Penser les mobilités transnationales du futur : entre urgence écologique et justice sociale postcoloniale

#Tourisme
#Aviation
#Migration
#PostMigration
#Justice

Julien Le Hoangan,
Docteur en sociologie,
diplômé de l'université de Franche Comté, France.

Résumé

Réduire le trafic aérien est une évidence pour en minimiser l'impact environnemental et espérer respecter les engagements internationaux. Or, la mise en place de politiques de restriction des mobilités de longue distance soulève de nombreuses questions de justice sociale adressées dans ce papier. En considérant le cas des communautés issues des migrations, l'auteur cherche à définir des principes sur lesquels pourra s'appuyer un nouveau droit à la mobilité. D'abord, il s'agit de définir et distinguer les pratiques liées au déplacement, selon les motifs et les modes de déplacement. Ainsi, l'attachement particulier que les personnes ayant émigré ou leurs descendants entretiennent avec un territoire d'origine justifie que les tourismes qui s'y rapportent soient considérés différemment d'autres déplacements. Pour autant, l'impact environnemental étant inchangé, il convient de repenser la distribution ou la division des mobilités à l'échelle du globe. Le deuxième temps de l'article articule alors trois aspects complémentaires : le renoncement, la réinvention et la réorganisation à l'échelle collective des déplacements de longue distance. Ce dernier point implique enfin de nouveaux fondements philosophiques et juridiques qui garantissent la liberté de déplacement de chaque personne tout en prenant en compte les attachements particuliers aux territoires décrits en début d'analyse. Les concepts de justice distributive et de justice réparatrice sont ainsi mobilisés pour renforcer les critères sur lesquels pourront s'appuyer de potentielles propositions politiques futures. Ainsi, ce papier montre que la redirection écologique doit se penser avec la réduction des inégalités sociales, notamment concernant les communautés postmigratoires.

Introduction : le monde d'après ?

L'expérience particulière de COVID-19 a mis en évidence l'importance des transports aériens sur l'économie mondialisée, leurs effets sur la pollution, le climat, la biodiversité, leurs effets sanitaires (transmission du virus) et a également souligné la place du tourisme dans l'économie mondiale. La pandémie a aussi – s'il en était encore besoin – révélé l'importance des frontières étatiques et le contrôle de flux des populations. Ce moment d'*exception* qui avait laissé entrevoir un « monde d'après » s'est vite éclipsé au profit d'un retour à la « normale » et même d'une tendance à la hausse du secteur aérien1. Le régime d'hypermobilité, qui repose notamment sur l'aviation, avait laissé croire à l'illusion de la « fin de la géographie » comme dépassement des contraintes de distance et effacement symbolique des frontières permettant (à certains groupes sociaux) de se déplacer dans le monde entier (Coëffé, 2023, p. 10). L'urgence écologique nous rappelle combien cette norme appartient pourtant bien à la « parenthèse moderne » (Landivar, 2022) que je qualifie d'hybris, ouverte au siècle dernier et que nous devrons refermer d'une manière ou d'une autre, de gré ou de force. En ce sens, les concepts de transition verte (qui ne remet pas en cause le modèle économique) ou de disruption (comme technosolutionnisme) sont trompeurs (Fressoz, 2024 ; Stiegler, 2016). Ils ne suffisent pas à penser les causes profondes de notre crise écologique, à savoir le système capitaliste, libéral, productiviste dans son ensemble comme le suggèrent ceux de bifurcation (Durand et Keucheyan, 2024 ; Stiegler et Collectif Internation, 2020), de renoncement (Monnin, 2023) ou de redirection écologique travaillés dans ce numéro. La tâche est multiple et gigantesque et pour cet article je propose d'étudier le transport aérien à travers le cas particulier des mobilités postmigratoires.

En 2022, l'agence de la transition écologique française, l'ADEME, publiait une étude prospective pour « décarboner le secteur aérien ». Les cinq leviers identifiés sont : l'efficacité énergétique des avions (1), le carburant utilisé (2), la réduction du trafic (3), le report modal (4), le remplissage des avions (5). Trois scénarios combinent ces éléments : le développement technologique (a) qui mobilise les deux premiers leviers, la réduction du trafic aérien (b) avec les trois suivants et l'ensemble des leviers dans le troisième scénario (c). D'après les projections, c'est le deuxième scénario (b) qui semble le plus efficace (tout scénario reposant sur une composante technosolutionniste étant vouée à pâtir de l'effet rebond, cela peut expliquer pour la combinaison des mesures est inefficace). Dans cette optique, le Réseau Action Climat publie en septembre 2024 un rapport d'évaluation de « neuf mesures pour réduire le trafic de manière juste et efficace » selon trois critères : l'impact carbone, les recettes fiscales réalisées (dans le but de financer la transition) et la répartition de l'effort, c'est-à-dire si une mesure réduit ou renforce les inégalités sociales. Il s'agit principalement de mesures d'interdiction ou de limitation (trajets courts, jets privés) et de taxes sur lesquelles nous reviendrons.

Ce document souligne l'immense écart d'usage selon les classes sociales et reconnaît la nécessité de penser « l'enjeu des vols de retour au pays » en intégrant ainsi un statut fiscal particulier pour les Outre-Mer. Cette nécessaire prise en considération des enjeux écologiques et sociaux de manière conjointe trouve une éclairante représentation dans les travaux de l'économiste Kate Raworth (2017). Dans son essai novateur, elle conceptualise la « théorie du donut » qui doit son nom à la représentation graphique de deux ensembles de contraintes nécessaires pour penser la bifurcation écologique : les limites planétaires et les fondements sociaux. Son modèle souligne le difficile équilibre qui relie la production de biens et services et leurs impacts sur la biosphère. Parmi tous les modèles politiques, économiques imaginables, seuls certains garantissent ce qu'elle appelle un espace « sûr et juste » pour l'humanité. Parmi les travaux qui déploient cette réflexion dans le champ des mobilités et du tourisme, on observe différentes positions entre l'invitation à ***Renoncer aux voyages*** (Morice, 2024), ou l'impératif de ***Réinventer le tourisme*** (Knafou, 2021). Comme le souligne Nicoloso, si le ***« "monde d'après" [n'est pas] porteur d'une bifurcation radicale [...] L'heure est en effet à la « réinvention » du tourisme, qui sonne comme un impératif axiologique »*** (Nicoloso, 2023).

Concernant les mobilités et l'aviation, cela signifie que les mesures qui viseront à réduire le trafic et l'empreinte carbone devront simultanément prendre en compte les inégalités sociales déjà existantes. Nous savons qu'un écart de classes est documenté et reconnu, il faut aussi tenir compte des inégalités liées à l'origine. Dans cet article, je propose une réflexion sur le cas des personnes immigrées ou descendantes d'origine immigrée pour penser les limites et tensions des mesures de restriction des mobilités de longue-distance du futur. L'article suit un mouvement en trois temps. D'abord il s'agira de comprendre l'ampleur des inégalités déjà existantes liées à ces mobilités et souligner l'attachement particulier des diasporas ou communautés postmigratoires pour leurs territoires d'origine. Ensuite je présenterai différentes manières de penser la réorganisation des déplacements les plus impactants, en suggérant le développement de voyages lents ou à partir des propositions de taxes et quotas pour prendre en compte justement les besoins propres aux différentes catégories sociales. Enfin je défendrai et critiquerai des arguments venant fonder le statut juridique particulier de ces populations postmigratoires sur la base de considération de droit à la mobilité, de justice distributive et de justice réparatrice.

1. Se déplacer dans le monde

S'il est nécessaire de changer nos habitudes de déplacements pour répondre à l'urgence climatique, il faut pouvoir catégoriser les pratiques en fonction des besoins auxquels elles répondent et s'interroger sur les alternatives à proposer. Alexandre Monnin s'inspire ainsi de la notion d'attachements d'Antoine Hennion (2010) comme « ce à quoi l'on tient et qui nous tient » (2023, p. 115) pour rendre compte d'un des freins principaux au changement de modes de vie. Il faut également pouvoir intégrer les moyens de transport des populations qui quittent des territoires touchés par le dérèglement climatique. Pour des millions de personnes, il ne s'agira pas de renoncer à un mode de vie, mais simplement de fuir des milieux rendus invivables. L'enjeu de la réflexion est donc de pouvoir arbitrer les mobilités futures en fonction des besoins et attachements avec l'impératif de redirection.

Il faut distinguer trois concepts : le déplacement, le mode de transport, et la mobilité. Le déplacement est le mouvement d'un lieu à un autre et s'effectue avec un mode de transport ou un autre. La mobilité s'entend comme un capital social qui comprend l'accès à des réseaux de modes de transports et détermine les espaces et déplacements possibles. La mobilité dépend donc autant des moyens techniques et infrastructures disponibles que des conditions politiques et sociales. Remplacer la voiture au quotidien n'implique donc pas la même chose que réduire les voyages de longue distance puisqu'ils n'impliquent pas les mêmes modes de transports. Si les déplacements en voiture sont facilement remplaçables par des alternatives aux échelles locale, régionale ou nationale (avec des politiques adéquates) sans conséquences majeures sur l'organisation sociale, les alternatives à l'avion sur de plus grandes distances impliquent, entre autres, des durées de déplacement largement supérieures et donc une réorganisation complète de la société et du voyage, c'est-à-dire des frontières, du temps libre et donc du travail, de l'économie et des droits qui les encadrent.

1.1 Mobilités et inégalités sociales

Le couple de notions justice et mobilité fait principalement référence à deux choses : la question des inégalités d'accès aux modes de transports et réseaux sur un territoire donné (Martens, 2017) et la question des migrations et la liberté de circulation dans et entre des territoires juridiques étatiques (Wihtol de Wenden, 2014). La première approche dépend de l'échelle locale ou régionale et se concentre sur les inégalités de classe, tandis que la seconde, à l'échelle globale, interroge les dynamiques de politiques nationales, qui sont aussi culturelles et raciales (Balibar et Wallerstein, 2018).

La question de justice climatique s'est développée ces dernières années également pour pointer les inégalités liées au dérèglement climatique et faire de l'écologie politique une question décoloniale (Hage, 2017 ; Keucheyan, 2014 ; Observatoire Terre-Monde, 2024). Cette pensée souligne l'asymétrie entre des pays dits « développés » ou du « nord global » qui sont davantage responsables que les pays dits « émergents » qui subissent déjà directement et subiront encore davantage les conséquences de ce phénomène, la montée des eaux étant un exemple criant parmi tant d'autres. Ainsi, certain·es auteur·ices emploient le concept de « Capitalocène » (Moore, 2020) pour insister sur la causalité d'un mode de production défini dans le temps et la responsabilité d'une classe sociale définie, ce que n'évoque pas le terme « Anthropocène » trop large temporellement et imprécis socialement. Ce qui semble être un détail se relève important notamment pour répondre à une rhétorique empreinte de racisme et alarmiste courante qui repose sur l'argument démographique : les pays avec les taux de natalité les plus élevés (est alors souvent pointé le continent africain) seraient coupables. En réalité, ces pays et ces populations sont surtout les boucs émissaires d'un problème bien plus complexe. La question démographique n'est donc pas un problème en soi, mais dépend du mode de vie des humains qui peuplent la planète et dépasse la seule question de l'empreinte carbone, comme le rappelle l'astrophysicien et docteur en philosophie Aurélien Barrau (2023). C'est bien le mode de vie des pays riches qui est en cause (Maresca, 2017).

Concrètement, le tourisme mondialisé ou internationalisé reste le privilège d'une classe sociale aisée, une minorité au mode de vie « élitiste » où « 20 % des touristes émettraient 80 % des émissions » (Babou et Callot, 2013). Or, si cette élite des « petits fours » (Morena, 2023) déconnectée du réel n'est sûrement pas prête à renoncer à ses attachements luxueux, à son confort matériel, l'urgence de la redirection est bien réelle.

Dans une société où persistent les inégalités de fait (notamment de classe sociale), nous devons réfléchir à des critères juridiques justes et réellement universels. Ce rapide état des lieux des mobilités nous montre que certaines populations postmigratoires (ayant un attachement particulier à un territoire ancestral) semblent légitimes dans la revendication d'un droit à se déplacer loin de leur lieu de résidence. Il faut pouvoir reconnaître et prendre en compte les besoins spécifiques de mobilités de certaines catégories de personnes qui seront de plus en plus nombreuses du fait même du dérèglement climatique. Sur quels critères fonder cette légitimité sans renforcer ni l'impact environnemental, ni les inégalités liées au déplacement ?

De prime abord, on pense souvent aux inégalités entre États et à la responsabilité des émissions selon le niveau de développement. Rapporté à l'échelle étatique, la population mondiale ne peut pas survivre en adoptant le mode de vie d'un Français moyen, encore moins d'un Étatsunien. Cette approche « individualiste » ou nationaliste des ***communs négatifs*** (Monnin, 2023) a plusieurs défauts.

Si on considère les communautés postmigratoires, lequel du pays d'émigration ou d'immigration doit prendre en charge ce coût environnemental ? Selon les législations envisagées, émigrer pourrait conduire à externaliser l'impact carbone. Le problème majeur repose encore sur la dissymétrie entre les pays riches « pollueurs » et les pays émergents « victimes » du dérèglement surtout si ces derniers sont plus susceptibles aux migrations (internes et externes). Il persiste donc bel et bien des inégalités géographiques, notamment pour des territoires qui sont isolés. Rappelons que la France est le pays le plus étendu du fait de ses nombreuses ex-colonies d'outre-mer. Il faut aussi considérer les peuples dont une grande partie vit en diaspora. À ce titre, mentionnons que des pays comme le la Jamaïque, le Guyana, la Bosnie, l'Albanie, ont entre 50 % à 30 % de leur population qui vit en diaspora2.

La crise sanitaire a marqué l'opposition entre les trajets perçus comme ***nécessaires*** et d'autres comme superflus. Il faut pourtant que cette nécessité soit définie par rapport à un objectif clair qui ne peut pas être seulement

d'ordre économique. Il faut en outre que cette nécessité soit définie et acceptée comme étant socialement juste (cette notion de justice sera abordée dans la dernière section). Enfin, un déplacement sera nécessaire non seulement s'il est juste, mais s'il n'existe pas d'alternative au moyen de transport. La pandémie a montré que bon nombre d'activités peuvent être réduites, remplacées et parfois supprimées. À partir de ce critère de nécessité pourra s'établir une distinction entre des mobilités dîtes nécessaires, c'est-à-dire justes et irremplaçables et d'autres plus dispensables. Pour toutes les expériences qui sont liées aux territoires de destinations et qui concernent donc les diasporas il faudra penser un droit à la mobilité spécifique et, pour toutes les autres expériences, il faudra développer des alternatives ; le tourisme lent ou ***slow tourism*** en est un bon exemple. En somme, la notion de nécessité n'est pas absolue, mais dépend de l'arbitrage entre les besoins et attachements de différents groupes d'une population donnée.

Or, cet arbitrage, qui se fait au nom d'une hiérarchie de valeurs plus ou moins explicites appelle à être davantage défini et fondé en droit : condition de l'acceptation sociale du renoncement. Si la question de l'accès aux transports locaux n'est pas à négliger, notre réflexion est différente puisque portant sur les mobilités au long cours ou à l'international, lesquelles dépendent aujourd'hui de fait du secteur aérien.

1.2 Déplacements nécessaires et superflus ?

Les déplacements des individus diffèrent par de multiples aspects comme la distance, l'intention, la manière, la durée, la fréquence, ou les conditions administratives. Ces critères ont donné lieu à différentes catégories qui s'opposent ou se recoupent. Il faut en faire l'analyse pour voir quels déplacements peuvent être réduits, remplacés ou non.

D'abord, le concept de migration recoupe de multiples types de déplacements, à l'intérieur ou entre des territoires, de manière temporaire ou permanente, volontaire ou subie. Dans l'opinion publique, on oppose souvent les réfugiés politiques aux migrants économiques (parmi lesquels certains pour qui on préfère le terme d'« expatriés »). Les uns subiraient les conditions d'émigration tandis que les autres feraient un calcul de préférence. Cette opposition binaire est pourtant critiquée (Wihtol de Wenden, 2009). Certaines politiques préconisent d'agir sur les causes (économiques et politiques) de l'exil en améliorant les conditions de vie qui poussent les populations à fuir leurs pays d'origine. La lutte contre le dérèglement climatique en fait partie, les pays déjà défavorisés étant les premiers à le subir et disposant de moins de ressources financières pour s'adapter (Piguet *et al.*, 2011).

D'après l'Organisation Mondiale du Tourisme, ***« Le tourisme est un phénomène social, culturel et économique qui suppose des mouvements de personnes vers des pays ou des lieux situés en dehors de leur environnement habituel intervenant pour des motifs personnels ou pour affaires et motifs professionnels***[3] **».** C'est historiquement d'abord une activité propre à l'aristocratie britannique qui fait son « Tour » et s'est développée sur l'impérialisme et la conquête coloniale (Poulot, 2017). C'est avec l'amélioration du niveau de vie des classes plus modestes et l'aménagement du temps de travail que cette pratique s'est répandue, restant l'apanage d'une faible partie aisée de la population mondiale en raison du coût des modes de transports et du statut juridique des voyageurs.

Les diasporas sont des communautés constituées de personnes ayant migrées qui continuent d'entretenir un lien à la fois avec le pays d'origine et d'autres communautés dans le monde, à travers des réseaux transnationaux qui peuvent être autant politiques, économiques, culturels que religieux. Les voyages vers les pays d'origine qui en découlent forment ce qu'on appelle le « tourisme diasporique » recoupant lui-même différentes pratiques. Dans un premier temps il y a les mobilités qui concernent des personnes ayant émigré pour diverses raisons et qui retournent dans leur pays d'origine. La fréquence varie selon les conditions de départ, la situation familiale, la distance, les ressources financières entre autres. Le but de ce voyage est souvent d'ordre familial. Si des lois favorisent le regroupement familial, beaucoup de familles sont transnationales, parfois éparpillées sur plusieurs continents.

D'autres voyages sont davantage orientés sur la quête identitaire. Il s'agit, pour les premières générations comme les suivantes, de renouer avec ses racines, avec une culture parfois perçue comme lacunaire. Avec notamment le développement des tests ADN, de plus en plus de Noirs-Étatsuniens se rendent en Afrique pour y découvrir le pays, la région ou le village d'où seraient originaires leurs ancêtres avant leur déportation. Les Étatsuniens irlandais, Italiens, Polonais, etc., effectuent le « retour » vers l'Europe dans une démarche similaire. Dans le cas des deuxièmes ou troisièmes générations d'origine vietnamienne, la connaissance du territoire d'origine de leurs parents et famille est une composante primordiale dans la construction de soi, notamment parce qu'elle permet d'ancrer un récit familial, ethnique, culturel et national (Le Hoangan, 2023).

Cet attachement au territoire d'origine varie selon les personnes et les communautés, mais repose généralement sur plusieurs aspects. Il y a une dimension culturelle plus ou moins forte, que traduit le terme anglais de Homeland, allemand de Heimat ou vietnamien de Quê Huong. Celle-ci peut alors être mobilisée, nourrie politiquement par la communauté et transmise aux jeunes générations. Ces dernières vivent souvent des troubles dans leurs identités multiculturelles du fait de l'injonction à l'assimilation. Pour ces raisons, et d'autres, différentes formes de tourisme diasporique se distinguent du simple voyage de loisir.

Le « *tourisme mémoriel* » dont l'objectif est la recherche généalogique ou la commémoration présente des enjeux de justice et de réparation pour les anciens *Boat People*, dont observe des pratiques de pèlerinage vers les camps du Pacifique, notamment Pulau Galang (Carruthers et Huynh-Beattie, 2011) et Pulau Bidong (Tran, 2012). En distinguant les dynamiques propres à chaque génération dans le temps long, les termes de migration de retour (*return migration*) ou de diaspora inversée « *reverse diaspora* » des premières générations s'oppose ainsi à la migration ethnique (*ethnic return migration*) ou encore la migration des origines ou des racines des générations suivantes (Hess, 2008 ; Tsuda, 2015 ; Tsuda et Song, 2019).

Cependant, si la motivation et la symbolique sont différentes, les pratiques sont parfois similaires. La durée des séjours peut être plus longue, mais la fréquence plus élevée aussi, ce qui d'un point de vue écologique n'est pas mieux qu'un touriste « normal ». Parce que la charge symbolique du « retour » est élevée, la posture du touriste offre un cadre rassurant, une distance confortable pour l'individu qui cherche sa place entre deux mondes et deux cultures. Il faut aussi admettre que pour certains individus

qui profitent d'un capital économique, la frontière entre tourisme de loisir, professionnel ou diasporique est poreuse. L'intention du voyage peut différer, mais son impact reste le même si le mode de transport reste le même.

1.3 Le mode de transport le plus impactant : l'avion

Pourquoi l'avion reste un problème majeur ? Si une remise en question du voyage à l'international a semblé faire surface pendant la crise, les prévisions de l'aviation laissent penser que les pratiques touristiques sont déjà revenues à la normale et vont augmenter et s'accélérer. Pour rappel, la production d'énergie et l'agriculture sont les trois secteurs responsables de 75% des émissions de gaz à effet de serre. Les transports émettent 14% dont trois quarts sont dus au trafic routier4. Cela fait, a priori, de l'aviation un facteur moindre dans notre équation, mais cette logique est bancale. Premièrement cela concerne la moyenne globale : un aller-retour Paris-New-York émet environ 2 tonnes de CO2 par passager, ce qui correspond au seuil maximal annuel par habitant fixé par les accords de Paris sur le climat. Ce n'est donc pas viable à l'échelle individuelle. Deuxièmement, c'est un secteur qui continue de croître et qui n'est pas pris en compte par les décideurs lors de ces mêmes accords. Cela, car le tourisme est l'un des principaux secteurs économiques mondiaux et le premier dans de nombreux pays émergents (plus de 20% du PIB) (World Tourism Organization (UNWTO) and International Transport Forum 2019). C'est un phénomène récent, certes en expansion, mais réservé à une minorité aisée. En effet, 80% à 90% de la population mondiale n'a jamais pris l'avion. D'après une enquête pour Greenpeace, les Français·es souhaitant rester sous le seuil devraient se contenter d'un seul long courrier tous les 10 ans (Un vol long-courrier tous les 10 ans, 2024).

D'un côté il y a donc un lien de causalité direct entre les transports à l'échelle locale (ou domestique) et internationale (pour les flux humains et de marchandises) et le dérèglement climatique. L'arrêt forcé de certains transports pendant l'épidémie de COVID-19 a montré l'impact positif et nécessaire pour la planète qu'aurait une réduction drastique de l'aviation. Pour autant, le tourisme international a retrouvé son rythme originel et continue de croître. De l'autre côté, il y a un lien de causalité entre le dérèglement climatique et un autre type de mobilités forcées. Le terme de « réfugiés climatiques » désigne les personnes qui sont déjà et seront a fortiori de plus en plus nombreuses à fuir un environnement rendu hostile par des catastrophes et conditions environnementales anormales. Cela étant dit, il faut écarter d'emblée l'hypothèse alarmiste selon laquelle l'Occident subirait une migration massive : la majorité des migrations dans ces pays dits du sud ont lieu vers d'autres pays du sud, souvent limitrophes. Cette contradiction est au cœur même du tourisme qui subit et cause le dérèglement climatique (Ceron et Dubois, 2012).

En effet, dans leur étude prospective sur l'avenir du tourisme dans l'outre-mer, notamment dans les Caraïbes, les chercheurs Ceron et Dubois pointent la nécessité de considérer le transport aérien : « *le tourisme n'est jamais identifié en tant que tel dans les inventaires d'émissions et les mesures de limitation des émissions envisagées n'en font jamais explicitement une cible. En particulier, le transport aérien, dont les voyages d'agrément représentent 80% du volume.* » Ils concluent sur cet aspect que « *quel que soit le type de liaison, les émissions des trajets vers les destinations lointaines sont très élevées* (Ceron et Dubois, 2012). » Cela veut donc dire que si le besoin est justifié et que les alternatives à l'avion ont aussi un impact élevé, il faut pouvoir justifier socialement de la différence entre différentes catégories de la population. Mon argument est simple : aujourd'hui ce sont les personnes les plus riches qui bénéficient du privilège de pouvoir se déplacer où bon leur semble. S'il doit exister un tel privilège, il devrait être réservé aux personnes dont l'intérêt à se déplacer est supérieur, c'est-à-dire les descendants de familles immigrées.

2. Éthique et politique des mobilités durables

Si on prend au sérieux la nécessité de réduire les trajets en avion, cela implique un changement radical de nos habitudes de déplacement, une prise de conscience individuelle, mais surtout une nouvelle organisation de la société, de ses infrastructures, de son économie et un cadre juridique adapté. La redirection écologique et la mise en place d'une économie décarbonée peut se faire de plusieurs manières qui s'apparentent à des politiques d'action publique déjà existantes dans d'autres secteurs. On peut considérer l'usage de l'avion comme un comportement d'addiction néfaste, autant que la cigarette, l'alcool, la viande ou les nouvelles technologies5. Dans ces cas, une autorité peut mettre en place des procédés de dissuasion et d'incitation aux alternatives à partir d'un cadre juridique contraignant. On doit alors distinguer les changements individuels qui relèvent de l'éthique personnelle, les changements individuels influencés par des mesures politiques et les changements des infrastructures mêmes.

2.1 Renoncer au voyage : l'éthique individuelle

Une première approche pour réduire l'empreinte carbone liée aux déplacements est d'inciter à un retour à la localité. Le mode de vie hypermobile tel qu'il existe aujourd'hui est un phénomène récent : rien qu'au siècle dernier, le besoin de voyage n'existait pas comme tel et encore moins dans ces proportions. Le pouvoir public peut agir sur les facteurs qui poussent les individus à partir (push) et ceux qui les incitent à aller/venir dans une destination ou une autre (pull). Il existe déjà des campagnes de valorisation du patrimoine local et régional dans le but de développer le tourisme domestique. Il faudrait, par soucis de cohérence, arrêter les publicités pour les destinations lointaines et surtout celles qui promeuvent directement le mode de transport aérien. La principale et immense difficulté est bien sûr la dépendance économique au secteur touristique de nombreux territoires qui pâtiront dans tous les cas du changement climatique (typhons, élévation du niveau de la mer, etc.).

Nous avons souligné les besoins spécifiques des communautés postmigratoires. L'usage des nouvelles technologies (dont l'empreinte carbone n'est pas négligeable) permet, en partie, de combler l'impossibilité de retour. La vidéophonie permet aux membres de la famille restés sur place de partager une partie de l'expérience de retour. On peut imaginer que les géants du numérique saisissent l'occasion pour développer leurs technologies de réalité augmentée. Celle-ci se substituerait alors au voyage réel.

Il faut souligner que le besoin d'attachement au territoire vient d'un arrachement au pays ancestral qui est renforcé par l'injonction à l'assimilation en France et dans certains pays. Si le privilège de la mobilité ne semble pas se justifier entièrement, il faut pour autant reconnaître la légitimité pour un peuple à se constituer comme groupe et à affirmer les pratiques qui sont les siennes, sur un

territoire donné. Bien loin d'une pensée anecdotique, cela touche ici au cœur des relations interindividuelles et intercommunautaires du futur (Hennion, 2004).

Les jeunes générations issues de l'immigration n'auraient pas un tel besoin de connaître le pays de leurs ancêtres si elles avaient déjà, dans leurs pays de naissance, l'accès aux ressources et la reconnaissance qu'une société réellement égalitaire et multiculturelle pourrait leur offrir (Tsuda, 2015). Peut-être que le besoin de se différencier serait moindre si les mobilités étaient réduites. Quoi qu'il en soit, si les besoins liés aux retours peuvent être réduits, il faut supposer que des alternatives ne soient pas suffisantes si elles reposent seulement sur la bonne volonté individuelle ou la régulation par le marché.

2.2 Réinventer le voyage : éloge de la lenteur

Depuis que les critiques du tourisme existent, divers travaux prônent des versions plus éthiques, faisant notamment l'éloge de la lenteur ou invoquant le retour à ce qui serait une essence plus « authentique » du voyage. De gré ou de force, il faudra changer nos habitudes car « *La question soulevée est, finalement, de savoir à quelle fréquence, à quel rythme nous partirons, pour quelles distances au total (vingt fois par an à 125 kilomètres ou une fois tous les deux ans à 5 000 kilomètres ?), et avec quel moyen de transport ?* » (Babou et Callot, 2013, p. 6).

Des recherches sur le tourisme diasporique le rapprochent de pratiques originellement religieuses et de plus en plus séculières définies ensemble par le concept de pèlerinage, à la suite de plusieurs travaux (Dickinson et Lumsdon, 2010 ; Dupront, 1967 ; Le Hoangan, 2023 ; Lévy, 2010 ; Mustonen, 2008). En effet l'analyse du tourisme diasporique à partir du pèlerinage met en avant un certain nombre de traits communs : le sentiment de devoir, de dette, ou de mémoire pour les générations précédentes ; le caractère « unique » d'un projet qu'il faire au moins une fois dans sa vie ; la transformation de soi et la quête identitaire, notamment l'augmentation d'un capital social / ethnique, aussi par la découverte d'une l'Altérité « familière » ; la notion de distance et d'effort, voire de difficulté, qui justifie la transformation et le capital acquis ; la dimension communautaire et sociale, tant sur place que sur les effets dans la famille restée sur place. Si l'essence du voyage est la découverte de l'inconnu, la rencontre de l'Autre, où le voyageur comme le touriste « voyage vers la périphérie » ; au contraire, le pèlerin (ou le touriste diasporique) cherche à revenir vers le centre de sa communauté (Raj et Griffin, 2015, p. 141). La question demeure de savoir comment promouvoir culturellement, inciter socialement ou contraindre politiquement ces nouvelles formes de déplacement.

Le tourisme s'est développé après le pèlerinage et a depuis englobé de multiples formes qui se sont développées au fil des siècles sur des structures religieuses. Sans prôner un impossible retour à ce qui se faisait, nous pourrions nous en inspirer pour penser de nouvelles formes d'organisation de voyages qui soient plus collectives. Cela suppose de considérer non plus simplement le touriste comme un acteur économique individuel, mais le voyageur diasporique comme le membre d'une communauté, d'un réseau plus large. Il s'agirait d'extrapoler des modes d'organisation de logistique et d'accueil existants par exemple sur les chemins de Compostelle à des échelles plus étendues (supposant aussi une plus grande porosité, voire disparition des frontières). Toutes les modalités pratiques d'une telle révolution du voyage restent alors à inventer.

2.3 Organiser collectivement la sobriété

L'éthique individuelle et le retour à la lenteur ne suffiront pas en soi. Nous devons créer de nouveaux modèles politiques qui encadrent cette éthique du déplacement. Il est possible de s'inspirer des mutuelles de santé, d'assurances chômage ou de régimes spéciaux déjà existants. Il est cependant davantage probable que les premières mesures des décideurs concernant l'aviation prendront la forme d'une taxe carbone, faisant reposer la responsabilité morale sur le consommateur sans bouleverser l'ordre politique et économique. Peu importe le caractère dissuasif d'une tarification proportionnelle au coût environnemental, les inégalités de classe évoquées persisteront. Le rapport de l'Observatoire Société et Consommation pour Greenpeace de 2022 montre que le coût est le critère premier de renoncement à l'avion chez les jeunes. Une telle mesure se présente comme étant clairement injuste, puisqu'elle renforcerait le lien entre pouvoir d'achat et droit à la mobilité. Comme c'est déjà le cas aujourd'hui, les plus riches pourraient continuer à prendre l'avion tandis que les plus pauvres seraient contraints de trouver des alternatives ou d'économiser des années pour voyager. Dans tous les cas, l'exigence de justice implique le développement d'alternatives comme le train ou le bateau.

À partir de ce scénario, et de manière similaire au système de santé ou d'éducation, on peut envisager que l'État prenne en charge une partie de ces coûts et que des entreprises privées (comme les compagnies aériennes elles-mêmes), sur le modèle de mutuelles, fassent du profit de ces inégalités sur le principe d'une justice distributive développée ci-après. Une partie de la taxe carbone servirait à financer la transition écologique, comme c'est déjà le cas, et l'État pourrait également justifier un surcoût qui financerait une caisse de solidarité avec des allocations d'aide à la mobilité pour les familles les plus démunies. Ce scénario peu ambitieux, qui ressemble beaucoup à ce qui existe déjà dans d'autres secteurs (santé, emploi), semble réaliste puisqu'il ne remet radicalement en question ni le système politique, ni le système économique actuel. Pour autant, encore une fois, les conséquences négatives sur l'hôpital ou l'école nous laissent sceptiques quant à l'efficacité d'une telle solution.

On peut alors aussi imaginer un système de quotas ou de crédits qui permettent de comptabiliser l'empreinte carbone individuelle. Aujourd'hui, des programmes de fidélité existent pour les clients de compagnies aériennes et récompensent le fait de voyager et donc paradoxalement à ce qu'il faudrait faire, d'impacter un maximum. Il s'agirait non seulement de mesurer, poser une limite, mais aussi inciter au comportement inverse. C'est pour cette raison que la proposition de taxe « grands voyageurs » du Réseau Action Climat paraît judicieuse et mieux acceptée6. Un tel système serait en théorie plus juste puisque le droit à la mobilité ne serait pas (entièrement) dépendant du marché, mais reposerait sur le droit que nous proposons de considérer les besoins de certaines catégories sociales. Selon les besoins individuels, chacun se verrait attribuer un quota à respecter. Certaines professions pourraient ainsi bénéficier de davantage de déplacements et bien sûr, les populations postmigratoires également. L'attribution de ces quotas serait alors l'objet de négociations entre États, syndicats et associations.

Une dernière considération concerne l'échelle de mise en place de telles mesures. Comme pour toutes les mesures liées à l'écologie, un changement local est toujours nécessaire et jamais suffisant. Quelles que

soient les mesures nationales adoptées, l'important est de respecter les objectifs fixés de réduction de l'empreinte carbone. Ainsi, de la même manière que les différents pays du monde attribuent des visas selon des critères différents, chaque gouvernement pourra adopter le système qui lui convient le mieux, en s'appuyant sur les critères qui lui correspondent, notamment du fait des communautés postcoloniales et postmigratoires et des différents liens que chaque territoire entretient avec d'autres. Cela implique de penser la répartition des quotas carbone à l'échelle internationale et y inscrit donc notre réflexion sur le droit et la justice.

3. Fonder un nouveau droit à la mobilité

Admettons que les décideurs se mettent d'accord pour arrêter de polluer et souhaitent mettre en place de véritables mesures de bifurcation (ce qui est loin d'être le cas). D'un point de vue juridico-politique, nous aurions trois possibilités théoriques : (1) la « régulation » par l'offre et la demande, c'est-à-dire de « laisser faire le marché », une forme de libéralisme économique avec des taxes pour financer une transition. L'option radicalement opposée (2) consiste en une prise en charge totale ou partielle par des instances étatiques ou supra-étatiques comme c'est le cas pour certains services publics même si la tendance générale est à la privatisation (on pense à l'eau, l'électricité pour les énergies ou le train pour les transports). De fait, il apparaît que le scénario hybride (3) est actuellement le plus réaliste. Sans rentrer dans une typologie des formes de libéralisme, soulignons malgré tout la dépendance du marché aux institutions. Dans tous les cas, ce qui nous intéresse est donc la perspective d'un pouvoir politique qui chercherait à réguler l'usage de biens et services de transports à longue distance, c'est-à-dire concrètement de réduire l'aviation à un strict minimum (comme mentionné dans le rapport de l'ADEME en introduction). Sous un autre angle, c'est aussi le problème du « droit de polluer » de pays émergents.

Dans tous les cas, il s'agit de défendre un privilège qui s'apparenterait à ce « droit de polluer », non plus du point de vue des États, mais, des individus. Bien sûr, la nécessité d'une justice climatique internationale pose la question de la mise en place d'instances ayant un pouvoir de législation ou de coercition. Le présent papier a pour but de préparer un débat qui devra avoir lieu à un moment ou un autre. Cette dernière section s'articule autour de trois notions de justice : la notion de droit à la mobilité, la justice distributive et la justice réparatrice.

3.1 Liberté de circulation et droit à la mobilité

L'article 13.2 de la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme stipule que « *Toute personne a le droit de quitter tout pays, y compris le sien, et de revenir dans son pays* ». En théorie donc chacun est libre de ses mouvements. « *N'oublions pas qu'il y a 250 ans les frontières n'étaient pas fermées à ceux qui voulaient les franchir, en revanche il était interdit au plus grand nombre de sortir de son pays : le droit de sortie était restreint et le droit d'entrée était libre, alors qu'aujourd'hui le droit de sortie s'est démocratisé, mais le droit d'entrée est devenu de plus en plus difficile à exercer* » (Wihtol de Wenden, 2009 : 39). Dans les faits, pour certaines populations il est difficile à la fois d'émigrer (notamment du Sud global) et d'immigrer (au Nord global). De là apparaît une opposition entre un droit à la liberté de circulation et la nécessité d'une réduction drastique des mobilités internationales (une abolition totale n'est ni pensable, ni souhaitable). Comment penser un nouveau régime juridique de mobilité internationale qui ne durcisse pas le droit à la migration contraignant déjà existant ? Si le droit au retour existe déjà théoriquement, la question est de pouvoir garantir celui-ci. Toute loi venant restreindre les libertés de circulation devra ainsi se conformer à ce principe de l'article 13.2, sans quoi elle renforcerait l'injustice initiale de l'arrachement à la terre d'origine et constituerait une double peine. Dans les faits, il ne s'agirait pas d'empêcher une personne de circuler entre les pays, mais de restreindre et de distribuer l'usage de transports polluants, ce qui est une chose différente.

Au contraire, le fondement philosophique d'un droit à la mobilité suppose que la liberté de circulation doit être soutenue dans les faits par une organisation politique et sociale des moyens de transports. Il s'agit à une échelle collective de développer les alternatives à l'avion et pour les trajets où cela est nécessaire, de garantir l'égalité de toutes et tous dans le retour au pays d'origine. Si l'alternative à l'avion c'est le terrestre ou le maritime, cela repose justement sur une plus grande liberté de circulation entre les nations, ce qui fonde à la fois le droit à la mobilité et aussi les mesures de restriction des transports impactants. Concrètement cela signifie que pour aller en Asie du Sud-Est depuis l'Europe, un voyageur devra pouvoir traverser un certain nombre de frontières plus facilement. D'une certaine manière, ironique voire cynique, la difficulté à traverser les frontières se manifestera alors davantage au voyageur, sans l'être autant que pour les migrants, quand auparavant il pouvait se contenter de survoler et éviter les territoires dangereux.

3.2 Justice distributive : réduire l'écart de classe

La question est donc non seulement de garantir que certaines personnes au profil postmigratoire puissent visiter le pays d'origine de leurs familles, il faut aussi veiller à ce que ce droit soit équitablement réparti en fonction des revenus et statuts sociaux. C'est l'idée de la justice distributive. Elle doit garantir la répartition des biens et services à l'ensemble de l'humanité, d'un point de vue global comme à l'intérieur d'une organisation ou une structure donnée, comme l'État. Si la mobilité géographique est corrélée à la mobilité sociale (Bidet, 2018), nous devons en penser une répartition plus juste et plus équitable. De ce point de vue, il s'agit de donner aux personnes en fonction de leurs besoins et compenser les inégalités de moyens, c'est-à-dire de statuts sociaux.

Certains programmes étatiques (et souvent nationalistes comme en Israël ou au Vietnam) existent dans certains pays pour encadrer, favoriser voire financer un voyage de retour dans le pays d'origine des deuxièmes générations. Il faut pour autant souligner que les personnes qui jouissent de cette expérience représentent une minorité de personnes qui ont le capital économique et social. L'enjeu est à la fois de décorréler le droit à la mobilité du pouvoir économique tout en réduisant les inégalités liées à l'origine qui recoupent souvent des inégalités socio-économiques.

Un exemple de justice distributive est le chèque énergie mis en place en France pour faire face à l'inflation du prix de l'énergie7. Une telle mesure reconnaît les inégalités économiques individuelles à défaut de pouvoir changer les équipements collectifs. Elle est insuffisante car elle masque artificiellement les classes sociales, les maintient et finance plus ou moins directement la pollution (la consommation d'énergie). La répartition de la mobilité ne doit pas appliquer un tel modèle. La différence

entre l'accès à l'énergie et l'accès au territoire d'origine est simple : le premier est universel tandis que le second concerne seulement une partie de la population. Il faut donc un droit plus spécifique, tel que le propose la justice réparatrice.

3.3 Justice réparatrice : considérations postmigratoires

Ce modèle semble pertinent pour penser le droit à la mobilité spécifique des personnes issues de l'immigration puisqu'il permet de penser le statut spécifique d'un groupe de personnes d'une génération à l'autre. Il s'appuie principalement sur la notion de victime et de préjudice historique :

« *La justice réparatrice ou restauratrice vise à réparer des préjudices (atteintes aux droits) occasionnés à autrui ; son but premier est de rétablir la personne victime dans ses droits antérieurs ; elle peut aussi avoir pour projet d'établir ou de restaurer le lien social entre l'auteur d'un préjudice et sa victime, afin de permettre la reconstruction personnelle de chacun* » (Godard, 2015, p. 17-34).

Plusieurs aspects dans cette définition semblent cohérents avec la situation étudiée. L'idée de « reconstruction personnelle » fait écho au besoin anthropologique décrit dans la première section. Pour les premières générations, il s'agit de faire prévaloir le droit à retourner dans son pays. Pour les suivantes, on imagine que le lien avec le préjudice historique (pour les réfugiés climatiques ce préjudice étant une catastrophe environnementale) peut s'établir de la même manière. Une telle justice s'envisage pour les victimes de crimes historiques ou leurs descendant·es. Pour cela, il faut pouvoir définir le lien entre une personne ou une entité coupable et les préjudices subis (Bessone, 2019).

Si l'idée de justice réparatrice est inspirante, elle semble aussi limitée. Avec cette définition, les victimes sont les immigré·es et/ou descendant·es d'immigré·es. Or, un autre problème serait de savoir jusqu'à quelle génération faire valoir ce droit ? Une personne ayant un ancêtre lointain pourrait-elle réclamer le bénéfice de ce privilège ? Si on le lui refuse, il faut donc pouvoir définir les critères d'attribution de ce droit, ce qui peut se révéler être compliqué. On pourrait aussi argumenter que si la mobilité est réduite pour l'ensemble de la population, il n'y a pas de discrimination et donc pas de préjudice (deuxième préjudice) contre lequel faire valoir une réparation. Pour répondre à cette critique, une hypothèse serait de considérer l'arrachement au territoire d'origine comme ce préjudice originel, mais de ce point de vue, il faudrait attribuer la responsabilité au pays d'accueil – où se situe la responsabilité ? le pays d'accueil ou un autre ? – ou considérer le problème à l'échelle globale (faire payer les puissances polluantes pour tous les individus impactés). Cela n'est pas impossible en théorie, mais moins réaliste en pratique. Plusieurs personnes ont intenté des procès à des États pour inaction climatique. On pourrait considérer que ces États responsables des causes ayant entraîné les conditions à l'origine de la migration devraient prendre en charge les réparations. Ensuite, concrètement, se pose la question de la forme de cette réparation, seulement symbolique ou alors financière, qui dépend du régime de mobilité donné et d'un éventuel système de répartition de celui-ci, basé sur le principe de justice distributive évoqué.

La justice réparatrice s'appuie sur la mise en place de mesures dites de « discrimination positive » (positive action en anglais). Dans ce cas, accorder un privilège de déplacement constituerait une forme de discrimination positive, visant à compenser des inégalités existantes. Ici encore, des difficultés demeurent. Si la discrimination positive doit compenser une inégalité subie, jusqu'à quand peut-on dire que des individus n'ont plus besoin de retourner ou être en lien avec leurs communautés d'origine ? Puisqu'il faut aussi admettre que les communautés actuellement constituées font partie de la société multiculturelle, sans quoi on tendrait à prôner le fait que les migrants et leurs descendants devraient retourner dans leurs pays d'origine. Il faut donc construire un modèle d'inclusion, de prise en compte de la diversité ethnique et culturelle qui tienne compte des liens transnationaux existants.

De plus, ce droit serait dans l'intention presque opposé à la discrimination positive actuelle, puisque celui-ci prône plus d'intégration dans la société d'accueil. Il s'agirait ici de prôner plus d'intégration dans la société d'origine. Cela repose sur une position philosophique radicalement différente, notamment vis-à-vis de l'assimilation.

Des peuples autochtones, indigènes dans certains États, se sont vus accorder des statuts spécifiques. En France, les fonctionnaires des territoires d'outre-mer peuvent bénéficier de congés bonifiés. Ces cas montrent que des dispositions spéciales accordées à une partie de la population en raison de leurs origines géographiques sont fondées en droit. Comme l'écrit Monnin (2023) une politique du renoncement implique des arbitrages anticipés et démocratiques et une « prise en compte des attachements » qui justifie une réparation « des personnes concernées par le fait de devoir renoncer à des infrastructures, des activités ou encore, des modes vies ».

Conclusion : refermer la parenthèse d'hypermobilité

En prenant le cas particulier des mobilités diasporiques, cet article théorique entendait définir les conditions sous lesquelles il serait justifié d'accorder un privilège de déplacement polluant à un groupe défini en fonction de besoins particuliers. La contrainte écologique soulève la difficile mise en place d'une redirection économique, politique, juridique et sociale. La distribution d'un droit à la mobilité, qui dépasse, mais repose aussi sur la libre circulation des personnes, s'inscrit dans un marché que l'on suppose toujours globalisé dans le futur, avec des institutions régulatrices internationales. Les critères théoriques de l'arbitrage et la distribution des déplacements se confrontent aux limites de la réalité politique et sociale. Nous ne pouvons pas prédire quelles formes prendront ces restrictions de déplacements, mais nous pouvons d'ores et déjà anticiper les inégalités, déjà existantes, qu'elles creuseraient. En réfléchissant à des mesures qui répondent à cet écart selon la classe et l'origine, nous avons proposé des manières de concilier l'urgence écologique et les besoins sociaux. Pour autant, à l'issue d'une telle réflexion, il paraît important de rappeler et souligner certains points susceptibles d'être étudiés plus en détail ultérieurement.

La population qui a les moyens de voyager régulièrement à l'autre bout du monde, postmigratoire ou non, appartient de fait à une minorité aisée socio-économiquement. Se déplacer loin à bas prix reste un privilège qui est apparu avec le pétrole, et qui va probablement disparaitre avec lui. Beaucoup de premières générations ayant fui leur pays d'origine ont fait le choix de ne plus jamais y retourner pendant des décennies, non sans regret pour certaines et non sans frustration

pour leurs enfants ou petits-enfants. En même temps, les jeunes générations semblent plus sensibles aux questions écologiques et les plus aptes à renoncer au mode de vie démesuré que nous connaissons. Une étude spécifique concernant cette population, sur la perception de ces enjeux, les tensions entre ces valeurs et engagements et les compromis que chacun est prêt à faire serait ainsi bienvenue.

Derrière l'optimisme des propositions, il faut avouer un certain pessimisme généralisé sur ces questions. Les accords sur le climat n'aboutissent pas et les politiques actuelles sont largement insuffisantes à tous niveaux. Quelques prouesses techniques ou technologiques continuent de vendre le technosolutionnisme et renforcent d'une certaine manière le déni. Les scénarios que nous proposons sont très - voire trop - naïfs. On peut redouter la continuation de l'inaction et la prise de mesures légères de taxation et de compensation aux effets dérisoires. Notre rôle se limite ici à éclairer les possibilités, sans décider ou prédire l'avenir.

Si la question de l'avion reste la plus flagrante, elle ne doit pas donner l'illusion que les autres modes de déplacement sont neutres. Autrement dit il ne suffira pas de remplacer le mode de transport, il faudra aussi une réduction drastique de nos déplacements en tant que tels. Notamment en raison de l'effet rebond : si la pollution par trajet diminue, mais que l'on multiplie les trajets, alors les conséquences restent inchangées voire empirent. Ainsi, les trois postures présentées dans la deuxième section ne s'opposent pas, mais se complètent. Est souvent fustigée, à raison, la politique du petit geste « écocitoyen » qui n'est jamais suffisante face aux ravages des industriels. Mais il y a tout autant une forme de cynisme dans la justification de l'inaction individuelle par l'attente de réformes ou de révolutions. J'ai justement cherché à montrer que les pratiques individuelles ou collectives doivent pousser les politiques à changer le système autant que l'inverse. Nous touchons à l'épineuse question du rapport d'influence entre le droit et le social, l'un étant toujours un peu en décalage avec l'autre. Pour certains, le droit arrive toujours trop tard et vient entériner une situation de fait. Dans ce cas, il est nécessaire de créer, de développer de nouveaux modèles utopiques auxquels nous aspirons. Pour d'autres, plus conservateurs, c'est justement le droit qui sert à inscrire un changement dans les esprits. L'humanité a vécu pendant des siècles sans l'avion, la pandémie a été une piqure de rappel de cette possibilité. L'hypermobilité est une parenthèse de l'histoire qu'il est temps de refermer. Cela ne signifie pas la fin des déplacements de longue distance, mais implique une transformation radicale qui puisse répondre à la fois à l'exigence environnementale tout en considérant les attachements des communautés postmigratoires à leurs territoires d'origine. •

Bibliographie

Babou, I. et Callot, P. (2013). L'avenir du tourisme à l'heure de la raréfaction du pétrole. Revue internationale et stratégique, 90(2), 87-95. https://doi.org/10.3917/ris.090.0087

Balibar, É. et Wallerstein, I. (2018). Race, nation, classe: les identités ambiguës (Nouvelle éd. [avec] entretien inédit des auteurs). La Découverte.

Barrau, A. (2023). L'hypothèse K: la science face à la catastrophe écologique. Bernard Grasset.

Bessone, M. (2019). Les réparations au titre de l'esclavage colonial : l'impossible paradigme judiciaire. Droit et société, 102(2), 357-377. https://doi.org/10.3917/drs1.102.0357

Bidet, J. (2018). Déplacements. Migrations et mobilités sociales en contexte transnational. Actes de la recherche en sciences sociales, 225(5), 67-82. https://doi.org/10.3917/arss.225.0067

Carruthers, A. et Huynh-Beattie, B. T. (2011). Dark Tourism, Diasporic Memory and Disappeared History: The Contested Meaning of the Former Indochinese Refugee Camp at Pulau Galang. Dans Y. W. Chan (dir.), The Chinese – Vietnamese Diaspora: Revisiting the Boatpeople (p. 147-160). Routledge.

Ceron, J.-P. et Dubois, G. (2012). Le tourisme dans l'outre-mer français face à la contrainte carbone. Mondes en développement, n°157(1), 11. https://doi.org/10.3917/med.157.0011

Coëffé, V. (2023). Penser/repenser le tourisme. L'Information géographique, 87(2), 10-25. https://doi.org/10.3917/lig.872.0010

Dickinson, J. et Lumsdon, L. (2010). Slow travel and tourism. Earthscan.

Dupront, A. (1967). Tourisme et pèlerinage. Communications, 10(1), 97-121. https://doi.org/10.3406/comm.1967.1145

Durand, C. et Keucheyan, R. (2024). Comment bifurquer: les principes de la planification écologique. Zones.

Fressoz, J.-B. (2024). Sans transition: une nouvelle histoire de l'énergie. Éditions du Seuil.

Godard, O. (2015). La justice climatique mondiale. La Découverte. https://www.cairn.info/la-justice-climatique-mondiale--9782707185488.htm

Hage, G. (2017). Le loup et le musulman: l'islamophobie et le désastre écologique (Nouvelle éd.). Wildproject.

Hennion, A. (2004). Une sociologie des attachements : D'une sociologie de la culture à une pragmatique de l'amateur. Sociétés, 85(3), 9-24. https://doi.org/10.3917/soc.085.0009

Hennion, A. (2010). Vous avez dit attachements ? ... (p. 178). Presses des Mines. https://minesparis-psl.hal.science/hal-00556778

Hess, C. (2008). What Are « Reverse Diasporas » and How Are We to Understand Them? Diaspora: A Journal of Transnational Studies, 17(3), 288-315.

Keucheyan, R. (2014). La nature est un champ de bataille : essai d'écologie politique. Zones.

Knafou, R. (2021). Réinventer le tourisme: sauver nos vacances sans détruire le monde. Éditions du Faubourg.

Landivar, D. (2022). Comment fermer une parenthèse moderne : Le cas des piscines. Multitudes, 89(4), 200-203. https://doi.org/10.3917/mult.089.0200

Le Hoangan, J. (2023). La mémoire en retour. Voyages au Viêt Nam des jeunes générations de la diaspora vietnamienne. Moussons, (42), 157-178. https://doi.org/10.4000/moussons.11214

Lévy, A. (2010). Pèlerins-voyageurs en patrie diasporique : les retours des juifs au Maroc. Critique internationale, 47(2), 61-76.

Maresca, B. (2017). Mode de vie : de quoi parle-t-on ? Peut-on le transformer ? La Pensée écologique, 1(1), 233-251. https://doi.org/10.3917/lpe.001.0233

Martens, K. (2017). Transport justice: designing fair transportation systems. Routledge, Taylor & Francis Group.

Monnin, A. (2023). Politiser le renoncement. Éditions Divergences.

Moore, J. W. (2020). Le capitalisme dans la toile de la vie: écologie et accumulation du capital (R. Ferro, trad.). l'Asymétrie.

Morena, E. (2023). Fin du monde et petits fours: les ultras-riches face à la crise climatique. La Découverte.

Morice, J. (2024). Renoncer aux voyages. PUF. https://www.edenlivres.fr/p/798608?f=epub

Mustonen, P. (2008). Volunteer Tourism: Postmodern Pilgrimage?

Nicoloso, B. (2023). Comment organiser la sobriété pour réduire notre dépendance à l'énergie. L'Économie politique, 97(1), 71-79.

Observatoire Terre-Monde. (2024). Décoloniser le changement climatique. Éditions du Commun : L'Observatoire Terre-Monde.

Piguet, É., Pécoud, A. et de Guchteneire, P. (2011). Changements climatiques et migrations : quels risques, quelles politiques ? L'Information géographique, 75(4), 86-109. https://doi.org/10.3917/lig.754.0086

Poulot, D. (2017). Les origines d'un modèle touristique: Les médiations du Grand Tour hier et aujourd'hui. Ethnologies, 38(1-2), 47-59. https://doi.org/10.7202/1041586ar

Raj, R. et Griffin, K. A. (dir.). (2015). Religious tourism and pilgrimage management: an international perspective (2nd edition). CABI.

Raworth, K. (2017). Doughnut economics: seven ways to think like a 21st-century economist. Random House Business Books.

Stiegler, B. (2016). Dans la disruption: comment ne pas devenir fou ? Éditions les Liens qui libèrent.

Stiegler, B. et Collectif Internation (dir.). (2020). Bifurquer: « il n'y a pas d'alternative ». Éditions Les Liens qui libèrent.

Tran, Q. T. (2012). A Tale of Two Memorials: A Tale of Two Memorials. Journal of Vietnamese Studies, 7(3), 80-121. https://doi.org/10.1525/vs.2012.7.3.80

Tsuda, T. G. (2015). Recovering Heritage and Homeland: Ethnic Revival Among Fourth-Generation Japanese Americans. Sociological Inquiry, 85(4), 600-627. https://doi.org/10.1111/soin.12095

Tsuda, T. et Song, C. (dir.). (2019). Diasporic Returns to the Ethnic Homeland: The Korean Diaspora in Comparative Perspective. Springer International. https://doi.org/10.1007/978-3-319-90763-5

Un vol long-courrier tous les 10 ans : la seule fréquence compatible avec l'Accord de Paris ! (2024, 27 août). Greenpeace France. https://www.greenpeace.fr/espace-presse/un-vol-long-courrier-tous-les-10-ans-la-seule-frequence-compatible-avec-laccord-de-paris/

Wihtol de Wenden, C. (2009). Vers un droit universel à la mobilité. Migrations Société, 121(1), 39-43. https://doi.org/10.3917/migra.121.0039

Wihtol de Wenden, C. (2014). Chapitre 3. L'émergence d'un droit à la mobilité. Dans Faut-il ouvrir les frontières ? (p. 63-86). Presses de Sciences Po. https://www.cairn.info/faut-il-ouvrir-les-frontieres--9782724614800-p-63.htm

World Tourism Organization (UNWTO) et International Transport Forum (dir.). (2019). T ransport-related CO2 Emissions of the Tourism Sector – Modelling Results. World Tourism Organization (UNWTO). https://doi.org/10.18111/9789284416660

Annotations

[1] https://www.lemonde.fr/economie/article/2024/06/03/le-secteur-aerien-en-pleine-croissance-en-2024-ne-veut-pas-de-mesures-de-reduction-ou-de-taxation-environnementales_6237128_3234.html

[2] D'après les chiffres de l'Organisation Internationale pour les Migrations.

[3] https://www.unwto.org/fr/glossaire-de-tourisme

[4] https://agir.wwf.fr/urgence-climat/causes/

[5] Tout objet ou savoir étant un pharmakon au sens des travaux de Bernard Stiegler, c'est-à-dire un objet qui peut être autant un poison qu'un remède et qui exige donc d'en prendre soin.

[6] La proposition est de mettre fin au système de valorisation de l'avion qui existe avec Miles et au contraire de pénaliser les personnes qui voyagent le plus.

[7] Dispositif créé par la loi sur la transition énergétique du 17 août 2015 et généralisé depuis le 1er janvier 2018.