

GÉNÈSE DE LA THÈSE

Pour mieux comprendre la genèse de ce travail, son angle d'approche, il est utile de le réinsérer dans son contexte originel. Ce travail tente de mobiliser le corpus théorique dans le champ de l'économie pour répondre aux préoccupations concrètes de quatre partenaires : l'ADEME (Agence pour le Développement et la Maîtrise de l'Energie), ENERDATA SA (données énergétiques et modélisation énergétique), l'INRETS (Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité), en partenariat avec la (DT) Direction du Tourisme et le LET (Laboratoire d'Economie des Transports) :

- l'ADEME, tout d'abord, qui a financé cette thèse à partir de septembre 2001. La demande initiale du projet de l'ADEME porte sur les temporalités des mobilités (budget temps libre et budget temps de transport). Les mobilités de loisirs liées aux 35 heures sont alors en plein essor et le lien entre les temporalités de loisir et les transports apparaît comme une piste d'étude fructueuse. En outre, l'ADEME s'inquiète de l'allongement des distances parcourues pour les loisirs et de leurs corollaires : les émissions de gaz à effet de serre générés par ces déplacements, en particulier les émissions liées à l'aérien. L'ADEME souhaite renouveler les approches pour penser de manière systématique la mobilité non contrainte. f

- ENERDATA ensuite, avec le projet du modèle VLEEM (*Very Long Term Energy Environment Modeling*). Ce projet de thèse a en effet démarré parallèlement à cette modélisation de très long terme menée par ENERDATA pour le compte de la Commission Européenne. VLEEM est un modèle énergétique qui a pour objectif de donner une estimation des consommations énergétiques par habitant à l'horizon 2100. Pour cela, il s'appuie sur l'approche des budgets temps quotidiens, moyen le plus fiable de se projeter dans le futur. L'interrogation forte de VLEEM porte sur l'évolution du temps libre quotidien¹ mais aussi annuelle et sur l'intensité énergétique de ce temps libre. Dans la mesure où une grande partie de l'énergie consommée pendant le temps libre est liée aux activités de transport, il est apparu nécessaire de trouver une articulation entre les deux. Doit-on intégrer le temps

¹ L'annexe 1 s'intéresse à la dynamique longue de l'évolution du temps libre en lien avec les gains de productivité. Cet annexe 1 examine l'idée commune selon laquelle la hausse du temps libre serait irréversible. Le lecteur y trouvera l'origine de notre réflexion sur les pratiques de loisirs et de tourisme et comprendra l'adaptation qui a été faite du modèle de Becker dans le but d'interpréter l'évolution de la demande de séjours de loisirs et tourisme. L'annexe 1 a fait l'objet d'un projet d'article.

de transport pour le tourisme et les loisirs dans la constante quotidienne constatée par Zahavi¹ ? Ou doit-on considérer le temps de transport pour les excursions et les séjours comme du temps de transport « additionnel » au regard de la constance de Zahavi ?

- le troisième partenaire de la thèse est l'INRETS. Après avoir soumis la problématique de notre recherche à Françoise Potier au printemps 2002, il a été possible d'utiliser la base SDT (Suivi de la Demande Touristique) gérée et utilisée par la Direction du Tourisme et construite par l'institut Taylor Nelson Sofres (TNSO). Les interrogations propres aux champs touristiques, telles qu'elles ont pu ressortir au travers des échanges avec F. Potier, Abdel Khiati, Philippe Lhuillier et Christophe Terrier² de la Direction du Tourisme concernent l'ensemble des acteurs institutionnels et le secteur touristique. Bien que les changements sont lents en matière de comportements touristiques, les interrogations n'en demeurent moins pas vives et de portée générale. Tout d'abord, comment interpréter la baisse tendancielle de la durée des séjours depuis 25 ans ? Ensuite, comment expliquer à la fois l'intensification des pratiques de vacances et de tourisme vers la proximité et vers la longue distance sur des durées de séjours en moyenne plus courtes ? Et enfin, comment expliquer les changements des comportements touristiques dans l'usage du temps libre et son effet sur les distances parcourues (et donc les émissions de CO₂) ?

- le quatrième partenaire de la thèse, le LET est aussi mon laboratoire d'accueil. Au sein du laboratoire, les problématiques liées aux budget temps, traitées essentiellement dans une approche économique sont un axe de recherche principal. L'interrogation forte à laquelle le LET tente de répondre recoupe de manière large les préoccupations des trois partenaires précédents : quelles sont les régularités dans les comportements de mobilité ? Il ne s'agit pas tant de régularités biologiques que de régularités révélées dans les arbitrages économiques de cette mobilité, aussi bien en courte distance qu'en longue distance. La thèse de Iragaël Joly a récemment creusé ce sillon en examinant la conjecture de Zahavi. Le projet ETHEL (*Energie, Transport, Habitat*), actuellement en cours, tente de faire le lien entre ces approches en terme de budgets temps et de vitesse et les émissions de CO₂ pour l'ensemble des déplacements contraints et non contraints. Plus récemment la thèse en cours d'Aurélié Mercier examine le lien entre les valeurs du temps et les politiques de transport urbain.

¹ Le concept de "constance des budgets temps de transport quotidiens en milieu urbain" est répandu sous le nom de la conjecture de Zahavi, du nom du chercheur de la Banque Mondiale qui, dans la fin des années 1980, forge l'hypothèse d'une double constance des budgets temps de transport et budget monétaire et l'intègre dans un modèle d'économie de la mobilité. Cette régularité statistique observée dans les années soixante-dix et 2000 (Schafer, Victor) porte sur le temps de transport quotidien dont la moyenne est de 60 minutes. Cette constance serait spatialement et temporellement transférable. Les budgets de transport moyens sont en effet similaires entre les villes du monde. Le budget temps de transport moyen d'une agglomération est calculé comme la moyenne sur l'ensemble de la population mobile de l'agglomération, des durées individuelles consacrées aux déplacements effectués au cours d'une journée. (cf. sur ce point la thèse menée au LET par Iragaël Joly).

² Chef du département de la stratégie, de la Prospective, de l'Evaluation et des Statistiques de la Direction du Tourisme.

Aussi, pour résumer le contexte dans lequel ce travail est né, il se trouve au carrefour :

1. d'une approche énergétique agrégée, tournée vers la modélisation de long terme, préoccupée par l'évolution tendancielle du temps libre et la vitesse des transports (ENERDATA) et (LET)
2. de l'étude des comportements de mobilité touristiques dans leur tendance longue (INRETS et DT),
3. de la recherche de régularités dans les comportements de mobilité dans une approche essentiellement économique et microéconomique (LET).

« Le loisir, loin d'échapper à pareille fébrilité, l'exalte. J'évoque, sur le mode de la parabole et non de l'anecdote, les vacances de naguère. Une famille s'installait dans un meublé pour une quinzaine de jours. Durant la première journée, elle déballait les valises, puis chacun essayait d'aménager son propre territoire. Ouvrir tardivement les volets pour respirer l'air océanique, apercevoir les brumes ou les éclairs du soleil, s'en émerveiller, déjeuner à loisir sur une table bancale : voilà dont on ne se laissait pas et qui occupait la première semaine. La famille se rendait dans une sorte de magasin fourre tout. Elle y achetait des bricoles : une canne à pêche, une bouée, des lunettes de soleil. On essayait les maillots de bain, on hésitait à se rendre sur la plage dans étrange et nouvel accoutrement. La promenade aux étoiles sur la digue était de rigueur puis l'on s'apercevait que déjà une première semaine était passée. Il y avait encore la journée consacrée à une promenade dans l'arrière pays et une autre à l'envoi des cartes postales et une autre à narguer une pluie qui, même en Bretagne n'était pas de saison...et l'ultime journée où il fallait à nouveau faire les bagages et remettre de l'ordre dans le meublé.

La personne ou la famille qui se rend dans un club pour des vacances d'hiver est accueillie à 7 heures du matin au quai de la gare ou des bus. Après un petit déjeuner copieux, elle est projetée sur les pistes. Une pause a été prévue aux environs de 14 heures en haut de la station et l'on met un point d'honneur à emprunter les derniers télésièges ou téléphériques. Sur les pistes elles-mêmes, le moniteur imprime un rythme d'enfer. Malheur à celui qui ne le suit pas, il rétrogradera du cours 2 au cours 3 ou 4 ! Les animateurs les reprennent en main après le repas du soir. A la fin du séjour, il convient de déguerpir aussi vite que l'on est arrivé, de se montrer assez habile pour ne pas être submergé par la vague de la semaine suivante, faute de quoi valises, paires de skis et enfants risquent de s'interchanger. »

(Pierre Sansot, Du bon usage de la lenteur, pp.22-23, Rivage Poche Petite Bibliothèque, 2000).