

CHAPITRE 4

PREMIER APERÇU DU SVF ET DES ARBITRAGES QU'IL RÉVÈLE

Ce chapitre fait un pas de plus dans la confrontation du modèle avec la réalité. Après avoir défini les concepts, précisé les hypothèses qui sous-tendent notre analyse, nous pouvons maintenant utiliser cet outil dans le but d'en tirer le meilleur parti. Ce chapitre se décompose en deux sections :

- La première montre l'intérêt opérationnel du modèle pour rendre plus intelligibles les choix du touriste dans un environnement donné ε_i . Comment ce dernier élabore-t-il, fut-ce de manière routinière, la combinaison des composantes spatiales et temporelles ?

- La deuxième section utilise l'outil analytique pour extrapoler, à moyen terme, les caractéristiques de la demande de séjour, l'intérêt étant de pouvoir contrôler les paramètres de cette dynamique au regard de l'état fictif d'équilibre. Pour mener cette réflexion à bien, il est nécessaire de disposer d'un point d'ancrage sur la réalité des pratiques de vacances et de loisirs. Le concept empirique de « système vacancier français » mis au point par G.Cazes et F.Potier (2002, pp.45-60) nous servira de point d'appui.

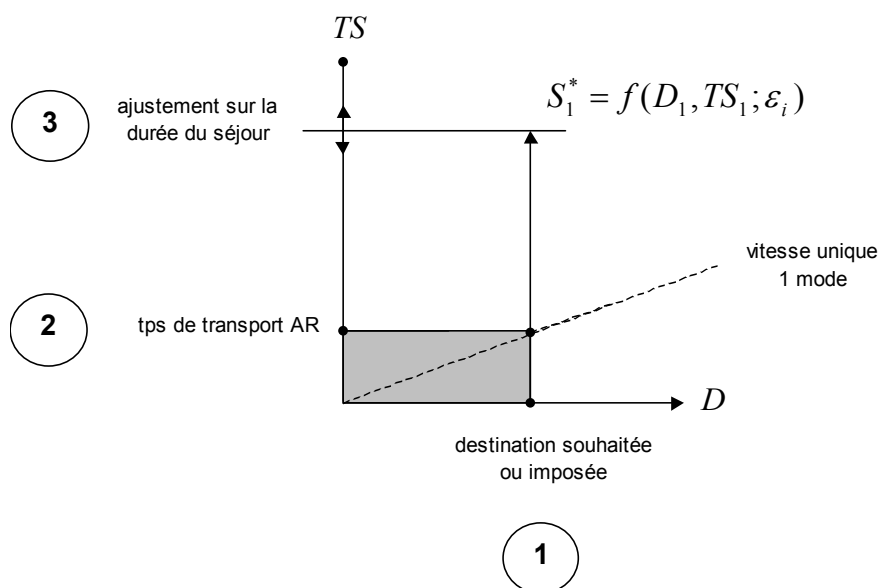
SECTION 1 - ÉQUILIBRES RESTREINTS PAR ε_i ET ARBITRAGE(S) EN STATIQUE

Cette section intègre l'impact de l'environnement ε_i et observe comment les possibilités d'équilibre s'en trouvent restreintes. Pour cela, trois arbitrages sont possibles : S_1^*, S_2^*, S_3^* . Chaque combinaison de séjour est optimisée dans des configurations de contraintes différentes liés à ε_i : ces contraintes sont alternées, sur le temps de séjour tout d'abord, sur la destination ensuite, ou bien combinées à la fois sur la durée et la destination du séjour.

1.1 La destination est souhaitée ou imposée par habitude ou par contrainte

Lorsque la destination est prioritaire ou imposée, la combinaison S est contrainte sur l'axe des abscisses. C'est le cas lorsque le touriste souhaite en priorité visiter la famille, des amis ou tel ou tel site. A vitesse constante, c'est-à-dire pour un mode unique, cette contrainte sur la destination projetée automatiquement sur l'axe des abscisses un temps de transport incompressible pour se rendre à destination. Dans l'absolu, ce temps de transport n'est pas maximal ou minimal, il le devient relativement au temps de séjour qui s'ajuste sur l'axe des ordonnées.

Figure 46. _ Equilibre à partir d'une destination souhaitée ou imposée (ε_i)



Pour illustrer ce cas de figure, prenons l'exemple d'un touriste Parisien habitant le 15^{ème} arrondissement et ayant récemment fait l'acquisition d'une résidence secondaire près de Briançon. La destination, dans ce cas imposée¹, (720 km en VP) projette automatiquement 14 heures de trajet aller-retour de Paris sur l'axe des ordonnées. Quels sont les équilibres à respecter pour que la combinaison soit validée ?

¹ Après l'acquisition de la résidence secondaire. Le choix de sa localisation résulte d'une optimisation préalable.

Le minimum en deçà duquel le séjour ne vaut pas la peine d'être entrepris pour des motifs de loisirs, de vacances et de tourisme, est 5 jours. Ce qui représente 3 jours sur place, 2 jours de transports (7-8h de transport aller) et au total 4 nuits passées sur place soit un week-end rallongé. Par exemple, le départ a lieu le jeudi de Paris pour arriver dans l'après midi à Briançon. Le retour peut avoir lieu le lundi après le déjeuner pour rallier Paris dans la soirée. Le ratio $\frac{TT_i}{TS_i}$ est ici de $(2 \times 7h) / (5 \times 15h^*) = 18,6 \%$ du temps éveillé de séjour passé en transport aller-retour. Si le temps de transport augmente avec par exemple 1 heure de plus pour sortir et entrer dans Paris, le ratio monte à 21,3%.

Dans ce cas de figure, pour que le séjour $S_{briancon}$ soit effectif, cela implique de libérer un créneau d'une petite semaine. Si ce temps minimum ne peut être requis, le séjour pour motif loisir et tourisme n'est pas entrepris, sauf pour motif exceptionnel ne relevant plus des motifs de loisirs et de tourisme¹.

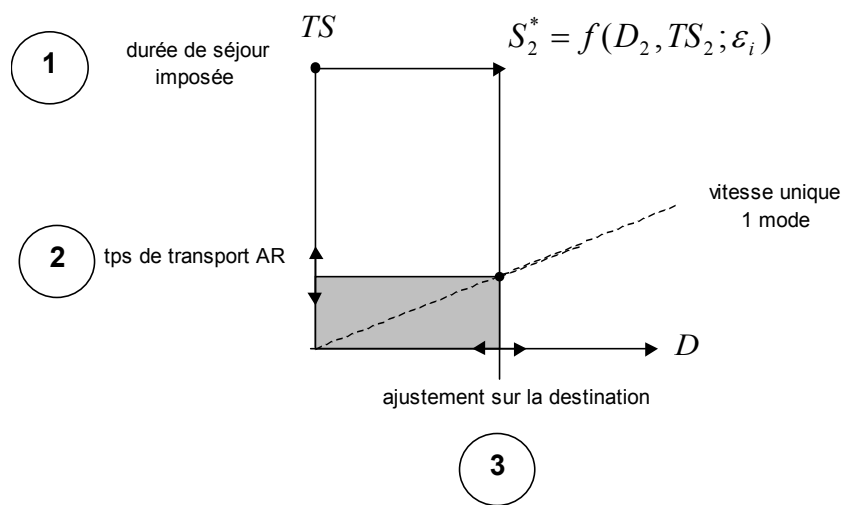
*N.B : $24 \text{ h} - 15 \text{ h} = 9 \text{ h}$ de temps physiologique quotidien (sommeil + toilette), ce qui correspond à une moyenne conventionnelle retenue dans les études de budget temps).

¹ Pour d'autres motifs, il est certain que l'équilibre peut être modifié. Si le toit de la résidence venait à s'écrouler, le déplacement n'obéit plus aux mêmes motivations, la durée du séjour n'est pas soumise aux mêmes impératifs.

1.2 Le temps de séjour est souhaité ou imposé par habitude ou contrainte

A la différence du cas précédent, le touriste peut ici choisir sa destination, en revanche, sa durée de séjour lui est imposée pour des raisons x ou y . Dans cet environnement ε_i , la combinaison S est alors contrainte sur l'axe des ordonnées. La durée de séjour projetée relativement à elle, sur ce même axe, un temps de transport maximal. Ce temps de transport maximal n'est pas une distance maximale dans la mesure où la vitesse peut en effet varier pour un même mode en fonction de l'infrastructures (route ou autoroute, train corail ou TGV). A partir de là, le choix entre les destinations peut avoir lieu.

Figure 47. _ Equilibre à partir d'une durée de séjour souhaitée ou imposée (ε_i)



A la différence du premier cas de figure, la contrainte la plus forte ne se situe pas sur la destination. Cette dernière peut être choisie avec une certaine latitude en fonction des caractéristiques que lui offrent les destinations : campagne, montagne, mer.

Prenons par exemple un touriste habitant Lyon, sans contrainte financière, et disposant d'une semaine de vacances, soit au grand maximum de 9 nuitées en dehors de son domicile. A la question de savoir où ce dernier souhaiterait partir, son premier souhait « spontané » serait le Portugal. Ses motivations sont les suivantes : profiter du beau temps, faire des visites, assister à des spectacles de Fado, visiter les lieux.

Mais en faisant ce choix, il a déjà implicitement compté sur un mode rapide, en l'occurrence l'avion, qui lui permettra d'atteindre l'optimum. En revanche, si nous supposons maintenant qu'il est soumis à de fortes contraintes financières et qu'il peut seulement envisager la voiture et le train, le séjour au Portugal est certes toujours envisageable, mais la combinaison est déséquilibrée et le rapport utilité / coût généralisé se dégrade. Le séjour au Portugal perd en utilité, relativement à une destination plus proche. Le touriste réajuste sa destination pour choisir une destination comme la Provence. Bien

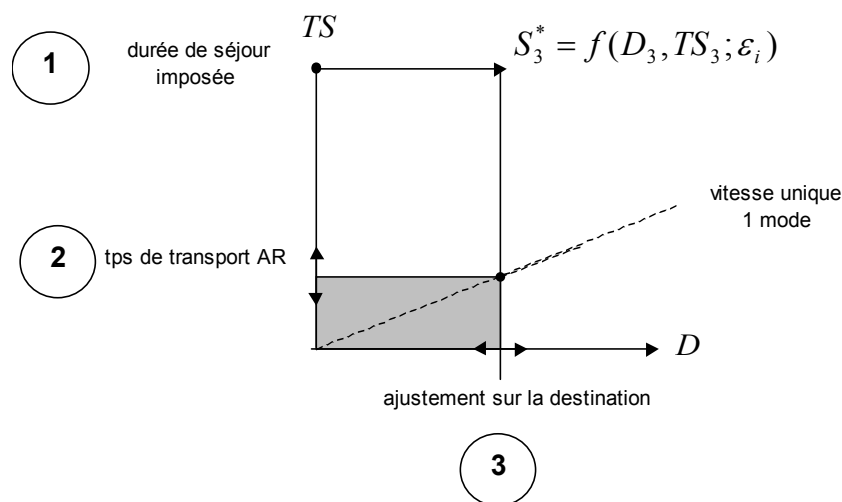
que moins spécifique, cette destination offre tout de même du soleil et des visites pour un temps de transport moindre. Nous voyons que pour un temps de séjour identique, c'est le temps de transport qui fait pencher la balance entre deux séjours dont les durées sont identiques mais qui comportent des parts relatives en transport différentes et donc des prix généralisés différents.

Le séjour en Provence pourra même comporter plus de temps de transport sur place...mais dans ce cas là, ce temps de transport n'a pas le même impact sur le coût généralisé de S_i . La dernière heure d'un temps de transport aller sur une période continue augmente fortement le prix généralisé et dégrade fortement l'utilité. En revanche, quelques jours plus tard, l'heure de transport sur place augmente certes le coût généralisé du séjour, mais dans une moindre mesure (puisque le créneau du séjour ne bouge plus), tout en augmentant la satisfaction (hausse du ratio utilité sur coût généralisé).

1.3 Le temps de séjour et la destination sont souhaités et ou imposés

Lorsque la contrainte porte à la fois sur le temps de séjour et sur la destination, le seul moyen de retrouver l'équilibre dans le cas limite où le temps de transport serait supérieur au seuil maximal, réside dans la hausse de la vitesse de déplacement. Cet ajustement n'est pas toujours possible.

Figure 48. _ Equilibre avec une double contrainte sur le temps de séjour et la destination (ε_i)



Ce cas de figure pourrait être illustré par le touriste qui dispose d'une semaine de vacance avec destination prioritaire comme par exemple visiter la famille hors de France. Si cette destination est à plus de 2000 km, (soit environ 15 à 20h de trajet en voiture) et donc 15 à 20% du temps de séjour passé en transport pour une semaine, le recours à l'avion commence à devenir nécessaire. Toutefois, faute de pouvoir choisir entre une vitesse routière, ferroviaire et aérienne sur n'importe quelle liaison, cet ajustement n'est pas toujours possible, la solution d'un voyage bi-annuel peut être envisagée.

Cette section nous a permis de mieux comprendre le « processus » qui sous-tend la programmation d'un séjour à un instant t , et les diverses contraintes auxquelles le touriste se trouve confronté selon ses priorités pour maximiser la surface utile de sa fenêtre spatio-temporelle dans un environnement de choix \mathcal{E}_i . L'ajustement pour atteindre l'optimum peut s'opérer sur trois variables.

- Si la vitesse est constante (mode de transport donné) et la destination prioritaire, l'ajustement se réalise sur le temps de séjour.

- Lorsque le temps de séjour est très contraint, l'ajustement se réalise sur la destination en fonction du temps de transport.

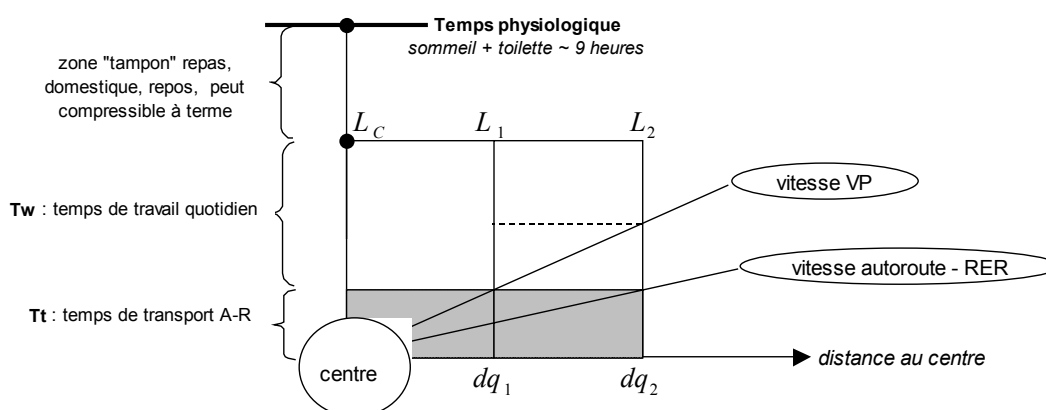
- Enfin, lorsque la destination est prioritaire **et** le temps de séjour contraint, et si leur combinaison est sous-optimale pour une vitesse donnée, la seule possibilité d'atteindre l'équilibre consiste à augmenter la vitesse, si toutefois cela est possible. Si cela est impossible, compte tenu de l'environnement \mathcal{E}_i (pas de vitesse plus élevée sur la liaison), le séjour risque de ne pas être entrepris sauf pour des motifs autres que le tourisme.

La section suivante n'aborde pas encore le traitement empirique, elle utilise l'outil analytique pour simuler une possible évolution des pratiques vacancières françaises.

Encadré 2. _ Un éclairage sur les interactions entre les hommes et les villes

A la différence des séjours de tourisme, la fenêtre spatio-temporelle des interactions quotidiennes et pendulaires entre l'homme et la ville rendent plus délicat un ajustement sur l'axe des ordonnées. En effet, la durée de la journée de travail est fixée de manière exogène par le droit du travail et le type de contrat. A cela s'ajoute une deuxième contrainte, celle du temps nécessaire à la reconstitution de la force de travail qui dépasse le seul temps physiologique. La compression des temps domestique et de loisir, peut, à terme, affecter la productivité du travail. Par conséquent, dans le cas des interactions quotidiennes pendulaires, hommes-villes, l'ajustement vers la norme de confort se fait essentiellement sur la vitesse et la distance. Dans la mesure où la contrainte budgétaire s'est relâchée ces trois dernières décennies, c'est l'offre de vitesse qui devient la variable clé des progrès dans les moyens de transport. Sur ce point, les hypothèses de base de notre modèle peuvent contribuer à interpréter la thèse de Huriot et Thisse :

“Les progrès dans les moyens de transport, loin d'être des facteurs de dispersion, contribuent largement à l'agglomération des activités économiques.” (Huriot et Thisse, 1999)



Lorsque les vitesses de transport urbain et périurbain augmentent, deux forces contraires affectent les mouvements des personnes :

- de L_c vers L_1 . Des individus localisés au centre fuient les conditions d'habitation en ville devenues difficiles et coûteuses. L'attraction de la périphérie comme lieu d'habitation est forte lorsque deux conditions sont réunies : 1/ des coûts monétaires du transport suffisamment faibles pour envisager des trajets pendulaires quotidiens (ces derniers devraient représenter moins de 15% du revenu selon l'étude exhaustive de Schafer 2000). Cette hausse des coûts du transport peut être contrebalancée par la baisse des prix de l'immobilier en périphérie. 2/ la deuxième condition est une vitesse de transport suffisamment élevée pour que ces trajets pendulaires respectent la norme de confort et n'amputent pas d'autres temps d'activités nécessaires (travail, domestique, physiologique).
- de L_1 vers L_c . Des individus employés en périphérie sont attirés par les opportunités offertes par la ville. Il s'agit des avantages économiques de la proximité, avantages sociaux, culturels, informationnels. L'attraction est forte lorsque les conditions pointées ci-dessus sont réunies. En revanche, dans ce cas, la hausse des coûts du transport est compensée par une hausse de la rémunération obtenue en ville. En outre, la hausse de la productivité du travail peut permettre de réduire légèrement sa durée (ex 8h au lieu de 9h), et de passer 1h + 1h en trajet aller-retour dans les transports, soit au final seulement une heure de moins au domicile.

Ces deux mouvements ne sont pas contradictoires, ils mettent en lumière les forces principales du processus dynamique qui caractérise la ville.

(suite de l'encadré page suivante)

Comme le résumant Huriot et Thisse :

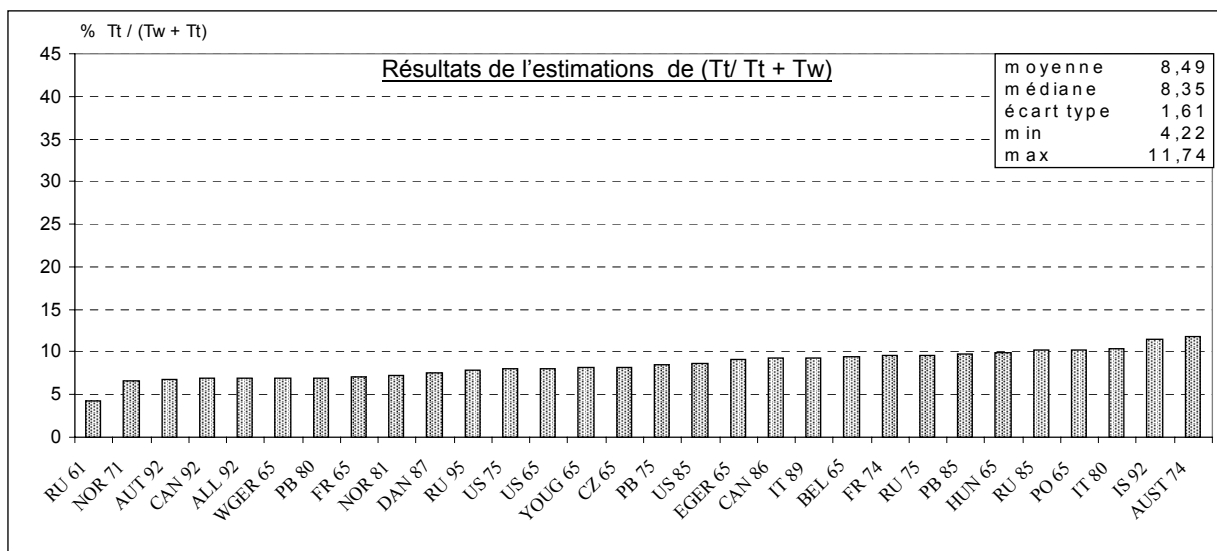
“The creation of cities and economic agglomerations may be viewed as the outcome of a process involving two opposing type of forces, namely agglomerations forces and dispersions forces. An economic agglomeration of specific activities is then considered as the result of a complicated balance of forces that push and pull, consumers, workers, and producers.”
(Huriot, Thisse, 1999, p. xiv).

- Un effet de freinage à l’agglomération des travailleurs existe lorsque en L_1 ou L_2 , les coûts du transport sont prohibitifs et/ou la vitesse de transport n’est pas disponible. Les interactions avec la ville existent sans pour autant quotidiennes.

Estimations de $(Tt / Tt + Tw)$ à partir de la base MTUS

Nos premiers travaux dans le cadre de VLEEM*, ont mesuré la part que représente le temps de trajet quotidien effectué pour le motif travail (soit Tt) dans le temps total passé hors domicile pour le travail soit $(Tt + Tw)$. Cette estimation est réalisée à partir de la base MTUS (*Multinational Time Use Study*). Les principaux résultats obtenus sont présentés ci-dessous sous la forme d’un diagramme en bâtons :

Cette base présente l’avantage de comparer les enquêtes emploi du temps de plusieurs pays, à des dates différentes. Les unités d’observations sont des individus pour lesquels figurent la répartition quotidienne des temps consacrés à chaque activité. Les individus sélectionnés sont des actifs à plein temps et à temps partiel. Aucune limite d’âge n’a été pris en compte, de mêmes les deux sexes sont indifféremment concernés. Ce filtre retient à la fois les écoliers, les étudiants et les actifs afin de construire une donnée très agrégée



Source statistique : MTUS, calculs : V. Bagard.

Nos résultats confirment Zahavi sur la faible dispersion : la part moyenne de 8,5% pourrait être la véritable norme de confort soit 45 minutes de transport pour 8 heures de travail, ou 51 minutes pour une journée de 9 heures. En revanche, nous sommes légèrement en dessus de 60 minutes, ce qui peut aussi vouloir dire que le temps de travail serait en moyenne supérieur à 9 heures dans les villes de notre échantillon. Les villes post-industrielles et le développement du télétravail remettront-ils en question cette matrice spatio-temporelle ?

Détail du calcul réalisé : Au numérateur, figurent les temps passés en déplacement pour aller et revenir du travail ou des études. Au dénominateur, figurent ces mêmes temps de déplacement auxquels s'ajoute l'ensemble des temps passés à l'extérieur pour les motifs suivants : le temps de travail rémunéré pour l'activité principale ainsi que secondaire, le temps d'étude, le temps consacré au petits boulots divers et variés. Le problème de la délimitation d'une frontière entre l'intérieur et l'extérieur s'est posé pour les "petits travaux divers et variés" (odd jobs). En effet, ces derniers peuvent se dérouler au domicile et donc n'impliquer aucun déplacement mais également à l'extérieur du domicile. L'étude de la classification fine des activités menées a conduit à départager ce temps en deux, 50% des activités menées l'étaient au domicile et 50% étaient en dehors du domicile).

* <http://www.vleem.org/PDF/11-2003/annex4.pdf> et <http://www.vleem.org/PDF/11-2003/annex2.pdf>

SECTION 2 - LE “SYSTÈME VACANCIER FRANÇAIS” : ÉVOLUTION(S) POSSIBLE(S)

Cette section utilise l’outil analytique mis en place pour comprendre les *évolutions* récentes et à venir de la demande de séjours en France. L’exercice consiste ici à dynamiser le cadre analytique. En cela, il s’agit d’une section charnière avec la section suivante, car elles confrontent le modèle au principe de réalité et réinsèrent nos analyses dans la « complexité des formes de tourisme » constatées en France comme le note (Cuvelier 1998). Ces pratiques s’inscrivent en effet dans des traditions historiques, des conditions géographiques, un réseau de transport donné et en évolution, des conditions institutionnelles qui déterminent, entre autres, l’usage du temps de congé.

Pour confronter le modèle à la réalité, cette section trouve un point d’appui dans trois articles récents, Cazes et Potier (2002), Potier et Zegel (2002), Urbain (2002). Ces articles discutent de l’existence d’un « système vacancier français » (SVF). Ce système serait caractérisé principalement par un emboîtement spatial (portée du déplacement) et temporel (durée du séjour) des pratiques de tourisme des Français sur des cycles annuels et supra-annuels. Écoutons G.Cazes et F.Potier :

« L’hypothèse centrale que nous voudrions exprimer [...] est celle de la succession sans rupture spectaculaire, désormais tout au long de l’année, de deux “régimes touristiques” dont les effets se cumulent en faveur d’une meilleure exploitation des opportunités spatiales et temporelles : ils ont pour conséquence principale une réinsertion dans le schéma vacancier de toutes les catégories d’espaces. » (Cazes, Potier, 2002, p. 60)

L’idée de fenêtres spatio-temporelles emboîtées les unes dans les autres est donc très présente dans ces développements. Une cartographie des espaces vécus associée aux articles Potier, Zegel (2002), permet d’ailleurs de comprendre l’inscription des séjours dans l’espace et dans le temps soit, les différentes possibilités de combinaison de distances, de temps de transport et de temps sur place, en fonction de la ville d’émission. En cela, notre interprétation dans ses deux versants analytique et graphique, s’inscrit dans ce continuum.

Nous tenterons de montrer, tout en conservant les forces d’une analyse économique cohérente et systématique, comment, sur plusieurs périodes, ce système vacancier français « travaille » et se « transforme » sous les effets conjugués de la hausse des vitesses de déplacements, de l’évolution des prix du transport, et des contraintes sur l’usage des temps de congés. Par rétroaction, l’évolution du système pourrait donc faire émerger de nouvelles combinaisons de séjour.

2.1 Configuration(s) du système vacancier français : “les espaces-temps vécus”

Ce système, tel qu’il a été décrit dans sa configuration traditionnelle pour des déplacements en grande majorité automobile et en train, comporte trois combinaisons *principales* de distance et de temps, qui sont en fait trois sous-marchés principaux du marché touristique :

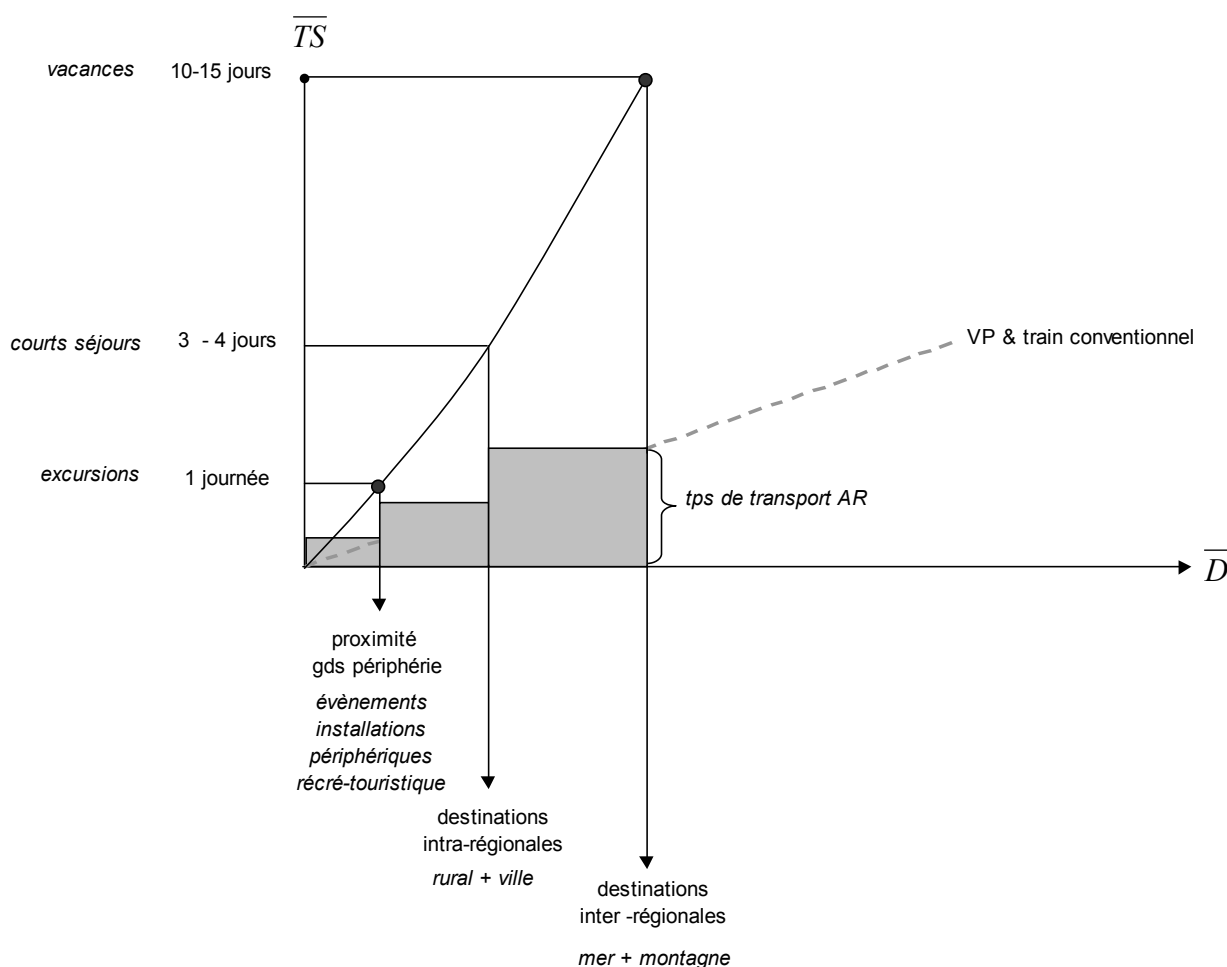
- les excursions à la journée et du week-end s'inscrivent essentiellement dans la grande périphérie et concernent les déplacements à caractère événementiel, les visites à des proches. Les week-end s'inscrivent dans la région et correspondent à des pratiques de birésidentialité et des motifs événementiels.

- les courts séjours de 3 à 4 jours s'inscrivent dans la grande région avec des destinations de type campagne ou tourisme urbain. Cette catégorie de pratique récréo-touristique est qualifiée de « fragile » (Cazes, Potier 2002, p.57) du fait de sa faible pénétration sociale et sa récente émergence datant de la fin des années quatre-vingts.

- les longs séjours traditionnels de vacances de 5 à 15 jours incluant 4 nuits au minimum hors du domicile, s'inscrivent dans le territoire national et correspondent au bloc très stable à moyen et long terme des destinations Mer + Montagne qui captent plus de 50% des journées de vacances.

Dans notre interprétation, le SVF correspond à différentes combinaisons d'espace et de temps $S_i(D_i, TS_i, \varepsilon_i)$ emboîtées les unes dans les autres. Tel qu'il est explicité dans les articles précités, le SVF pourrait être représenté graphiquement ainsi :

Figure 49. _ Représentation graphique du « système vacancier Français »



Il existe donc un équilibre sur chaque sous-marché. Bien entendu, il s'agit là d'une représentation schématique n'ayant pas la prétention de capter toute la complexité et toutes les formes que peut prendre la mobilité touristique. Il y a bien entendu des chevauchements entre ces fenêtres spatio-temporelles lié à la vitesse. Le schéma proposé ici n'intègre qu'un mode de transport, et donc qu'une seule vitesse de déplacement, celle de la voiture qui constitue le motif principal de plus de 80% des séjours. Les séjours vers des destinations lointaines pointées, à juste titre comme émergentes par Jean Didier Urbain (2002) ainsi que les destinations européennes, seront intégrés par la suite.

Les évolution(s) possible(s) du SVF sont appréhendées à partir d'un exercice de statique comparative sur la condition d'équilibre (12). Conformément à l'approche théorique, l'évolution favorable des prix constitue la force dynamique initiale, le temps de transport constitue la contreforce endogène.

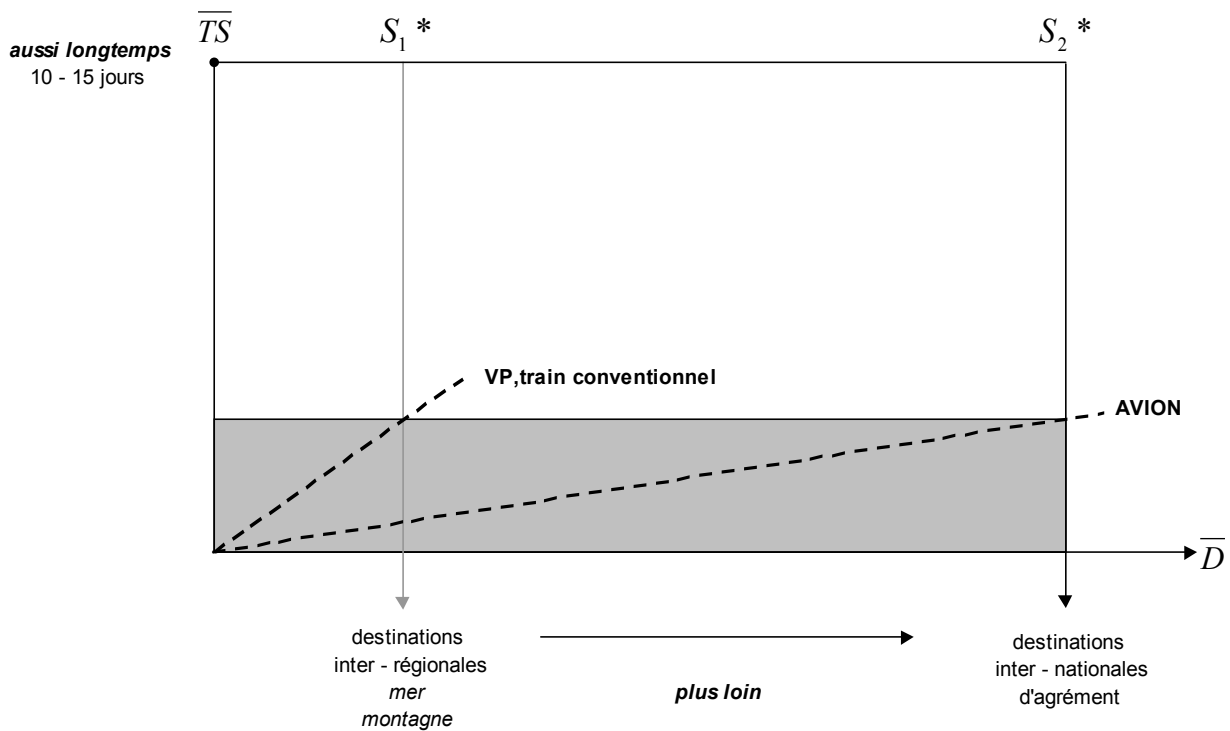
2.2 Un basculement des vacances traditionnelles d'agrément en France vers l'étranger ?

Dans cette première configuration de l'équilibre, les séquences temporelles de 10-15 jours, actuellement réservées aux destinations traditionnelles mer ou montagne « en France », pourraient être en concurrence avec des destinations plus lointaines¹.

A l'heure actuelle, ces destinations lointaines, du fait du coût du transport, sont combinées avec des durées de séjours plus longues, (de l'ordre de trois semaines) et une fréquence moindre de type supra-annuelle. Avec la baisse des prix relatifs dans l'aérien, les fréquences pourraient augmenter et les durées de séjour diminuer. La traduction graphique de la combinaison optimale des facteurs se présente comme suit :

¹ Ces séjours longs se caractérisent par des pratiques spécifiquement touristiques, en moyenne (53%) contre (32%) des courts séjours. Selon JD Urbain, ces voyages d'agrément à l'étranger ont bien résisté à l'érosion générale de la mobilité d'agrément (Urbain 2002 p.103-104). Selon ce dernier, sur la période récente, les séjours hors Europe ont ainsi vu leur nombre augmenter de 3,4 à 5,3 millions de voyages/séjours entre 1994 et 2000, notamment en direction de l'Afrique –vers la Tunisie et le Maroc en premier lieu et vers les Amériques. Les Etats-Unis apparaissent en perte de vitesse face au Canada mais aussi face aux destinations latines – Mexique, Brésil, Argentine – et aux destinations Caraïbes – Cuba, République Dominicaine. Toujours selon J-D Urbain, les événements survenus en 2001 vont probablement accentuer ce détournement des flux transatlantiques vers l'hémisphère austral. En l'an 2000, les voyages internationaux d'agrément ont augmenté de 7,4% (OMT 2001).

Figure 50. _ Aussi longtemps, plus loin en avion, plus souvent



Cette combinaison plus intensive en distance parcourue, mais qui respecte la norme de confort dans l'équilibre temps de transport / temps de séjour concurrence les destinations traditionnelles du littoral. En effet, le touriste peut rechercher à l'étranger les mêmes caractéristiques qu'il trouve sur le littoral en France, soit la mer et le soleil mais au Mexique, au Viêt-nam ou à Tahiti.

Du point de vue de l'offre de transport, ce premier scénario implique le développement rapide de l'offre aérienne et des infrastructures aéroportuaires (construction, agrandissement d'aéroports, amélioration de leurs dessertes). De même, ce scénario est celui d'une intensification de la concurrence aérienne qui débouche sur une baisse relative des prix des billets. Par conséquent, l'avion devient un mode de transport très utilisé pour les vacances car c'est le seul à même de soutenir et alimenter la forte croissance des distances parcourues par séjour. Ce scénario démocratise et banalise les destinations lointaines.

Dans notre modèle, il est important de comprendre que l'essor de ces destinations lointaines est certes amorcé, en premier lieu, par une baisse des prix relatifs du transport aérien, mais cet essor est aussi conditionné par la souplesse dans l'usage du temps de congé. Les contraintes ou les choix que peut faire le touriste sur la durée de ses séjours sont donc une variable clé. Ainsi, cet essor des destinations lointaines peut être favorisé chez les touristes qui ont des difficultés à fractionner leur temps de congé, comme par exemple, les commerçants ou encore les artisans. Ces catégories, lorsqu'elles partent, choisissent d'investir dans les grands voyages faute de pouvoir augmenter leur fréquence de sortie. Dans le cas des commerçants, la droite de demande est très horizontale c'est-à-

dire inélastique aux changements dans les valeurs du temps. Pour les raisons inverses cette fois, les retraités investissent dans les voyages longs dans la mesure où leur contrainte est faible (valeur du temps faible). Ce scénario soulève quelques interrogations :

- L'essor des voyages à l'étranger s'accompagnera-t-il d'une montée en régime exclusive des motifs d'agrément (voyages organisés) ? ou profitera-t-il aux motifs famille et amis à l'étranger ?

- Cette mobilité ne pose-t-elle pas un problème de soutenabilité ? Le réinvestissement complet des gains de vitesse dans les distances nous rapproche d'un scénario pointé par Schafer (2000). Ce scénario est fondé sur la conjecture de Zahavi dans lequel la moyenne des distances annuelles par passager oscille aux alentours de 200 000 kms l'horizon 2 100.

2.3 Une hausse de la fréquence et de l'intensité des sorties de proximité ?

A l'opposé des séjours lointains de longue durée, l'essor des séjours de proximité et de très courte durée pourrait s'appuyer sur deux piliers : d'une part sur l'attractivité (retrouvée ?) des aires de proximité (grande périphérie et région) pour des motifs à caractère événementiel, culturel, historique, sportif et, d'autre part, sur les qualités intrinsèques de l'automobile qui se révèlent parfaitement adaptées pour cette combinaison (distance – temps) qui s'inscrit dans un *timing* serré.

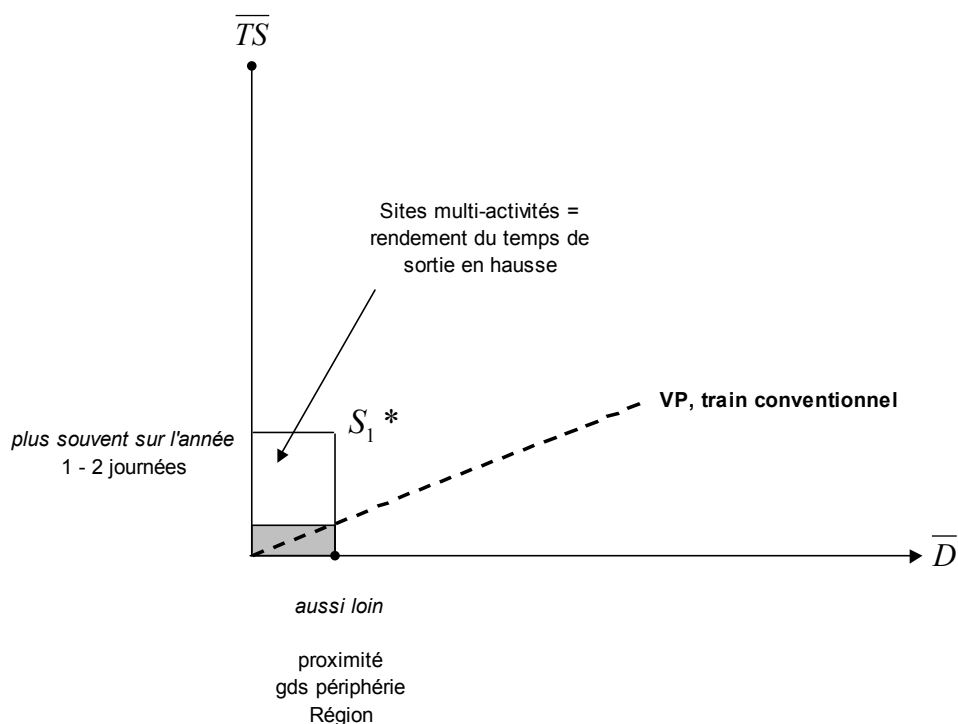
Cet essor serait la résultante de deux contraintes. D'une part, un défaut de vitesse. En effet, dans cette configuration spatiale qui inclut grande périphérie et région, la voiture ne va pas fondamentalement plus vite dans les vingt à trente prochaines années, si l'on suppose que la généralisation de l'accès à la vitesse routière et autoroutière est déjà accomplie. En outre, peu de modes semblent à moyen terme en mesure d'augmenter significativement la vitesse de déplacement intra-régionale tout en conservant la souplesse de la voiture.

A la première contrainte sur les vitesses, s'en ajoute une deuxième sur les créneaux temporels utilisés pour les sorties. En effet, il est difficile d'envisager des temps de sortie fondamentalement plus courts que les week-end ou les excursions à la journée, mis à part les excursions à la *demi* journée dans les centres commerciaux ou les parcs proches des villes. Comparativement, le week-end avec une nuitée en dehors du domicile semble être un créneau temporel moins usité selon F. Potier :

« [...] le taux moyen de départ n'est que de 7% , soit environ 4 millions de Français pour chaque week-end. Et ce taux n'a guère augmenté depuis les années soixante-dix. En revanche, ceux qui partaient, partent maintenant beaucoup plus fréquemment, pour des lieux souvent plus éloignés. Devant le faible taux de départ en week-end (une nuit hors du domicile), les encombrements du dimanche soir qui s'amplifient autour des grandes agglomérations ne sont pas le fait des retours de week-end, mais résultent de l'addition, sur des infrastructures qui n'ont pas été calibrées sur ces mobilités, des retours de week-end et de nombreux retours de "promenade" ou de "contacts" sociaux effectués dans la journée. » (Potier, 2002, p.153)

Par conséquent, si les durées de séjour ne peuvent baisser et si les distances ne peuvent augmenter car la hausse des vitesses est difficile, la combinaison (distance – temps) est doublement verrouillée ; comment augmenter l'intensité, soit le rendement en satisfaction par unité de temps du loisir hors domicile de proximité ? Le seul ajustement possible consiste à réhausser l'attractivité des sites pour une distance identique, afin de réhausser le rendement du temps que l'on "dépense" sur ces sites. La traduction graphique de cet équilibre complexe achat + loisir serait la suivante :

Figure 51. _ Moins longtemps, aussi loin... plus souvent



Contrairement à l'évolution précédente, ce n'est pas la hausse de la distance qui permet d'augmenter la satisfaction. Compte tenu des contraintes de vitesse et de temps, cette hausse n'est pas possible. Pourtant, c'est cette hypothèse implicite que nous avons fait jusqu'à présent, notamment pour justifier l'essor des destinations lointaines. L'intérêt de cet équilibre "contraint" est de nous amener à comprendre les conditions d'un essor de la proximité. Cet essor passera par le découplage entre d'une part le besoin de découverte, de dépaysement, d'évasion, l'offre d'activités de proximité et d'autre part de la demande dérivée en distance supplémentaire et en temps de transport supplémentaire. Dans ce scénario, ce n'est pas tant le visiteur qui augmente la portée de son déplacement pour élargir son aire d'opportunité, son terrain de chasse des sites de loisirs variés, que le site de loisir "tout en un", qui vient à lui, et lui propose de la variété renouvelée. Sur ce point, l'exemple des parcs *Eurodisney* ou *Aquaparc*s sont instructifs. Ces parcs réussissent à garder ses visiteurs locaux en relevant le défi du renouvellement régulier des attractions...Ce concept, qui nous vient des Etats-Unis, un pays où les distances sont grandes, et les jours de congés peu nombreux, est sans doute à méditer en France.

L'élément clef de cette configuration repose donc sur la "re"valorisation des espaces à proximité des grandes villes¹. Le touriste doit en effet trouver son compte à fréquenter plus souvent les espaces de proximité, ce qui implique, en parallèle, un effort d'aménagement tourné vers le développement des aménités et de l'accessibilité des sites de loisirs. W.Heinze traduit bien la philosophie de ce qui est pour nous un équilibre "contraint":

" La re-découverte et la revalorisation du milieu proche constitue un défi lancé au sentiment d'une nécessité de devoir parcourir des distances supplémentaires pour se considérer en vacances ou en loisirs." (Heinze, 1998 p. 17).

Par exemple, le développement des circuits de randonnées pédestres² et/ou gastronomiques et/ou à caractère historique et culturel dans l'espace intra-régional, peut constituer un vecteur de ce loisir flexible et proche. Toutefois, ces loisirs devront satisfaire aux critères de valeurs du temps de plus en plus fortes des visiteurs. Pour être attractive, cette offre devra proposer différents circuits "pré" organisés (fléchage détaillé des sentiers, commentaires sur l'itinéraire, présence de parking ou dessertes de transport en communs rapides et accessibles, informations fiables sur les étapes, les prix etc.). Le site Paris-Plage, pourrait également être un exemple de flexibilité (accès transport en commun) et de proximité (offre de caractéristiques balnéaires – sable, eau salée ?- activités, ambiance - au coeur de Paris). Lorsque la plage s'installe en effet devant la porte du citoyen, le bilan CO₂ du déplacement pour s'y rendre est sans commune mesure avec l'aller retour sur la côte d'Azur. Après Paris-Plage, la récente organisation d'une présentation de Formule 1 à Lyon en plein coeur de ville est la preuve que l'évènementiel peut prendre toutes les configurations possibles voire les plus inattendues³.

La mobilité à caractère évènementiel, dont une analyse très complète et pointue a été réalisée Bovy, Potier, Liaudat, (2003), s'inscrit et participe bien entendu dans cette tendance du tourisme proche et de très courte durée et ce, pour deux raisons :

- La première est notée dans le rapport précité :

¹ La ville de Roanne (42) a choisi un slogan marketing très parlant autour du réaménagement à la promenade des berges du canal de la Loire. Sur plusieurs panneaux, le promeneur du dimanche Roannais peut en effet lire « Bienvenue chez vous ».

² Récemment l'offre de guide touristique de proximité s'est considérablement étoffée : la FFRP (Fédération Française de Randonnée Pédestre propose des topo-guide régionaux de promenade randonnée à la journée. Ex Lyon à pied, L'Ain à pied, la Loire à pied, Rhône Alpes à pied etc. De même, le guide Michelin s'est également diversifié en proposant des escapades d'une journée et plus (temps de transport aller d'environ 2h00) à caractère gastronomique et culturel (fusion des guides gastronomiques et culturels avec circuits « pré »organisés). Le premier de ces guides était d'ailleurs intitulé « Escapades autour de Paris » et la première page introductive reprenait le titre du graphique ci-dessous comme une aspiration forte des français en matière de loisirs.

³ Cette mini-démonstration de Formule 1 a eu lieu début septembre 2004. La Mairie de Lyon ayant d'ores et déjà décidé de reconduire cet évènement en 2005.

“En France, 40% des déplacements dont la motivation principale est d’assister à un événement sont réalisés dans la journée. Pour les 60% de déplacements intégrant des séjours, leur durée moyenne est seulement de trois- quatre jours.” (Bovy, Potier, Liaudat, 2003, p. 44)

- La deuxième raison réside dans l’origine des visiteurs. Pour les petites manifestations, l’origine des visiteurs est essentiellement locale. Pour les manifestations de grande ampleur (à distinguer des méga-événements comme les Jeux Olympiques ou la Coupe du Monde de Football), il est intéressant de noter que la fréquentation, bien que pour une partie internationale, reste souvent en majorité locale/ régionale, et nationale. Le tableau ci-dessous reprend les résultats du rapport pour les huit études de cas concernant huit événements de grande ampleur en France et en Suisse :

Figure 52. _ Typologie des grands événements : provenance, fréquentation, nombre d’acteurs et personnels

	Provenance des participants			Fréquentation et nb d'acteurs		
	Locale/Régionale	Nationale	Internationale	fréquentation totale	fréquentation journalière moyenne	nb d'acteurs et de personnels logistique par jour
Fête de la Musique Paris (2001)	90%	5%	5%	1 200 000		8 000
Festival de Cannes (2001)	70%	20%	10%	200 000	70 000	1 200
Paléo Festival Nyon (Suisse; 2000)	61%	32%	7%	200 000	35 000	4 500
Montreux Jazz Festival (Suisse; 2001)	60%	20%	20%	240 000	15 000	1 200
Fête des Vignerons (Suisse;1999)	49%	49%	2%	540 000	27 000	6 000
Festival d'Avignon (2000)	42%	50%	8%	615 000	30 000	3 000
Grand Prix de Formule 1 (Monaco;2000)	30%	40%	30%	250 000	150 000	2 500
Salon de l'Auto Genève (Suisse;2001)	27%	29%	44%	718 000	65 000	4 000

Source : Bovy. P., Potier. F., Liaudat. C., *les Grandes Manifestations : Planification, Gestion des mobilités et impacts* - Inrets - Mdt/Epfl., Predit/Ratp, Paris - Lausanne, mars 2003.

Comme nous le remarquons, cette mobilité reste en majorité de proximité, même pour les grands événements. Cela signifie là encore, que les salons, les foires, festivals, fêtes, rencontres, événements sportifs, “raves” parties se rapprochent plus du visiteur que l’inverse par un effet de maillage du territoire. La récente organisation d’une présentation de Formule 1 à Lyon en plein coeur de ville est la preuve que l’événementiel peut prendre toutes les configurations possibles voire les plus inattendues¹.

Toutefois, augmenter l’attractivité des espaces de proximité ne semble pas être une condition suffisante pour augmenter les fréquences de sorties de très courte durée. En effet, il ne faut pas sous estimer les problèmes organisationnels que ces sorties impliquent. Sur le créneau du week-end, la compétition pour le temps est forte entre les activités domestiques incontournables et les activités de loisirs au domicile. Le coût d’un départ en week-end pour une, voire deux nuitées, se paye souvent en

¹ Cette mini-démonstration de Formule 1 a eu lieu début septembre 2004. La Mairie de Lyon ayant d’ores et déjà décidé de reconduire cet événement en 2005.

retard de travail domestique, de course, de bricolage non fait. Cela suppose par conséquent, d'avoir la possibilité de comprimer le travail domestique en semaine, afin de libérer le week-end, de toute tâche à caractère contraignant ou de déléguer ce travail domestique à des tiers¹. En outre, libérer un week-end entier suppose d'avoir au préalable réglé les problèmes de synchronisation des temps familiaux, contrainte sur laquelle bute la hausse du nombre de sorties selon (Boulin, Du Tertre, 2001, p.8). C'est aussi pour cette raison que l'excursion à la journée apparaît comme un créneau temporel plus souple et moins coûteux en terme de temps que le week-end. En outre, à la différence d'un week-end, une excursion à la journée ne comporte pas de nuitées, donc pas de frais d'hébergements, ni de perte de temps nécessaire à préparer les affaires pour une nuitée et le matériel nécessaire à l'ensemble des activités sur place.

¹ Ce qui fait l'objet d'un dispositif fiscal de plus en plus incitatif en France.

Encadré 3. _ Un contexte de choix difficile qui pousse au développement des démarches qualité

La diversification et l'abondance de l'offre touristique, notamment de proximité, posent pour les consommateurs-touristes, une difficulté croissante à faire des choix de destinations et d'activités. Quant aux professionnels et aux acteurs publics, ils réagissent à cette concurrence accrue par la recherche éperdue de qualité, de performance et de visibilité. Dans un contexte de rareté croissante du temps et d'information abondante, une aide à la décision devient capitale. Comme le montre Linder :

« Rassembler l'information sur les divers choix demande du temps et lorsque le temps devient rare, la qualité des décisions peut se dégrader. Le seul moyen de maintenir la qualité des décisions étant alors de sous-traiter la collecte d'informations de manière efficace et avec une garantie de confiance. » (Linder, 1970, p.91, notre traduction)

Dans cette logique, le coût d'une mauvaise décision en matière de destination s'élève dans la mesure où il engage du temps libre de plus en plus précieux. C'est dans ce contexte que la mise en place d'une démarche qualité dans l'industrie touristique devient essentielle comme le suggère F. Canard et Joël-Thomas Ravix (2004). Les auteurs montrent que cette approche analytique de la qualité se heurte à deux difficultés :

« Contrairement à la plupart des autres activités industrielles qui se traduisent par une relation entre un professionnel et un client, le tourisme se présente comme une activité dans laquelle se surajoute une troisième dimension qui est la destination. Or cette dimension supplémentaire a pour conséquence de placer la relation entre le professionnel et le client dans un contexte qui peut être qualifié de collectif, puisqu'il met également en jeu les pouvoirs publics dont le comportement n'est réductible ni à celui des professionnels, ni à celui des consommateurs. La seconde difficulté provient bien évidemment du caractère intrinsèquement subjectif de la qualité qui implique que ce phénomène n'a aucune raison d'être appréhendé dans les mêmes termes par les professionnels, les pouvoirs publics et les consommateurs. » (Canard, Ravix, 2004, p. 248).

Ces auteurs pointent la nécessité d'une définition et d'une évaluation objective de la qualité de la destination pour répondre aux attentes des consommateurs afin d'aiguiller et de sécuriser leurs choix*. L'intérêt de leur démarche est de faire apparaître la destination comme cette composante spatiale spécifique au tourisme, définie comme une ressource à part entière et recherchée comme telle par le consommateur-touriste. En cela ils s'accordent avec les vœux de S. Gagnon (2002, p.22) qui souhaite que la spatialité soit considérée comme « un objet relativement autonome » :

« La spatialité ne définit pas à elle seule le tourisme mais sa connaissance est nécessaire à l'élaboration de la définition objective de celui-ci. » (Gagnon, 2002, p.22)

*Une telle démarche est d'ailleurs à l'œuvre concernant la qualité des eaux de baignades en France. Elle s'apparente au label dont la caractéristique principale pour Frédéric Canard et Joël-Thomas Ravix est "d'être défini par référence à une réglementation établie par un organisme professionnel qui se porte garant de la qualité qu'il affiche". En matière d'eau de baignade, une charte qualité établit un classement officiel des régions et les pouvoirs publics sont fortement impliqués dans les contrôles. L'impact du classement est loin d'être neutre sur l'attractivité touristique des régions. Un article récent de « Que choisir » (juillet-août 2005) présentait juste avant la saison estivale le classement pour l'ensemble des régions de France.

2.4 Un repositionnement des vacances traditionnelles sur des séquences temporelles plus courtes ?

Après avoir projeté, à partir du modèle (condition d'équilibre 12), les évolutions possibles des très courts séjours et des longs séjours, la question la plus importante est sans doute de savoir quels vont être les effets de ces transformations sur les combinaisons déjà existantes. Tel que nous l'avons pour le moment simulée, la configuration du système vacancier français serait la suivante :

- d'un côté, l'essor des destinations lointaines sur des séquences de temps autrefois réservées aux destinations traditionnelles mer ou montagne,

- d'un autre, une intensification des sorties de proximité de 1 à 2 journées par la diversification et la plus grande "charge" en animations, évènements - des séquences temporelles courtes (journée, week-end).

Si, ces deux types de pratiques de loisirs semblent complémentaires sur l'échelle annuelle car elles sont bien distinctes, la question se pose de savoir ce que deviennent au sein du SVF :

- les destinations nationales traditionnelles (littoral et montagne) combinées à des durées de séjours de 10-15 jours. Ces séjours étaient en moyenne de 20 jours dans les années 60-70.

- les destinations tournées vers la grande région – ville campagne, urbain –rural qui nécessitaient de mobiliser des courts séjours ou *mid-weeks* ?

Contrairement aux deux tendances pointées jusqu'à présent et clairement mises en évidence par l'exercice de statique comparative, ces évolutions sont ici beaucoup plus délicates et complexes à prévoir. Pour tenter de montrer comment, ces types de combinaisons se transforment en interaction avec les autres, on peut tenter de savoir d'une part, à quel(s) besoin(s) pourraient répondre les destinations traditionnelles nationales et d'autre part, avec quelle offre de transport (*i.e.*, quelle vitesse), ces destinations pourraient garder leur attractivité.

Si les excursions, les escapades de week-end sont dans l'air du temps, de même que l'exotisme des destinations lointaines, il s'agit dans les deux cas de loisirs d'agrément : le touriste y trouve-t-il vraiment du repos réparateur ? Cette question est certes naïve, mais la poser permet de prendre conscience de la nécessaire réalisation de besoins physiologiques, et d'aspirations, qui d'une manière ou d'une autre, devront être satisfaits par les vacances, car c'est tout simplement une de leur(s) fonction(s) premières. Par conséquent, si le touriste ne trouve le repos, le réconfort de la sphère familiale, dans le tourisme proche de très courte durée, ni dans celui, lointain et de longue durée, il est probable que le système vacancier français devienne le système du loisir « harassant ». Lorsque la

hausse du rythme est général, une soupape de repos est d'autant plus nécessaire et l'oisiveté choisie ¹ « re » devient rare, sa valeur relative augmente, son rendement s'élève. Il manque donc une combinaison type et intermédiaire, complémentaire des deux autres :

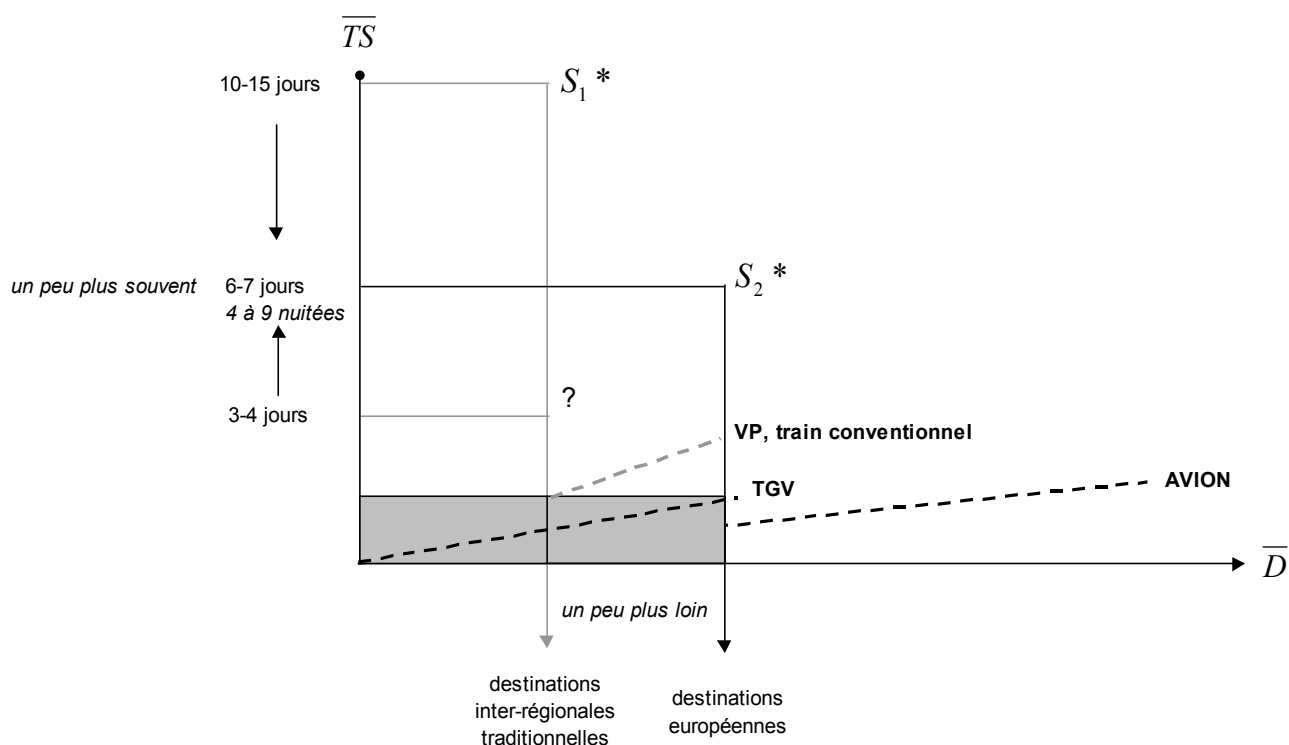
Cette combinaison pourrait être la requalification des destinations traditionnelles, Montagne + Littoral, pour des séjours moins longs qu'auparavant, mais permettant un repos récupérateur ou de l'oisiveté programmée. Si le créneau des longs séjours est réservé aux destinations lointaines sur des cycles annuels, l'hypothèse formulée par F. Potier de l'allongement des courts séjours de 4 à 6 voire 7 jours en moyenne à l'horizon 2015 semble probable :

« [...] trois tendances de durées de séjours se dessinent : d'une part l'allongement progressif des courts séjours vers une séquence de 5-6 jours en moyenne, d'autre part, une courbe descendante de la durée des longs séjours et enfin, le maintien de la prédominance actuelle des très brefs séjours, voire d'excursions, trois quarts des courts séjours relèvent de la strate de 1 à 2 nuits. » (Potier, 2002, p.56)

Il est possible que des séjours d'une semaine, c'est-à-dire de 4 à 6 nuitées, puissent se combiner avec des destinations inter-régionales et trouver un pourraient un possible équilibre avec la généralisation des lignes TGV et des vols aériens *low cost*. Toutefois, sur des durées courtes, cette offre de transport devra être performante et souple en proposant par exemple des forfaits qui intègrent un programme d'activité et la location d'une voiture sur place. La généralisation des vols *low cost* pourrait également amener une variante à cette combinaison avec la banalisation des destinations européennes, en particulier Montagne et Mer (d'une portée de 1000 à 2000 km). Ces destinations seraient tout à fait envisageables pour des durées de séjour allant de 4 à 9 nuitées. La traduction graphique de la combinaison optimale des facteurs pour cette combinaison intermédiaire se présenterait comme suit.

¹ Il faut bien préciser néanmoins, que cette oisiveté fait l'objet d'une demande « volontaire », le touriste, y met fin quand il le souhaite. On peut d'ailleurs se demander si l'oisiveté sur commande est vraiment du désœuvrement ou le temps de pratiquer, pour une période préfinie, des activités dont le tempo est plus lent.

Figure 53. _ Un peu moins longtemps, aussi loin et/ou un peu plus loin, plus souvent



La question à se poser est de savoir pourquoi le créneau temporel de la semaine peut-il s'imposer à moyen terme ? Quels sont ces avantages relatifs dans la concurrence pour le temps ?

Il s'agit avant tout d'une combinaison intermédiaire et « standard » qui trouverait sa place du point de vue des aspirations, (complémentarité par rapport aux autres séjours). Ce créneau de durée de 6-7 jours serait en effet trop court pour des grands voyages internationaux, et trop long pour des motifs d'agrément comme le tourisme urbain, l'événementiel, les visites culturelles, gastronomique, historiques, plutôt réservées à la journée ou aux week-end. La semaine de vacances permet de cumuler deux week-end, elle laisse donc beaucoup plus de flexibilité relativement aux autres créneaux temporels comme les week-end et les courts séjours. Le week-end continue à s'affirmer comme un pilier de la semaine ; il marque un tempo hebdomadaire de référence sans doute durable que les 35 heures n'ont pas remis en question (Boulin et Du Tertre, 2001, p.8).

Autre avantage de la semaine, cette dernière est un créneau facilement disponible dans l'entreprise, (pour un couple) quitte à prendre deux fois deux semaines dans l'année, plutôt que 15 jours.

En termes de durée, la semaine constitue un juste milieu entre le repos et l'ennui. En effet, en prenant une semaine, le travailleur s'absente suffisamment longtemps pour se reposer psychiquement, profiter du changement d'air, (littoral, montagne), revenir avec un bronzage durable, signe visible des vacances, mener des activités à tempo lent, comme la plage, le *farniente*, la randonnée paisible au

même endroit. Mais il ne s'absente toutefois pas trop longtemps pour être totalement déconnecté du travail, ni pour que ce temps de repos commence à devenir trop ennuyeux et changer de lieu.

Enfin, la semaine de vacances reste un créneau standard du côté de l'offre vacancière (hôtel, localisation, voyages), ou elle constitue l'étalon temporel de référence.

Si cette requalification des congés traditionnels a lieu, on comprend l'importance des liaisons TGV pour la desserte des lieux traditionnels de vacances notamment la côte d'Azur ou la Bretagne. A cet égard, la ville de Nice est un cas intéressant. La congestion routière croissante et la mauvaise desserte ferroviaire cumulées avec la congestion aérienne autour de cette zone pourraient remettre en question son attractivité *si* les séjours sur la côte d'Azur s'uniformisaient autour d'une semaine. En effet, pour cette durée, le ratio temps de transport/temps de séjour serait remis en question avec des départs de Paris notamment : en comptant au minimum 8h00 à 9h00 pour se rendre de Paris à Nice en voiture sans embouteillage, le ratio, pour une semaine de temps éveillé à 15h00 par jour est de $(2 \times 9h00) / 105h00 = 17\%$, sans compter les déplacements sur place. Le maximum relevé (chapitre 4) ***hors trajet sur place***, pour cette durée de séjour (6 nuitées) se situant entre 9% (vitesse moyenne de 70km/h) et 13% (vitesse moyenne de 100 km/h) en VP avec une moyenne se situant entre 5% et 9%. La zone autour de Nice perdrait alors de son attractivité pour des séjours d'une semaine avec déplacement en voiture, alors que pour des séjours longs, le ratio descend à 8% si 15 jours sont passés sur place, et 5% si 21 jours sont passés sur place.

Le cas de la Bretagne est aussi intéressant. Fief des congés longs, notamment ouvriers, dans les années 60 –70, l'érosion de sa fréquentation (hormis visiteurs en provenance d'Ile de France) pourrait être liée à l'essor des congés courts. La Bretagne, par sa situation géographique, est excentrée. En partant de Lyon en voiture, le temps de transport étant au minimum de 9h30, sans connaître de congestion, ni vraiment de pause...*farniente*, le ratio pour une durée d'une semaine est de $(2 \times 9h30) / 105h00 = 18\%$ soit également largement au-dessus du plafond $\overline{\alpha TS}$. En revanche, la desserte aérienne de la Bretagne réduit le temps de transport à moins de 3h00 depuis Lyon en porte à porte, ce qui cette fois, permet des courts séjours de 3-4 jours, en revanche, le prix du billet reste très élevé.

Après avoir vu comment les anciens congés longs pourront être requalifiés en semaine de congé dans le SVF, il reste maintenant à se demander ce que deviennent les courts séjours de 3 – 4 nuitées dont les portées de déplacement s'inscrivent généralement dans la grande région ? Ces courts séjours s'allongent-ils tous pour se tourner vers le territoire national ? Deviennent-ils des excursions à la journée ? Il semble que l'on retrouve la fragilité de cette combinaison au sein du système vacancier français.

Fragilité car c'est une pratique nouvelle qui se trouve à cheval sur un rythme hebdomadaire... et par conséquent qui suppose une grande flexibilité dans l'usage et la synchronisation des temps familiaux....N'est-ce pas d'ailleurs une pratique plutôt réservée aux célibataires et couples sans enfants, ou avec des enfants autonomes plutôt qu'aux familles dont les enfants ou adolescents vont à l'école le samedi et/ou le lundi matin ? Jean Didier Urbain, dans son livre intitulé « Vacances » souligne à propos du triomphe des week-ends rallongés :

« On sait aussi qu'un frein important demeure : le temps scolaire. » (Urbain, 2002, p.56)

Boulin et Du Tertre soulignent aussi ces obstacles :

« Cette situation rêvée de courts séjours hors du domicile se heurte à deux séries d'obstacles d'ordre temporel : les modalités de la RTT (seules celles qui permettent aux salariés de cumuler les jours de repos, de choisir, au moins partiellement, les périodes de prise de ces jours de congé, sont adéquates avec cette pratique) ; la synchronisation des temps au sein de la famille. » (Boulin et Du Tertre, 2001, p.9)

Cette fragilité provient également du caractère élitiste des pratiques de courts séjours : ces dernières reposent sur la possession d'une résidence secondaire et/ou la localisation (dont les prix relatifs sont indexés sur le coût de la vie) et sur les réseaux amicaux. Cela explique sans doute les écarts les plus importants dans les taux de départ en fonction des catégories socioprofessionnelles pour ce type de séjour. Contrairement à la semaine, le court séjour est donc vulnérable ne serait-ce parce qu'il est « arythmique » et donc coûteux en terme de temps contrairement à la semaine, car il empiète sur plusieurs créneaux. (sauf lorsque la présence d'un jour férié permet de faire le « pont »).

En outre, il semble difficile de voir basculer les courts séjours qui se déroulent en intra-régional, et jusqu'à la Grande Région, sur des séquences de temps plus courtes faute d'une possibilité d'augmenter les vitesses (plus que d'autres séjours, les courts séjours sont entrepris en voiture particulière). En revanche, ils peuvent facilement prétendre à des destinations inter-régionales avec l'utilisation du TGV (Paris Marseille), et Européennes (avec les vols *low cost*). Le court séjour est par excellence une combinaison qui peut chevaucher toutes les autres, sauf celles incluant une destination internationale.

Selon nous, la massification du court séjour semble peu probable en dehors des mois d'avril et de mai qui permettent ces pratiques bien spécifiques. Outre qu'il soit coûteux, le court séjour est fortement soumis à des conditions très restrictives, ce qui le réserve à des catégories de population bien particulières. Pourtant, d'autres variables démographiques de longue portée, comme la baisse du taux de natalité, la réduction de la taille des ménages laissent penser l'évolution contraire. Il est donc difficile de trancher sur la question de savoir si le court séjour pourra à l'avenir se massifier.

Jusqu'à présent, l'évolution possible du système vacancier français a été envisagée au fil de l'eau, dans le meilleur des mondes... il reste maintenant à étudier un cas de figure dans lequel *les gains en vitesse ne seraient plus possibles*, sans toutefois remettre en question les gains de productivité dans les transports et la baisse des prix du transport.

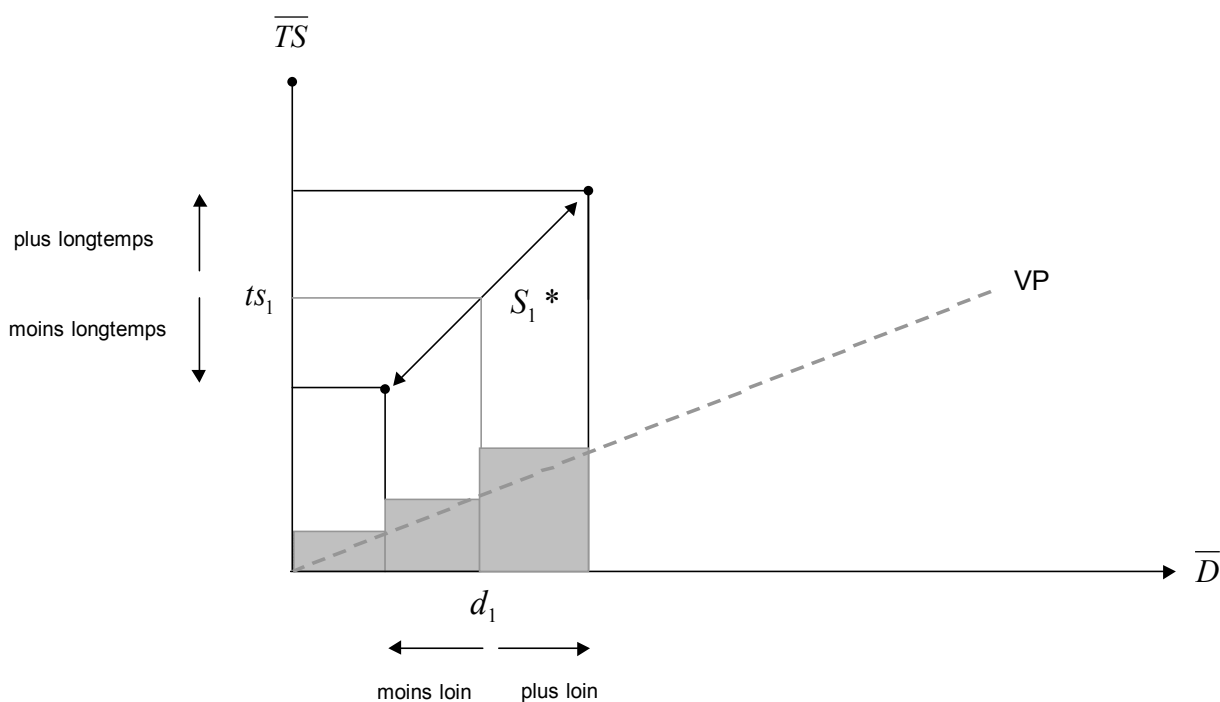
2.5 Vitesse bloquée, distance et fréquence en hausse : le temps de transport rentabilisé ?

Dans un scénario au fil de l'eau, les pouvoirs publics se contentent d'accompagner et de soutenir les évolutions technologiques en investissement dans les transports collectifs rapides (TGV et Avion) et en revalorisant les espaces régionaux et nationaux de proximité.

Les deux scénarios présentés ci-dessous remettent en cause la hausse tendancielle des vitesses et donc la baisse du kilomètre en équivalent temps *sans* remettre en cause la baisse relative des prix du transport en équivalent pouvoir d'achat, et donc sans remettre en cause la hausse tendancielle des valeurs du temps. Les pouvoirs publics voudraient stériliser la hausse des vitesses pour stabiliser les émissions de CO₂. Dans ce contexte, l'avion est donc fortement taxé. La mobilité automobile n'est pas plus coûteuse en argent, mais plus coûteuse en temps, ce qui semble être déjà le cas.

L'avion étant démesurément coûteux, dans quelle situation se trouve alors le touriste désormais obligé de se déplacer en automobile pour partir en vacances? Sans le choix dans les vitesses, le choix se résume pour un temps de congé annuel stable à deux alternatives : plus souvent moins loin, **ou** moins souvent plus loin.

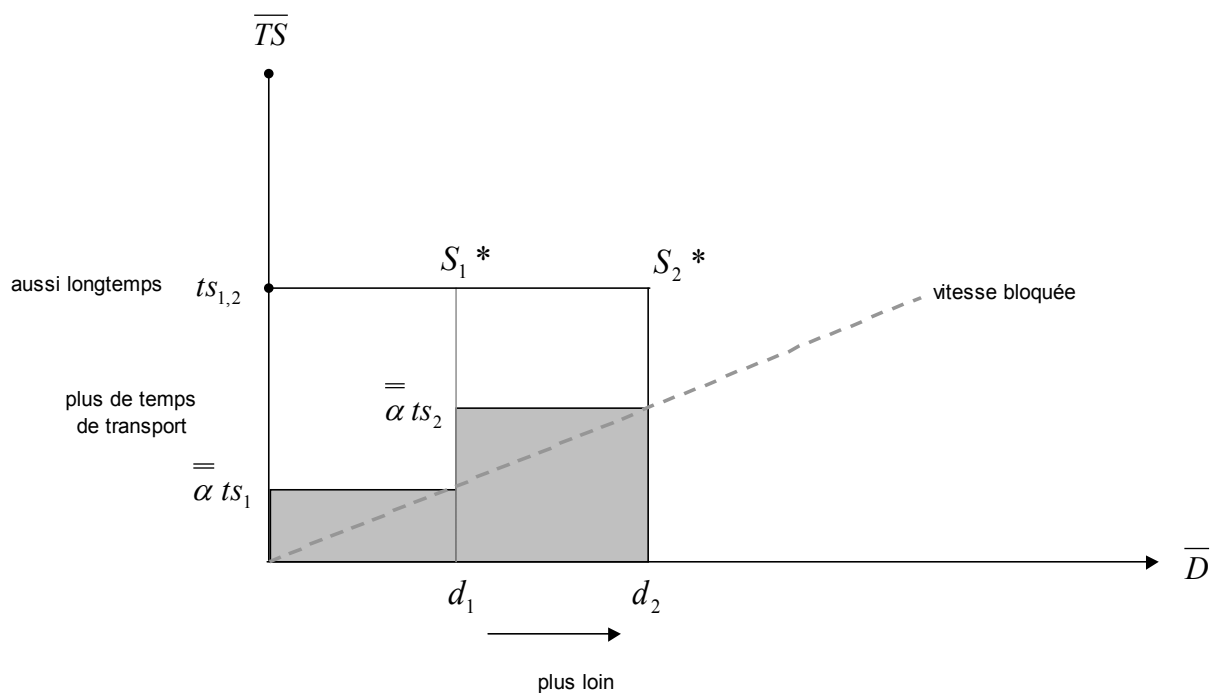
Figure 54. _ Plus souvent moins loin OU moins souvent plus loin.



Ce choix s'explique si $\overline{\alpha ts}$ est maintenu constant : le touriste ne peut augmenter la distance *sans* augmenter le temps de séjour. Comment peut-on associer fréquence et donc variété annuelle et distance sans hausse des vitesses et pour un temps de congé annuel donné ?

Le seul ajustement possible consiste alors à augmenter la part du temps de transport dans le temps de séjour $\overline{\alpha ts}$. Afin de maintenir le rythme des sorties sur l'année et de maintenir l'intensité de chacune d'entre elles, le temps de transport doit être « vécu » autrement. Il doit se métamorphoser en un temps de sommeil, un temps de repos, un temps pour soi, un temps de travail, ou un temps de loisir. Repousser la désutilité intrinsèque du temps de transport est le seul ajustement possible pour continuer à maximiser les progrès récréatifs, c'est-à-dire augmenter l'univers de choix (par la distance parcourue) *sans* augmenter le temps de séjour, et par ce biais maintenir sa fréquence de sortie annuelle. Il s'agit du scénario « Orient Express ».

Figure 55. _ Aussi souvent, aussi longtemps, plus loin...mais plus longtemps en transport



Dans cette configuration, l'équilibre interne du séjour soit l'interdépendance entre le temps de transport, le temps de séjour, la distance, et la vitesse, est donc remis en question. C'est exactement comme si, à un instant t et pour un seul mode, la programmation d'un séjour avec des destinations de plus en plus lointaines, n'entraînait pas la nécessité d'allonger la durée du séjour. Pour prendre un exemple, il serait ainsi possible de partir 9 jours en Sicile en train et non en avion, bien qu'à l'heure actuelle, la durée du voyage en train soit de 24 h contre 6 h en avion. Le ratio temps de transport/temps de séjour serait alors de $(2 \times 24h00) / 105h00 = 46\%$ contre $(2 \times 6) / 105 h00 = 11\%$ en avion. Le prix de l'aller retour Lyon-Catane (à l'Est de la Sicile) étant de 250 euros en train contre 310 euros en avion.

On peut envisager la réalisation de ce scénario « *Slow life* » sous la forme évoquée par W.Heinze,

« [...] d'une attirance et d'une nostalgie pour l'exquise lenteur. » (Heinze, 1998 p.37)

Voyager en roulettes, sur des chemins de fer à voie étroite, des locomotives à vapeur, des anciennes voitures, des bateaux à aube, ou des paquebots de croisière pourrait transformer le temps de transport en temps de loisir. Ces moyens de transport lent seraient remis paradoxalement au goût du jour par la civilisation des loisirs harassants. Le temps passé en transport deviendrait alors un refuge, un eldorado du temps libéré, un moyen de goûter au temps qui passe. P. Sansot a trouvé un titre de chapitres très parlante à ce propos :

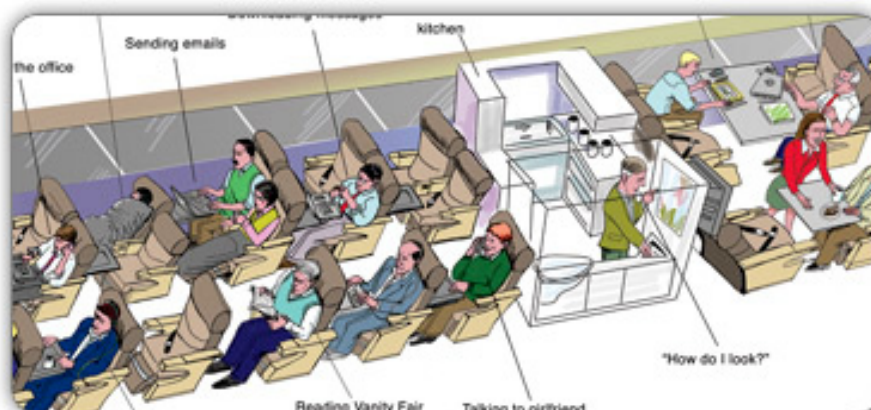
« *L'ennui de qualité.* » (Sansot, 2000, p.53)

Pour autant, l'utilité du temps de transport serait-elle supérieure à celle du temps passé sur place ? Ce scénario qui mise entièrement sur la qualité du temps passé en transport et sa rentabilisation peut-il renverser le rapport des temporalités de sorte que le temps de transport représente 50% du temps de séjour ? Pour que ce rapport des quantités s'inverse, le temps de transport rentabilisé devra voir son utilité marginale chuter moins rapidement que le temps de transport « classique » et à la même vitesse que l'utilité marginale du temps de séjour passé sur place sur la période continue que constitue le séjour...

Encadré 4. _ Le cas Limoliner « Quality Travel Time New-York Boston »

Un exemple récent de cette configuration est celui de la formule mise en place par la compagnie de bus Limoliner aux Etats-Unis depuis 2003 sur la liaison entre New-York et Boston. Le prix du déplacement (aller –retour) en avion coûte de 250 dollars à plus de 400 dollars et le temps de vol avec les enregistrements (particulièrement longs depuis le 11 septembre) est d'une heure et 10 minutes pour 300 kilomètres par la route (188 miles). La compagnie de Bus Limoliner propose un temps de trajet aller de 4 heures (environ 76 km/h de moyenne sur tout le trajet) avec 5 départs par jour (contre 10 pour l'avion) pour un prix de 150 dollars pour l'aller et le retour (soit au minimum 100 dollars d'économie par rapport à l'avion mais 120 dollars de plus qu'un trajet en bus classique). Précisons qu'un aller retour en bus « classique » est de 30 dollars. Mais la spécificité de l'offre Limoliner est de garantir à ses passagers 4 heures de temps « productif ». Son argument n'est pas le prix, ni la vitesse, mais le confort. Les bus sont aménagés pour 28 passagers seulement avec de larges fauteuils en cuirs, des tables de réunion, des prises électriques, un accès DVD individuel, un accès libre à internet, une hôtesse de bord, une prise en charge totale des bagages, une restauration de qualité, des magazines et journaux, une possibilité de dormir. L'attente du bus est prévue à l'hôtel Hilton, le système de réservation permet de réserver jusqu'à 2 minutes avant le départ, ce que ne propose pas l'avion. Bien que cette offre s'adresse essentiellement aux hommes d'affaires, elle ne leur est pas strictement réservée et les touristes sont aussi des clients potentiels. Le fait de rentabiliser le temps de transport permet-il à ce moment là de réduire la durée du séjour en deçà du seuil de confort et se positionner en S_2^* sur la Figure 55, autrement dit, continuer à maximiser les opportunités liées à la multiplication des déplacements ? Certes, son application aux déplacements touristique n'est pas évidente sur toutes les liaisons mais cette offre représente une solution alternative.

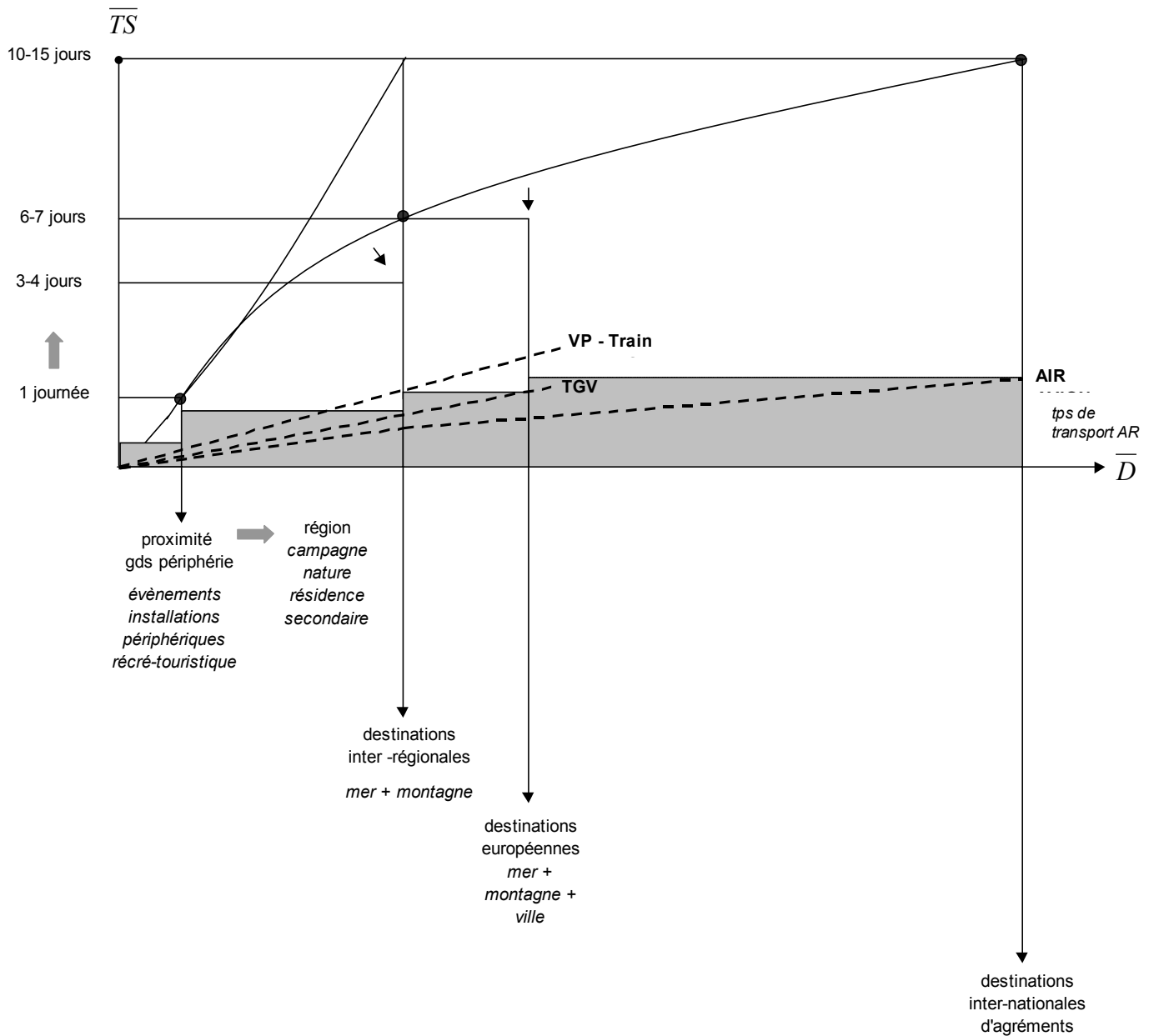
L'aménagement intérieur des bus Limoliner



Conclusion générale de la deuxième partie

Cette conclusion reprendra essentiellement la dernière section et proposera une recombinaison du « système vacancier français », A la première présentation graphique du SVF en début de section (Figure 49 p.121) pourrait succéder l'évolution suivante :

Figure 56. _ Vers un "système vacancier français" recomposé ?



Cette évolution est la résultante de l'effet conjugué de trois facteurs : la hausse des vitesses, la hausse des valeurs du temps, la baisse des prix relatifs des transports. Cette évolution montre comment le tourisme est passé d'une consommation exponentielle de temps, à une consommation exponentielle de destinations (et des caractéristiques qui leur sont liées). Ce changement s'apprécie en comparant les

courbes de la Figure 49 p.121 et de la figure ci-dessus dans lesquels le chemin des optimas (ou sentier de croissance) tourne sa concavité vers l'extérieur puis vers l'intérieur. Le nouveau SVF se recompose autour de trois piliers :

- *l'excursion à la journée* dont le développement sera marqué par une plus grande variété, des fréquences en hausse, et une intensité accrue. La demande de sites multi-activités sera de plus en plus grande. Compte tenu de l'évolution limitée des vitesses dans cette sphère de proximité, les distances par sortie n'augmenteront pas ou peu, en revanche, les distances annuelles liées à ce type d'excursions augmenteront. L'automobile restera le vecteur de ce type de séjour.

- *le séjour référence d'une semaine à 10 jours* qui peut figurer comme un vestige des vacances traditionnelles en France, ayant basculé sur une période plus courte. Ce séjour de référence verra son développement marqué par la hausse des vitesses en inter-régional avec le TGV (*low cost*) et dans l'espace Européen avec l'essor des compagnies aériennes *low cost* et du TGV Europe. Ces modes collectifs rapides seront prolongés avec des systèmes performants et souples de localisation de voiture sur place afin de réduire au minimum les ruptures de charges. La hausse des fréquences pour ce type de séjour dépendra de la concurrence avec les séjours de 10-15 jours.

- *le long séjour d'agrément de 10 à 15 jours* dont l'évolution sera marquée par la forte hausse des distances, la hausse des fréquences relativement à son niveau actuel dans la mesure où il sera très facilement programmé sur un cycle annuel. Les séjours à l'étranger vers la famille ou les amis à l'étranger pourraient être les principaux vecteurs de cette hausse car ces derniers intègrent une part plus faible de services marchands et l'évolution de leur prix relatif dépend plus étroitement de la composante transport qui elle pourrait poursuivre sa baisse encore quelques années, du moins pour l'avion.

Les deux premiers piliers peuvent être reliés par une *passerelle* : le week-end sur la grande région, et en inter-régional, le court séjour en grande région, inter-région ou Europe. Toutefois, nous avons montré pourquoi ces deux formules intermédiaires posaient des problèmes dans la synchronisation des temps mais que leur potentiel latent demeurait fort du fait des évolutions démographiques et de la hausse des valeurs du temps qui conduit à flexibiliser son usage.

Cette recomposition du système vacancier français pourrait paraître « raisonnable » car elle *prolonge* des rythmes temporels de vacances et de loisirs sans les révolutionner totalement. Cette absence de révolution s'explique par l'évolution des vitesses selon les types d'espace, par une norme de confort temps de transport/temps de séjour, et pose le temps comme première des contraintes. En outre, en regardant les évolutions passées en terme de pratiques de loisirs, on peut constater que les principaux changements ont eu lieu sur les portées des destinations et leur fréquence. **Les créneaux temporels sont restés les mêmes** mais l'univers de choix s'est décuplé. Le créneau très long des

vacances pris d'un bloc n'a pas totalement disparu puisqu'il est actuellement combiné avec les destinations internationales (trois semaines aux Etats-Unis). De même, les excursions et les week-end ont toujours existé. Ce sont les rythmes et les distances qui ont le plus changé. Cette hausse du rythme s'est faite « en cadence », c'est-à-dire sur des créneaux temporels traditionnels. L'analyse de données mettra en évidence le prégnance des contraintes temporelles et le poids de la semaine de congé. Si la révolution ne porte pas sur la taille des créneaux, le changement du SVF est insidieux. Il se situe sur deux points principaux :

- sur l'usage de la voiture. L'utilisation de la voiture particulière sera en effet définitivement restreint aux loisirs de proximité dans la région, l'intra-régional ou la grande région. La localisation d'un véhicule sur place combiné à un forfait avion ou TGV pourrait se développer et se démocratiser.

- sur la combinaison des fréquences et des distances pour les grands voyages. Ce qui est justement impossible lorsque la vitesse est bloquée – car trop coûteuse ou non disponible. Alors que l'effet de seuil en terme de kilométrage annuel effectué en VP pour les vacances se trouve entre 6000 et 8000 km, (en moyenne 2000 km), ce seuil pourrait être pulvérisé par le recours à l'avion, ne serait-ce qu'une fois par an. En effet, un *seul* vol aux Etats-Unis double ce seuil : 16 000 km, et double au minimum les émissions de CO₂ par passager comparativement à la voiture. Si deux voyages internationaux de dix jours sont entrepris chaque année (Février ou Pâques et Eté), le calcul est facile à faire. Vu sous cet angle, les excursions, les séjours d'une semaine en France, ne seront alors qu'une goutte d'eau dans un océan de kilomètres... et pour que cette révolution ait lieu, le temps total de congé annuel n'aura même pas besoin d'augmenter.

C'est donc bien l'intensité en terme de distance par unité de temps de séjour, et de rythme des sorties qui augmente comme le met en évidence la figure 34 ci-dessus. L'enjeu de la partie empirique est de valider l'ensemble des hypothèses qui sous-tendent la construction du graphique et l'équation sur lequel il est fondé.