CONCLUSION GÉNÉRALE

1 Leçons théoriques

Ce travail a tout d'abord permis, à partir des outils rudimentaires de la microéconomie, de construire une épure théorique dont le but est d'identifier la logique du changement que produit la croissance économique sur le rapport au temps libre **et** à l'espace touristique. L'intérêt de cette thèse étant d'avoir considéré et traité ces deux dimensions dans leurs interactions à partir des signaux prix.

La dynamique mise en lumière est par essence contradictoire car l'épanouissement de l'univers des choix touristiques que génère la croissance économique (par un effet revenu sur un bien supérieur et par la baisse des prix du transport) augmente plus rapidement que le temps de sortie disponible pour l'explorer, (sachant que la libération du temps libre est aussi un surplus de la croissance économique). Dans ce schéma, le temps devient logiquement la ressource la plus rare.

Cette contradiction entre un univers des choix en forte croissance et le temps disponible pour l'explorer, est sans cesse repoussé par l'accès à des vitesses de plus en plus rapide, afin de préserver l'utilité du temps de séjour passé à une destination en maintenant le temps d'accès à la destination en deçà d'une norme de confort. Dès lors, la vitesse constitue la clé de voûte du système. En donnant la possibilité d'augmenter la distance plus rapidement que le temps de transport, elle « concrétise » cette abondance d'opportunités spatiales et touristiques. Mais par un étrange effet de retour, l'accès à la vitesse et à la flexibilité qui semblent, à première vue, constituer des réponses à la rareté relative du temps, contribuent en réalité à entretenir sans cesse sans cette fuite en avant.

L'idée centrale de cette thèse est de montrer qu'après deux siècles de croissance économique, et sans doute un excès de focalisation de la part des économistes sur la rareté matérielle, la rareté croissante du temps libre, *relativement aux opportunités de consommation,* affecte les pays riches de manière aiguë et ce bien que le temps de travail ait été divisé par deux depuis le début du siècle en moyenne. Cette rareté du temps est aujourd'hui au cœur de nos décisions et de nos préoccupations quotidiennes. Les modèles de choix touristiques publiés jusqu'à présent ne prenaient pas en compte cet aspect et s'en tenaient à une description statique de la fonction d'utilité du touriste. Cette thèse ajoute une vision à la fois dynamique et systémique des origines et des conséquences de cette rareté temporelle sur le rapport au temps libre et à l'espace touristique.

2 Leçons empiriques

Le travail empirique a tenté de décrypter l'arbitrage du touriste sur une double échelle : la programmation d'une sortie pour un séjour et la programmation de l'ensemble des sorties sur l'année.

A l'échelle du séjour, l'arbitrage se caractérise par une norme de confort entre le temps de transport aller-retour à la destination. Cette norme de confort s'établie en moyenne aux alentours de 10% du temps de séjours éveillé sans toutefois compter les temps d'attente, de chargement et de déchargement du véhicule, ni le temps de transport sur place. Aussi, il est probable que ces temps annexes du temps de transport porte la norme de confort aux alentours de 15%. Le plafond au-delà duquel le séjour a une probabilité très forte d'être annulé ou reprogrammé se situe à 28,5% ce qui représente 1/3 du temps éveillé passé en transport.

Cette norme de confort se cristallise dans le premier principe de régularité qui caractérise l'arbitrage : celui de la compensation entre la durée et la portée. Une disponibilité temporelle plus grande se traduit par la recherche d'une destination plus lointaine dont les caractéristiques sont plus spécifiques. Inversement, lorsque le temps de séjour est moindre, la destination est plus proche.

Cette norme de confort est toutefois sensible au caractère varié ou répété du déplacement. Un déplacement vers une destination nouvelle conduit à accepter un temps de transport plus long dont on suppose qu'il est la contrepartie de caractéristiques plus ou moins nouvelles liées à la destination. La norme de confort est également sensible au fait de résider ou non dans l'agglomération parisienne : les habitants de cette agglomération supporte en effet un temps de transport plus élevé que la moyenne relativement à leur temps de séjour. Enfin, la norme de confort est sensible au niveau de revenu : le s revenus plus élevés présentent des arbitrages spatio-temporels dans lesquels le temps de transport est plus important relativement au temps de séjour. Néanmoins, ces trois effets jouent à la marge et ne remettent pas en cause deux autres principes forts de régularité dans l'arbitrage spatio-temporel du touriste :

- d'une part, la décroissance *marginale* de la portée du séjour au fur et à mesure que le temps de séjour augmente et pour une vitesse constante de déplacement. Cela traduit une désutilité marginale de la distance supplémentaire à vitesse constante.

- d'autre part, la prégnance forte du tempo hebdomadaire dans l'articulation des composantes temporelles et spatiales des séjours. Lors de la programmation des séjours, l'allongement de la portée pour visiter une destination spécifique augmente lorsque la disponibilité temporelle s'approche du créneau type (7 nuitées, 15 nuitées, 21 nuitées) sur lequel la portée culmine. Au-delà, c'est « l'effet de rallonge » : le temps sur place augmente sans générer une reprogrammation de la destination.

Le dernier chapitre a permis de montrer selon quelle logique les arbitrages ponctuels se combinaient sur l'échelle annuelle. Au premier rang des conclusions sur l'année, nous avons montré que l'allongement du temps annuel de sortie n'est pas lié au fait que les séjours s'allongent mais au fait qu'ils se multiplient, notamment les courts séjours. Nous sommes typiquement dans un effet de recherche de variété.

3 Perspectives de recherche

Le champ de la recherche en matière de déplacements de tourisme est fécond et reste encore largement sous-exploité. Il serait intéressant de prolonger l'analyse empirique des déplacements de loisirs et de tourisme à trois niveaux distincts dont la complémentarité pourrait être forte dans un travail de prospective :

- Tout d'abord, il serait intéressant d'introduire dans la combinaison qu'est le séjour, la troisième composante, matérielle et servicielle, qui concerne les dépenses sur place (hors biens durables). Ainsi, à côté du noyau central constitué de la disponibilité, de la durée, et de la spécificité du lieu, les dépenses effectuées sur place permettraient de saisir une troisième dimension du tourisme et du coup, l'ensemble des interactions possibles avec les deux autres. Si les travaux de la Direction du Tourisme ont déjà montré que les dépenses par nuitée sont plus importantes pour les courts séjours, on pourrait par exemple se demander si les dépenses sur place sont une fonction inverse ou croissante de la portée des séjours et s'il existe en la matière une régularité.

- Ensuite, la part du temps de transport dans le temps de séjour éveillé pourrait être estimée par d'autres biais. Des études qualitatives suffisamment nombreuses, qui prendraient en compte les déplacements sur place et la durée précise du temps éveillé parviennent à saisir de manière plus précises les compensations. Lorsque le ratio du temps de transport aller-retour à la destination principale est faible, y a t-il compensation par des déplacements sur place plus nombreux ou des dépenses sur place plus importantes ? A l'inverse, lorsque le ratio est proche du plafond, les déplacements sur place sont-ils nettement plus restreints ? Un autre moyen de mieux saisir d'autres éventuelles régularités pourrait consister à estimer le coefficient sur les excursions à la journée. Le biais sur la durée du temps éveillé s'en trouve considérablement limité, de même que le biais des déplacements sur place.

- Enfin, un effort de modélisation particulier pourra être porté sur les déterminants socio-économiques des sorties en avion. Ce travail apparaît comme essentiel pour deux raisons. D'une part, la fréquence marginale de la sortie en avion a un effet de levier considérable sur les émissions moyennes de CO_2 annuelles bien au-delà de l'effet d'une sortie sur route supplémentaire. D'autre part, le potentiel lié à l'avion reste fort même s'il n'est pas illimité. La mise au point d'un modèle économétrique capable d'estimer les différents impacts de coefficients liés au revenu, à l'âge, à l'accessibilité de l'aéroport, à l'agglomération de résidence, nous paraît essentiel pour contribuer à éclairer les décideurs et l'opinion publique sur les enjeux actuels liés aux émissions de CO_2.