

CHAPITRE 2

LE CHOIX D'UNE COMBINAISON SPATIO-TEMPORELLE

Pour saisir les pratiques touristiques dans l'espace (portée des déplacements) et dans le temps (fréquence et durée), *le séjour* constitue un objet d'étude idéal. Le séjour est typiquement une activité inscrite dans le temps et dans l'espace, c'est la combinaison d'une composante spatiale, mesurée en nombre de kilomètre parcourus, et d'une composante temporelle, mesurée conventionnellement en nombre de nuitées passées en dehors du domicile. Cette combinaison constitue le noyau central de tout séjour. En effet, la *date et la localisation* d'une activité de tourisme sont des éléments clés du choix car ils déterminent à la fois la *disponibilité temporelle* et la *spécificité* de la destination touristique pour le consommateur.

Le but du modèle théorique présenté dans ce chapitre de portée générale, est d'identifier les variables objectivables et universelles sur lesquelles se fonde le choix de chaque touriste qui programme, puis entreprend un séjour en dehors de son domicile. Comment ces variables sont interreliées ? Comment se réalise l'équilibre entre les composantes spatiales et temporelles du séjour à l'intérieur de la combinaison ? Ce chapitre se décompose en quatre sections :

- la première section rattache la notion de séjour au concept analytique beckerien de la combinaison (activité).
- la deuxième section formalise les variables clés sur lesquelles porte le choix du touriste, les contraintes auxquelles il fait face et introduit le concept de prix généralisé d'un séjour.
- la troisième section présente le séjour comme un point d'équilibre entre une composante spatiale et une composante temporelle et visualise cet équilibre graphiquement.

SECTION 1 - LE SÉJOUR DE TOURISME COMME UNE COMBINAISON SPATIO-TEMPORELLE

La définition officielle du séjour est un avant tout un « outil » destiné à décrire l'évolution de la demande touristique d'un point de vue *statistique*. Notre définition du séjour sera un outil destiné à examiner le processus de décision et les caractéristiques du séjour d'un point de vue *analytique*.

1.1 Définition officielle du séjour

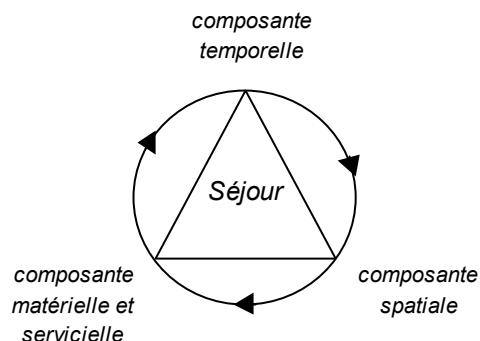
La définition officielle du séjour, retenue par l'Organisation Mondiale du Tourisme, (O.M.T) et le Suivi de la Demande Touristique (S.D.T) considère que le séjour implique une nuitée passée en dehors du domicile et la visite d'une seule destination. Lorsque les destinations sont multiples, le voyage devient alors multi-séjours. Cette définition se révélera très utile par la suite, lors de l'étude de données, mais pour le moment, veillons à ne pas enfermer l'analyse dans les catégories statistiques.

Le modèle présenté dans cette partie considère le séjour comme une **sortie hors de l'environnement habituel quotidien** et dont les motifs relèvent **des loisirs au sens large** (agrément, visite à la famille, aux amis, manifestation culturelle et sportive). Cette sortie peut comporter plusieurs nuitées passées en dehors du domicile, tout comme elle peut aussi être une excursion à la journée. De même, la portée du déplacement peut être quelconque ou inférieure à 100 km. Ces cas de figure, bien que problématiques d'un point de vue des catégories statistiques, ne sont pas incompatibles avec notre objectif analytique. L'essentiel est en effet de comprendre les tenants et aboutissants du principe de la combinaison adaptée, au séjour.

1.2 Trois composantes imbriquées

L'introduction a déjà posé le décor du chapitre en pointant les deux composantes inhérentes aux séjours de vacances et de loisir : le temps et la distance. Toutefois, pour comprendre le principe de la combinaison, il importe de considérer en premier lieu les trois composantes objectives d'un séjour :

Figure 7. _ Les trois composantes du séjour de loisir et de tourisme



La composante spatiale, la composante temporelle, et la composante matérielle-servicielle sont *imbriquées* les unes dans les autres et *indissociables*. Lorsque le touriste est à destination, bronze sur une plage, skie, ou pédale, c'est la *combinaison de ces trois composantes, et leur consommation*

simultanée qui lui apportent de la satisfaction liée à l'atteinte de différentes finalités récréatives et sociales. Cette proposition de définition est très proche de celle de Georges Cazes, notamment dans le sens qu'elle reprend le terme de « composante » :

“ L'originalité profonde de l'échange touristique réside dans le fait que ce ne sont pas des marchandises mais des hommes qui se déplacent. C'est le consommateur qui vient à la rencontre du produit afin d'en utiliser sur place les différentes composantes, tant naturelles (les paysages, le climat), que matérielles (équipement et services) et humaines (sociétés et civilisations, attraits historiques et socio-culturelles). ” (Cazes, 1989, p.103)

Notons toutefois que la composante spatiale dans notre approche, regroupe à la fois les caractéristiques de type naturelle *et* de type humaines pour G. Cazes, car dans les deux cas, ces composantes sont rattachées à une destination spécifique. Sans ce rapport à la spécificité d'un lieu dans lequel elles s'enracinent, le tourisme et plus largement les activités de plein air perdraient leur raison d'être. Le *lieu* en tant que « bien intangible » apporte à l'activité des caractéristiques uniques, d'ordre qualitatif, que ce soit par une ambiance, un cadre, des aménités, de l'agrément. Le « dépaysement », « l'évasion », « l'ailleurs », « le besoin de changer d'air, de se ressourcer » connotent bien l'utilité intrinsèque que peut revêtir la consommation d'espace(s) comme une fin en soi. A ce titre, la composante spatiale apparaît comme une ressource critique des loisirs et du tourisme au sens où l'entendent Pigram et Jenkin (1999 p 63). pour le lieu de destination.

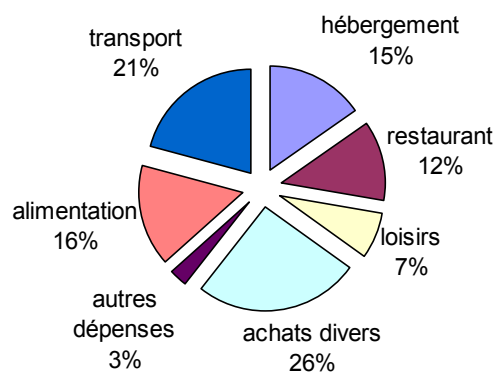
En outre, nous pouvons noter dans la définition de G. Cazes que le temps passé à destination n'est pas considéré explicitement comme une composante à part entière. Or, l'explicitation de cette composante est essentielle car elle conditionne également le style des pratiques et l'utilité que l'on en retire. De la même manière que le choix du lieu, la durée de séjour est un élément clé du processus de décision. La durée et le motif du séjour n'est pas indépendante de l'activité réalisée sur place ni de la valeur implicite du temps du touriste.

Dans l'approche beckerienne, (cf. annexe 1, A 1.2) aucune des ces trois composantes ne peut procurer de l'utilité à elle toute seule. Le touriste peut disposer de temps mais ne peut bronzer sans soleil et sans plage. Il est également difficile de surfer sans eau. De même le touriste qui dispose de la plage et de la mer sans avoir le temps de s'y rendre se trouve dans un état de satisfaction sous-optimal. Aussi, le touriste cherche à maximiser l'utilité procurée par l'atteinte des finalités récréatives et sociales *relativement* au coût de la combinaison mise en œuvre, soit le coût relatif de chacune de ces composantes pour l'individu : le prix de son temps relativement au prix du transport, et relativement au prix des activités sur place ou de l'hébergement. Ainsi, chaque activité de loisir et de tourisme en dehors du domicile, est un *simultané* d'espace, de temps, de matériel et de service. En outre, chaque composante est incorporée dans des proportions diverses : un séjour de quatre jours à Rome dans un

hôtel quatre étoiles, n'incorpore pas les mêmes proportions de composantes qu'un séjour de 15 jours à la campagne et en camping.

Pour avoir une vision plus large de la composition de combinaison, il est intéressant d'observer le *mix* de dépenses auxquelles donnent lieu les séjours. En effet, la composante spatiale se traduit par des dépenses relatives au poste transport dans les séjours, de même la composante matérielle-servicielle se traduit par des dépenses relatives à divers postes comme l'hébergement ou le restaurant. Toutefois, la composante spatiale ne se résume pas aux dépenses transport puisqu'elle définit aussi toutes les spécificités liées au lieu et l'utilité que recouvre pour le touriste le changement de lieu. Néanmoins, la part respective des différents postes de dépense et leur évolution à travers le temps donnent un aperçu indirecte de l'évolution de la demande pour telle ou telle composante dans la combinaison que représente pour nous le séjour de loisirs et de tourisme. Bien entendu, la demande de temps (composante temporelle) est pour le moment mise de côté (volontairement), nous y reviendrons par la suite. Des statistiques sur la répartition des dépenses par nuitées des français dans le cadre de leurs vacances sont disponibles auprès de la Direction du Tourisme. Les travaux de Clotilde Provensal¹ nous éclairent sur la répartition des dépenses moyennes par nuitées ventilées en sept postes de consommation.

Figure 8. _ Les dépenses par nuitées des Français en 2000 ventilées en sept postes de consommation



Source : A partir de Clotilde Provensal, Enquête "Dépenses" Direction du Tourisme, ONT, 2001

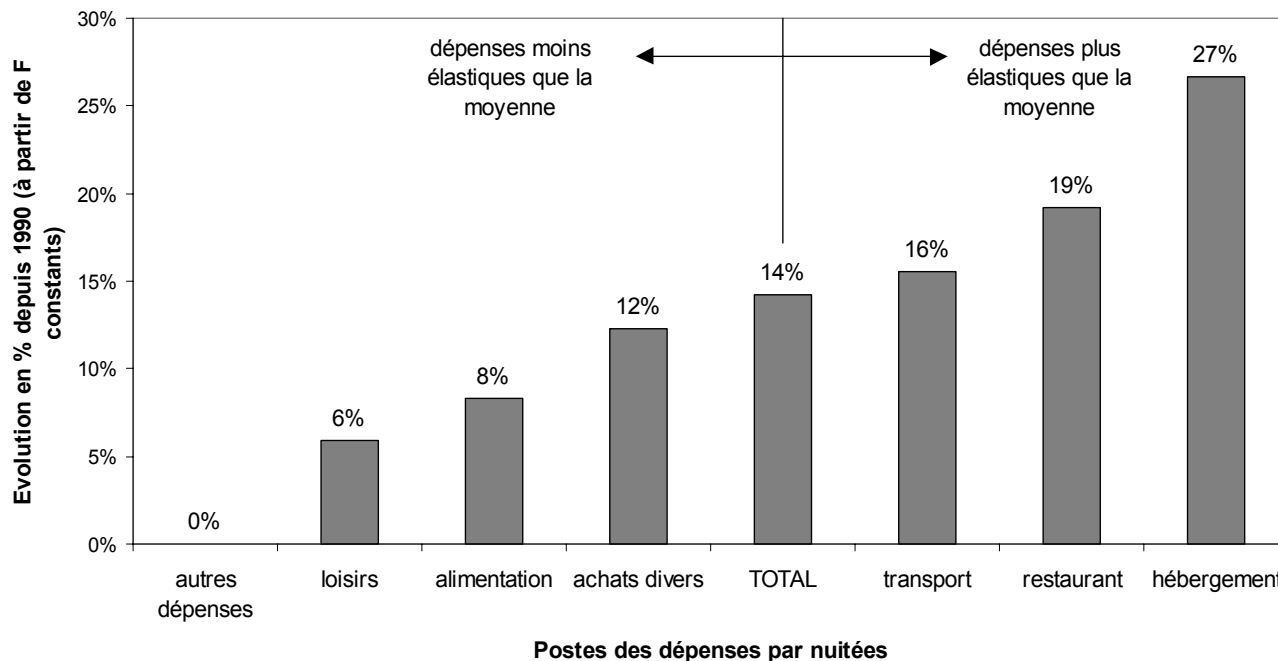
Les dépenses transports figurent au deuxième rang des postes de consommation avec 21% du total des dépenses moyennes par nuitées derrière les achats divers (26% du total), mais devant l'hébergement et le restaurant (27% à eux deux). Nous retrouvons le poids de la composante spatiale et les aspects centraux de la composante matérielle-servicielle (hébergement et restaurant). Toutefois les

¹ Ces travaux sont réalisés à partir des enquêtes "dépenses" de la Direction du Tourisme.

dépenses liées à la composante spatiale conditionne en aval l'ensemble de la chaîne des dépenses. Avec la composante temporelle, la composante spatiale représente donc le noyau du séjour.

On peut maintenant se pencher sur l'évolution de ces différents postes de consommation depuis 1990 :

Figure 9. _ Evolution en % des postes entre 1990 et 2000 (à partir de F. constants 1990).



Source : A partir de Clotilde Provensal, Enquête "Dépenses" Direction du Tourisme, ONT, 2001, calculs, V. Bagard

Le plus gros poste, "achats divers", est celui qui augmente le moins rapidement alors que les transports, le restaurant et l'hébergement augmentent le plus rapidement. Ce sont donc ces postes qui apparaissent comme les plus dynamiques et sans doute les plus réactifs à la demande de séjour. Notons qu'il s'agit des postes les plus "itinérants" par nature, c'est à dire ceux qui sont le plus intimement lié au changement de lieu. Nous retrouvons la prégnance de la composante spatiale.

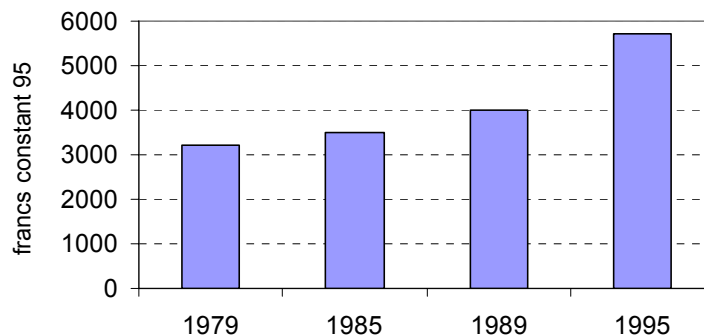
1.3 Evolution relative des deux composantes

Après avoir restreint l'analyse aux évolutions des dépenses liées aux composantes spatiales et matérielle-servicielle, nous pouvons maintenant nous pencher sur la composante temporelle. Si rareté temporelle il y a, cette dernière pourrait se traduire, dans une approche économique, en terme relatif. En effet, dans la mesure où toutes les composantes sont nécessaires à la production d'un séjour, et faiblement substituables, la rareté d'une composante provient de l'abondance d'une autre.

Autrement dit, si la baisse tendancielle des prix du transport accroît l'univers de choix de destinations plus vite le temps disponible pour l'explorer, alors la composante temporelle peut devenir rare relativement à la composante spatiale. Observons de plus près quelles ont été ces évolutions

macroscopiques. L'évolution du budget vacances¹ moyen en francs constants depuis 1979 est représentée dans le diagramme en bâtons ci-dessous :

Figure 10. _ Evolution du budget vacances moyen depuis 1979 (francs constants 1995)



Source : INSEE Enquête Budget de famille de 1979 à 1995.

Comparativement à la croissance du PIB sur la période, la croissance du budget vacances atteint 78% (en francs constants de 1995) contre 37% pour le PIB (également en francs constant de 1995). Le budget vacances des ménages a donc augmenté deux fois plus vite que le PIB. Cela a permis de financer de nouveaux séjours, de multiplier les départs dans l'année et donc d'épanouir l'univers des choix de destinations. Cela témoigne aussi de la nature de bien supérieur des séjours et des voyages. Toutefois, si le budget vacances a augmenté plus vite que le PIB, il a augmenté encore plus vite que le temps de congé disponible en France pour les salariés sur la période 1979-1995 comme le montre le tableau ci-dessous :

Tableau 2 . _ Evolutions comparées du temps de congé annuel légal en France (pour les salariés) et du budget vacance vacances moyen des Français

	1979	1995	évolution en %
durée légale des congés en France en jours	20	25	25%
budget vacances moyen des français en francs constants	3200	5700	78%

Source : INSEE Enquête Budget de famille de 1979 à 1995.

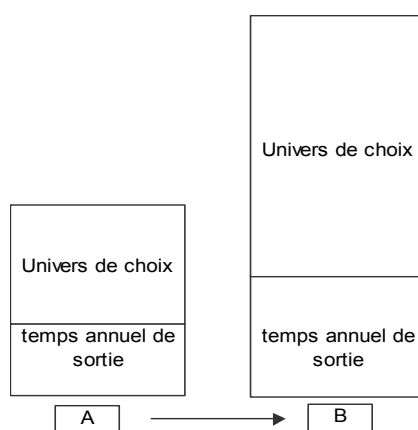
En effet, bien que le passage à la cinquième semaine de congé ait desserré la contrainte temporelle avec 25% de temps disponible, le budget vacances des français a augmenté dans le même temps de 78%, soit plus de trois fois plus.

¹ L'estimation du budget moyen des vacances est réalisée par l'INSEE avec son enquête « budget des familles » sur la période 1979-1995. Cette enquête est effectuée tous les 5 ans auprès d'un échantillon représentatif de 20 000 ménages, concerne les deux séjours personnels de plus de 4 jours les plus récents effectués au cours des six derniers mois pour les vacances.

On peut se demander si le temps disponible pour les vacances n'est pas aujourd'hui *plus* rare qu'hier relativement aux demandes de destinations et d'activités permises par ces possibilités budgétaires accrues ? Certes, depuis 1995, date à laquelle s'arrête la dernière enquête vacances, l'effet des jours de RTT a certainement du relâcher la contrainte temporelle des 25 jours libre sur l'année. Cependant, il ne faut pas non plus sous-estimer sur la même période 1999 –2005, la hausse du budget vacances, certainement dopée par la reprise économique de la fin de la décennie.

Cette situation de rareté relative des ressources peut être représentée schématiquement dans la Figure 11 ci-dessous :

Figure 11. _ Vers une rareté relative du temps libre ?



Les touristes d'aujourd'hui seraient passés progressivement de la situation A à la situation B depuis les années soixante, période durant laquelle s'est amorcée en France la démocratisation des départs en vacances. Dans la situation B, le supplément d'univers des choix de destinations potentiellement accessibles avec un budget croissant et des prix du transport en baisse est beaucoup plus important que le temps disponible à la marge pour concrétiser ces demandes. Dans la situation B, les arbitrages sur l'allocation du temps sont logiquement plus aigus et plus difficiles que dans la situation A. Le besoin d'optimiser et de programmer son temps libre croît sans cesse. Le temps devient la plus précieuse des ressources, cette ressource exige d'être valorisée et suscite la peur d'être gaspillée.

Cette hypothèse centrale d'une rareté relative du temps dans les économies développées sera la ligne sous-jacente à notre raisonnement. L'introduction du discours de prix Nobel de Becker en donne une vision plus large et plus ultime :

“ Des contraintes différentes sont décisives pour des situations différentes, mais la contrainte la plus fondamentale est le temps limité. Les progrès médicaux et économiques ont beaucoup augmenté la durée de vie, mais pas le flux physique du temps lui-même, lequel nous limite toujours à vingt-quatre heures par jour. Ainsi, alors que les biens et services se sont énormément multipliés dans les pays riches, le temps total disponible pour les consommer est resté le même. De ce fait, les besoins demeurent insatisfaits aussi bien dans les pays riches que dans les pays pauvres ; car tandis que

*l'abondance croissante des biens réduit la valeur des biens supplémentaires, le temps devient plus précieux quand les biens deviennent plus abondants. La maximisation de l'utilité n'a aucune pertinence dans une utopie où les besoins de chacun sont pleinement satisfaits, mais l'invariabilité du flux temporel rend une telle utopie impossible¹. ” (Becker, 1992, *The economic way of looking at life, Discours de Prix Nobel, p.1*)*

Les conséquences de cette rareté temporelle relative seront intégrées dans le modèle proposé par la suite. Jusqu'à présent, aucun modèle microéconomique en matière touristique a examiné les conséquences de l'expansion de l'univers de choix, expansion liée à la baisse des coûts du transport et à la croissance économique, sur le rapport au temps libre et les caractéristiques de la demande de séjours.

1.4 Une combinaison réduite à deux composantes

Jusqu'à présent, le séjour touristique été défini comme une combinaison à trois composantes. La disponibilité des données statistiques nous impose de faire des choix et ce en amont de la construction du modèle théorique. Faute de pouvoir prendre en compte l'évolution du budget vacances, autrement que dans sa composante transport, le modèle et l'étude s'orienteront sur une combinaison réduite à deux composantes. Si la combinaison à *trois* composantes a l'avantage d'englober tous les postes de dépenses, autres que le transport, et de donner une bonne idée de l'ensemble des « ingrédients » tangibles nécessaires à la réussite d'un séjour¹, cette combinaison à trois composantes comporte toutefois un problème de mesurabilité, et plus précisément de séparabilité de chacune des composantes.

En effet, s'il est facile de mesurer la distance parcourue en un temps écoulé, pour peu que l'on connaisse la vitesse moyenne, il est difficile en revanche de ramener la consommation des biens, surtout lorsqu'ils sont *durables*, à une unité de temps de séjour. La composante matérielle est donc délicate à estimer car les biens de marché (vélo, résidence secondaire etc.) sont consommés sur *plusieurs* périodes, ces périodes étant disjointes contrairement à la distance AR réalisée sur un séjour qui représente une période de temps continu. Il est donc difficile d'estimer une dépense par unité de temps pour les biens durables. En revanche, il est parfaitement possible de le faire pour les biens et services consommés sur place. Les données sont d'ailleurs disponibles, notamment auprès du S.D.T et des enquêtes cordon en fonction de la durée des séjours. Nous n'avons pas disposé de ces données au moment de notre étude, mais ces dernières permettraient de saisir et de mesurer la relation et interactions entre trois composantes.

¹ L'auteur introduit sa leçon de la sorte : « *Contrairement à l'analyse marxiste, l'approche économique à laquelle je me réfère ne suppose pas que les individus soient uniquement motivés par l'égoïsme et l'appât du gain. Il s'agit d'une méthode d'analyse et non d'une hypothèse concernant des motivations particulières. Avec d'autres, j'ai essayé de détacher les économistes de l'hypothèse étroite de l'intérêt personnel. Le comportement est commandé par un ensemble bien plus riche de valeurs et de préférences.* »

Le travail d'analyse et surtout de mesure doit être mené sur une combinaison réduite à deux composantes : la composante spatiale et la composante temporelle. Il s'agit donc d'étudier le séjour dans ses deux dimensions fondamentales. En effet, en saisissant la *date* et la *localisation* d'une activité de tourisme nous saisissons par la même les éléments clés du choix qui déterminent la *disponibilité* et la *spécificité* de l'activité touristique pour le consommateur.

- La composante spatiale peut être approximée par la distance parcourue sur un séjour *et* sur l'année.

- La composante temporelle est mesurée en nombre de nuitées passées en dehors du domicile pour un séjour et en nombre de nuitées sur l'année.

Avec deux composantes : *le temps et l'espace*, sur deux échelles : *le séjour et l'année*, le problème se révèle donc déjà complexe. Le principe de la combinaison nous conduit à poser un certain nombre d'interrogations systématiques :

Les séjours proches sont-ils des séjours courts ? Les séjours lointains des séjours longs ? Le ratio distance sur temps change-t-il fondamentalement dans ce cas ? (en tous cas pour un même mode c'est-à-dire une vitesse constante ?). De même, le principe de la combinaison implique de raisonner *sur deux échelles temporelles* : en effet, si un séjour proche dégage beaucoup d'utilité, combien de fois est-il répété sur l'année ? Ce séjour est-il court, proche **et** fréquent ? Lointain, long et peu fréquent ? Lointain, court, fréquent ? Autrement dit, combien de temps et de distance cumulés les séjours consomment-ils sur l'échelle annuelle ?

¹ Bien entendu, les aspects sociaux, affectifs comme la présence de la famille, des amis etc. n'entrent pas en ligne de compte.

SECTION 2 - PRÉSENTATION DU MODÈLE

La définition du séjour comme une combinaison est un premier pas dans la compréhension du processus de décision qui conduit à partir en séjour. Dans cette section, il s'agit de formaliser cette combinaison à deux composantes afin de la connecter à une logique d'analyse économique, et d'en saisir deux implications majeures : implication en termes d'arbitrage, et implications en termes d'incitations. Le modèle présenté s'inscrit, tout comme celui de Rugg (1973) et de Morley (1992), dans le prolongement direct de l'approche de Becker telle qu'elle est formulé dans l'article de 1965 et plus récemment, de manière très synthétique, dans l'ouvrage intitulé « *A treatise on the family* » de 1993 pp.24-25. Bien que ce modèle, désormais classique, ait eu de multiples prolongements dans les champs variés de la littérature comme l'économie domestique Gronau (1986, 1997), Lecocq (2001) ou l'économie des transports, De Serpa (1971), Evans (1972), Jara Diaz (2000), ses implications en matière de tourisme sont demeurées limitées à l'exception des travaux Rugg (1973) et Morley (1992) qui traitent du choix d'une destination (cf. premier chapitre). Nous renvoyons une fois de plus le lecteur à l'annexe 1 (A 1.2) pour des précisions sur le modèle de Becker.

Le modèle développé dans ce chapitre sera d'abord présenté sous sa forme mathématique puis, sous une forme graphique.

2.1 Présentation du modèle sur les deux échelles temporelles

Soit, U_L la fonction d'utilité du loisir, des vacances et du tourisme en dehors du domicile principal, définie sur une échelle annuelle :

$$U_L = U(S_1, \dots, S_n) \quad i \forall 1, n \quad (1)$$

U_L dépend de la consommation des séjours S_i , i étant le rang du séjour sur l'année. U_L recouvre l'ensemble des finalités récréatives et sociales recherchées par les touristes dans le cadre de leurs pratiques de tourisme que ce soit le plaisir des sens, le repos, la santé, les contacts sociaux etc. Chaque séjour réalisé contribue à atteindre ces finalités et ainsi, sur l'année, à augmenter U_L . Chaque séjour met en œuvre une combinaison de distance (*i.e.*, d'espace) et de temps pour atteindre les finalités tel que :

$$S_i = f(D_i, TS_i; \varepsilon_i) \quad (2)$$

D_i , la distance parcourue – aller retour - durant le séjour, et TS_i le temps total passé en dehors du domicile sont les deux composantes du noyau central, ε_i est une variable d'environnement au sein duquel les multiples combinaisons et utilisations possibles du temps et de l'espace se réalisent pour

atteindre des finalités récréatives et sociales. Cet environnement ε_i borne de l'extérieur le champ des combinaisons possibles pour le touriste. Cet environnement recouvre les contraintes pesant sur le choix du mode pour atteindre la destination, la possibilité ou non de prendre des séjours courts, le fait de ne pas choisir le lieu de destination. Ainsi, un séjour lié à une obligation familiale pourra verrouiller les différentes combinaisons possibles entre D_i et TS_i . Cela ne signifiera pas que l'optimisation est impossible mais qu'elle s'effectue au sein d'un environnement ε_i où le champ des possibles dans les combinaisons de D_i et TS_i est plus restreint.

La combinaison S peut également être présentée sous une forme très équivalente qui décompose plus finement les composantes :

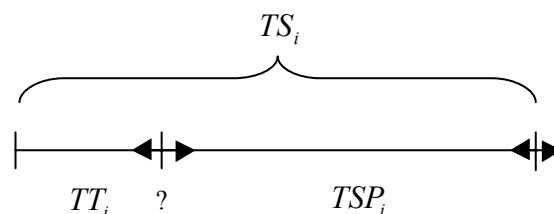
$$S_i = f(TT_i \cdot \overline{V}_{ij}, TS_i; \varepsilon_i) \quad (3)$$

Le séjour S_i est produit à partir de TT_i , le temps de transport origine – destination – origine, et \overline{V}_{ij} , la vitesse moyenne du déplacement pour le mode j . TT_i étant la *contrepartie* temporelle de la distance parcourue. En outre, le temps de séjour TS_i est lui-même un composé de deux temporalités de nature très différente TT_i et TSP_i tel que :

$$TS_i = TT_i + TSP_i \quad (4a)$$

Ainsi, lorsque le touriste programme son séjour, son choix porte *simultanément* sur TS_i , TT_i , TSP_i , et D_i , mais également sur la part relative de TT_i et TSP_i dans le temps de séjour total. Cette interaction est présentée dans le schéma ci-dessous :

Figure 12. _ Interdépendance entre le temps de transport et le temps de séjour



Cette interaction implique *nécessairement* un arbitrage de la part du touriste car le temps de transport, n'est pas, sauf exception, du temps de séjour. Dans la grande majorité des cas, le temps de transport représente un certain pourcentage du temps de séjour tel que :

$$TT_{ij} \leq \bar{\alpha} TS_i \quad (4b)$$

A ce stade, nous faisons l'hypothèse que $\bar{\alpha} TS$ est soumis à un plafond *au-delà* duquel le séjour n'est pas entrepris ou modifié dans sa combinaison de distance, de temps et de vitesse (séjour plus long, ou plus proche, ou changement de mode etc..). Ce plafond peut être variable selon les individus. En outre, le touriste a plus ou moins conscience de cet arbitrage, et dans ce cas le coefficient α est une norme de confort fixée par routine ou habitude. Dans le cas des voyages organisés, il n'y a pas d'arbitrage direct de la part du touriste. En effet, ce dernier choisit un circuit en fonction de sa propre norme de confort avec plus ou moins de transport selon la durée du séjour. Mais dans ce cas, c'est le concepteur du circuit qui est confronté à cet arbitrage entre temps de transport et temps sur place en pensant à la place de ses clients¹...en l'occurrence, son but n'est pas de leur faire perdre du temps dans les transports mais plutôt de leur en faire gagner.

2.2 Contraintes définies sur une échelle annuelle

Les contraintes sont définies sur une base annuelle tout comme la fonction d'utilité. La première contrainte est monétaire et porte sur les distances annuelles parcourues DA tel que :

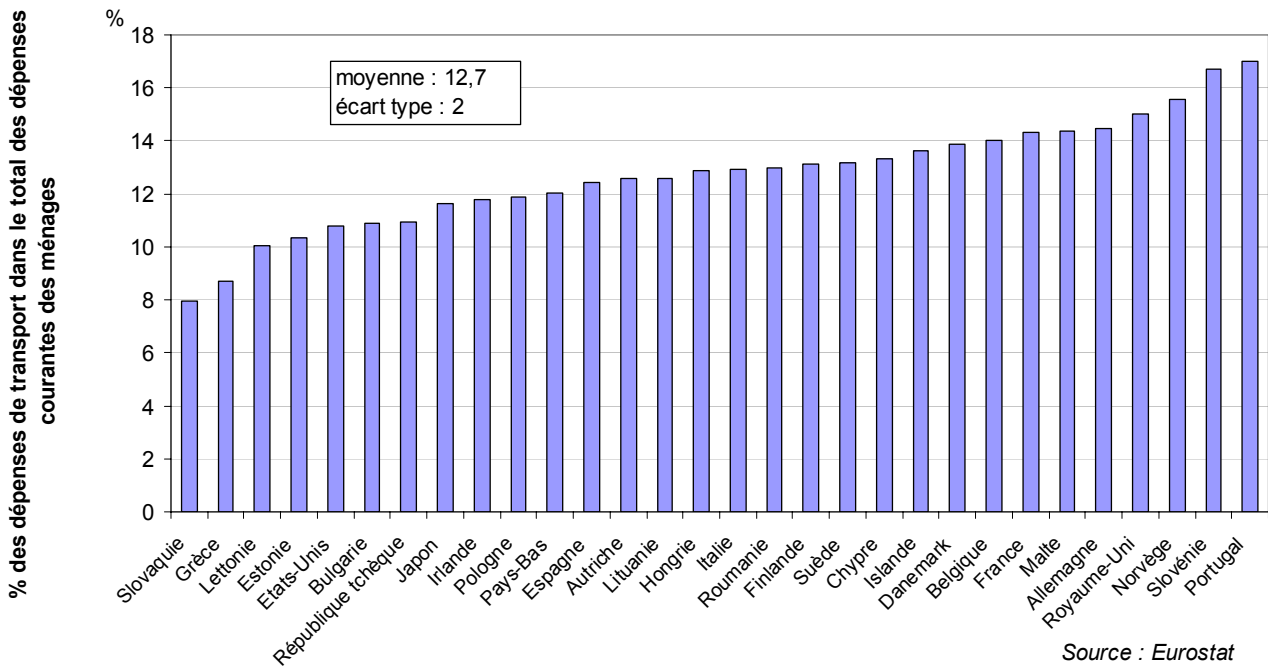
$$\sum_n^i D_{ij} \cdot P_{ij} \leq \delta (\bar{w} \cdot TWA) = \delta Y \quad (8)$$

$$\sum_n^i D_i = DA \quad (9)$$

D_i est la distance attachée à chaque séjour, P_i , le coût total du kilomètre parcouru (indirect et direct) selon le mode j , δ la part du poste transport dans les dépenses du ménage, Y le revenu net annuel issu du produit des heures de travail sur l'année, TWA , payées aux salaire moyen \bar{w} . La part du poste transport δ est généralement estimée autour de 12 - 13% du revenu net. A titre indicatif, le graphique ci-dessous présente le coefficient budgétaire du poste transport dans trente pays en 1999 :

¹ Il serait d'ailleurs intéressant de savoir si les voyageurs qui organisent des circuits sont conscients de cet arbitrage. Dans ce cas, quelle est leur norme de confort ?

Figure 13. _ Part des dépenses de transport dans le total des dépenses courantes des ménages en 1999



Ces 12 – 13% comprennent toutefois *l'ensemble* des dépenses transport, y compris celles consacrées aux déplacements quotidiens qui ne relèvent pas du tourisme. La part du transport liée aux motifs de tourisme est sans doute beaucoup plus faible. Pour en donner une grossière estimation, nous pouvons reprendre le cas de la Suisse. Si les dépenses transports représentent 24% des dépenses loisirs et culture, et que ce dernier poste oscille entre 10 et 12% des dépenses totales pour les pays les plus riches (Eurostat), alors les dépenses de transport pour le tourisme pourraient se situer entre 2,4% et 3% des dépenses courantes des ménages. Il ne s'agit ici que d'une approximation qui demande à être vérifiée.

La deuxième contrainte porte sur le temps annuel de sortie TAS tel que

$$JLA + TWA = T \tag{6}$$

$$\sum_n^i TS_i = \sigma JLA \tag{7}$$

JLA est le total de jours libres annuels (jours libres de week-end, congés, fériés), TWA est le temps de travail sur l'année en jours, T le temps total annuel. La somme des séjours $\sum_n^i TS_i$ n'est pas égale à la totalité des jours libres sur l'année car JLA est un maximum « théorique » pour le temps de

sortie annuel. En France, ce total représente environ 140 jours¹. Sur ces 140 jours, le temps de sortie en moyenne est de 23 nuitées par an, toutes CSP confondues sans compter les excursions à la journée. Par conséquent, σ représente 16% du maximum de temps de sortie théorique disponible. Cependant ce pourcentage varie fortement avec le revenu et le niveau d'instruction, alors que JLA est fonction du statut.

Au final, *chacune des composantes*, TT_i, TSP_i, D_i est une demande dérivée de la demande de séjour S , car, toutes ensemble, elles participent à créer de l'utilité U_L . Ces ressources sont rares car soumises à des contraintes définies sur l'année : la contrainte de temps T et le budget transport δY . La section suivante progresse dans la présentation du modèle et examine cette notion de coût en temps et en argent du séjour (du moins pour ce qui concerne l'argent dépensé pour le transport).

2.3 Valeur du temps et prix généralisé d'un séjour

Le temps, *i.e.*, la rareté de celui-ci, est un élément crucial dans la détermination du coût du séjour. Or cet élément n'est pas intégré dans le prix de marché comme le souligne Gronau :

« Un séjour a un prix de marché mais ce prix de marché ne reflète pas son coût de production. » (Gronau, 1970, p.9).

En effet, le temps nécessaire et disponible pour partir est un élément déterminant dans la prise de décision. S'offrir un voyage d'une semaine à Marrakech est aujourd'hui à la portée d'un salaire moyen en France (environ 395 euros...en pension complète pour 7 nuitées) alors qu'il n'y a pas si longtemps, c'était un bien de luxe. En revanche, trouver *le temps* pour partir à Marrakech est sans doute soumis à des contraintes plus fortes même pour le salarié de classe moyenne, et ce, bien que le temps de congé ait augmenté depuis trente ans.

Il en découle que la demande de séjour ne peut en aucun cas être une fonction simple du prix de marché du séjour puisque pour un même séjour avec un prix unique et explicite, deux individus ayant des valeurs du temps différentes percevront chacun un prix implicite ou *shadow price* en argent et en temps différent. A la différence du modèle de Rugg et de Morley, nous intégrons donc le prix de cette composante temporelle dans le prix généralisé marginal Π_i d'un séjour i . Le principe du prix généralisé consiste à pondérer chaque composante de la combinaison par un prix, *implicite*, tel que pour le i ème séjour S sur l'année :

$$\Pi_i = (p_{ij} \cdot d_{ij}) + (\overline{w}_{is} \cdot ts_i) \quad (10)$$

¹ Pour un salarié type, ces 140 jours se décomposent en 104 jours de week-ends, 11 jours fériés, 25 jours de congés payés.

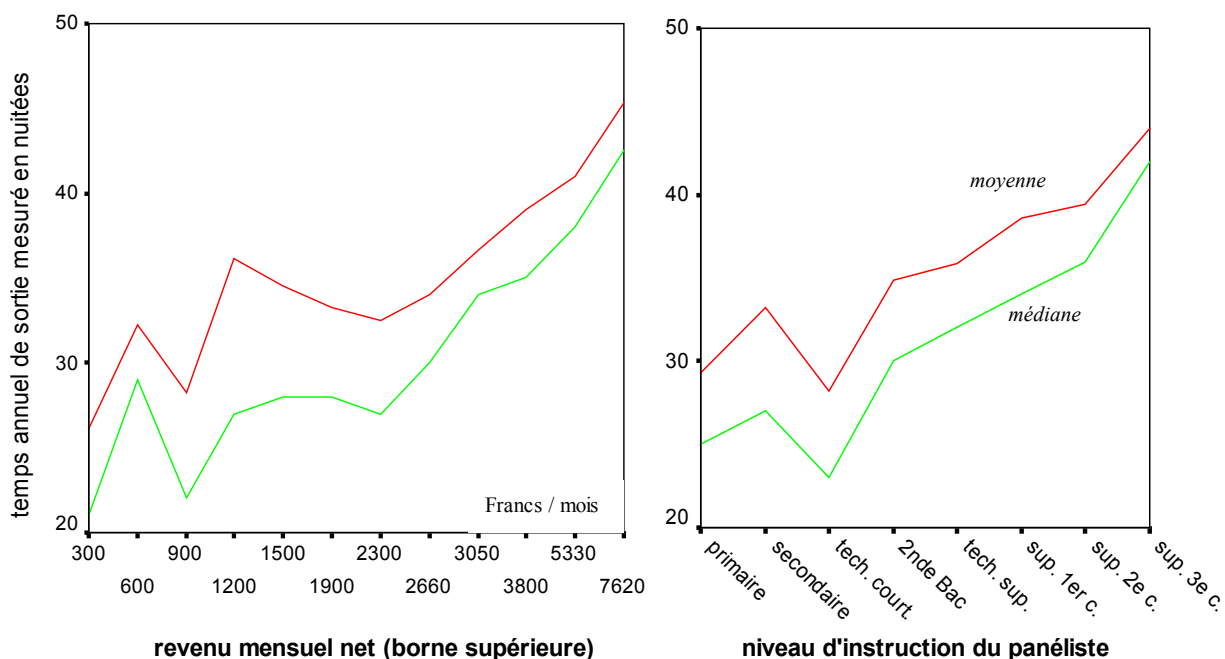
$p_i \cdot d_i$ est le prix total des kilomètres parcourues en transport pour le i ème séjour et pour un mode j donné, $\overline{w_{ts}} \cdot ts_i$ le prix du temps passé en séjour (y compris le temps de transport pour le séjour). La variable $\overline{w_{ts}}$ traduit un coût de renoncement à un autre séjour, ou bien à du temps libre passé au domicile, ou encore à un temps de travail. Ce n'est donc pas un coût d'opportunité monétaire au sens strict dans la mesure où le départ en séjour n'est pas, dans la plupart des cas, le renoncement à une rémunération (sauf pour les commerçants ou professions libérales). Rappelons en effet que le nombre de jour libres annuels est fixé institutionnellement dans le cas le plus courant.

Dès lors, comment comprendre ce coût de renoncement s'il n'a pas d'équivalent monétaire direct ? $\overline{w_{ts}}$ dépend du niveau de revenu et du niveau d'instruction. En effet, plus le revenu et le niveau d'instruction sont élevés, plus les possibilités d'activités sont nombreuses, relativement au temps imparti. Par conséquent, $\overline{w_{ts}}$ est un indicateur de l'intensité de la compétition des activités pour le temps et les créneaux de congés disponibles sur l'année. Plus cette compétition est intense, plus $\overline{w_{ts}}$ est élevé et inversement, moins cette compétition est intense, plus $\overline{w_{ts}}$ est faible.

2.4 Interrogations sur la nature du voyage d'agrément

Avant d'aller plus en avant dans le modèle, examinons ce point à travers les données empiriques tirées de la base SDT (Suivi de la Demande Touristique). Les deux graphiques ci-dessous présentent le lien entre le revenu, le niveau d'instruction et le temps effectif de sortie sur l'année *TAS*.

Figure 14. _ La durée du temps de sortie annuel (mesurée en nuitées) / revenu et niveau d'instruction



Source : DT-TNSO - 9830 panélistes actifs de 18 à 65 ans, S.D.T 1995-2001

On constate que les catégories supérieures (qui souvent cumulent revenu et niveau d'instruction élevé) ont un temps de sortie sur l'année près de deux fois plus important que les catégories inférieures : 40 jours contre 20 jours. A priori, nous pourrions penser que la contrainte temporelle est moins forte pour les premières, et de ce fait que la compétition pour le temps est moindre même si le revenu est plus élevé. Est-ce vraiment le cas ?

Tout dépend si le désir de voyager, les destinations possibles et les motifs de destination sont multipliés par deux (comme le temps de sortie) ou par plus de deux, pour les catégories supérieures relativement aux catégories inférieures. Selon nous, quatre raisons laissent penser que $\overline{w_{ts}}$ pourrait être plus élevé chez les catégories supérieures *bien que ces catégories disposent déjà d'un temps de sortie supérieur à la moyenne* :

1- Le voyage est typiquement un *bien supérieur* dont la demande augmente plus vite que le revenu ...

2- Les catégories supérieures ont généralement un réseau de sociabilité plus diversifié ce qui augmente la palette des destinations et les occasions de sorties pour motifs de visites (Degenne et al. 2002).

3- Le fait de voyager « souvent » pour les loisirs peut auto-entretenir et démultiplier l'envie de voyager encore plus. La pratique du cumul des séjours de différentes durées pourrait témoigner d'une utilisation plus intense et systématisée de tous les créneaux temporels.

4- Le coût d'opportunité monétaire (en équivalent rémunération) pour les revenus élevés est supérieur d'autant que ces catégories disposent d'une souplesse plus grande dans l'usage de leur temps.

Pour ces quatre raisons, il est tout à fait probable que la hausse du temps de sortie annuel pour les catégories supérieures puisse ne pas suffire à freiner la hausse tendancielle de $\overline{w_{ts}}$, surtout si l'observation statistique d'un temps de sortie plus important est déjà la manifestation observable *ex-post* d'un désir accru de voyage. Dans cette perspective, le désir accru de voyage aurait au préalable hissé le temps de sortie annuel au-dessus de la moyenne. Cela aurait obligé les catégories supérieures à utiliser plus systématiquement des petits créneaux comme les week-end. Ainsi, trois conditions participent à la hausse tendancielle de la valeur du temps : 1/ la hausse corrélée du revenu et du niveau d'instruction qui ouvre l'univers des choix de destinations, 2/ la nature de la contrainte temporelle plus « dure » que la contrainte budgétaire, 3/ la nature supérieure et donc élastique du bien loisir.

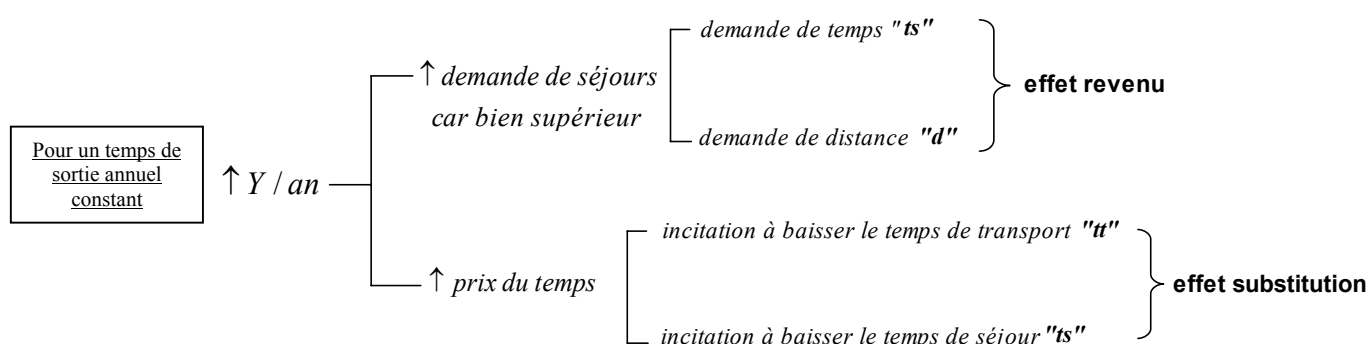
Pour résumer, cette deuxième section nous ramène à deux notions classiques de la microéconomie : l'effet revenu et l'effet substitution.

- La hausse du revenu augmente la demande de séjours S_i sur l'année, et donc la demande dérivée de temps annuel de sortie TAS et de distance annuelle DA . Il s'agit classiquement d'un effet revenu pour un bien supérieur.

- La hausse du revenu augmente le prix du temps de loisir \bar{w}_{ts} si le temps annuel de sortie ne peut se dilater au même rythme que le revenu et au même rythme que l'envie de partir en séjour ou si la capacité à renoncer à consommer plus de variété pour un bien supérieur diminue. Toutefois, cela est peu probable compte tenu de la nature du bien en question.

Le schéma ci-dessous traduit ce double effet revenu :

Figure 15. _ Le double effet de la hausse du revenu



Ce mécanisme explique le constat paradoxal, en France, d'une réduction de la durée des séjours alors même que le nombre de jours de congés a augmenté depuis les années soixante-dix. Le fractionnement peut s'interpréter comme un moyen de retrouver un équilibre entre l'effet substitution et l'effet revenu. Les séjours sont plus courts (effet prix) mais ils se multiplient (effet revenu)¹. L'effet revenu joue sur la quantité d'opportunités consommées dans un flux de temps donné, ce qui entraîne un effet substitution qui joue sur le rythme et le découpage de ce flux à défaut de jouer sur le nombre de congés sur l'année.

Dans ces conditions que l'on pourrait qualifier de rareté relative du temps, quelle aurait pu être la réponse logique du comportement type du touriste ? Le tableau ci-dessous peut nous éclairer sur ce

¹ L'étalement du budget vacance qui en résulte induit une fausse interprétation du phénomène. Les hôteliers, commerçants et responsables de stations se plaignent régulièrement que les Français dépensent moins pendant leurs voyages. Ces derniers ont à la fois raison et tort. Ils ont raison puisqu'ils ne captent qu'une portion de plus en plus réduite des dépenses étalées sur plusieurs destinations. Ils ont tort car le poste loisirs vacances est par ailleurs en forte augmentation. Au final ces derniers sont victimes de la demande de variété comme bien supérieur.

point. Il présente, à dix ans d'intervalle de 1989 à 1999, l'évolution du nombre de séjours par partant, la durée des séjours, et les dépenses par nuitées.

Tableau 3. _ Evolutions comparées de la durée des séjours et des dépenses par séjour pour les Français sur la période 1989-1999

Euros constants (1999)	1989	1999	89/99
<i>Nombre de séjours de 4 jours et plus par partant</i>	1,92	2,13	11%
<i>Durée moyenne des séjours de 4 jours et plus en nuitées</i>	14,5	12	-17%
<i>Dépenses par nuitées (ensemble des séjours)</i>	33,2 €	38 €	15%
<i>Dépenses par nuitées (courts séjours)</i>	50,4 €	60 €	20%
<i>Dépenses par nuitées (longs séjours)</i>	29,2 €	33 €	13%

Source : calculs de l'auteur à partir de Provensal, Enquête "Dépenses" Direction du Tourisme, ONT, 2001

Dans la colonne de droite, on note une augmentation de 11% du nombre de séjour de 4 jours¹ et plus par partant, une baisse de leur durée (- 17%), et une hausse de 13 à 20% des dépenses par nuitée selon la durée du séjour. En considérant simultanément les trois évolutions ci-dessus, peut-on faire l'hypothèse qu'il s'agit d'une réponse à cette rareté relative croissante du temps ?

Le fractionnement accru, tout comme la hausse des dépenses par nuitées seraient-ils des moyens pour satisfaire une exigence accrue de valorisation du temps libre et ainsi rétablir l'équilibre suite à une hausse des valeur du temps ? Ces aspects seront approfondis à travers la présentation du séjour comme un point d'équilibre et l'ajustement sur les variables du prix généralisé.

¹ Rappelons que les séjours de moins de 4 nuitées, tout comme les excursions à la journée, ne sont pas pris en compte par l'enquête de l'INSEE. Par conséquent la multiplication des séjours par partant est sous-estimée.

SECTION 3 - PORTÉE ANALYTIQUE DU MODÈLE

Cette section relie le concept de séjour comme une combinaison à la notion d'équilibre prix – quantités – utilité du tourisme. L'enjeu est de traduire l'ensemble des arbitrages d'un point de vue mathématique et graphique. En outre, le dernier point de la section apportera des éléments de vérification empirique tirés de l'étude du panel S.D.T.

3.1 Le séjour comme un point d'équilibre

A partir du prix généralisé d'un séjour, deux conditions d'optimum doivent être satisfaites simultanément :

- Le premier optimum concerne le *choix entre deux séjours i et j* et leur contribution marginale respective à l'utilité du loisir U_L sur l'année.

$$\frac{\frac{\partial U_L}{\partial S_i}}{\frac{\partial U_L}{\partial S_j}} = \frac{\Pi_i}{\Pi_j} \quad (11)$$

Le rapport de ces deux contributions égalise celui de leur prix généralisé respectif. Autrement dit, si le séjour j est plus long et lointain que le séjour i , $\Pi_j > \Pi_i$ le séjour j devra *en contrepartie* contribuer plus à l'utilité du loisir annuelle tel que $\frac{\partial U_L}{\partial S_j} > \frac{\partial U_L}{\partial S_i}$. Dans le cas contraire, l'optimum ne

sera pas atteint. Cette première condition formalise le rapport utilité / prix généralisé pour un séjour tel

que $\frac{\frac{\partial U_L}{\partial S_i}}{\Pi_i} = \frac{\frac{\partial U_L}{\partial S_j}}{\Pi_j}$. Le numérateur est l'utilité d'un séjour supplémentaire, le dénominateur est le prix

généralisé du séjour.

- Le touriste peut choisir de maximiser son niveau d'utilité au moindre coût généralisé pour une destination i . Prenons l'exemple, d'un touriste riche en argent et pauvre en temps. Sa contrainte de temps est forte...ses valeurs du temps \bar{w}_{ts} sont fortes ; sa contrainte budgétaire est faible et donc pour lui, le prix du transport $p \cdot d_i$ est faible. Ce touriste trouvera *avantage* à consommer une grande quantité de caractéristiques spatiales relativement au temps dont il dispose, ce faisant, il aura minimisé son coût généralisé Π_i *compte tenu* de la rareté relative de ses ressources.

- Le touriste peut également choisir de maximiser l'utilité de son séjour pour un prix généralisé \prod_i équivalent. Si, pour la même combinaison temps de sortie-temps de transport, une destination j lui semble plus attractive, le rendement du séjour j sera plus élevé que celui du séjour i pour un prix généralisé \prod_i identique. Pour maximiser son utilité il choisira le séjour j .

A ce stade comprenons bien ce mécanisme d'arbitrage qu'implique l'équilibre. L'utilité d'un séjour est toujours rapportée à son coût en temps et en argent et l'économiste suppose toujours une comparaison coût / avantage.

- Le deuxième optimum concerne *le choix des quantités de chacune des composantes : le temps de séjour et la distance dans la combinaison.*

La combinaison optimale de composantes est obtenue par résolution du problème de maximisation. Cette condition démontre que l'optimum est atteint lorsque le ratio du produit *marginal* du temps de séjour et du temps de transport (multiplié par la vitesse), égalise leurs prix relatifs dans un environnement donné ε_i :

$$\frac{u_L \frac{\partial S_i}{\partial ts_i}}{u_L \frac{\partial S_i}{\partial d_i}} = \frac{d_i}{ts_i} = \frac{\overline{w_{ts}}}{p_j} \quad (12)$$

cette condition équivaut à :

$$\frac{u_L \frac{\partial S_i}{\partial ts_i}}{u_L \frac{\partial S_i}{\partial tt_i \cdot v_{ij}}} = \frac{tt_i \cdot \overline{v_{ij}}}{ts_i} = \frac{\overline{w_{ts}}}{p_j} \quad (13)$$

sous respect de la contrainte $\frac{tt_i}{ts_i} \leq \overline{\alpha}$ d'après (4a) et (4b) (14)

où $\overline{\alpha}$ est un plafond au-delà duquel l'utilité à entreprendre le séjour se dégrade car le touriste dépasse sa norme de confort ¹.

¹ Comme nous le verrons, cette contrainte revient à limiter le prix généralisé du transport relativement à celui du séjour.

Cette deuxième condition d'équilibre, dans ses deux formulations équivalentes, sera notre fil directeur dans la suite de cette première partie afin d'éclairer les différents aspects du problème. Plutôt qu'un critère de scientificité, nous utiliserons cet outil dans le sens ou l'entend J-M. Huriot :

«[...] les mathématiques rendent plus aisés à la fois le contrôle de la cohérence interne du discours et la confrontation avec les faits. » (Huriot, 1994, p.9)

En effet l'intérêt direct de cette condition d'équilibre est de faire apparaître l'ensemble des variables de l'arbitrage. Le séjour peut être long ou court (ts_i) en fonction de la disponibilité du touriste, lointain ou proche (d_i), requérir une vitesse faible ou forte selon $\overline{v_{ij}}$, et un temps passé en transport tt_i long ou court, l'intensité en distance du temps de séjour $\frac{d_i}{ts_i}$ peut être faible ou forte,

enfin, la part relative du temps de transport relativement au temps sur place apparaît dans le ratio $\frac{tt_i}{ts_i}$.

Cette 2^{ème} condition d'équilibre (12) formalise le principe d'interdépendance des composantes. Cela signifie que :

*La distance est optimisée relativement au temps de transport, qui lui-même est optimisé **relativement** au temps de séjour.*

*Inversement, le temps de séjour est optimisé **relativement** au temps de transport, ce dernier étant lui-même optimisé relativement à la distance.*

En d'autres termes, la disponibilité du séjour pour le touriste (en terme de durée et de date) est optimisée relativement à sa spécificité (c'est-à-dire les caractéristiques et les attributs uniques tangibles et intangibles que lui confère sa localisation) selon la motivation du séjour.

Les proportions du temps de séjour ts_i , du temps de transport tt_i résultent du choix de l'individu. Dans une perspective économique, ces proportions sont influencées sur le moyen terme et le long terme par l'utilité marginale respective de la distance parcourue ou de l'éloignement $u_L \frac{\partial S_i}{\partial d_i}$

, du temps de séjour $u_L \frac{\partial S_i}{\partial ts_i}$, du temps passé en transport à une certaine vitesse $u_L \frac{\partial S_i}{\partial tt_i \cdot v_{ij}}$ ainsi que

par le prix relatif de ces composantes $\frac{\overline{w_{ts}}}{p_j}$.

C'est pour cette raison que le séjour peut être conçu, dès lors qu'il est programmé et entrepris, comme un *point d'équilibre*. Ce point d'équilibre qui représente un complexe espace-temps donné $\frac{d_i}{ts_i}$ évolue sur le long terme car il est affecté par la distorsion que produit la croissance économique sur le prix relatif des composantes spatiales et temporelles $\frac{w_{ts}}{p_j}$. En effet, en affectant le rapport $\frac{w_{ts}}{p_j}$, la croissance économique incite le touriste à modifier le *mix* espace-temps pour satisfaire au mieux ses finalités récréatives et sociales. Si la combinaison change à la marge (la proportion des ingrédients entre eux) la dimension ultime des finalités « se divertir, se reposer, s'évader » reste stable au cours du temps.

Pour revenir à un examen plus statique de la formation du point d'équilibre S à un moment donné du temps t , il convient de noter deux cas de figure, en matière de déplacements de loisir et de tourisme, dans lesquels l'individu entreprend de partir en séjour et ce, bien qu'il ait conscience de ne pas atteindre un niveau de satisfaction attendu.

- lorsque le touriste ne dispose pas librement de son temps de vacance et se trouve contraint de l'utiliser de telle ou telle manière¹ (obligations familiales, destinations imposées).

- lorsqu'il fait face à des événements imprévus. Ce peut être le cas si l'individu se trouve obligé de rentrer précipitamment, ou se trouve coincé dans les bouchons. Ces changements de programme modifient le rapport entre les composantes notamment le rapport, $\frac{tt_i}{ts_i}$ tel qu'il était prévu initialement.

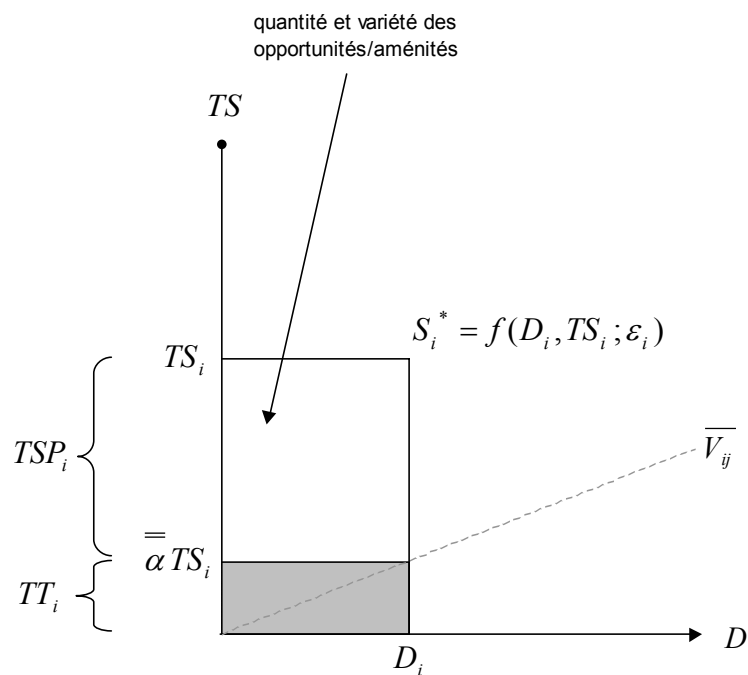
Dans ces deux cas, le touriste choisit une solution de rabattement sur un optimum de second rang. Cela signifie qu'il aurait peut être préféré une autre combinaison S_i . Mais dans le cas général qui relève du cas discrétionnaire, nous considérons que lorsque le touriste choisit de passer plus de temps en transport relativement à son temps de séjour, c'est qu'il en attend un gain d'utilité. Si un temps de transport plus important n'était pas compensé par un gain d'utilité, les touristes qui partent loin et donc passent du temps dans les transports seraient *systématiquement* moins satisfaits de leurs séjours que les touristes qui partent moins loin et passent moins de temps dans les transports. Est-ce le cas ? Bien qu'à notre connaissance, aucune étude de ce type n'ait pas été menée, du moins pour les déplacements

¹ Prenons l'exemple d'un individu qui se retrouve captif d'un choix passé, en l'occurrence celui de la résidence secondaire de ses parents. Ce choix, qui n'était pas le sien, implique un temps d'accès donné et un style de vacance ne correspondent peut être pas à ses préférences. Ce choix n'implique pas nécessairement une situation sous optimale, mais il introduit des contraintes supplémentaires : contraintes de coordination (si les enfants sont plusieurs à se partager la maison), contraintes liées à l'entretien et à la maintenance, contraintes liées au temps d'accès n'étant plus nécessairement compatible avec les disponibilités et la localisation de la résidence principale. Cet ensemble de nouvelles contraintes peut conduire à des situations sous-optimales avec le saut de générationnel.

touristiques¹, rien ne semble prouver l'existence d'une telle relation. Nous pourrions presque supposer une relation inverse : plus la distance est grande, plus le séjour est réussi ! Dans ce cas, l'exotisme serait en quelque sorte survalorisé.

Ces deux restrictions faites par rapport au cadre général, nous pouvons observer la traduction graphique de l'équilibre en référence à la 2^{ème} condition (12) portant sur le choix des quantités de chacune des composantes :

Figure 16. _ Le séjour comme un point d'équilibre



TS_i est la durée du séjour en nuitées traduisant la disponibilité du touriste

αTS_i est la part maximale du temps de transport aller-retour dans le temps de séjour éveillé,

TT_i est le temps de transport aller-retour dans la durée du séjour,

\bar{V}_{ij} est la vitesse moyenne du transport,

D_i est la distance parcourue aller-retour,

S_i^* est le point d'équilibre effectif entre les composantes spatiales et temporelles,

ϵ_i est une variable d'environnement du choix,

Nb : Dans le cas présenté, le temps de transport et la distance équivalent à la durée du trajet aller-retour.

Toutefois, il est possible de prendre en compte le temps de transport et la distance totale parcourue durant le séjour, c'est-à-dire en intégrant les déplacements sur place.

¹ Une étude de ce type a été menée par A. Stutzer et B.S. Frey en juin 2003 pour les déplacements quotidiens domicile-travail. L'article intitulé « *Stress doesn't pay* » part du principe que le choix de supporter plus de transport est en principe compensé par un salaire plus élevé, ou par divers aspects de type agrément ou familiaux. Le test empirique de cette notion forte de l'équilibre (coûts – avantages ou peines - plaisirs) montre que les personnes qui passent le plus de temps dans les transports ont systématiquement des niveaux subjectifs de bien être plus faibles. Pour les auteurs, ces pertes de bien être constituent un paradoxe au regard du principe économique de l'équilibre et de la maximisation de l'utilité. Les personnes qui passent deux heures dans les transports chaque jour demandent en effet une compensation à hauteur de 40% de leur salaire afin de revenir à l'équilibre.

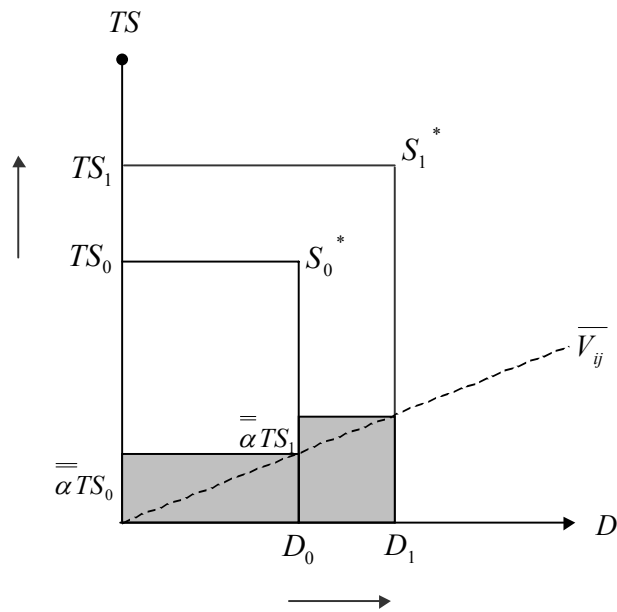
A ce stade, la représentation du temps de transport comme une fraction du temps de séjour, avec un seuil maximal $\bar{\alpha}TS_i$ est une hypothèse de l'équilibre. Nous l'expliquerons en détail dans la section suivante. Concentrons-nous sur le commentaire de cette représentation graphique et ses implications. Le rectangle clair représente l'utilité récréative *relativement* au rectangle en grisé qui représente le temps passé en transport dont nous supposons pour le moment qu'il est *intrinsèquement moins utile* que le temps passé sur place, car de nature différente. Le rectangle clair représente par conséquent la quantité, la qualité, et la variété des opportunités (rencontres, visites, restaurants, lieux), et des aménités (beauté des sites, agrément) que peuvent apporter les différentes combinaisons de distance parcourue et de temps passé en séjour. L'utilité récréative s'exprime alors par l'élargissement des possibilités d'accès aux loisirs et aux espaces de haute qualité environnementale, c'est-à-dire l'univers de choix pour un prix généralisé \prod_i donné et dans environnement donné ε_i . Plus l'aire utile augmente plus *la probabilité* de satisfaire un grand nombre d'aspirations et de *finalités* recherchées dans les loisirs et les vacances augmente.

Qu'implique l'optimum S_i^* pour le touriste ? Au point S_i^* , le séjour n'est plus latent mais effectif. Compte tenu des informations à sa disposition, du prix des composantes et de ses contraintes et de l'environnement ε_i , le touriste a optimisé ce choix. Cela signifie qu'il pense satisfaire au mieux ses aspirations au regard de la combinaison des moyens utilisés : le temps sur place, de temps de transport et la destination et, au regard du prix généralisé de cette combinaison et de chacun des moyens.

3.2 Gains et scénarios de réinvestissement

A utilité constante, pour un temps libre annuel identique un mode donné, c'est-à-dire une vitesse et un prix du kilomètre donné, le fait d'aller plus loin (passage de D_0 à D_1) implique un séjour plus long (passage de TS_0 à TS_1) afin de rétablir un ratio de confort entre temps de transport et temps sur place en $\bar{\alpha}TS_1$. Faute de pouvoir réaliser un tel ajustement sur le temps de séjour, la demande de séjour S_i sera une fonction inverse de la distance et ce, bien que l'éloignement apporte des caractéristiques supplémentaires. Sur l'échelle annuelle, lorsque les jours de congés annuels sont limités, il y a donc un conflit entre « partir loin » et « partir souvent ». En effet, des séjours plus longs impliquent de renoncer à d'autres séjours sur l'année et donc à de la variété supplémentaire.

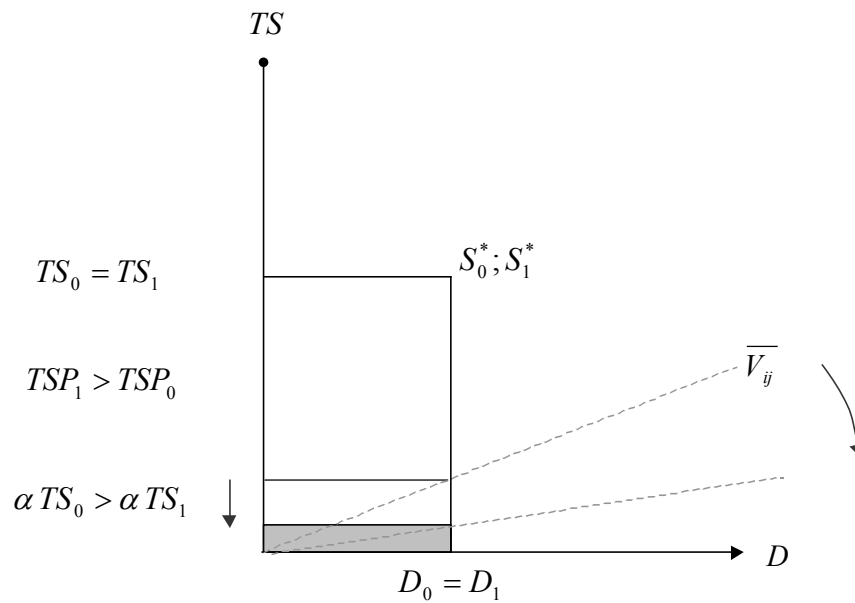
Figure 17. _ Absence de gain généralisé, vitesse et cout constants



Ainsi, lorsque le rectangle s'élargit seulement par le haut, nous sommes dans l'optique de Rugg (1973), celui d'une consommation « extensive » de la commodité tourisme : « *being at destination* ». Le gain d'utilité est lié essentiellement au temps passé sur place. La contemplation d'un paysage, le bronzage, le repos complet, nécessitent de donner du temps au temps. Partir plus loin vaut la peine seulement si l'on reste plus de temps sur place. Nous sommes alors dans l'optique décrite du modèle de Rugg qui décrit la fonction d'utilité du touriste dans les années soixante.

A présent nous envisageons l'existence d'un *gain en vitesse et en coût de transport*, soit un gain généralisé, (tel qu'il s'est d'ailleurs réalisé ces trente dernières années cf. chapitre 3) afin d'étudier comment l'équilibre se modifie. Que devient ce gain ? Lorsque le temps libre annuel ne bouge pas, les progrès récréatifs peuvent prendre différentes formes. Nous déclinons quatre configurations majeures sur lesquelles nous reviendrons par la suite dans le chapitre 4 dédié à la prospective à partir d'un exercice de statique comparative. Pour le moment, nous illustrons ces quatre configurations avec un bref commentaire :

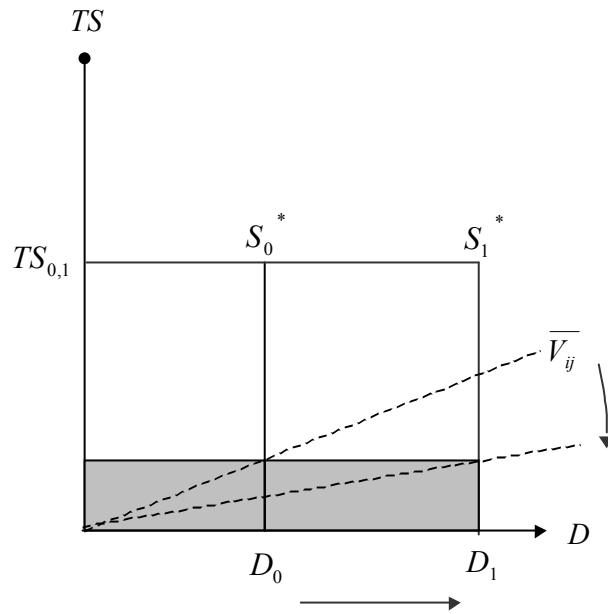
Figure 18. _ Hausse du temps passé sur place



Dans cette première configuration, la portée et la durée du séjour sont identiques. En revanche, les gains de vitesse permettent d'augmenter le temps passé sur place en réduisant le temps de transport. Dans ce cas, le touriste peut préférer se reposer plus longtemps au même endroit sans ressentir la nécessité d'utiliser ce gain de temps autrement. Nous sommes toujours dans la configuration de Rugg (1973) ou de Morley (1992) pour les caractéristiques de type *M3* qui nécessitent beaucoup de temps. Ce type d'ajustement peut aussi découler du fait que le touriste se trouvait déjà au-delà de sa norme de confort en αTS_0 et souhaite retrouver un équilibre plus durable entre la localisation et la disponibilité de celle-ci. Toutefois, si ce scénario avait reflété l'arbitrage collectif en matière de pratiques de loisirs et de tourisme en France depuis 25 ans, la durée des séjours n'aurait pas diminué en moyenne (surtout durant les années quatre-vingts) et les portées ne seraient pas allongées, notamment depuis 1995 avec l'essor des départs à l'étranger.

Dans la deuxième configuration, l'aire des opportunités s'élargit vers l'est, le nombre des destinations récréatives et donc leur variété augmentent et font progresser la satisfaction de ceux qui en bénéficient, c'est le passage de D_0 à D_1 pour un temps de transport identique.

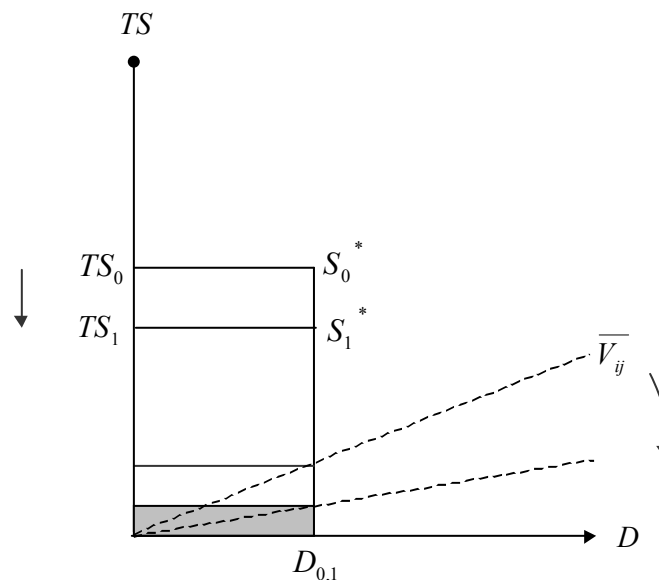
Figure 19. _ Hausse des portées pour un temps de séjour identique



Le touriste transforme la totalité du temps potentiel qu'il pourrait économiser en distance, sans accroître le temps passé sur place, dans ce cas $TS_0 = TS_1$. Il s'agit là d'une consommation intensive de la commodité tourisme permise par la vitesse, surtout lorsqu'il s'agit d'une vitesse bon marché. Dans l'optique de Morley (1992), il s'agirait toujours de rechercher des caractéristiques de type *M3* mais avec un univers de choix plus épanoui.

Dans la troisième configuration, les progrès récréatifs consistent essentiellement en hausse des fréquences de sortie sur l'année qui s'obtient par une réduction de la durée des séjours (passage de TS_0 à TS_1) sans réduction du temps sur place grâce aux gains de vitesse.

Figure 20. _ Hausse des fréquences pour des portées identiques

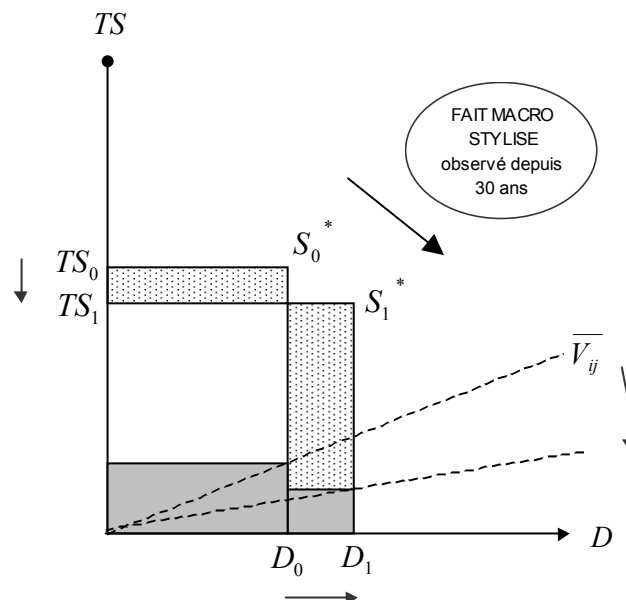


La baisse de la durée de séjour se comprend logiquement lorsque le temps libre annuel est stable. Pour autant, cette configuration s'est aussi vérifiée en France en dépit d'une hausse du temps de congé annuel en 1981 (cinquième semaine de congé). C'est paradoxalement dans les années quatre-vingts que les courts séjours en voiture connaissent une forte croissance ! Cette configuration peut effectivement aller de pair avec une intensification des séjours de proximité, notamment des excursions, néanmoins, elle est bien différente de la première. En effet, si la portée n'augmente pas, les durées passées sur place sont

+réduites, à la différence de la première configuration. Dans l'optique de Morley (1992), les caractéristiques recherchées seraient de type *M1* (appréciées indépendamment du temps passé à destination) et *M2* (caractéristiques particulières à une destination et non dépendantes de la durée du séjour).

La quatrième configuration est intermédiaire entre les configurations 2 et 3 : les gains de vitesse et la baisse du coût du transport sont réinvestis à la fois dans des portées plus longues et dans les fréquences plus nombreuses sur l'année (ce qui signifie une baisse de la durée des séjours de TS_0 à TS_1 et une hausse des portées de D_0 à D_1). Cette configuration est tout à fait possible pour un individu qui décide d'utiliser des modes rapides (avion) ou l'autoroute pour aller un peu plus loin qu'auparavant sans pour autant aller aussi loin qu'il lui est possible d'aller.

Figure 21. _ Mix de fréquence et de distance : «plus loin, plus souvent, moins longtemps »



En termes macroéconomique, cette dernière configuration est la plus intéressante car elle correspond au fait stylisé observé depuis trente ans en matière de loisir et de tourisme. Cette tendance

est en grande partie la moyenne des configurations 2 et 3 comme le montrent les deux figures ci-après.
G. Cazes et F. Potier en résument les grandes lignes :

“ Entre 1984 et 1990, les courts séjours se développent... Le modèle du mois entier des congés passé dans un seul endroit, celui des “grandes vacances” est devenu caduc, remplacé alors par le modèle “plus souvent, moins longtemps et plus loin.” (Cazes, Potier, 2002, p. 47)

“ Dans les années quatre-vingt-dix, les séjours courts progressent et le tourisme urbain s'affirme. Le modèle émergent peut se formuler ainsi : “ plus souvent, plus diversifié, plus culturel.” (Cazes, Potier, 2002, p. 48)

“ Enfin, récemment, l'effet des 35 heures est sensible. C'est l'explosion des déplacements d'une journée pour une destination relativement éloignée, dénommés « excursions ». Ces excursions augmentent au détriment, semblent-t-il, des voyages de très courte durée. Ceci s'explique facilement par l'économie de l'hébergement. Les Français deviennent des zappeurs de tourisme. “ (Cazes, Potier, 2002, p. 48)

La question est maintenant de savoir comment nous expliquons avec les outils simples de la microéconomie, le passage du point S_0^* au point S_1^* dans les figures ci-dessus notamment la dernière, ainsi que le positionnement des différents points.

3.3 Positionnement sur S_0^* ou S_1^* en fonction du prix relatif des composantes

Prenons l'exemple de la dernière configuration reflétant la tendance macro telle qu'elle ressort de l'analyse des statistiques touristiques ces vingt dernières années. En référence à l'équation 12, le passage de S_0^* (séjours long et proche) à S_1^* (séjour plus court et plus lointain) s'explique, pour l'économiste, par un changement dans les prix relatifs des composantes au sein de la combinaison tel

que : $\frac{\overline{w_{ts1}}}{p_1} > \frac{\overline{w_{ts0}}}{p_0}$, ce qui entraîne un ajustement sur les quantités tel que $\frac{D_1}{TS_1} > \frac{D_0}{TS_0}$. Dès lors que le

prix du kilomètre parcouru p_1 (composante spatiale) augmente moins vite que le prix moyen du temps investi dans le séjour $\overline{w_{ts1}}$ (composante temporelle), la combinaison se déforme dans le sens d'une

plus grande intensité en distance relativement au temps de séjour tel que $\frac{D_1}{TS_1} > \frac{D_0}{TS_0}$. Ce nouvel

équilibre est réalisable à condition que le ratio $\frac{D_1}{TS_1}$ ne soit pas dépassé en S_1^* , implique l'accès à une vitesse supérieure.

Ainsi, S_0^* et S_1^* peut s'interpréter, en *statique*, comme des choix de deux touristes ayant des valeurs du temps différentes, ou en *dynamique* comme un glissement, révélateur d'un mouvement plus général et collectif d'évolution des caractéristiques des séjours touristiques avec la hausse tendancielle

des valeurs du temps. Dans ce dernier cas, toutes les catégories sociales seraient touchées, à des degrés différents, par une même tendance de fond¹.

Si cette fonction allocative des prix relatifs $\frac{\overline{w_{ts}}}{p_j}$ sur les quantités TS_i et D_i est explicite dans

l'équation 12, elle n'apparaît pas explicitement dans la Figure 21 ci-dessus puisqu'elle nécessite une explication *ad hoc*. Le but du paragraphe suivant sera double :

- faire apparaître *directement* d'un point de vue graphique l'effet de la hausse des valeurs du temps sur le positionnement des points d'équilibre S_0^* et S_1^* .
- tester l'hypothèse selon laquelle le passage d'un point à un autre s'explique par des différences dans les valeurs du temps.

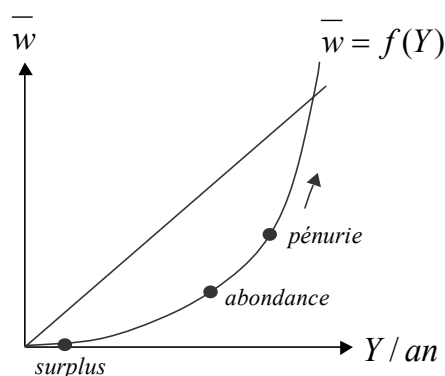
3.4 Construction d'un graphique vitesse - prix – quantité

La construction d'un graphique plus complet qui fasse le lien entre la vitesse, les prix et les quantités conduit à supposer une forme générique pour trois relations :

- la forme de la relation entre la valeur du temps (dans sa dimension ultime \overline{w} qui influence la valeur accordée au temps de séjour $\overline{w_{ts}}$) et le niveau de revenu,
- la forme de la relation entre la distance parcourue pour un séjour et le revenu annuel,
- la forme de la relation entre la durée du séjour et la valeur du temps,
- Le premier graphique suppose une relation croissante entre la valeur du temps et le revenu annuel.

¹ Le non-économiste pourra interpréter la différence de positionnement entre S_0^* et S_1^* comme une hétérogénéité dans les préférences du touriste ou un changement dans les préférences collectives. Il s'agit là de facteurs exogènes (un goût pour la variété qui conduit à augmenter les fréquences ou pour l'exostime qui conduit à allonger les distances). L'explication de l'économiste n'est pas contradictoire avec cette lecture sociologique en termes de préférences. La différence étant que l'économiste tente d'expliquer la dispersion des préférences par des dispersions dans le prix des inputs. De ce fait, il tente d'endogénéiser les préférences. Dans cette perspective, les rapports de prix ont une fonction allocative sur les rapports de quantités, et les rapports de quantités font les caractéristiques du séjour.

Figure 22. _ Valeur du temps et revenu annuel



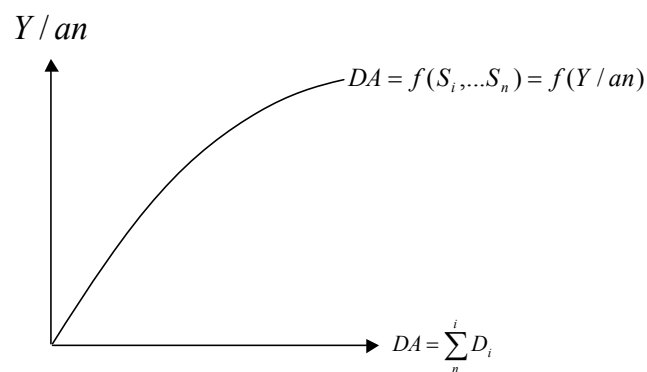
La forme exacte de cette relation fondamentale reste à spécifier et fait débat. La théorie économique suppose que le prix du temps est une fonction croissante du revenu mais elle n'indique pas si cette relation est linéaire ou non. La représentation ci-dessus suppose une croissance de plus en plus rapide de la valeur du temps avec le niveau de revenu au-delà d'un certain seuil de revenu. Le niveau de revenu est entendu ici au sens large de développement économique. Cette relation n'est pas linéaire car nous pensons, avec Linder (1970, pp. 17-24), que celle-ci diffère selon que l'on se trouve aux extrémités de la courbe ou au centre. Linder distingue en effet trois cultures du temps (surplus, abondance, pénurie) dans la corrélation entre le niveau de revenu, le rôle joué par le temps, et les différents usages qui en sont fait, nous en donnons ici une synthèse traduite en français :

- ❖ Le surplus de temps correspond aux pays les plus pauvres, à niveau de revenu extrêmement faible. La perception même d'épargner ou de gaspiller du temps est inexistante. Les activités sont dotées d'un caractère élastique et suivent un ordre logique sans subir le contrôle d'un système abstrait. Dans ces pays, le temps n'est pas rare et la valeur qu'on lui accorde est pratiquement insignifiante."
- ❖ L'abondance de temps prévaut dans les pays ayant connu le démarrage du développement économique. Le rythme de vie s'est par là même accéléré sans pour autant être fébrile. Les longues périodes de temps oisif ont disparu mais les temps morts subsistent. L'horloge n'a pas encore affirmé sa tyrannie et une planification très rudimentaire du temps commence à apparaître.
- ❖ La pénurie de temps domine dans les pays riches, en particulier dans les villes. Le revenu a augmenté sans pour autant connaître la même croissance que durant la période de démarrage. En revanche, les temps morts ont été éliminés autant qu'il était humainement possible de le faire. Les comportements sont entièrement dictés par l'extrême rareté du temps. L'organisation de l'emploi du temps a pris une importance croissante, la ponctualité est devenue une qualité exigée de ceux qui nous entourent. La concentration des demandes sur des unités de temps limitées est forte et simultanément, chacun est hanté par l'idée que des moments passent sans que rien n'ait été fait.

La relation entre valeur du temps et revenu a été interprétée dans une vision large en fonction du niveau de développement des pays. Toutefois, cette relation se situe également dans un même pays, entre des individus de niveau de revenu et d'éducation différents et dont les structures de consommation diffèrent.

- Le deuxième graphique suppose une relation entre la distance annuelle (cumul de la somme des distances parcourues pour chaque séjour $DA = \sum_n^i D_i$), la demande de séjours sur l'année (S_1, \dots, S_n) et le revenu Y / an .

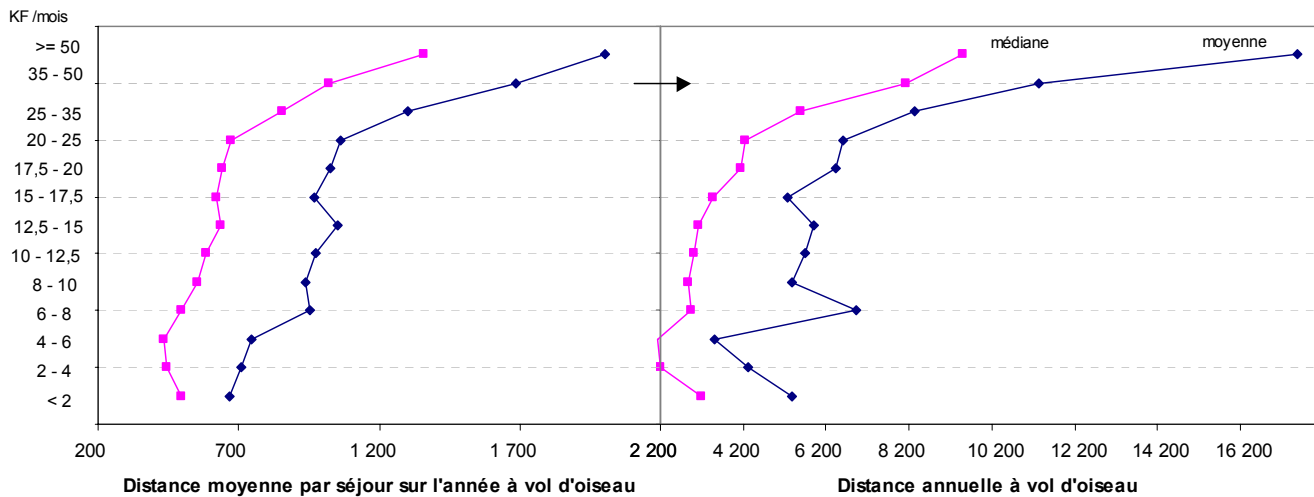
Figure 23. _ Distance et revenu annuel



Cette figure représente une fonction de consommation inspiré de la loi de Engel, appliquée aux déplacements touristiques et à la consommation de séjours. La forme convexe traduit le caractère supérieur du bien tourisme dont les dépenses augmentent plus vite que le revenu¹. Dans le cas d'un bien normal, la fonction de consommation suit la bissectrice et dans le cas d'un bien inférieur, comme le vin ordinaire ou le sucre, la courbe tourne sa concavité vers l'intérieur. Cette courbe signifie que la hausse du revenu entraîne une demande forte de séjours et de voyages $f(S_1, \dots, S_n) = f(Y / an)$ qui entraîne à son tour la hausse des distances parcourues sur l'année $DA = f(S_1, \dots, S_n) = f(Y / an)$. L'intérêt de cette relation simple est de pouvoir la tester directement à partir de la base Suivi de la Demande Touristique (S.D.T) en calculant les distances moyennes par séjour et par an en fonction du revenu. La première relation concerne le revenu annuel et la distance annuelle :

¹ Le prix du kilomètre est supposé constant le long de la courbe, une variation du prix lors du passage d'un mode à un autre augmenterait la consommation pour un même niveau de revenu ce qui se traduirait par une nouvelle courbe en dessous de la première.

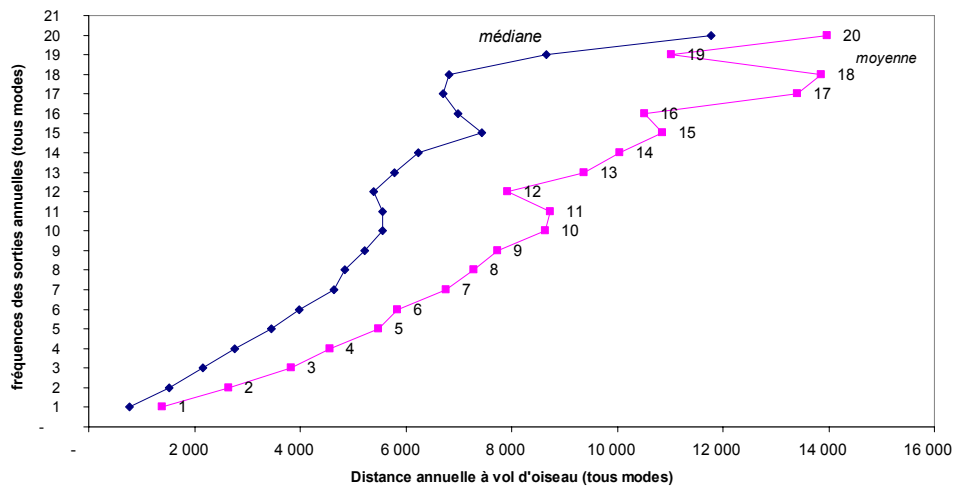
Figure 24. _ Distance moyenne par séjour et par an en fonction du niveau de revenu



Source :DT TNSO, 9830 panélistes actifs de 18 à 65 ans pour motifs loisirs, vacances, famille, amis, manifestations culturelles et sportives

La consommation de distances par séjour et par an croît nettement et de manière quasi linéaire avec le revenu (sur les distances médianes en particulier). Les distances moyennes par séjour et sur l'année sont corrélées. Par conséquent, nous retrouvons une forte similitude avec la forme supposée de la fonction de consommation présentée ci-dessus. Il reste à tester maintenant la deuxième relation : la distance annuelle est-elle une fonction croissante du nombre de séjours réalisés sur l'année tel que $DA = f(S_1, \dots, S_n)$. La relation ci-dessous ne semble pas l'infirmier.

Figure 25. _ Distance annuelle tous modes et nombre de séjours

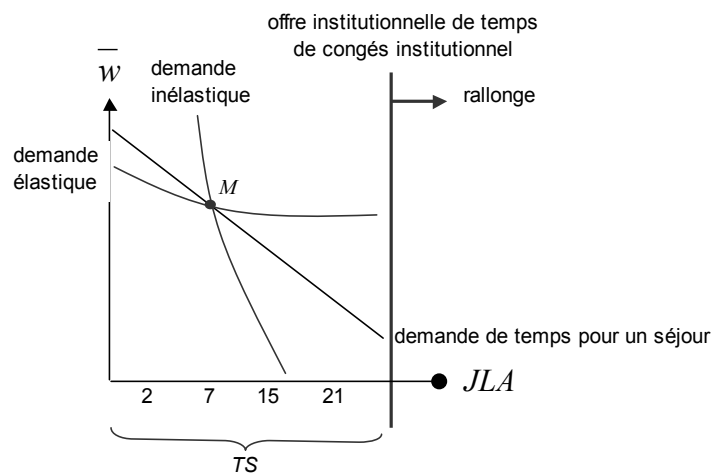


Source DT TNSO, 9830 panélistes actifs de 18 à 65 ans pour motifs loisirs, vacances, famille, amis, manifestations culturelles et sportives

La distance parcourue chaque année est une fonction croissante de la distance annuelle. Nos deux relations semblent donc vérifiées.

- La dernière relation est conceptuellement la plus intéressante car la plus indéterminée bien que très classique d'un point de vue économique : il s'agit de représenter la demande de temps de séjour TS_i , autrement dit, le choix d'une durée de séjour TS_i , comme une fonction décroissante du prix du temps \bar{w} . L'offre de temps libre est ici exogène car déterminée de manière institutionnelle sur l'année JLA :

Figure 26. _ Durée du séjour et valeur du temps



Lorsque l'on raisonne avec une offre de temps annuelle donnée, la pente de la droite traduit l'élasticité de la demande de temps de séjour à son prix, pour le moment, nous faisons l'hypothèse d'une courbe de demande linéaire, nous verrons par la suite que la réalité est différente.

Partons du point M qui correspond à un séjour d'une durée de 7 nuitées et une valeur du temps \bar{w} correspondant à un niveau donné de revenu. Lorsque le niveau de revenu augmente d'un certain pourcentage entraînant une augmentation de \bar{w} (selon la forme de la relation spécifiée au-dessus), la durée du séjour sera réduite de quelques jours si la demande de temps de séjour est élastique à la valeur du temps ou de quelques heures si au contraire la demande de temps de séjour est inélastique à la valeur du temps. Ainsi pour un même niveau de revenu et une valeur du temps identique, les possibilités de fractionnement et d'ajustement sur la durée du séjour ne sont pas nécessairement les mêmes :

- Lorsque le choix d'une durée de séjour est sensible à la valeur du temps : une petite variation de \bar{w} entraînera une grande variation de TS . Cela suppose d'une part, de la souplesse dans le découpage du temps de congé, par exemple un cadre sans enfants qui disposerait à sa guise de jours de RTT et

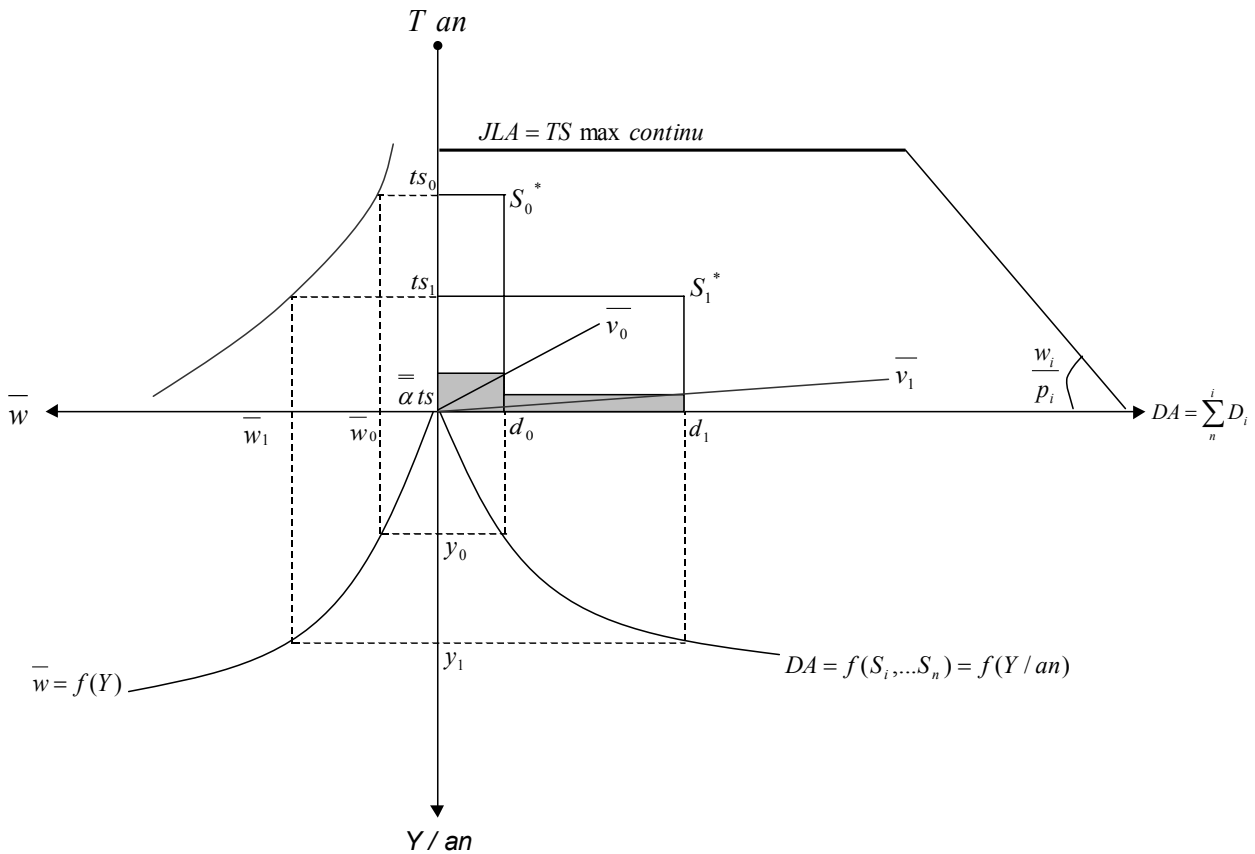
d'autonomie dans l'organisation « nomade » de son travail, d'autre part, de vitesses de transports élevées qui permettent d'abaisser la durée minimale des séjours.

- Lorsque le choix d'une durée de séjour n'est pas sensible à la valeur du temps : une variation dans la valeur du temps ne changera pas la durée du séjour par contrainte. Par exemple, un commerçant pourra avoir des valeurs du temps fortes, mais sa demande de temps de séjour sera inélastique à sa valeur du temps, faute de pouvoir échanger sans friction du temps de congé contre du revenu, c'est-à-dire faute de pouvoir fractionner son temps de congé du fait de contraintes fortes. Ces contraintes sont aussi celles fixées par les employeurs ou par la famille. Ainsi deux individus de niveau de revenu identique pourront, selon la souplesse dont il dispose dans la gestion de leur temps avoir une fonction de demande propre.

La synthèse des trois graphiques précédents (Figure 22 & Figure 23 & Figure 26) à laquelle s'ajoute la Figure 16, s'inspire d'un graphique de Gronau publié en 1970¹ (p. 21) et d'une suggestion d'Yves Crozet. Notre adaptation se présente comme suit :

¹ La thèse de Gronau est publiée par le NBER. G.S Becker était à l'époque le directeur de thèse de Gronau. Le graphique initial ne fait apparaître que le prix généralisé et le choix d'un mode de transport sans mettre en lumière l'interaction entre prix du temps, durée du séjour, et choix d'une vitesse. (cf. annexe 5 pour le graphique initial).

Figure 27. _ Graphique prix – quantités dérivées de la condition d'équilibre 12 et 13



JLA Jours Libres Annuels et $TS max$ la durée de séjour maximale obtenue par le cumul des jours libres annuels,
 S_i est le point d'équilibre obtenu dans la combinaison des composantes temporelles et spatiales,
 ts_i durée du séjour ou disponibilité temporelle du consommateur touriste,
 d_i est la distance aller-retour,
 v_i est la vitesse moyenne des transports,
 αts est la part maximale du temps de transport aller-retour dans le temps de séjour éveillé,
 w est la valeur du temps implicite pour le consommateur touriste,
 p_i est le prix moyen d'un kilomètre parcouru sur un mode donné,
 DA est la distance cumulée sur l'année pour les séjours de loisirs et tourisme,
 Y / an est le revenu net annuel du consommateur touriste.
 $T an$ représente les 365 jours annuels

A partir de cette figure, nous obtenons quatre relations :

- la relation dans le cadran inférieur gauche est contestable seulement à la marge (forme de la courbe),
- la relation dans le cadran inférieur droit n'a pas été infirmée par l'observation empirique,
- la relation dans le cadran supérieur droit est de type mécanique,

- la relation dans le cadran supérieur gauche suscite des interrogations.

En outre, il est également possible graphiquement de prendre en compte l'arbitrage temps de travail / temps de congé sur l'année¹. La lecture du graphique s'effectue dans le sens des aiguilles d'une montre en partant de l'axe du revenu annuel Y/an .

- Lorsque le revenu y_0 est faible, la valeur du temps \overline{w}_0 est faible. La capacité à acheter de la vitesse est faible et par conséquent l'univers de choix atteignable pour une portée de déplacement s'en trouve réduit \overline{v}_0 . La préférence pour des séjours longs t_0 et proches d_0 est rationnelle.

- Lorsque le revenu y_1 est élevé, la valeur du temps \overline{w}_1 est forte, la capacité d'acheter de la vitesse est importante et donc l'univers de choix grandit avec \overline{v}_1 . La préférence pour des séjours courts ts_1 et lointains d_1 est rationnelle.

Ces ajustements sont la conséquence du retour à l'équilibre lorsque le prix généralisé \prod_i du séjour en temps et en coût du transport est maintenu constant et lorsque la contrainte de temps annuelle est identique. Ainsi le passage de y_0 à y_1 (pour un même individu représentatif, ou pour deux individus de revenus différents) entraîne un changement dans les proportions relatives des composantes de la combinaison. En effet, pour un revenu élevé, le prix du temps \overline{w} augmente, en revanche le prix du kilomètre p_{ij} baisse. Ce changement dans les signaux prix incite à réduire la durée du dernier séjour ts_i relativement à la distance parcourue d_{ij} . Ce faisant, nous restons à gauche sur la même courbe de prix généralisé \prod_i .

L'effet d'une hausse du revenu produit donc bien un effet revenu (passage de d_0 à d_1) et un effet de substitution (réduction de la durée du séjour et passage de ts_0 à ts_1) comme nous l'avions pointé à deux reprises ; tout d'abord, suite à l'observation des tendances dans les Tableau 2 et Tableau 3 p.57, puis dans le schéma théorique du « double effet de la hausse du revenu » Figure 15 p.56.

Dans ce schéma, l'éloignement augmente pour une durée de séjour donnée sous deux contraintes : la saturation de la contrainte budgétaire d'une part, la norme de confort temps de transport / temps sur place d'autre part. Dans le cas ci-dessus, le budget transport est saturé car l'effet revenu rencontre une

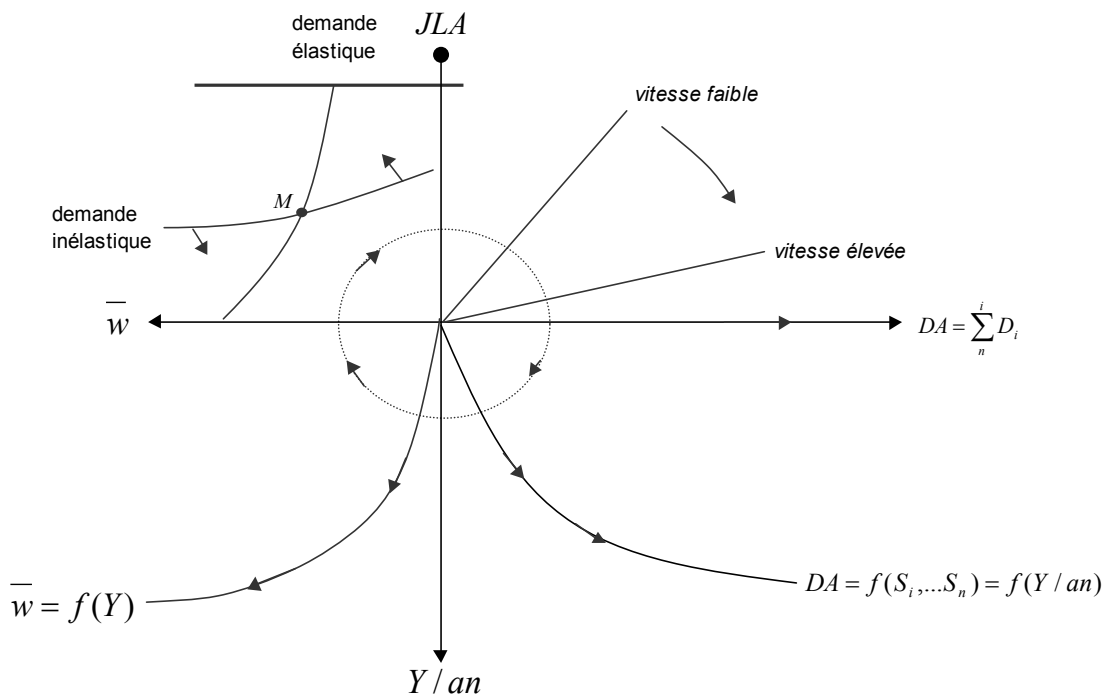
¹ En fonction de l'angle déterminé par le ratio w_i/p_i , le touriste peut décider d'acheter plus de transport et de vitesse. En contrepartie, il devra travailler plus longtemps sur l'année ce qui amputera d'autant son temps de congé : il se déplace vers la droite sur l'axe des distances et vers le bas sur l'axe JLA .

vitesse disponible. En effet, sans offre de vitesse \bar{v}_1 , le budget transport ne pourrait être saturé, il y aurait alors une possibilité de surplus budgétaire.

Ainsi pour faire le parallèle avec les modèles de Rugg (1973) et Morley (1992), notre approche interprète la dynamique sous-jacente de l'évolution dans les pratiques touristiques. Le touriste des années soixante se positionnait en $y_0; \bar{w}_0; ts_0; S_0^*; d_0; \bar{v}_0$. Sans doute, sa droite de demande de temps était très inélastique à sa valeur du temps et donc verticale si l'on considère qu'il choisissait des longs séjours par contrainte ou alors sa droite était élastique mais sa valeur du temps très faible. En quarante ans, ces pratiques touristiques ont évolué de telle sorte que le touriste actuel se trouve aujourd'hui en $y_1; \bar{w}_1; ts_1; S_1^*; d_1; \bar{v}_1$ et ce bien que la durée de ces congés annuels ait augmenté (du moins en France et dans la plupart des pays Européens). Certes, Morley avait pressenti que les comportements évoluaient dans le sens du modèle. Toutefois, cette dynamique et surtout la logique sous-jacente des comportements, telle qu'elle est interprétée à travers la figure Figure 27 faisait défaut dans les deux modèles existants.

Lorsque l'on se penche sur ces relations d'un point de vue dynamique, il est fort probable que la hausse de la valeur du temps (liée à celle du revenu), s'accompagne à moyen terme d'une exigence accrue d'optimiser la gestion du temps, c'est-à-dire de disposer de la liberté de le découper. Autrement dit, la fonction de demande de temps devient de plus en plus élastique à la valeur du temps lorsque le revenu augmente. Cet effet peut s'illustrer de la sorte :

Figure 28. _ Hausse de la valeur du temps et besoin croissant de flexibilité dans le découpage temporel



Le déplacement le long de la courbe $\bar{w} = f(Y/an)$ entraîne un changement dans la fonction de demande dans le sens d'une exigence de flexibilité croissante au fur et à mesure que les contraintes et les obligations (qui constituent autant de points durs dans la gestion du temps) sont levées. Lorsque la demande de temps de temps devient très élastique à la valeur du temps, chacun peut en théorie déterminer « librement » la durée de son séjour afin de gérer au mieux toutes les opportunités. Le revers de la médaille est une pression temporelle plus forte. En effet par un effet de *feed back*, la possibilité croissante de fractionnement et l'offre de vitesse permettent d'augmenter la variété des destinations mais sans augmenter le temps total disponible. Par conséquent, le coût de « s'attarder » dans une destination plutôt qu'une autre augmente, tout comme la valeur du temps qui elle même entraîne une demande accrue de vitesse et de flexibilité. Nous sommes bien dans un schéma de causalité circulaire et cumulative sans phénomène d'inertie ni de forces de rappel mais au contraire avec des forces centrifuges¹. L'approche systémique serait d'ailleurs un outil intéressant pour creuser la dynamique à l'œuvre avec ses concepts de *feed back* et de phénomène non-linéaires.

Le premier objectif d'une représentation graphique cohérente qui endogénéise l'effet du rapport du prix sur le rapport des quantités est atteint. Le positionnement sur S_0^* ou S_1^* apparaît désormais comme une conséquence logique liée à des variables endogènes. Il reste maintenant l'épreuve de la confrontation avec la réalité. Ce modèle peut-il rendre compte de l'explication du fait macro-stylisé, identifié en introduction, et reconstitué à travers la Figure 21 p. 67 comme un glissement du point d'équilibre S_0^* au point S_1^* ?

Si nous observons maintenant les quatre sous-relations du graphes, nous nous apercevons que deux sont incertaines ou hypothétiques, celles présentées dans les deux cadrans supérieurs². Pour un temps de sortie annuel identique, la hausse de la valeur du temps entraîne-t-elle une baisse de la durée moyenne des séjours et une hausse de la distance parcourue par l'accès à la vitesse ? En d'autres termes, y-a-t-il une relation inverse entre le prix du temps et la durée des séjours lorsque le revenu augmente ?

¹ Ce qui peut expliquer la difficulté à sortir d'une telle spirale, ou « d'arrêter de courir ».

² dans le cadre supérieur droit, il s'agit du chemin des points S_i^* lorsque le revenu augmente.

3.5 Vérification empirique

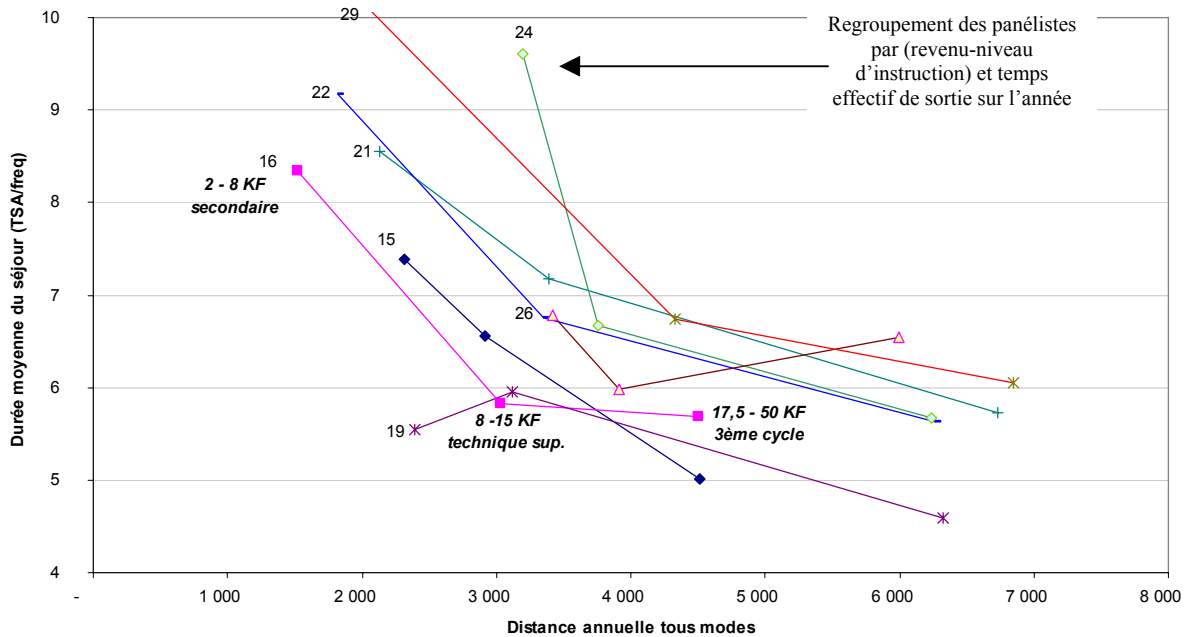
On peut tester cette relation de plusieurs manières en regroupant les populations par temps de sortie annuel :

- durée moyenne du séjour et distance annuelle (tous modes) pour différents niveaux d'instruction et/ou de revenu.

- durée moyenne du séjour et distance moyenne (tous modes) du séjour pour différents niveaux d'instruction et de revenu.

Dans le graphique ci-dessous, la valeur du temps est estimée par le revenu mensuel couplé au niveau d'instruction :

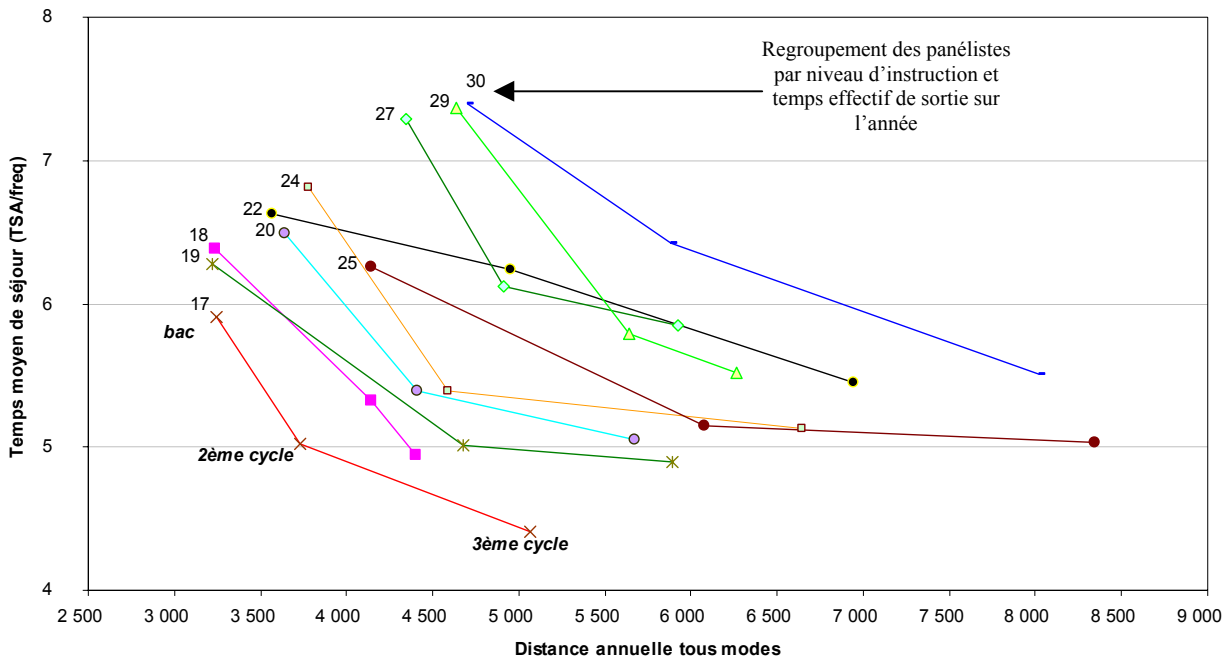
Figure 29. _ Revenu / durée moyenne des séjours / distance annuelle



Source statistique : DT – TNSO 1995 – 2001 : 9830 actifs de 18 à 65 ans, calculs, V. Bagard

Pour un temps effectif de sortie identique sur l'année, (chaque courbe représente un groupe de panélistes dont le temps de sortie annuel est identique), la hausse du revenu couplée au niveau d'instruction entraîne une consommation accrue de séjours donc des distances en hausse sur l'année. Si cette distance supplémentaire est absorbée dans un temps de sortie identique, les séjours sont plus courts et plus lointains. Cet effet apparait de manière plus nette et régulière avec *le seul niveau d'instruction*:

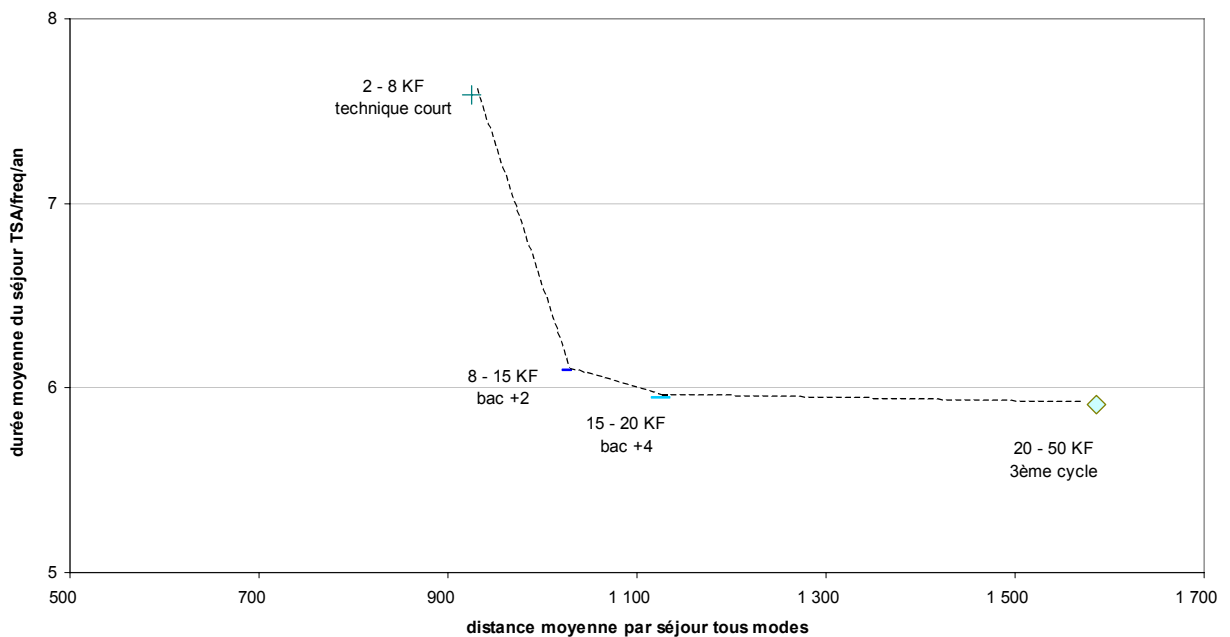
Figure 30. _ Revenu / durée moyenne des séjours / distance annuelle et niveau d'instruction



Source statistique : DT – TNSO 1995 – 2001 : 9830 actifs de 18 à 65 ans, calculs, V.Bagard

Lorsque le temps de sortie augmente, les courbes se décalent vers le haut et la droite tout en conservant la même pente. Observons à présent les distances moyennes par séjour.

Figure 31. _ Revenu / durée moyenne des séjours / distances moyennes par séjour

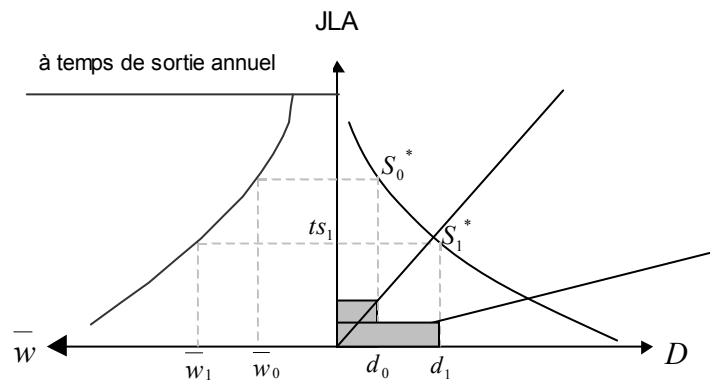


Source statistique : DT – TNSO 1995 – 2001 : 9830 actifs de 18 à 65 ans, calculs, V.Bagard

Chaque point est une moyenne des distances par séjour pour une catégorie de population et pour un temps de sortie annuel identique. Nous observons le même effet : pour un temps de sortie identique sur l'année, les séjours plus courts (donc forcément plus nombreux) sont combinés avec des portées plus importantes.

Pour conclure cette section, nous pouvons soutenir que la confrontation des éléments théoriques et empiriques ne semble pas contradictoire. Notre interrogation initiale d'une relation inverse entre le prix du temps \bar{w} et la durée des séjours TS lorsque le revenu Y/an augmente pour un temps de sortie (JLA) identique sur l'année ne semble pas être infirmée par l'observation empirique. Si notre graphique est correct, alors la courbe de demande de temps (choix de la durée du séjour) est bien une fonction décroissante du prix puisque par projection nous avons la relation suivante :

Figure 32. _ Forme projetée de la courbe de demande de temps



Lorsque le revenu et le niveau d'instruction augmentent pour un temps de sortie identique, nous avons:

- un effet prix qui lamine la durée des séjours (pour les multiplier). Cet effet prix est d'autant plus fort que l'offre de vitesse et la possibilité institutionnelle de fractionnement existent. Dans le cas contraire, c'est l'effet revenu qui gagne : le touriste qui ne peut partir plus souvent ira plus loin.

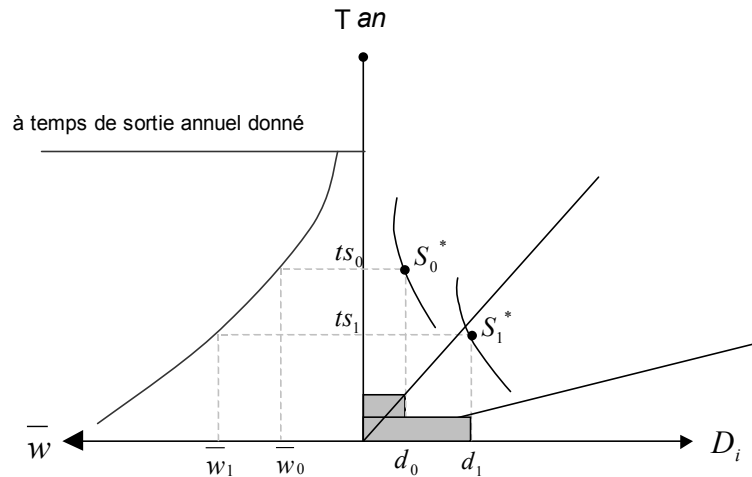
- un effet revenu qui augmente les portées de déplacement et le nombre de séjour.

Il demeure une interrogation importante pour le microéconomiste. Entre le point, S_0^* et S_1^* , le touriste augmente-t-il sa satisfaction ou cette dernière bien est-elle identique ?

Il serait tentant de raisonner sur cette seule courbe qui pourrait être assimilée à une isoquante. Pour autant cela voudrait dire que le long de cette courbe, la satisfaction du touriste (mesurée comme l'*output* résultant de la combinaison des deux *inputs*) est identique entre les deux séjours.

Dans la réalité, on peut supposer qu'il y a plusieurs isoquantes. Et, dès lors que la vitesse est disponible (et change la technologie de production), ces dernières se verticalisent comme dans la figure ci-dessous :

Figure 33. _ Cohérence théorique et empirique



Pour des points très proches, on ne peut exclure une équivalence. Cependant, il est fort probable que le touriste trouve dans S_1^* un point plus satisfaisant que dans S_0^* .

Pour illustrer ce point, prenons l'exemple de la traversée de l'Atlantique dans un passé proche, celui des années soixante. A l'époque glorieuse des Transatlantiques, comme le "France", les séjours aux Etats-Unis, qui dans notre graphe, se trouvent en S_0^* nécessitent en moyenne 5 jours (jusqu'en 1973) puis 6 jours jusqu'en 1977 pour économiser du carburant, ce qui équivaut à une vitesse moyenne \bar{v}_0 d'environ 60 à 70 km/ heure. Du coup, pour compenser un trajet long, les durées de séjours aux Etats-Unis ts_0 sont au minimum d'un mois et demi voire deux mois et ce même pour les riches voyageurs qui avaient les moyens d'assumer financièrement plusieurs traversées dans l'année.

Avec l'arrivée des vols intercontinentaux, la traversée de l'Atlantique nécessite seulement 9 à 10 heures de vol aller pour une vitesse \bar{v}_1 de l'ordre de 800 à 900 km/h. Du coup, le temps de séjours ts_1 peut se raccourcir à 7-10 jours sans remettre en cause la norme de confort. Les séjours S_1^* deviennent alors plus économes en temps, sans pour autant être démesurément plus chers. En outre, ces séjours plus courts permettent d'atteindre des finalités récréatives et sociales quasiment identiques à celles atteintes autrefois.

Peut-on alors interpréter l'évolution des pratiques touristiques *pris dans leur ensemble* depuis quarante ans, comme le chemin optimal d'un point moyen S qui aurait glissé de la gauche vers la droite avec l'ensemble des changements sur les variables endogènes que nous connaissons. Le mix de

temps et d'espace se serait modifié avec une disponibilité temporelle moindre mais un pouvoir d'achat supérieur permettant d'aller plus loin et ainsi atteindre au meilleur coût généralisé des finalités récréatives et sociales qui n'ont pas substantiellement changé depuis les années soixante.

Plus récemment, avec l'essor des compagnies *low cost*, et charters, certains touristes préfèrent passer 8 jours à Marrakech plutôt que 15 jours sur la Côte d'Azur. En partant seulement 8 jours, le touriste divise par deux le coût en temps de son séjour ($\overline{w_{ts}} \cdot ts_i$) pour un temps de transport identique voire moindre. Il passe moins de temps en séjour à Marrakech que sur la côte d'Azur, mais en contrepartie, il est certain d'obtenir le bronzage souhaité (météo clémente), un dépaysement plus important qui peut compenser un repos moins complet¹. En économisant de son précieux temps de congé, il pourra éventuellement se reposer à son domicile ou faire un autre séjour dans l'année.

On peut toutefois s'interroger sur la possibilité d'un retour en arrière sans changement dans les prix relatifs ? La nostalgie du Transatlantique serait-elle suffisante dans le contexte actuelle pour envisager ce type de traversée ? Une autre interrogation porte sur la nature du lien entre hausse de la distance et hausse de la satisfaction. Prendre en compte la composante matérielle et servicielle serait un moyen de rehausser l'utilité du séjour lorsque l'utilité du supplément de distance diminue.

¹ On peut penser que les séjours longs répondent à des aspirations différentes et nécessitent des coûts en argent et en temps de transport différents et pour cette raison, ils se cumulent aux courts séjours plus qu'ils ne leur font concurrence. Nous développerons ce point dans la partie prospective (Ch.II Section 3)

Conclusion du chapitre 2

Ce chapitre a exploré l'arbitrage spatio-temporel du touriste dans une perspective microéconomique. Le modèle général, d'inspiration Beckerienne, est certes rudimentaire, mais ils nous a permis, selon l'expression de Schumpeter de :

*« [...] tirer le maximum du peu que nous savons sur la forme de nos relations entre nos variables. »
(cité par Huriot, 1994, p.16)*

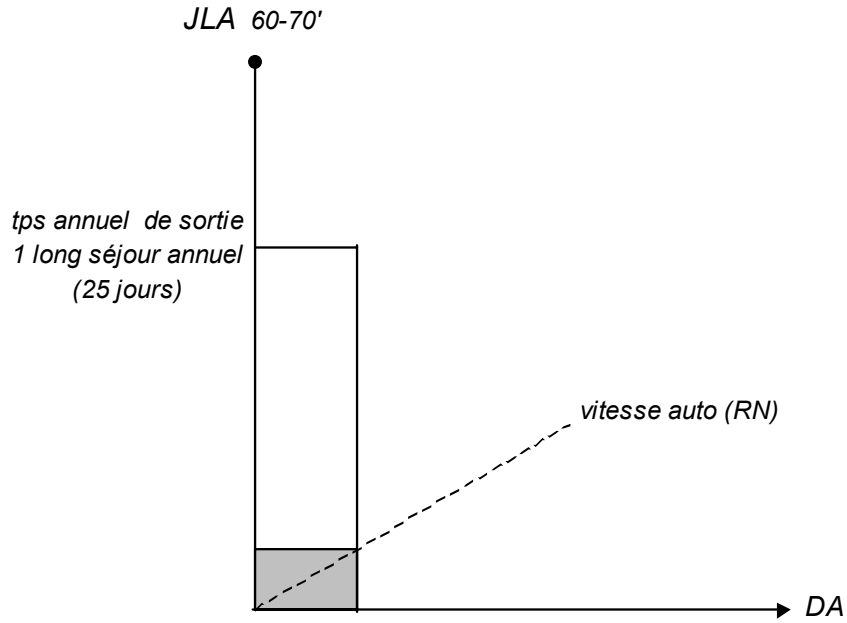
Dans l'optique de modélisation proposée, un séjour à l'équilibre est donc la résultante observable d'un arbitrage sur deux composantes spatiales et temporelles effectué en fonction du coût relatif des composantes, ce coût étant différent d'un touriste à un autre. Trois points peuvent être soulignés :

- Le passage du séjour latent au séjour effectif ne dépend pas seulement d'une demande potentialisée par les caractéristiques économiques du ménage (niveau d'instruction, de revenu). Il ne dépend pas non plus de la seule attractivité « perçue » d'une offre de séjours (service d'hébergement, aménité). Nous avons montré que la demande effective de séjour implique en dernier ressort d'avoir trouvé un point d'équilibre dans la combinaison des composantes spatiales et temporelles, c'est-à-dire entre la spécificité du lieu et sa disponibilité.

- La direction vers laquelle se déforme cet équilibre et donc la combinaison spatio-temporelle dépend tout autant du prix relatif des moyens, que des aspirations du touriste. L'optimisation souvent inconsciente consiste néanmoins à chercher les ajustements qui économise du temps et maximisent la variété des destinations visitées.

- Ce chapitre a permis d'expliquer les ressorts internes du changement dans les comportements vacanciers et le passage à un style de pratiques de loisirs et de tourisme propre aux années 60-70 avec des congés pris en bloc et des distances faibles sur l'année, à un style propre aux années 90-2000, plus fractionné et plus consommateur de distances. Les deux schémas ci-dessous explicite ce changement et nous permettent de clore ce chapitre avant d'examiner en détail les faits concernant les signaux prix.

1960 -1970 fractionnement faible, vitesse faible, intensité kilométrique faible



1990-2000 fractionnement fort, offre de vitesse, intensité kilométrique forte

