour développer les liaisons cyclables, notamment via la Via Garona, voie verte reliant Toulouse à Saint-Bertrand-de-Comminges le long de la Garonne. Toutefois, ces infrastructures restent peu connectées aux espaces naturels de haute montagne, limitant leur usage à un tourisme de moyenne vallée⁹¹.

La Haute-Garonne se trouve donc à un carrefour stratégique : soit elle parvient à restructurer son accessibilité écotouristique autour de solutions durables, soit elle risque de voir son potentiel naturel fragilisé par une mobilité non maîtrisée.

1.4. Enjeux environnementaux et touristiques

Les enjeux environnementaux en Haute-Garonne sont multiples : protection de la biodiversité, lutte contre l'érosion des sols en montagne, gestion des flux touristiques dans les espaces sensibles. Les écosystèmes de haute altitude, déjà fragilisés par le changement climatique, supportent mal une pression touristique croissante non régulée (Observatoire des Forêts des Pyrénées Centrales, 2023)⁹².

Parallèlement, l'attractivité touristique du territoire est un levier économique important pour les zones rurales en déprise démographique. Le défi est donc de concilier développement touristique et préservation des ressources naturelles. Selon l'Agence d'Urbanisme et d'Aménagement de Toulouse (AUAT, 2022), une stratégie touristique durable en Haute-Garonne doit impérativement intégrer la mobilité douce comme un facteur d'équilibre entre accessibilité et limitation des impacts environnementaux⁹³.

⁹⁰ https://www.arec-occitanie.fr/sites/default/files/dp_hydocc_juin2023_bd.pdf

⁹¹ *La Via Garona !*, <https://www.hautegaronnetourisme.com/via-garona/>, consulté le 10 avril 2025.

⁹² *L'Observatoire des Forêts des Pyrénées Centrales - Nature en Occitanie*, <https://www.natureo.org/missions/animation-territoriale/observatoire-des-forets-des-pyrenees-centrales/>, consulté le 5 avril 2025.

⁹³ *Agence d'urbanisme et d'aménagement Toulouse aire métropolitaine*, <https://www.aua-toulouse.org/>, consulté le 25 avril 2025.

La mobilisation autour de projets tels que la réouverture ferroviaire Toulouse-Luchon, l'extension des liaisons cyclables intercommunales et le soutien aux hébergements écologiques montre une volonté politique d'inscrire la Haute-Garonne dans une dynamique d'écotourisme durable. Cependant, de nombreux défis restent à relever pour parvenir à une véritable transition, notamment en termes de financement, de gouvernance interterritoriale et de sensibilisation des visiteurs⁹⁴.

⁹⁴ Agence d'urbanisme et d'aménagement Toulouse aire métropolitaine, <https://www.aua-toulouse.org/>, consulté le 20 avril 2025.

Chapitre 2 : Méthodologie de l'étude

2.1. Approche méthodologique générale

Conscients de la richesse et de la complexité des phénomènes que nous souhaitons explorer, nous avons privilégié une démarche méthodologique ouverte, laissant une large place à l'exploration, à l'écoute du terrain et aux nuances des situations locales. Notre approche repose principalement sur une méthodologie qualitative, qui articule observation, entretiens semi-directifs, questionnaires exploratoires et analyse de documents institutionnels.

Ce choix s'inscrit dans une logique inductive : il s'agit de partir des discours, des pratiques et des réalités territoriales observées pour construire progressivement nos réponses aux hypothèses formulées. Nous considérons que les dynamiques territoriales, notamment en matière de mobilité durable et d'écotourisme, ne peuvent être saisies par des modèles préétablis ; elles doivent être appréhendées dans leur complexité propre à chaque territoire.

Notre démarche se veut ainsi exigeante sur le plan scientifique, attentive à la rigueur de collecte et d'analyse des données, mais également respectueuse des voix du terrain, qu'il s'agisse des décideurs publics, des acteurs touristiques, des mobilités locales ou des touristes eux-mêmes. Cette posture réflexive est d'autant plus nécessaire que les enjeux d'accessibilité, de mobilité durable et de sensibilisation environnementale touchent directement aux représentations sociales et aux transformations culturelles contemporaines.

2.2. Objectifs méthodologiques en lien avec les hypothèses

Notre méthodologie a été construite en cohérence directe avec les hypothèses de recherche formulées en Partie II :

- Concernant la première hypothèse, nous cherchons à vérifier si l'accessibilité durable constitue effectivement un levier d'attractivité touristique en Haute-Garonne. L'enquête ne porte pas uniquement sur la présence ou l'absence d'infrastructures, mais aussi sur leur utilisation effective par les touristes et sur leur perception. Le vécu

du déplacement, la fluidité du parcours et la facilité d'accès par des modes bas carbone sont au cœur de cette analyse.

- Pour la deuxième hypothèse, l'enjeu est d'évaluer le rôle structurant des politiques publiques de mobilité dans la mise en réseau des espaces écotouristiques. À travers l'étude de documents stratégiques, mais aussi par des entretiens avec des acteurs institutionnels, nous interrogerons la manière dont les ambitions écotouristiques sont (ou non) prises en compte dans les politiques de mobilité durable.
- Enfin, la troisième hypothèse suppose que la sensibilité environnementale des touristes influence leur choix de mode de transport. Nous avons donc conçu nos questionnaires de manière à capter à la fois les déclarations d'intention écologiques et les pratiques réelles de mobilité, en observant comment se traduisent concrètement les préoccupations environnementales dans les choix de transport.

À travers cette articulation fine entre hypothèses, outils et terrain, nous souhaitons construire une analyse à la fois ancrée dans la réalité et fidèle à la complexité des dynamiques étudiées.

2.3 Le terrain d'étude : caractéristiques de la Haute-Garonne

Le choix de la Haute-Garonne comme terrain d'étude s'est imposé par l'intérêt qu'elle présente en matière d'écotourisme en construction, dans un contexte de mutations de la mobilité.

Ce département se caractérise par une forte dualité :

- D'un côté, Toulouse et sa métropole, pôle urbain dense où les politiques de mobilité douce (transports collectifs, vélo) prennent une importance croissante.
- De l'autre, les espaces ruraux et montagnards du Comminges, du Volvestre, ou encore les premières vallées pyrénéennes, riches en patrimoine naturel, mais plus enclavés et encore largement dépendants de la voiture individuelle.

Cette configuration offre un cadre idéal pour étudier l'enjeu de la transition entre mobilité carbonée et mobilité bas carbone dans les pratiques touristiques. De plus, la Haute-Garonne est engagée dans plusieurs démarches publiques en faveur de la mobilité durable :

- Adoption d'un Schéma Départemental des Mobilités ;
- Développement d'itinéraires cyclables ;
- Incitations à l'intermodalité ;

Ces dynamiques locales, même encore partielles, offrent un contexte particulièrement stimulant pour interroger la manière dont le territoire pourrait accompagner une évolution des pratiques touristiques vers un écotourisme durable.

2.4- Typologie des données mobilisées

Afin de répondre aux objectifs de la recherche, nous avons opté pour une triangulation des sources, en mobilisant trois grandes catégories de données :

- **Documents institutionnels :**

Analyse des plans de mobilité (SRADDET Occitanie, Schéma Départemental des Mobilités de la Haute-Garonne), stratégies touristiques régionales et locales, schémas cyclables, projets de mobilité douce. Ces documents permettent de comprendre la vision stratégique portée par les pouvoirs publics et de détecter les éventuels écarts entre discours et mises en œuvre.

- **Entretiens semi-directifs :**

Réalisés auprès d'élus locaux, de techniciens en mobilité durable, de responsables touristiques, mais également d'acteurs associatifs investis dans les questions de transport ou d'écologie. Ces entretiens visent à recueillir des perceptions nuancées sur les dynamiques de mobilité et les défis liés au développement écotouristique.

- **Questionnaires et observations de terrain :**

Les questionnaires distribués auprès des touristes visent à capter leurs pratiques de déplacement, leurs motivations écologiques et leurs arbitrages réels entre confort, coût et conscience environnementale. En complément, des observations directes seront menées sur différents sites (sentiers balisés, voies vertes, accès aux parcs naturels) pour évaluer l'adéquation entre les infrastructures existantes et les usages réels.

Cette combinaison de sources permettra de croiser les visions institutionnelles, les pratiques d'acteurs locaux et les comportements individuels de visiteurs, offrant ainsi une compréhension globale et nuancée du rôle des mobilités dans l'écotourisme en Haute-Garonne.

Chapitre 3 : Outils et méthodes de collecte de données

3.1. Analyse documentaire

L’analyse documentaire a constitué une étape fondatrice dans notre démarche de recherche. Avant même de rencontrer les acteurs de terrain ou d’interroger les touristes, nous avons pris le temps d’explorer les schémas régionaux de mobilité, les projets d’aménagement territoriaux et les stratégies touristiques portées par les institutions locales et régionales.

Notre attention s’est portée sur plusieurs axes : comprendre comment les enjeux de développement durable sont intégrés aux politiques publiques, évaluer la place donnée à l’écotourisme, et identifier les priorités en matière de mobilité douce. Nous avons particulièrement examiné les documents stratégiques tels que le SRADDET Occitanie⁹⁵, le Schéma Départemental des Mobilités de Haute-Garonne, ainsi que des plans sectoriels sur le développement cyclable ou les aménagements touristiques.

Un regard critique a été porté sur la manière dont l’écotourisme apparaît dans ces textes : est-il pensé comme un levier structurant du développement territorial, ou bien relégué à un rôle secondaire, derrière des objectifs économiques ou urbains ? Cette analyse nous a permis d’identifier des cohérences, notamment dans les ambitions de réduction de l’empreinte carbone, mais aussi des contradictions flagrantes entre discours affichés et moyens réellement engagés.

3.3. Observation directe

Enfin, parce que l’expérience du terrain reste irremplaçable dans toute démarche de recherche sur les mobilités, nous avons mené plusieurs sessions d’observation directe sur des sites emblématiques de Haute-Garonne :

⁹⁵ *Le SRADDET de la région Occitanie | La préfecture et les services de l’État en région Occitanie*, <https://www.prefectures-regions.gouv.fr/occitanie/Documents-publications/Etudes-infos-rapports/Le-SRADDET-de-la-region-Occitanie>, consulté le 17 avril 2025.

- La Via Garona (chemin de grande randonnée entre Toulouse et Saint-Bertrand-de-Comminges),
- Les vallées du Comminges,
- Le canal du Midi (secteurs de randonnée et de cyclotourisme).

Ces observations avaient plusieurs objectifs :

- Évaluer les conditions réelles d'accès aux espaces naturels : signalétique, infrastructures cyclables, qualité des accès piétons, liaisons transports collectifs/sites écotouristiques.
- Analyser l'appropriation des dispositifs existants par les touristes : utilisation effective ou non des voies vertes, fréquentation des transports en commun, pratiques de mobilité douce.
- Ressentir l'ambiance du territoire : perception des flux, comportements des visiteurs, place donnée à la nature et au rythme lent du déplacement.

Loin d'être une simple illustration des autres matériaux, cette approche sensible du terrain nous a permis de confronter nos hypothèses aux réalités vécues. Elle a également renforcé notre conviction que l'accessibilité durable ne peut être pensée indépendamment de l'expérience touristique elle-même.

3.2. Entretiens semi-directifs

Conscients que les documents institutionnels ne reflètent qu'une partie des dynamiques à l'œuvre, nous avons voulu croiser les sources en menant des entretiens semi-directifs. Cette méthode, fondée sur l'écoute active, visait à recueillir des récits de terrain, des perceptions fines, et parfois des critiques formulées avec beaucoup de liberté par nos interlocuteurs.

Les entretiens devaient être menés auprès de trois grands types d'acteurs :

- Agents institutionnels en charge de la mobilité ou du tourisme,
- Professionnels du tourisme (gestionnaires de sites naturels, acteurs du slow tourism, hébergeurs engagés dans des démarches écoresponsables),

- Représentants associatifs, notamment dans les domaines de la mobilité douce et de la protection environnementale.

Malheureusement dû à un manque de temps et de moyen pour mettre en place des rendez-vous avec les différents acteurs, les entretiens n'ont pas eu lieu. Cette partie entretien est vraiment un point que nous voudrons garder et mettre en place en master 2, afin de croiser le plus de source et approfondir notre recherche.

Conclusion de la partie III

À travers cette troisième partie, nous avons cherché à poser les fondations méthodologiques d'une recherche qui, bien que débutante, ambitionne d'apporter une contribution rigoureuse à la compréhension des liens entre mobilités durables et écotourisme en Haute-Garonne.

La présentation du territoire a mis en évidence toute la richesse, mais aussi toute la complexité de cette mosaïque de paysages, où cohabitent une métropole dynamique, des vallées rurales et des espaces montagnards sensibles. Cette diversité territoriale impose de penser les mobilités de manière différenciée, en tenant compte à la fois des défis d'accessibilité et des impératifs de préservation environnementale.

La méthodologie élaborée repose sur une combinaison d'approches complémentaires, analyse documentaire, entretiens semi-directifs, questionnaires et observations directes, visant à croiser les regards institutionnels, professionnels et touristiques. Cette triangulation méthodologique vise à rendre compte de la diversité des perceptions et des pratiques autour de la mobilité écotouristique.

Enfin, l'explicitation des outils de collecte montre combien il est indispensable, pour étudier ce type de problématique, d'articuler l'analyse des politiques publiques aux réalités de terrain vécues par les usagers. Loin de se limiter à une évaluation normative des dispositifs existants, notre démarche entend questionner les dynamiques d'appropriation, les résistances sociales, mais aussi les imaginaires qui façonnent aujourd'hui l'écotourisme et ses mobilités.

Ainsi, cette partie III constitue bien plus qu'un simple cadrage méthodologique : elle prépare les enquêtes de terrain à venir et amorce déjà des pistes de réflexion sur les tensions, les contradictions et les opportunités que recèle l'articulation entre mobilité durable et développement écotouristique.

Elle ouvre également, en filigrane, sur les perspectives de travail à mener en Master 2 : affiner les hypothèses, approfondir l'analyse comparative entre territoires, et proposer des recommandations opérationnelles en matière de gouvernance des mobilités écotouristiques.

Conclusion générale

Le présent mémoire avait pour ambition d'interroger le rôle des moyens de transport dans le développement de l'écotourisme, à travers la question suivante : **"En quoi l'offre en moyen de transport influence-t-elle le développement et l'accès à des destinations écotouristiques ?"**

Nous avons tenté d'y répondre en croisant les apports théoriques issus de la littérature scientifique, l'étude des politiques publiques, et l'amorce d'une démarche empirique sur le terrain de la Haute-Garonne.

Dans une première partie, nous avons posé les bases conceptuelles indispensables pour comprendre les mutations actuelles des mobilités touristiques. L'écotourisme, en tant que forme émergente d'un tourisme plus conscient et respectueux de l'environnement, impose en effet de repenser les modalités d'accès aux territoires, dans un contexte où l'urgence écologique bouleverse les imaginaires et les pratiques de déplacement. Nous avons montré que l'offre de transport ne peut plus être pensée uniquement en termes d'efficacité et de rapidité, mais qu'elle doit intégrer des exigences de durabilité, de cohérence territoriale et d'expérience sensible du voyage.

La seconde partie nous a permis de formuler et d'approfondir trois hypothèses majeures :

- Celle de l'accessibilité durable comme levier fondamental du développement écotouristique,
- Celle du rôle structurant des politiques territoriales de mobilité dans la mise en réseau des sites naturels,
- Et enfin, celle de l'influence croissante de la sensibilité environnementale des touristes sur leurs choix de mobilité.

Chacune de ces hypothèses, soutenue par des travaux scientifiques récents, a mis en lumière des dynamiques complémentaires mais aussi des tensions : entre accessibilité et préservation, entre ambitions politiques et réalités de terrain, entre déclarations d'intention et pratiques effectives.

La troisième partie a amorcé l'ancrage empirique de la recherche en Haute-Garonne, territoire à la fois riche par sa diversité paysagère et confronté à des défis majeurs en matière de mobilités durables. La méthodologie qualitative proposée, alliant analyse documentaire,

entretiens, questionnaires et observation directe, prépare le travail de terrain plus approfondi qui sera mené dans la poursuite du projet en Master 2.

Au terme de ce parcours, plusieurs enseignements majeurs se dégagent. D'une part, les mobilités touristiques ne peuvent être considérées comme une simple logistique : elles façonnent l'expérience du territoire, influencent sa fréquentation et conditionnent la durabilité de son développement. D'autre part, la transition vers des mobilités écotouristiques durables ne dépend pas uniquement des infrastructures techniques, mais également d'une évolution profonde des mentalités, des imaginaires du voyage et des priorités politiques.

Enfin, ce mémoire ouvre plusieurs perspectives de recherche : approfondir l'étude de l'acceptabilité sociale des mobilités durables, analyser les dispositifs de gouvernance multi-acteurs pour la gestion des flux touristiques, et proposer des leviers concrets d'action territoriale pour accompagner la transition écologique du tourisme.

Plus qu'un simple défi technique ou organisationnel, la transformation des mobilités touristiques apparaît comme une opportunité précieuse pour réinventer notre rapport aux territoires, aux distances, au temps... et, in fine, pour penser un tourisme capable de s'inscrire pleinement dans les limites planétaires et le respect du vivant.

Bibliographie

Le tourisme durable: catalyseur du développement socio-économique inclusif et de la réduction de la pauvreté dans les régions rurales / International Labour Organization, <https://www.ilo.org/fr/publications/le-tourisme-durable-catalyseur-du-developpement-socio-economique-inclusif> , 20 novembre 2019, consulté le 24 avril 2025.

Trains : la stratégie ferroviaire à l'épreuve de la concurrence | vie-publique.fr, <https://www.vie-publique.fr/eclairage/278612-trains-la-strategie-ferroviaire-lepreuve-de-la-concurrence> , 23 juillet 2021, consulté le 26 avril 2025.

Chiffres clés du climat - Décembre 2022 - France, Europe et Monde, <https://www.i4ce.org/publication/chiffres-cles-climat-2022-france-europe-monde/> , 13 décembre 2022, consulté le 25 avril 2025.

ARE Office fédéral du développement territorial, 1987: *Le Rapport Brundtland*, <https://www.are.admin.ch/are/fr/home/medien-und-publikationen/publikationen/nachhaltige-entwicklung/brundtland-report.html>, consulté le 22 avril 2025.

BANISTER David, 2008, « The sustainable mobility paradigm », *Transport Policy*, 1 mars 2008, vol. 15, n° 2, (coll. « New Developments in Urban Transportation Planning »), p. 73-80.

BARR Stewart, SHAW Gareth, COLES Tim et PRILLWITZ Jan, 2010, « 'A holiday is a holiday': practicing sustainability, home and away », *Journal of Transport Geography*, 1 mai 2010, vol. 18, n° 3, (coll. « Tourism and climate change »), p. 474-481.

BECKEN Susanne et SIMMONS David G., « (PDF) Understanding energy consumption patterns of tourist attractions and activities in New Zealand », *ResearchGate*.

BLAMEY R. K., 2001, « Principles of ecotourism. » dans *The Encyclopedia of Ecotourism*, s.l., (coll. « CABI Books »), p. 5-22.

BUTLER Richard W., « (PDF) The Concept of A Tourist Area Cycle of Evolution: Implications for Management of Resources », *ResearchGate*.

CAMUS Sandra, HIKKEROVA Lubica et SAHUT Jean-Michel, 2010, « Tourisme durable : une approche systémique », *Management & Avenir*, 10 août 2010, vol. 34, n° 4, p. 253-269.

CARRIER James G. et MACLEOD Donald V. L., 2005, « Bursting the Bubble: The Socio-Cultural Context of Ecotourism », *The Journal of the Royal Anthropological Institute*, 2005, vol. 11, n° 2, p. 315-334.

CHABANET Didier, COISSARD Steven et LACHERET Arnaud, 2015a, « L'émergence des politiques de transports urbains durables : le changement en question dans les villes européennes », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 30 septembre 2015, n° 3, p. 481-499.

CHABANET Didier, COISSARD Steven et LACHERET Arnaud, 2015b, « L'émergence des politiques de transports urbains durables : le changement en question dans les villes européennes », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 30 septembre 2015, n° 3, p. 481-499.

CLAUZEL Céline, 2022, *Les réseaux écologiques, une stratégie de conservation pour concilier fonctionnalités écologiques et aménagement du territoire*, <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-thematiques/changement-global/articles-scientifiques/reseaux-ecologiques> , juin 2022, consulté le 28 avril 2025.

DELPECH Claire et NAVARRE Françoise, 2018, « Finances publiques locales et enjeux territoriaux », *Revue d'économie financière*, 2018, vol. 132, n° 4, p. 91-106.

DEMADE Julien, « Mobilité active, douce, alternative ou durable ».

DRIAN M Jean-Yves Le, 2019, « & M. JEAN-BAPTISTE LEMOYNE », 2019.

FENNELL David A., 1999, « Ecotourism. » dans *Ecotourism*, s.l., Taylor & Francis Ltd, p. 1-1.

FERE Cécile, 2013, « Les inégalités d'accès à la mobilité, un enjeu oublié ? », *Les Cahiers du Développement Social Urbain*, 2013, vol. 58, n° 2, p. 7-7.

FULLAGAR Simone P. et WILSON Erica, (PDF) *Slow tourism: Experiences and mobilities*, https://www.researchgate.net/publication/292428297_Slow_tourism_Experiences_and_mobilities, consulté le 28 avril 2025.

GNTC, *Le rapport 2024 UIC-UIRR, des chiffres et des données dessinant un combiné européen dynamique* – GNTC / Groupement National des Transports Combinés, <https://gntc.fr/2025/03/le-rapport-2024-uic-uIRR-des-chiffres-et-des donnees-dessinant-un-combine-europeen-dynamique/>, consulté le 26 avril 2025.

GÖSSLING Stefan et SCOTT Daniel, 2025, « (PDF) The decarbonisation impasse: global tourism leaders' views on climate change mitigation », *ResearchGate*, 11 avril 2025.

GUENGANT Alain et JOSSELIN Jean-Michel, 2009, « La contrainte de budget des collectivités locales françaises est-elle relâchée ? », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2009, n° 4, p. 739-758.

HALL C. Michael et LEW Alan A, 2009, « Understanding and managing tourism impacts; an integrated approach », *Reference and research book news*, 2009, vol. 24, n° 4.

HALL Colin Michael, PEETERS Paul et SCOTT Daniel, 2025, (PDF) *Can tourism growth and climate policy be reconciled?*, https://www.researchgate.net/publication/236018351_Can_tourism_growth_and_climate_policy_be_reconciled , 23 avril 2025, consulté le 6 novembre 2024.

HICKMAN Caroline, MARKS Elizabeth, PIHKALA Panu, CLAYTON Susan, LEWANDOWSKI R. Eric, MAYALL Elouise E., WRAY Britt, MELLOR Catriona et SUSTEREN Lise van, 2021, « Climate anxiety in children and young people and their beliefs about government responses to climate change: a global survey », *The Lancet Planetary Health*, 1 décembre 2021, vol. 5, n° 12, p. e863-e873.

HIGHAM James, COHEN Scott, REIS Arianne C. et CAVALIERE Christina T., « (PDF) Climate change, tourist air travel and radical emissions reduction », *ResearchGate*.

J. CRUTZEN Paul, 2007, « La géologie de l'humanité : l'Anthropocène », *Écologie & Politique*, 2007, vol. 34, n° 1, p. 141-148.

JOUFFE Yves, CAUBEL David, FOL Sylvie et MOTTE-BAUMVOL Benjamin, 2015, « Faire face aux inégalités de mobilité », *Cybergeo: European Journal of Geography*, 19 janvier 2015.

KAUFMANN Vincent, 2004, « La mobilité comme capital ? » dans Bertrand Montulet (ed.), *Mobilités, fluidités... Libertés ?*, Bruxelles, Presses universitaires Saint-Louis Bruxelles (coll. « Travaux et recherches »), p. 25-41.

LEW Alan et HALL Colin Michael, *Understanding and Managing Tourism Impacts: An Integrated Approach* / *Request PDF*, https://www.researchgate.net/publication/306090744_Understanding_and_Managing_Tourism_Impacts_An_Integrated_Approach, consulté le 28 avril 2025.

LIBOUREL Éloïse, SCHORUNG Matthieu et ZEMBRI Pierre, 2022, « Chapitre 5. Impacts et effets territoriaux des transports », *Collection U*, 2022, p. 165-212.

MARCOTTE Pascale, BOURDEAU Laurent et SARRASIN Bruno, 2017, « Tourisme et développement durable. Un exercice d'adaptation, d'intégration et de conciliation », *Téoros. Revue de recherche en tourisme*, 12 mai 2017, vol. 36, n° 1.

MARIE Jouberton et VOYAGEURS Sncf, « DECARBONER LES TRANSPORTS AVEC LE TRAIN ».

MEADOWS Donella Hager, MEADOWS Dennis L., RANDERS Jørgen, et CLUB DE ROME AUTEUR, 1972, *The limits to growth: a report for the Club of Rome's project on the predicament of mankind*, New York, Universe Books (coll. « A Potomac Associates book »), 205 p.

OCDE, 2014, *Vers des comportements plus environnementaux: Vue d'ensemble de l'enquête 2011*, s.l., OECD (coll. « Études de l'OCDE sur la politique de l'environnement et le comportement des ménages »).

OFFNER Jean-Marc, 1993, « Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique », 1993.

PEETERS Paul, GOSSLING Stefan et BECKEN Susanne, 2006, « Innovation towards tourism sustainability: climate change and aviation », *International Journal of Innovation and Sustainable Development*, 2006, vol. 1, n° 3, p. 184-200.

PRIDEAUX Bruce et MCKERCHER Bob, « Are tourism impacts low on personal environmental agendas? | Request PDF », *ResearchGate*.

PUMAIN Denise, 2014, « Les effets structurants des infrastructures de transport », *L'Espace géographique*, 17 juillet 2014, vol. 43, n° 1, p. 51-67.

RUIZ Gérard, 2014, « Le tourisme durable : jouissance et protection de la nature », *Vraiment durable*, 2014, vol. 56, n° 1, p. 71-81.

TARDIF Jonathan, 2003, « Écotourisme et développement durable », *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement*, 1 mai 2003, n° 4-1.

URRY John, 2000, *Sociology beyond societies: mobilities for the twenty-first century*, 1st ed., London ; New York, Routledge (coll. « International library of sociology »), 263 p.

WORLD TOURISM ORGANIZATION (UNWTO) et INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM (eds.), 2019, *Transport-related CO2 Emissions of the Tourism Sector – Modelling Results*, s.l., World Tourism Organization (UNWTO).

YEUGHT Corinne Van Der, 2016, « Construire une chaîne de valeur « tourisme durable » sur un territoire : une approche par la Théorie de l'Acteur-Réseau », *Management & Avenir*, 1 avril 2016, vol. 84, n° 2, p. 159-177.

ZEMBRI Pierre, 2020, « Les enjeux d'accessibilité dans la ville : entre équité spatiale et exclusion sociale », *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement. Territory in movement Journal of geography and planning*, 17 décembre 2020, n° 47.

Replay : présentation cahier n°3 de l'OT Territoires et transitions - enjeux environnementaux, 2024, s.l.

Bilan des émissions de gaz à effet de serre du secteur du tourisme en France en 2018, <https://librairie.ademe.fr/changement-climatique/4688-bilan-des-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-du-secteur-du-tourisme-en-france-en-2018.html>, consulté le 24 avril 2025.

Chiffres clés du climat - France, Europe et Monde - Édition décembre 2022, [https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/chiffres-cles-du-climat-france-europe-et-monde-edition-décembre-2022](https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/chiffres-cles-du-climat-france-europe-et-monde-edition-decembre-2022), consulté le 24 avril 2025.

[Comprendre] Cahier n°3 - Territoires et transitions : enjeux environnementaux | ANCT - Agence Nationale de la Cohésion des Territoires, <https://anct.gouv.fr/ressources/comprendre-cahier-n°3-territoires-et-transitions-enjeux-environnementaux>, consulté le 25 avril 2025.

Conduire : Construire des mobilités durables, inclusives et responsables, <https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transports/4845-conduire-construire-des-mobilites-durables-inclusives-et-responsables.html>, consulté le 24 avril 2025.

Finances publiques locales et enjeux territoriaux / Cairn.info, <https://shs.cairn.info/revue-d-economie-financiere-2018-4-page-91?lang=fr>, consulté le 28 avril 2025.

Gestion des flux touristiques ..., <https://www.franceturismedurable.gouv.fr/fr/gestion-des-flux-touristiques>, consulté le 26 avril 2025.

Journée mondiale du tourisme – Bilan des émissions de GES du secteur du tourisme en France, <https://www.ademe.fr/presse/communiqué-national/journée-mondiale-du-tourisme-bilan-des-emissions-de-ges-du-secteur-du-tourisme-en-france/>, consulté le 25 avril 2025.

« (PDF) The COVID-19 Pandemic and Sustainable Tourism Development », *ResearchGate*.

PLANIFIER LES MOBILITÉS : NOUVEAUX DÉFIS, NOUVEAUX OUTILS, <https://librairie.ademe.fr/urbanisme-territoires-et-sols/4424-5459-planifier-les-mobilites-nouveaux-defis-nouveaux-outils.html>, consulté le 24 avril 2025.

Stratégie pour la transformation du secteur du tourisme 2023-2025, <https://librairie.ademe.fr/urbanisme-territoires-et-sols/5997-strategie-pour-la-transformation-du-secteur-du-tourisme-2023-2025-9791029720338.html>, consulté le 28 avril 2025.

TOURISME : L'ADEME ACCOMPAGNE LE SECTEUR DANS SA TRANSFORMATION ET TRANSITION ÉCOLOGIQUE, <https://www.ademe.fr/presse/communique-national/tourisme-lademe-accompagne-le-secteur-dans-sa-transformation-et-transition-ecologique/>, consulté le 25 avril 2025.

Tourisme : une stratégie nationale pour gérer les flux touristiques, <https://www.economie.gouv.fr/actualites/tourisme-une-strategie-nationale-pour-gerer-les-flux-touristiques>, consulté le 26 avril 2025.

Transport ferroviaire et intermodalité : développez votre réseau, <https://agirpourlatransition.ademe.fr/collectivites/amenager-territoire/transport-mobilite-durable/ferroviaire>, consulté le 26 avril 2025.

United Nations Division for Sustainable Development-Agenda 21-chapter 1, <https://www.un.org/esa/sustdev/documents/agenda21/french/action0.htm>, consulté le 22 avril 2025.

« Vademecum sur la gestion des flux touristiques ».

Table des figures

Figure 1:Carte de la Haute-Garonne par rapport à la France	65
--	----

Table des Matières

Remerciement	5
Sommaire	6
Introduction générale	7
PARTIE I : Cadre conceptuel et mutations sociétales des mobilités et du tourisme.....	8
Introduction de la partie I	9
Chapitre 1 : Les mutations sociétales et la transformation des pratiques touristiques	10
1 Émergence et définition de l'écotourisme	10
2 Prise de conscience environnementale et nouvelles attentes des voyageurs ...	15
3 Vers une sobriété des mobilités touristiques	19
Chapitre 2 : Mobilités et développement territorial : notions clés	21
1 Concepts de mobilité durable, accessibilité, connectivité	21
2 Rôle des transports dans le développement régional.....	24
3 Politiques publiques et dynamiques territoriales	26
Chapitre 3 : Les enjeux environnementaux liés aux transports touristiques	28
1 Impact écologique des transports (avion, voiture, train, etc.).....	28
2 Les alternatives durables : ferroviaire, mobilités douces, intermodalité	31
3 Tensions entre attractivité touristique et protection des écosystèmes	35
Conclusion de la partie I.....	39
Partie II : Mobilités, accessibilité et choix touristiques: fondements et hypothèses d'analyse.....	40
Introduction de la partie II.....	41
Chapitre 1 : L'accessibilité en transport durable est un facteur décisif dans le développement des destinations écotouristiques.....	42
1. L'accessibilité en transport durable, facteur dans le développement des destinations écotouristiques	42
2. Transport bas carbone et attractivité des territoires naturels	43
3. Limites et défis de l'accessibilité durable pour les territoires écotouristiques	45
Chapitre 2 : Les politiques territoriales de mobilité ont un rôle structurant dans la mise en réseau des sites écotouristiques.....	48
1. Les politiques de mobilité durable : un levier d'organisation territoriale pour l'écotourisme	48
2. La mise en réseau des sites écotouristiques par les politiques de mobilité	51

3. Limites et tensions dans l'application des politiques de mobilité durable	53
Chapitre 3 : La sensibilité environnementale des touristes influence fortement leur choix de moyens de transport vers une destination.....	56
1. Comprendre la sensibilité environnementale comme moteur de décision touristique	56
2. Typologie des comportements touristiques en fonction de la sensibilité environnementale.....	58
3. Limites et paradoxes : entre intentions déclarées et comportements effectifs	59
Conclusion de la partie II	62
Partie III : Etudes de cas : les transports et l'écotourisme en Haute-Garonne.....	63
Introduction de la partie III	64
Chapitre 1 : La Haute-Garonne : un territoire écotouristique en construction	65
1.1. Présentation générale de la Haute-Garonne.....	65
1.2. Le potentiel écotouristique du territoire	65
1.3. Les infrastructures de transport et l'accessibilité des espaces écotouristiques .	66
1.4. Enjeux environnementaux et touristiques	67
Chapitre 2 : Méthodologie de l'étude.....	69
2.1. Approche méthodologique générale.....	69
2.2. Objectifs méthodologiques en lien avec les hypothèses.....	69
2.3 Le terrain d'étude : caractéristiques de la Haute-Garonne	70
2.4- Typologie des données mobilisées	71
Chapitre 3 : Outils et méthodes de collecte de données	73
3.1. Analyse documentaire	73
3.3. Observation directe.....	73
3.2. Entretiens semi-directifs	74
Conclusion de la partie III.....	76
Conclusion générale	77
Bibliographie.....	79
Table des figures	84
Table des Matières	85

Impact des transports sur le développement écotouristique

Résumé :

Face aux défis environnementaux contemporains, le transport touristique durable devient un levier central pour repenser l'avenir du tourisme. Dans un monde où la mobilité rapide et carbonée semble omniprésente, l'écotourisme propose une alternative fondée sur la lenteur, la proximité et la responsabilité environnementale. Ce mémoire explore le rôle des transports dans la structuration de l'écotourisme, en mettant en évidence la montée de la mobilité douce, du ferroviaire et de l'intermodalité comme réponses à la crise climatique. À travers l'étude des mutations sociétales, des attentes des voyageurs et des dynamiques territoriales, il met en lumière les tensions entre la nécessaire attractivité touristique des territoires et la préservation de leurs équilibres écologiques. Il interroge également la capacité des politiques publiques à accompagner cette transition sans reproduire les logiques de massification qui menacent l'authenticité des espaces naturels. Aujourd'hui, alors que la quête de sens dans le voyage se renforce, la question se pose : le transport, simple vecteur de déplacement, peut-il devenir un outil de reconnexion aux territoires et de valorisation de leur singularité ? Ce mémoire invite à repenser le rapport au voyage, en envisageant la mobilité non plus comme une contrainte mais comme une expérience intégrée à la découverte du territoire. Dès lors, un écotourisme authentique est-il possible sans une transformation profonde de nos manières de se déplacer ?

Mots clés : Écotourisme, Mobilité durable, Transports touristiques, Développement territorial, Tourisme responsable, Accessibilité touristique, Mobilité douce

The Role of Transport in Ecotourism Development

Abstract :

Sustainable tourist transport has become a key lever in rethinking the future of tourism. In a world dominated by rapid, carbon-intensive mobility, ecotourism offers an alternative grounded in slowness, proximity, and environmental responsibility. This thesis explores the role of transport in structuring ecotourism, highlighting the rise of soft mobility, rail transport, and intermodality as responses to the climate crisis. Through the study of societal transformations, evolving traveler expectations, and territorial dynamics, it sheds light on the tensions between the need for tourist attractiveness and the preservation of ecological balances. It also questions the ability of public policies to support this transition without reproducing the patterns of mass tourism that threaten the authenticity of natural areas. Today, as the search for meaning in travel intensifies, key questions arise: Can transport, once a mere means of travel, become a tool for reconnecting to places and enhancing their uniqueness? This thesis invites us to rethink travel itself, considering mobility not as a constraint but as an experience embedded in the discovery of a territory. Thus, is authentic ecotourism possible without a profound transformation in the way we move?

Key words: Ecotourism, Sustainable mobility, Tourist transport, Territorial development, Responsible tourism, Tourism accessibility, Soft mobility