

CHAPITRE 1

LE CHOIX D'UNE DESTINATION

La littérature économique porte peu de considérations théoriques explicites à la dimension spatiale et temporelle du choix d'une destination. Certes, les modèles dits de « prévision de la demande touristique » vers une destination particulière constituent un champ d'étude très vaste mais ces modèles, essentiellement de type économétrique, tentent de justifier la direction des flux observés¹. La conceptualisation même du processus de décision y fait figure de boîte noire, les fondements théoriques et empiriques sont inexistantes. Les modèles microéconomiques abordés dans ce chapitre sont aussi à distinguer des modèles mis au point par les géographes dans les années soixante-dix et quatre-vingts (Barbichon, 1973 ; Lundgren, 1974 et 1982, Rajotte, 1974 et 1975 ; Liossec, 1976 et 1977 ; Butler, 1980 ; Pearce, 1981 ; Lozatto-Giotart, 1993 ; Gunn, 1997). Ces modèles géographiques représentent l'espace des flux touristiques dans ses dimensions macroscopiques comme un emboîtement de couronnes de réceptions (ou auréoles, ceintures, anneaux, champs, ondes...) à partir des pôles émetteurs. Ces modèles ne se situent pas à l'échelle microéconomique du choix d'un consommateur touriste mais tentent de décrire la résultante agrégée de l'ensemble de ces choix, c'est-à-dire, la trame spatiale des activités touristiques sur un espace donné. En cela, ils sont aussi complémentaires des modèles microéconomiques.

Depuis 1970, nous recensons deux modèles fondés sur une approche microéconomique du processus de décision du touriste et mettant en lumière les déterminants, ou du moins une partie des déterminants de ses choix. Il s'agit du modèle de Donald Rugg (1973), et celui de Clive Morley (1992). Rappelons ici que ces modèles sont des épures microéconomiques qui traitent de cas généraux. Ces dernières opèrent en effet une réduction méthodologique forte qui focalise sur les dimensions économiques objectivables du choix touristique (en termes de ressources utilisées pour atteindre un but). Ces modèles passent sous silence l'ensemble des autres dimensions notamment sociologiques et géographiques du choix touristique. Ce dernier se décompose donc en deux sections :

- la première section examinera le modèle de Rugg (1973), « *The Choice of a Journey Destination : A Theoretical and Empirical Analysis* ».

- la deuxième section examinera le deuxième modèle de Morley (1992) « *A Microeconomic Theory of International Tourism Demand* ».

¹ Il s'agit de modèles de régression multiples calés sur une série temporelle qui comportent pour la plupart une équation unique. Dans ce cas, la variable dépendante est généralement le nombre d'arrivées à une destination particulière. Cette variable est régressée sur le revenu disponible des touristes, une variable reflétant la différence des coûts des facteurs de l'aire examinée et de ses aires concurrentes tels que le prix des produits locaux, le taux de change, les coûts de transport (Johnson, 1990; Witt, 1987). Des variables muettes peuvent être introduites pour capter l'effet d'événements particuliers tel que les festivals, les manifestations etc. (Witt, 1992). L'introduction de variables décalées ou d'un trend temporel permettent également de capturer les éléments dynamiques. La plupart de ces études se concentrent sur la modélisation et l'estimation de la demande et accordent peu de considérations explicites à l'utilité ou aux fondations théoriques (White, 1985, 1987 et O'Hagan, 1984).

SECTION 1 - LE MODÈLE DE RUGG (1973) : « THE CHOICE OF A JOURNEY DESTINATION : A THEORETICAL AND EMPIRICAL ANALYSIS »

Le modèle de Rugg est le premier à fournir en 1973 un cadre d'analyse théorique rigoureux et complet du choix d'une destination par un touriste. Le modèle vise à expliciter le choix de l'agent entre différentes destinations et durées de séjour et suppose que le touriste a déjà fait le choix de partir. Ce modèle comportait à l'époque deux aspects novateurs :

- D'une part, la reprise du cadre théorique de Becker (1965) et plus récemment Becker (1993, pp.24-25)¹ qui implique de concevoir la maximisation de l'utilité finale du touriste comme une fonction de la consommation de la « commodité tourisme ». Selon Rugg, cette dernière se définit comme le fait de demeurer sur place, à destination pour une certaine période de temps :

*« An individual's being or dwelling at the place of destination for a unit period of time. »
(Rugg, 1973, p.65)*

- D'autre part, la prise en compte d'une contrainte temporelle ainsi que des coûts temporels et monétaires du transport vers une destination principale et *entre* les destinations.

Après avoir présenté les aspects mathématiques du modèle, nous examinerons l'hypothèse centrale sur laquelle il se fonde, ses implications, puis nous terminerons en évoquant les apports et les limites du modèle.

¹ (cf. annexe 1, A1.2, pour le développement du modèle de Becker appliqué aux loisirs).

1.1 Présentation du modèle de Rugg

Le modèle de Rugg se présente comme suit :

$$\max \quad U = u(Z)$$

$$Z = f(dest) \equiv f(t_{tour})$$

$$Y \geq p_{tour} \cdot t_{tour} + p_{trans} \cdot m$$

$$T \geq c \cdot t_{tour} + t_{trans} \cdot n$$

$$z, p, t \geq 0 \quad Y, T \geq 0$$

Où :

U est la fonction d'utilité du consommateur

z est la commodité tourisme dont la consommation génère des caractéristiques utiles.

t_{tour} est la quantité des différentes commodités consommées exprimée en jours passés pour chaque destination, c est un vecteur colonne.

p_{tour} et p_{trans} sont les vecteurs lignes respectivement des prix composites des biens consommés sur place, et des coûts du transport.

t_{trans} est le vecteur ligne du temps de transport entre l'origine et la destination de chaque destination disponible,

Y est le budget affecté au voyage

T est le temps disponible pour le voyage

- Dans sa version la plus simple, le modèle intègre une seule destination. Dans ce cas, t_{tour} , la durée du séjour et t_{trans} , le temps de transport entre l'origine et la destination principale, consomment le budget temps T , fixé à l'avance. De même que p_{tour} et p_{trans} , consomment le budget monétaire B fixé à l'avance.

- Lorsqu'il y a plusieurs destinations dans un même voyage, p_{trans} et t_{trans} intègrent les coûts en transport supplémentaire qui viennent s'ajouter au coût du transport initial en temps et en argent. Les contraintes T et B sont donc saturées plus vite. Nous avons :

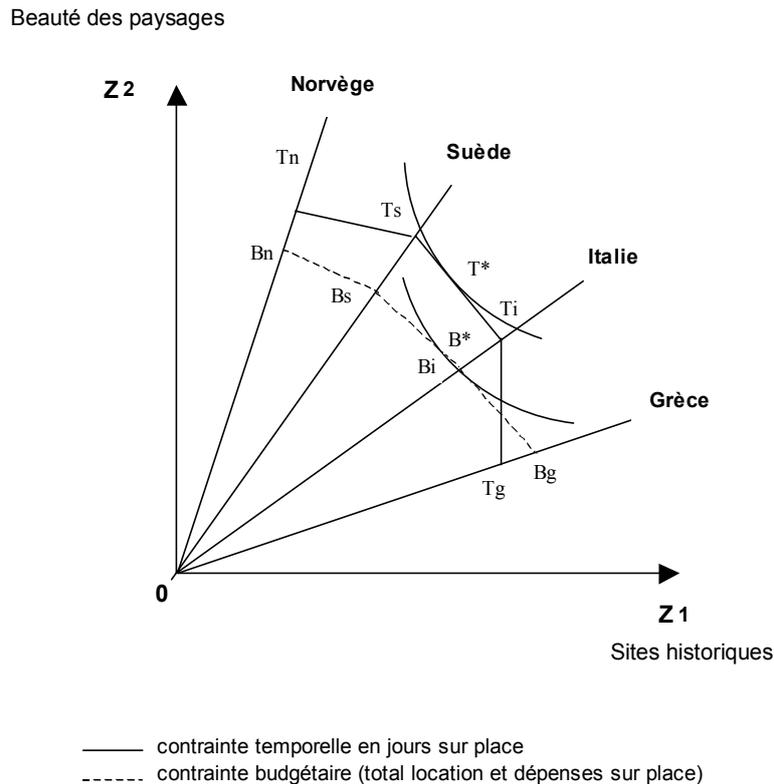
m , un vecteur colonne de permutation dont les éléments sont soit 0 mono-destination soit 1 pour chaque destination supplémentaire avec p_{trans} associé.

n , un vecteur colonne de permutation qui introduit le temps de transport supplémentaire dont les éléments sont 0 ou 1 pour des temps de trajets supplémentaires auxquels sont associés un t_{trans}

C un vecteur ligne de permutation dont les éléments sont égaux à 1. A chaque destination supplémentaire est associé un t_i .

La représentation graphique du choix des possibles du touriste tirée de Rugg est la suivante :

Figure 5. _Représentation distincte des deux optimas temporels (T^*) et budgétaires (B^*) dans le modèle de Rugg (1973)



Source : Rugg (1973)

Ce graphique illustre les choix possibles d'un touriste qui a déjà pris la décision de mener une activité en dehors de son domicile. Ce dernier hésite entre quatre pays : la Norvège, la Suède, l'Italie, la Grèce.

- Les segments OB_n , OB_s , OB_i , OB_g saturent son budget monétaire (Y) pour chaque pays. (hébergement, dépenses sur place et coût du billet transport aller-retour pour une seule destination).

- Les segments OT_n , OT_s , OT_i , OT_g , saturent son budget temporel (T) pour chaque pays. Il s'agit du nombre maximal de jours qu'il est possible de passer dans chaque pays déduction « déjà » faite du temps de transport sur le graphique. Nous voyons tout de suite que le choix de la Grèce implique un temps de transport important T_g , et conduit, compte tenu de cela, à un choix sous-optimal car T_g n'est pas le point le plus éloigné de l'origine et donc il ne permet pas d'obtenir la plus grande quantité de caractéristiques Z_1 et Z_2 : sites historiques et beauté des paysages.

- Dans le cas de la Grèce, $B_g > T_g$, il y a un surplus *budgétaire*. Par exemple, *l'individu pourrait dépenser plus* lors de son séjour en Grèce, mais il n'a pas le temps... du fait du transport plus long.

- A l'inverse, lorsque $T_n > B_s$, $T_s > B_s$, $T_i > B_i$, il y a un surplus *temporel*. L'individu pourrait rester plus longtemps mais il n'en a pas les moyens financiers... il choisit donc un séjour plus court.

Pour chaque destination, il y a donc deux points optimaux à trouver : l'optima budgétaire B^* et l'optima temporel T^* . Dans l'optique de Rugg, ce n'est pas le fait d'atteindre un point B^* le plus lointain possible qui maximise l'utilité, mais plutôt d'obtenir un point T^* le plus lointain possible. Dans cette optique, qui traduit aussi toute une philosophie des vacances, *rien ne sert en effet d'avoir un budget important si le temps passé sur place est trop court*. Il s'agit là de l'hypothèse centrale du modèle qu'il convient d'examiner en détail.

1.2 Hypothèse centrale du modèle : la définition de l'activité tourisme

Expliquons cette conception de l'activité tourisme à partir de la définition qu'en donne Rugg. Notons la différence avec la définition standard d'une commodité ou activité telle que la donnent G.S Becker et R.T Michael (1978, pp.136-138). En effet, selon la définition standard, le consommateur dérive son utilité de la consommation d'activités produites à partir de deux inputs : le temps et les biens. Or, pour Rugg, cette définition n'est pas appropriée à la commodité « destination de voyage » :

« A traveler does not derive utility from possessing or consuming travel destinations, rather, the traveler derives utility from being in the particular destination for some period of time. Dwelling¹ in the destination allows the traveler to consume destination attributes of characteristics, such as a pleasant climate or beautiful scenery, from which the traveler may then derive utility. Goods are therefore defined to be an individual's being or dwelling at the place of destination for a unit period of time. » (Rugg, 1973 p.65)

Le terme « biens » (*goods*) doit donc être compris au sens de bien intangible : « *being at a destination* » qui définit la « *commodité tourisme* » selon Rugg. Cette définition se retrouve dans la formulation mathématique $Z = f(\text{dest}) \equiv f(t_{\text{tour}})$ qui implique une relation de type linéaire croissante entre le temps passé en séjour t_{tour} et la quantité z de caractéristiques générées. En d'autres termes, plus le séjour est long, plus la quantité de bien intangible consommé est grande et plus le touriste est satisfait. Une fois le touriste sur place, Rugg fait l'hypothèse que les caractéristiques sont supposés être produits dans des proportions fixes en fonction de la durée. Cette hypothèse est justifiée de la sorte :

“ This assumption seems quite justifiable since, for short periods of time, the physical conditions at destinations which generate characteristics are clearly constant and since goods represent fixed twenty-four hours periods during which the traveler is exposed to those constant conditions. ” (Rugg, 1973 p.65)

¹ Au sens de demeurer.

Autrement dit, l'heure passée sur la plage générera toujours le même degré de satisfaction, que cette heure soit la première ou la dernière du séjour ne change rien. Cette hypothèse se justifie pour l'auteur dans la mesure où le voyageur est « exposé » pour des durées de 24 heures à des conditions constantes. Cette relation est d'ailleurs illustrée graphiquement par la forme linéaire des rayons de la Figure 5 p.25 qui implique une relation constante entre l'utilité du séjour et le temps passé sur place.

Un séjour court passé à une destination ne peut donner la même satisfaction qu'un séjour long passé à cette même destination. Cette hypothèse centrale de Rugg, révélatrice du contexte des années 60-70, revient à supposer une consommation « extensive » de la commodité tourisme. « Contempler un paysage », « profiter du climat plaisant », « se faire bronzer ». Il découle de cette conception de la commodité tourisme deux implications majeures que nous nous proposons à présent d'examiner : l'effet sur la fonction d'utilité des dépenses sur place et l'effet sur la fonction d'utilité de la multi-destinations.

1.3 Les différences de train de vie sur place ne changent pas l'utilité du vacancier

La première implication de la conception de la commodité tourisme nous permet de comprendre pourquoi Rugg n'intègre pas les dépenses sur place dans la fonction d'utilité. En effet si les caractéristiques utiles comme le soleil, le climat, la mer sont des ressources gratuites il n'est pas nécessaire pour y accéder d'effectuer des dépenses supplémentaires.

Pour illustrer le problème de maximisation, supposons un touriste qui disposerait de 25 jours de congés. Ce dernier décide de dépenser beaucoup sur place dans des extras. Ses points T^* pour chaque destination sont donc à 25 jours. Cependant, comme, il saturera plus rapidement son budget B fixé à l'avance avec des extras que sans extras, son point B^* , c'est-à-dire le nombre de jours qu'il pourra s'offrir avec des extras sera très inférieur à 25 jours. Dans l'optique de Rugg, le touriste est perdant lorsqu'il sature plus rapidement sa contrainte budgétaire ; mieux vaut pour lui choisir un voyage moins coûteux qui lui permette de « tenir » le plus longtemps possible sur place et ainsi maximiser son utilité. Si son temps de congé est de 25 jours pour un budget fixe, il aura intérêt à choisir la 1^{ère} des trois solutions suivantes :

- 25 jours en camping (solution la moins coûteuse),
- 20 jours en location,
- 10 jours à l'hôtel (solution la moins coûteuse),

Selon Rugg, le séjour en camping est incontestablement la meilleure solution car elle rapproche les points B^* et T^* et *élimine tout surplus temporel*. Le fait d'être et de demeurer à destination est un but

en soi, le reste relève de l'intendance et n'est pas essentiel. Notons que cette définition est l'antithèse d'un loisir activiste et fractionné tel qu'il peut exister aujourd'hui.

1.4 L'effet ambigu de la multi-destinations sur la fonction d'utilité

La deuxième implication de la conception de la commodité tourisme nous permet de comprendre pourquoi la multiplication des destinations dans un même voyage ne permet pas de maximiser l'utilité du touriste.

Comme on le constate graphiquement, chaque pays n'offre pas la même quantité et le même type de caractéristiques en fonction du temps passé sur place T_n , T_s , T_i , T_g . Par exemple, pour un même temps de séjour, la Norvège offre plus de caractéristiques de type « beauté des paysages » que de « sites historiques » et inversement pour la Grèce.

Lorsque le temps de transport entre les destinations n'est pas pris en compte, la solution théorique correspond au point T^* qui conduit à partager le temps de voyage entre la Suède et l'Italie afin d'obtenir le plus grand nombre de caractéristiques Z_1 et Z_2 . Si cette solution est théoriquement la meilleure, Rugg montre qu'elle dégrade en réalité l'utilité du séjour dès lors que sont pris en compte les temps de transport entre la Suède et l'Italie. Ces temps de transit supplémentaires amputent le temps sur place T fixé à l'avance et donc l'utilité :

« The introduction of these positive travel times alters the time characteristics frontier in precisely the same manner in which the income characteristics frontier is altered when positive transportation costs between destinations are introduced and generates precisely the same conclusions ». (Rugg 1973, p. 65)

Ainsi, dans l'optique de Rugg, la multiplication des destinations n'est pas inutile en soi, mais elle ne compense pas la perte d'utilité liée à la baisse de t_{tour} dans chaque pays, contrepartie directe de la hausse de t_{trans} puisque T le budget temps T est fixé à l'avance. Le meilleur moyen de maximiser son utilité est donc de rester à une seule destination plutôt que de s'éparpiller sur plusieurs. C'est aussi la conclusion à laquelle parvient Papatheodorou (2001) dans une revue succincte du modèle, (la seule existante à notre connaissance) :

« The explicit assignment of origin and destination tags in this model, however, creates a paradox of location. In particular, the time constraint encapsulates the distance factors between the origin and the destinations ; nothing is implied about the distance among the various destinations. Unless the tourist is assumed to travel to a single destination, this problem may put the whole characteristics space mapping into question. » (Papatheodorou, 2001, p.167).

1.5 Apports et limites du modèle de Rugg

Le modèle de Rugg nécessite d'être replacé dans son contexte afin d'en saisir toute sa portée. En nous replaçant dans le contexte des années soixante, il n'est pas étonnant de retrouver une fonction d'utilité bâtie sur le principe d'un touriste, qui une fois sa destination choisie, reste sur place le plus longtemps possible afin de maximiser son utilité. On peut d'ailleurs se demander si le temps de séjour est vraiment une variable de décision, dans le sens où l'optimisation du séjour consiste de manière univoque à allonger sa durée...c'est-à-dire à saturer la contrainte temporelle, quitte à faire des économies de dépenses sur place ! A ce titre, le modèle de Rugg rejoint l'observation de Rognant dans un récent article intitulé « *Les relativités de l'espace-temps touristique* » :

«Le second 20^{ème} siècle (1945 – 1975) fut celui de l'explosion du tourisme de masse, où le fait d'aller loin et longtemps, vers le soleil était garant de vacances réussies. » (Rognant, 2004, p.126)

Plusieurs raisons peuvent expliquer le principe même de la fonction d'utilité Ruggienne :

- A cette époque, les pratiques de vacances, de tourisme et de loisirs sont marquées par les congés pris d'un bloc – la durée moyenne des séjours d'été en France en 1975-1976 est de 21 jours et 23 jours à l'étranger. Les congés pris d'un bloc correspondaient à la norme des pratiques et d'ailleurs on peut se demander si à l'époque, les travailleurs avaient le choix de fractionner leur temps de congé ou bien si c'est parce qu'ils n'avaient pas les moyens qu'ils ne fractionnaient pas.

- Dans les années soixante, en effet, « pouvoir » partir en vacances est déjà en soi un luxe : le taux de départ en vacances était de 40 % en France en 1966 contre 60% aujourd'hui. Par conséquent, la longueur du séjour peut s'expliquer comme la nécessité d'amortir le coût du voyage. De même, le budget vacances de l'époque ne permettait sans doute pas de multiplier les séjours sur l'année.

- Enfin, à l'époque, la multi-destinations nécessitait beaucoup de temps de transport. Les vitesses de déplacements automobiles étaient plus faibles du fait d'un réseau autoroutier beaucoup moins développé. L'automobiliste prenait alors la nationale... décrétée par Charles Trenet¹, comme la route des vacances. Non seulement les temps de trajet entre les destinations étaient plus longs, mais l'accès à l'automobile était plus coûteux . Quant à l'avion, il était hors de portée du budget vacances des classes moyennes. Par conséquent, on peut se demander si le traitement réservé à la multi-destinations ne s'inscrivait pas dans ce contexte. Rugg pensait-il alors au contre modèle de vacances nomades des soixante-huitards qui s'opposaient au style des vacances familiales, très sédentaires. Ces jeunes aventuriers de l'époque parcouraient plusieurs pays d'Europe en minibus ou en voiture, sans s'attarder vraiment dans chacun. En contrepartie, ils passaient beaucoup de temps dans les transports². Est-ce

¹ La chanson date en effet de 1955.

² Le minibus est d'ailleurs un moyen de transformer le temps de transport en un temps de sociabilité et de détente relativement à la voiture.

pour compenser une vitesse lente et des temps de transport importants entre les pays que leurs voyages étaient longs ? Si c'était là le seul moyen de visiter plusieurs destinations, il est fort probable que le modèle de Rugg y voyait une perte d'utilité dans les sauts de puce entre les destinations.

L'apport du modèle de Rugg aux problématiques actuelles réside donc essentiellement dans la retranscription de la conception du tourisme de l'époque qu'en donne la fonction d'utilité. Après trente ans d'évolution des pratiques de loisirs et de tourisme, deux limites peuvent être pointées :

- La première limite concerne l'échelle de temps sur laquelle porte l'analyse. Le modèle de Rugg se place sur une seule échelle de temps : la durée du séjour. Or, il est clair qu'aujourd'hui beaucoup plus qu'hier, l'optimisation du temps de congé a lieu sur une échelle annuelle tout simplement parce que les séjours sont plus nombreux qu'à l'époque et nécessitent une gestion du temps. Par conséquent, les phénomènes de compensation et d'optimisation du temps de sortie échappent au modèle.

- La deuxième limite concerne la conception des courts séjours. Rugg montre que le choix optimal pour le vacancier est finalement de choisir le site qui offrira la meilleure palette de caractéristiques sans coût de transports supplémentaire lié aux transits entre les destinations. Sous cet angle, l'idée est d'actualité. En revanche, ce qui est moins d'actualité est de considérer les séjours, multi-destinations, tout comme les courts séjours comme des *optimums de second rang*. Sur la figure c'est très clair dans la mesure où, rester moins de temps, c'est au final obtenir moins de caractéristiques Z_1, Z_2 . Dans cette perspective, un court séjour ne peut être qu'un « avatar » de séjour. Un aller-retour de 4 jours et 3 nuitées à Prague n'est pas concevable impossible ou bien trop coûteux dans les années 60 – 70. En restant 4 jours, la quantité de caractéristiques obtenues $Z_{visite\ de\ la\ ville}, \dots, Z_{musée}, \dots, Z_{horloge}$: ne pourrait d'ailleurs être que faible.

- La troisième limite concerne l'absence de valorisation du temps. Cette troisième limite étant importante et commune aux deux modèles étudiés sera développée dans la section suivante. Le modèle de Rugg traite en effet du temps de sortie sans lui affecter un indicateur de rareté : soit un *prix* du temps. Ainsi, le fait que les longs séjours de trois semaines puissent être plus coûteux en temps immobilisé...que les courts séjours n'est pas pris en compte.

Le modèle que nous nous proposons à présent d'étudier accomplit un pas de plus dans la conception actuelle du loisir et du tourisme.

SECTION 2 - LE MODÈLE DE CLIVE MORLEY (1992) : « A MICROECONOMIC THEORY OF INTERNATIONAL TOURISM DEMAND »

Le modèle de Clive Morley¹ (1992), s'inscrit dans le *continuum* du modèle de Rugg et adopte également le cadre de Becker (1965). Ce modèle microéconomique vise à mettre en lumière les déterminants du choix des destinations touristiques, entendus ici au sens de destinations touristiques internationales. A la différence de Rugg, Morley ne traite absolument pas la multi-destinations dans un même voyage.

Dans notre perspective, l'apport le plus significatif de ce modèle se situe dans la reformulation de la fonction de production des commodités ou des activités de tourisme et de loisirs. Le modèle de Morley introduit deux nouveautés par rapport au modèle de Rugg :

- d'une part, l'utilité du touriste n'est pas dans tous les cas proportionnelle au temps passé à destination :

« Some characteristics are enjoyed independently of the time spent on the tour, while others are enjoyed proportionally to the time spent on the tour. » (Morley, 1992, p.259)

- d'autre part, l'utilité du touriste est aussi fonction explicite des biens consommés sur place.

Dans cette nouvelle perspective, les courts séjours ne sont plus nécessairement sous-optimaux relativement aux longs séjours puisque certaines caractéristiques utiles peuvent être obtenues sans pour autant rester longtemps sur place. Dans cette optique, un séjour de quelques jours suffit à visiter une attraction majeure et à l'inverse, d'autres caractéristiques, comme « la quantité et la qualité du bain de soleil pris sur la plage », dépendent du temps passé à destination à se faire bronzer. L'individu peut donc maximiser sa fonction d'utilité avec des séjours courts et des séjours longs.

Après avoir présenté la fonction d'utilité du modèle, et particulièrement le lien entre le temps passé à destination et l'utilité, nous terminerons par un bilan des apports et des limites en insistant sur le problème que constitue l'absence de valorisation du temps.

¹ Morley est professeur à la Royal Melbourne Institute of Technology en Australie, et poursuit des recherches dans le champ des modèles de perspectives type économétriques appliqués au tourisme. Ces derniers papiers sont très orientés vers la prévision de la demande touristique pour des destinations particulières.

1.1 Présentation du modèle de Morley

Avec un séjour hors domicile j , pour une période de temps t , et un individu r nous obtenons le premier argument de la fonction d'utilité z_r , qui est le type de caractéristiques utiles recherchées, dont la variable de décision t_{rj} est le temps de séjour. Le deuxième argument de la fonction d'utilité est q_r , la quantité des biens utilisés sur place.

Lorsque $t_{rj} > 0$, le séjour est entrepris :

$$\begin{aligned} \max \quad & U_r(q_r, z_r) && \max \text{ imiser sur } (q_r, t_{rj}) \\ \text{s.t.} \quad & t_{rj} \leq T_r - td_{rj} \\ & p' \cdot q_r + c_j t_{rj} + f_{rj} \leq Y_r \\ \text{avec} \quad & z_r = \left(\sum_j g_{kj} [t_{rj}] \right) \\ & \text{ce qui donne l'utilité indirecte quand } t_{rj} > 0, \\ & v'_r(p, c_j, td_{rj}, f_{rj}, Y_r, T_r, \{d_k, a_{kj}, b_{kj}\}) = U_{rj} \quad k = 1, \dots, M_3 \end{aligned}$$

Où :

P est un vecteur prix des différents biens

q_r est la quantité des biens utilisés

c_j est le prix par unité de temps du tour en excluant le temps de transit

t_{rj} est la durée du séjour j , pour un individu r

f est le prix du billet

td_{rj} est le temps de déplacement

T est la contrainte de temps pour la durée du séjour

Y est la contrainte de revenu

$\{d_k, a_{kj}, b_{kj}\}$ sont les différentes relations entre t_{rj} et z_r , spécifiées dans la fonction de production des activités

$z_{krj} = \sum_j g_{kj} [t_{rj}]$ dont dépend le nombre de caractéristiques M produites *en complément* des dépenses

réalisées sur place q_r .

L'individu *dérive* son utilité de la consommation de biens en quantité q_r , ainsi que des caractéristiques provenant de z_r . En maximisant son utilité pour un tour donné, l'individu choisit *directement* la quantité de biens consommés q_r , mais *indirectement* les caractéristiques z_r (soleil, ambiance, bien-être etc.). Son choix *direct* porte en l'occurrence sur une durée de séjour t_{rj} . Selon

cette durée de séjour, les coefficients $\{d_k, a_{kj}, b_{kj}\}$ donnent les relations entre le temps passé à destination et le type de caractéristiques obtenues, c'est-à-dire l'utilité.

Dès lors que l'individu *entreprend le séjour*, v'_r est la satisfaction maximale qu'il peut obtenir pour les valeurs de chacune des variables de la parenthèse : $v'_r(p, c_j, td_{rj}, f_{rj}, Y_r, T_r, \{d_k, a_{kj}, b_{kj}\}) = U_{rj}, k = 1, \dots, M_3$.

Après avoir présenté le modèle, revenons sur ces coefficients $\{d_k, a_{kj}, b_{kj}\}$ qui constituent, dans notre optique, le principal apport du modèle de Morley.

1.2 La fonction de production des activités : l'utilité et le temps passé à destination

Comme le précise Morley, l'agent maximise sa fonction d'utilité *sur la base des relations techniques fonctionnelles* entre z_r et t_{rj} , autrement dit, de la relation entre le temps de séjour et la production des caractéristiques qu'il recherche :

« The individual derives utility from consumption of goods in quantities q_r and from tourism characteristics z_r . Different values of t_{rj} give different values for z_r and hence utility. Consequently, it is q_r and t_{rj} that are constrained by the time and budget constraints. » (Morley, 1992, p.253)

Ce sont donc t_{rj} et q_r qui sont soumis aux contraintes Y et T, et non z_r , la fonction de production de ces caractéristiques¹. z_r n'est donc pas une variable de décision, dans le sens où la caractéristique « bronzage » est par exemple liée au choix d'une durée d'exposition t_r , à l'achat d'un parasol et d'une crème solaire efficace q_r . Cette fonction qui lie le temps et l'utilité est la suivante :

$$z_{krj} = \sum_j g_{kj} [t_{rj}]$$

Trois relations correspondant aux trois coefficients sont spécifiées entre les commodités z_{krj} et les caractéristiques k produites dans la fonction de production des commodités (pour un individu r, et un séjour j):

1. Tout d'abord, nous trouvons les caractéristiques de type 1 *communes* à l'ensemble des destinations et appréciées *indépendamment* du temps passé à une destination.

¹ Dans cette perspective, la caractéristique du « coup de soleil » est liée au choix direct du temps passé au soleil et de la faible quantité de crème solaire utilisée...

$$z_{krj} = d_k \quad \text{pour } k = 1, \dots, M_1 \text{ et } t_{rj} > 0$$

Selon l'auteur, les caractéristiques de type 1 procurent, par exemple, le fait de pouvoir dire que l'on « est parti » aux yeux de l'entourage :

«[...] the post tour talk of on my trip overseas. » (Morley, 1992, p.255)

C'est pour cette raison que les caractéristiques de type 1 sont totalement indépendantes de la durée du séjour.

2. Ensuite, nous trouvons les caractéristiques de type 2. Ces dernières sont particulières à une destination mais ne sont pas dépendantes du temps passé en séjour.

$$z_{krj} = a_k \quad \text{pour } k = 1, \dots, M_1 \text{ et } t_{rj} > 0$$

Ces caractéristiques de type 2 répondent à des aspirations comme le besoin d'accomplissement, de découverte. Elles sont liées à la visite d'un pays, et en particulier de ce qui fait sa spécificité : la tour Eiffel, Big Ben, le lac Titicaca, les pyramides en Egypte. Toutefois, les caractéristiques de type 2 générées par ces visites ne peuvent être obtenues pour des séjours infiniment courts. Selon l'auteur, la production des caractéristiques de type 2 nécessite des temps incompressibles passés sur place, notamment des temps liés au transit entre les sites, ou des temps minimaux nécessaires aux visites : visiter un musée sans courir, et visiter le lac Titicaca en descendant du car.

3. Enfin, nous trouvons les caractéristiques de type 3. Ces dernières sont totalement dépendantes du temps passé en séjour, et plus ou moins indépendantes de la destination.

$$z_{krj} = b_{kj} t_{rj} \quad \text{pour } k = M_2 + 1, \dots, M_3$$

Pour produire ces caractéristiques de type 3, il faut disposer de temps et « donner le temps au temps ». Le temps de prendre un bain de soleil, de se reposer, ou par exemple de s'immerger dans une autre culture pour un routard. Ce type de motifs justifie alors des séjours longs.

Au final, un même séjour peut produire dans des proportions diverses les trois types de caractéristiques. Plus les caractéristiques de type 1 sont nombreuses relativement à celles de type 3, plus le séjour sera court et inversement, plus les caractéristiques de type 3 sont nombreuses relativement à celles des type 1, plus le séjour sera long. Les caractéristiques de type 1 et 2 dépendent étroitement de la destination fréquentée.

Le modèle de Morley intègre également la possibilité de ne pas partir. Lorsque lorsque $t_{rj} = 0$, il n'y a pas de séjour hors domicile et donc pas de caractéristiques de type touristiques. Il s'agit du « séjour à la maison » également intégré dans le modèle (à la différence du modèle de Rugg) :

Il s'ensuit :

$$\begin{aligned} \max \quad & U_r(q_r) && \text{maximiser sur } q_r \\ \text{s.t.} \quad & p'q_r \leq Y_r \\ & \text{ce qui donne l'utilité indirecte,} \\ & v_r^0(p, Y_r) = U_r^0 \end{aligned}$$

Dans ce cas, on peut supposer que la variable q_r devienne des biens de jardinage, ou de l'équipement de piscine, ou de l'équipement hi-fi ou vidéo intérieur.

1.3 Apports et limites du modèle de Morley

Publié vingt ans après celui de Rugg, le modèle de Morley prend acte des changements dans les comportements de vacances et de tourisme. A la différence du modèle précédent, il ne véhicule pas exclusivement une conception des loisirs et du tourisme de type *dolce farniente con niente*¹ qui impliquerait de prendre seulement en compte les caractéristiques de type 3 intensives en temps.

- D'une part, les séjours peuvent être courts sans perte d'utilité,
- D'autre part, le temps n'est pas le seul argument de la fonction d'utilité, les biens et services consommés sur place entrent en ligne de compte dans la fonction d'utilité.

Contrairement au modèle de Rugg, le modèle de Morley considère que les personnes riches en temps et pauvres en argent n'atteignent pas nécessairement des points sous-optimaux car ces derniers peuvent produire, avec peu de temps et beaucoup de dépenses, des caractéristiques utiles de type 1 ... par exemple, le fait de dire : « nous sommes partis à Prague le week-end dernier... », ou de type 2, « nous sommes parti 15 jours en Chine visiter les monuments ». Ces caractéristiques 1 et 2 sont d'abord à la portée des personnes riches en argent et pauvres en temps car pour les obtenir, il faut combiner plus d'argent que de temps. A l'inverse, les caractéristiques de type 3 semblent être réservées aux vacanciers riches en temps mais pas nécessairement en argent : ce serait par exemple le cas des étudiants qui passent plusieurs mois à l'étranger pour apprendre une langue, des professeurs du primaire et secondaire, ou des aventuriers.

Le modèle de Morley permet de mieux comprendre les déterminants du choix d'une destination et d'une durée de séjour, néanmoins, et selon nous, il n'investit pas jusqu'au bout la

¹ littéralement en italien : ne rien faire avec rien.

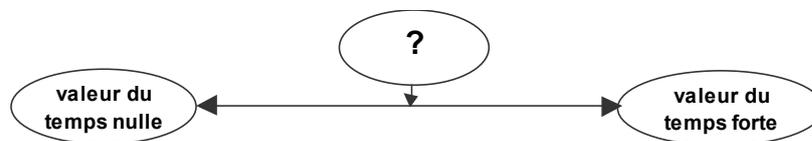
logique économique, tout comme d'ailleurs le modèle de Rugg. En effet, ces deux modèles reprennent le cadre de Becker (1965) sans valoriser le temps passé en séjour.

La critique est valable pour les deux modèles et recouvre la question cruciale à nos yeux de la valorisation du temps de sortie. Dans les deux modèles, le touriste ignore le degré de rareté de son temps libre. A partir là, on peut se demander comment il est en mesure de l'optimiser ? Dans le modèle de Rugg, le touriste tire son utilité du temps et de la destination, mais sans connaître le degré de rareté de son temps. Dans le modèle de Morley, le touriste dérive certes son utilité d'une combinaison de temps passé à destination et de biens et services consommés sur place, mais seuls les biens et les services ont un prix. Le temps passé à destination est certes contraint, mais c'est une ressource gratuite, un surplus.

Dans tous les cas, la ressource que représente le temps libre dans la production des séjours n'est pas affectée d'un indicateur de rareté. A partir là, la question de l'optimisation ne se pose pas. Or, le temps est une ressource essentielle à la production des séjours et l'atteinte des finalités récréatives et sociales. Par exemple, le modèle de Morley introduit certes la possibilité des séjours courts, composés essentiellement de caractéristiques de type 2, mais il n'explique en rien leur essor, ni pourquoi ils sont plus l'apanage des catégories supérieures. Dans cette perspective, « préférer » un séjour long ou court relève des goûts et préférences des touristes et donc d'une analyse sociologique pour les expliquer.

De cette absence de valorisation du temps dans les deux modèles résulte une ambiguïté fondamentale : le temps de sortie (que ce soit du temps de congé payé, du temps de week-end ou du temps passé en jours férié) a-t-il une valeur négligeable ou forte ¹ ? Où se trouve le curseur entre ces deux pôles ?

Figure 6. _ Absence de valorisation du temps du vacancier et incertitude sur la décision



Une valeur faible signifierait que le touriste est complètement indifférent à l'usage de son temps libre. A l'inverse, celui qui a des valeurs du temps fortes est en situation d'arbitrage permanent et aigu sur l'utilisation et « la dépense » de son temps dans des usages très nombreux et concurrents.

¹ Ce problème étant d'ailleurs identique dans les modèles de calcul coût / avantage concernant les décisions d'investissement dans les infrastructures routières. La non valorisation de la vie humaine équivaut soit à une valeur infinie (incompatible avec les finances publiques) soit à une valeur nulle (incompatible avec les principes moraux et éthiques). Cf. Bagard, V. (2004). « The allocation of state safety funds to roads in France : An investigation of the underlying rationalities » *International Journal of Transport Economics- Revista Internazionale dei Trasporti*, Vol XXI, n°3, pp. 401-422.

A l'inverse de celui qui a des valeurs du temps très faibles, celui qui a des valeurs du temps fortes perçoit très bien ce à quoi il renonce lorsqu'il opte pour une alternative plutôt qu'une autre.

Ainsi, cette absence est à nos yeux problématique. En effet, considérer le temps libre comme une ressource qui n'est ni rare ni abondante revient à admettre que le rapport au temps, sous ses différentes formes, cristallisé dans la valeur du temps, a un effet neutre sur le style de vacances et les décisions des touristes. La valeur du temps n'affecte pas la durée du séjour, sa fréquence, sa portée. Ne sachant où placer le curseur dans les modèles de Rugg et de Morley, il faut bien convenir que le cœur des décisions nous échappe, du coup, il devient difficile de les expliquer. Pourtant, à première vue, il est légitime de s'interroger sur la nécessité d'affecter un prix implicite au temps, surtout lorsqu'il s'agit d'un temps de congé payé annuel fixé de manière institutionnelle et dont l'utilisation relève quasiment de l'obligation légale.

La notion de valeur du temps est certes subjective et déroutante pour un non économiste pourtant, elle est, dans certain cas, intuitive : lorsqu'un commerçant ferme son échoppe chaque année pour partir en vacances, le coût de renoncement qu'implique la prise de congé « sans solde » est ici intuitif puisqu'il équivaut aux recettes du mois d'août.

Lorsque les congés sont payés et « obligatoires », ils revêtent alors l'apparence d'un surplus gratuit qu'il faut de toute manière consommer dans un usage ou un autre. Effectivement, dans ce cas, l'économiste perd ses repères habituels. En effet, le prix du temps serait une fonction d'une quantité de temps que l'on ne peut ni réduire ni augmenter. Pour autant, si la quantité de temps est fixée, le coût d'opportunité de l'immobilisation du temps dans un usage plutôt qu'un autre n'est certes pas monétaire (comme pour le commerçant qui peut choisir la durée de ses congés), mais est-il nul pour autant ? Prendre 21 jours de congés payés en été pour une destination est un choix de l'individu ; mais en échange de ce séjour, il a dû renoncer à d'autres usages possibles et concurrents de son temps de congé (3 séjours d'une semaine, autres destinations, séjour au domicile, visite de la famille, des amis etc.) et aussi de son budget vacances (vers d'autres postes ou dans le même poste vers d'autres divertissements).

A partir du moment où le coût de renoncement entendu au sens large n'est pas nulle, la valeur du temps n'est pas nulle. Nous retrouvons la notion de valeur en économique (du moins dans le paradigme néoclassique). Dans la logique économique, le prix d'une chose X, n'est pas tant sa valeur absolue, mais plutôt la quantité équivalente d'une autre chose Y à laquelle il a fallu renoncer pour l'obtenir. Aussi, la valeur est toujours relative et c'est pour cette raison qu'il est justifié d'affecter un prix au temps, et ce bien qu'il soit du temps de congé payé et dont la quantité est fixée à l'avance.

Conclusion du chapitre 1

Cette revue de la littérature ciblée sur les modèles de demande touristique, a permis de montrer comment l'arbitrage du touriste pour une destination était traité dans le cadre microéconomique. Le modèle de Rugg (1973) nous a présenté une fonction d'utilité dans laquelle la satisfaction est une fonction linéaire du temps passé à destination. Le modèle de Morley (1992), plus récent, a apporté des nuances à cette première relation et complété la fonction d'utilité avec les dépenses sur place. Cependant ces modèles comportent deux limites importantes. En premier lieu, ils ne peuvent rendre compte de toute la dynamique qu'introduit la croissance économique dans le rapport au temps libre et à l'espace touristique. Or, cette dynamique modifie les arbitrages des touristes à moyen et long terme. Le rapport au temps libre, et à l'espace touristique étaient-ils identiques dans les années 60-70, à la fin des années quatre-vingts et aujourd'hui ? Si changement il y a, ce dernier se traduit-il en termes de valeur du temps et donc de choix des durées de séjours ? En deuxième lieu, ces modèles ne traitent pas de l'interaction entre le temps de transport (et donc la vitesse du mode) et le temps de séjour. Comment le vacancier arbitre-t-il en la matière ?