

INTRODUCTION GÉNÉRALE

POURQUOI S'INTÉRESSER À LA MOBILITÉ DE TOURISME ?

Bien qu'elle représente une part toujours croissante des distances parcourues et un gisement certain de mobilité pour les trente années à venir, la mobilité touristique reste mal comprise dans ses ressorts fondamentaux. Selon quelle(s) logique(s), les pratiques de tourisme s'inscrivent-elles dans le temps et dans l'espace ?

L'intensification de cette mobilité, aussi bien dans les champs du lointain que de la proximité, produit inévitablement des répercussions sur le système de transport et les émissions de CO₂. Ces tendances macroscopiques sont cadrées par l'appareil statistique. Pourtant, peu d'interprétations théoriques sont susceptibles d'en proposer une lecture systématique et cohérente. Il existe un décalage frappant entre l'abondance de la littérature sur la sociologie des loisirs, du tourisme et des vacances et la pauvreté des interprétations économiques de l'évolution des caractéristiques de la demande et de la mobilité touristique. Ce travail de thèse propose d'étudier, dans une perspective microéconomique, l'évolution des pratiques de tourisme et des déplacements auxquels donnent lieu ces pratiques.

1 Un problème de définition

La mobilité de tourisme pose tout d'abord un problème de définition conceptuel et statistique. Le tourisme est une nébuleuse aux frontières floues où se chevauchent les notions de loisirs, de temps libres, ou encore de voyage d'affaires. L'OMT donne du tourisme la définition suivante :

« Le tourisme englobe les activités des personnes qui se rendent dans des lieux situés en dehors de leur environnement quotidien et qui y séjournent de manière ininterrompue pendant une période inférieure à un an pour leurs loisirs, leurs affaires, ou d'autres raisons précises. » (O.M.T, cité dans Mémento du Tourisme, 2002)

Cette définition technique vise avant tout à faciliter le décompte statistique ; son champ est donc très large. Nous travaillerons sur un champ d'étude plus restreint en recentrant la mobilité touristique autour de deux fondements :

- Le caractère discrétionnaire des loisirs et des choix touristiques qui s'inscrivent dans les périodes de temps libres. Précisons que le mot discrétionnaire ne s'entend pas au sens d'absence de contraintes sur les choix des séjours touristiques. La mobilité touristique souvent qualifiée de non-contrainte, l'est en réalité. Néanmoins, les voyages d'affaire et les cures de repos qui n'obéissent pas à des motifs discrétionnaires sont exclus de notre étude.

- L'idée de rupture par rapport au quotidien *se traduisant* par un changement de lieu. Ecoutons N. Leiper clarifier ce point :

“Tout loisir suppose une évasion temporaire quelconque mais le tourisme est unique en cela qu'il implique une évasion physique réelle qui se traduit par le voyage que l'on entreprend vers une ou plusieurs destinations où transparait l'aspect loisir. Ainsi le changement de lieu est perçu non seulement comme un des attributs déterminants du tourisme mais comme son essence même [...] un voyage de vacances permet des changements multidimensionnels : lieu, rythme de vie, visages, modes de vie, comportement, attitude. Il permet à l'individu une retraite temporaire par rapport à plusieurs des situations qui influencent sa vie quotidienne. “ (cité dans Pearce, 1993, p.37)

Parce que les frontières statistiques deviennent mouvantes, la première raison de s'intéresser à la mobilité de tourisme est donc de mieux comprendre sa *logique* à l'aide des cadres statistiques habituels, mais aussi et surtout indépendamment de ceux-ci. La construction d'une grille analytique est donc nécessaire.

2 Une question de soutenabilité

La deuxième raison pour laquelle, la mobilité de loisir et de tourisme mérite plus de réflexion est qu'elle risque à terme d'être le motif le plus générateur de passagers-kilomètres parcourus avec des distances et des émissions plus difficilement compressibles que celles liées aux motifs contraints. Selon W. Heinze :

« Les déplacements effectués en dehors de toute contrainte sont le principal réservoir de croissance du secteur des transports. » (Rognant, 1998, p.9)

A ce titre, la croissance du nombre d'arrivées de touristes internationaux dans le monde est significative. De 70 millions en 1960, les arrivées sont de 702 millions en 2002 selon l'OMT. Cela équivaut à une multiplication par 10 ou un taux de croissance annuel moyen de 6,8%. Cette croissance ne sera sans doute pas aussi soutenue pour les cinquante prochaines années, mais elle ne sera pas négligeable non plus. D'ici 2020, les études prospectives TEV de l'OCDE prévoient un triplement du trafic aérien et une hausse de 40% des distances parcourues en voiture particulière. Au regard de l'atteinte de l'objectif qui vise une division par quatre des émissions de GES en France d'ici 2050, ces évolutions posent problème. Or, la mobilité touristique risque de représenter une part croissante de ce total pour trois raisons qui tiennent à ces caractéristiques intrinsèques :

- Cette mobilité de loisir est directement dérivée de la consommation d'un bien supérieur : l'aspiration au voyage, le dépaysement. Par conséquent, la demande de transport pour ces motifs est susceptible d'augmenter aussi vite, sinon plus vite que le revenu (à la différence de la mobilité contrainte locale). Les loisirs et les vacances occupent en effet depuis plusieurs années le haut de la hiérarchie des dépenses prioritaires en cas de hausse des revenus : en

2000, huit français sur dix disaient vouloir consacrer plus d'argent aux loisirs et aux vacances si leurs revenus augmentaient¹.

- Les vitesses moyennes de déplacement pour les déplacements de tourisme sont plus élevées que pour les déplacements contraints quotidiens. D'une part, parce que le réseau autoroutier est plus sollicité par les déplacements de loisir et de tourisme. D'autre part, parce que la part de l'avion en longue distance augmente de manière continue. Le taux de pénétration du transport aérien (TPTA)², dénote une évolution continue à la hausse en France. De 4% en 1971, à 17% en 1995, le TPTA était en 2001 de 26% pour l'ensemble des motifs dont 50% de motifs touristiques personnels. Cette croissance de la part de l'aérien dans l'ensemble des modes contribue à la hausse des vitesses moyennes de déplacements.
- Le budget temps transport relatif à la mobilité de tourisme est peu étudié et sans doute moins contraint que le budget temps consacré au transport quotidien.

Du fait de ces trois caractéristiques intrinsèques, (bien supérieur, vitesse élevée, logique de plaisir), le potentiel de distances parcourues à l'avenir pour des motifs touristiques est important. Les facteurs démographiques ne sont pas neutres. L'arrivée à la retraite de classes nombreuses disposant de temps et de pouvoir d'achat dans les pays riches sera un vecteur fort de hausse des déplacements, du moins jusqu'en 2015-2020, date à laquelle les générations nées entre 1940 et 1959, qui constituent 25% de la population totale en 2004 en France,³ entreront dans le troisième âge. En outre l'urbanisation croissante est un facteur clé dans le développement des déplacements touristiques. L.Rognant rappelle en effet :

« Tous les modèles de consommation touristiques montrent que plus la ville grandit (taille, richesse, structure sociale, complexité) plus le taux de départ en vacances de ses habitants augmente. »
(Rognant, 2004, p.98)

Si le potentiel, encore latent, que représentent les transports de tourisme ne rencontrent pas de forces de rappel, ils pourraient devenir un des principaux ressorts du couplage entre la croissance économique et les émissions de CO₂ dans les transports alors que les autres secteurs, notamment

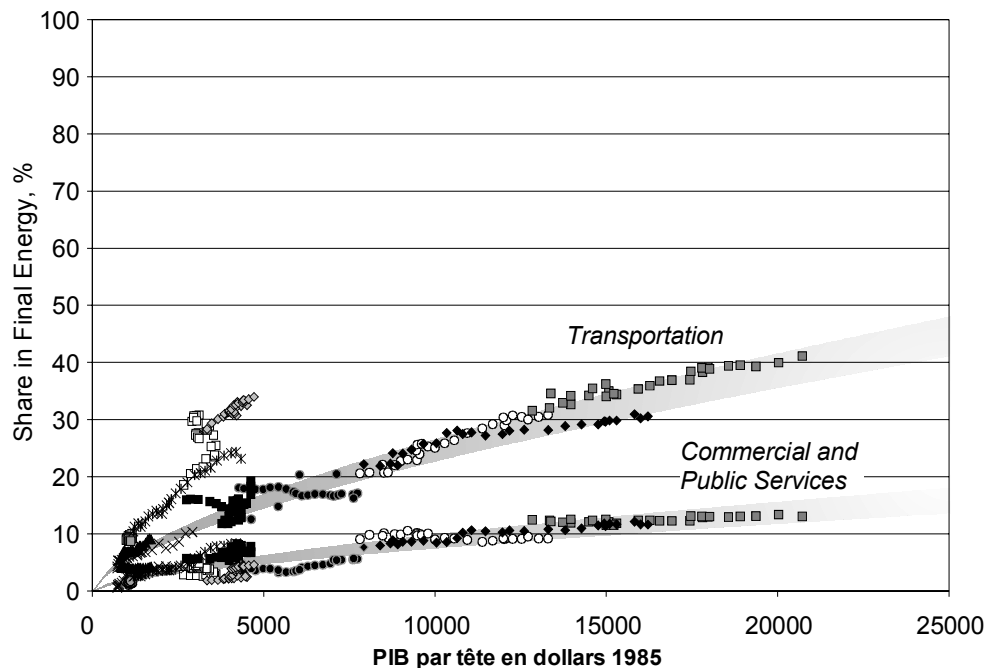
¹ Enquête Condition de vie et aspirations des ménages du CREDOC 1998, 1999, 2000.

² Le TPTA est la proportion de personnes ayant effectué au moins un voyage en avion au cours des douze derniers mois précédant leur interview. Les enquêtes 1971, 1974, 1977 et 1980 portaient sur un échantillon de 3000 personnes de plus de 15 ans (sources ADP, Air France, DGAC, UTA). Les enquêtes de 1984 et 1988 portaient sur un échantillon de 10 000 personnes de plus de 15 ans (Sofres). Dans la dernière enquête (ITA, Ipsos), les entretiens sont réalisés par téléphone alors que dans les précédentes ils se faisaient en face à face.

³ Plus précisément, 24,3% de la population totale en France métropolitaine pour les femmes de 45 à 64 ans et 24,8% pour les hommes de 45 à 64 ans, selon les données provisoires au 1^{er} janvier 2005 de l'INSEE. Source : Insee, Bilan démographique, Structure par âge des populations féminine et masculine. Le tableau est accessible sur Internet, thème / Population / Evolution et structure de la population.

l'industrie et l'agriculture, seront parvenu à réduire leur consommation énergétique sans réduire leur production. Le graphique ci-dessous (Schafer, 2000) préfigure ce couplage entre le PIB par tête pour onze régions du monde et la croissance de l'énergie consommée dans les transports.

Figure 1. _ Couplage Croissance économique et part de la consommation d'énergie finale dans différents secteurs.



Source : A.Schafer, MIT, 2000. Les séries statistiques correspondent à 11 régions du monde et couvrent la période 1971-1998, source IEA. Les pays les plus développés sont sur la droite, les moins développés, sur la gauche.

L'atteinte des objectifs environnementaux, et notamment du facteur 4, passera inévitablement par un effort de réflexion sur les transports de loisirs. Pourtant, cette réflexion sera vaine si, en amont, elle ne parvient pas à comprendre la dynamique longue des activités de loisir qui constitue à la fois le socle dur et la tendance de fond qui sous-tend la demande de transport de tourisme et de loisirs. Faute de prendre en compte ces tendances, l'observateur aurait une compréhension superficielle de ces déplacements. Cette thèse a pour objectif de mieux comprendre le tempo et la logique dans laquelle ces déplacements de loisir et de tourisme s'inscrivent.

3 Tendances lourdes

En la matière, écoutons G.Cazes et F.Potier résumer la tendance principale qui est la réduction de la durée des séjours :

« ...de tous les changements relevés, c'est là, sans doute, le plus continu et le plus significatif, mais, en même temps, le plus énigmatique. Alors même que l'allocation d'une cinquième semaine de congés payés en 1981 ne s'est nullement traduite en progression des taux de départs ou de fréquence en vacances, les Français ne cessent de contracter régulièrement leurs durées de séjours vacanciers : celles-ci tombent d'une moyenne annuelle de 21 jours en 1974 à 14 jours en 1994 et 12 jours en 1998, et pour les seules vacances d'été de 23 jours en 1972 à 16 jours en 1995 et à 13,5 jours en

1999. En dix ans, la proportion des séjours d'été de plus de 4 semaines a été divisée par deux, passant de 16% à 8% du total des séjours. Dans le même temps, les séjours d'été de 14 nuitées ou moins sont passés de 44% à 71%. En hiver, les séjours de 4 à 7 jours se sont développés au détriment des séjours plus longs (de 43% à 61% de séjours de 7 nuitées ou moins). Cette contraction temporelle s'accompagne – ceci est bien connu : « moins longtemps, plus souvent » - du développement des pratiques de départs et de séjours multiples : sans inclure les courts séjours, la moyenne est passée de 1,4 à pratiquement 2 longs séjours en deux décennies. » (Cazes, Potier, 2002, p. 52-54)

Cette tendance au raccourcissement des séjours, doublée d'une hausse des fréquences, se confirme à travers les séries longues issues de l'enquête vacances de l'INSEE.

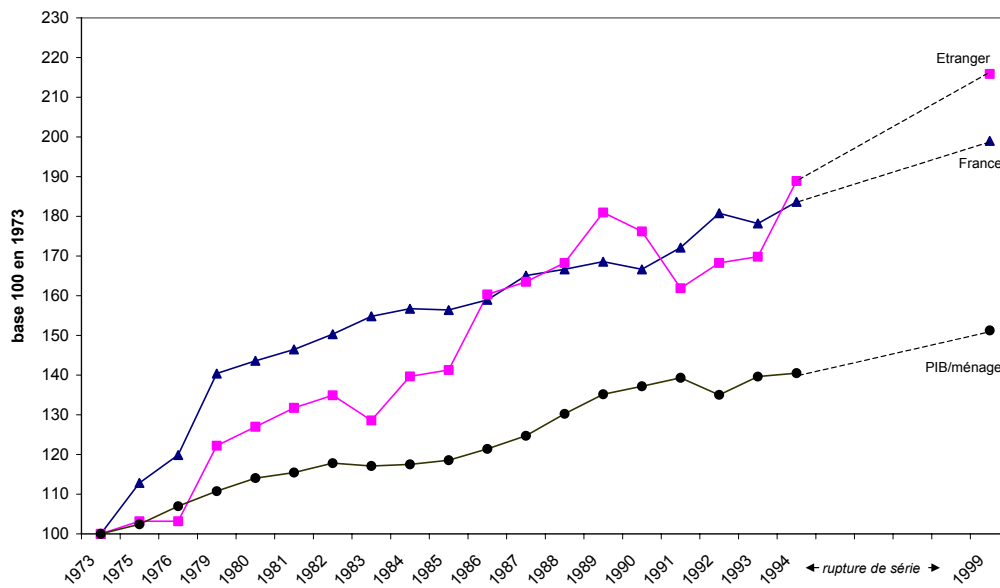
Tableau 1. _ Durée moyenne des séjours des Français de 1975-1999 en nombre de nuitées

	1975	1999	différence
France été	20,9	12,8	8,1 n
Etranger été	21,8	16,5	5,3 n
France Hiver	14,6	8,4	6,2 n
Etranger Hiver	12,7	10,8	1,9 n

Source : INSEE 2002, *Les vacances des Français : Résultats de l'enquête « Vacances » 1999*, C. Rouquette.
 NB L'enquête vacances de l'INSEE prend en compte les séjours de 4 nuitées et plus. Aussi, elle sous estime le raccourcissement des séjours en occultant les séjours personnels de 1 à 3 nuitées.

Cette baisse des durées se conjugue avec une progression des séjours personnels à la fois en France et vers l'étranger, comme l'illustre le graphique ci-dessous sur la période 1974 à 1999 :

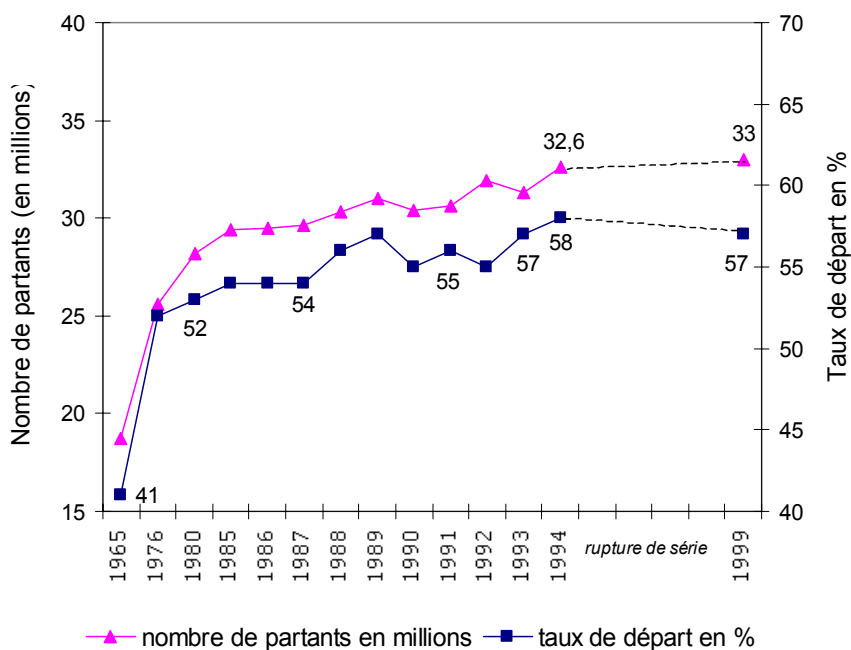
Figure 2. _ Progression des séjours personnels des Français en France et à l'étranger (base 100 en 1973)



Source : INSEE 2002, *Les vacances des Français : Résultats de l'enquête « Vacances » 1999*, C. Rouquette. NB : séjours de 4 nuitées et plus exclusivement.

Cette progression du nombre de séjours personnels, soutenue depuis 1994, ne s'explique pas par une hausse du taux de départ des Français du moins jusqu'en 1999.

Figure 3. _ Evolution des taux de départ en % des Français et du nombre de partants en France (en millions).



Source : fig 4 & 5 : INSEE 2002, *Les vacances des Français : Résultats de l'enquête « Vacances » 1999*, C. Rouquette.

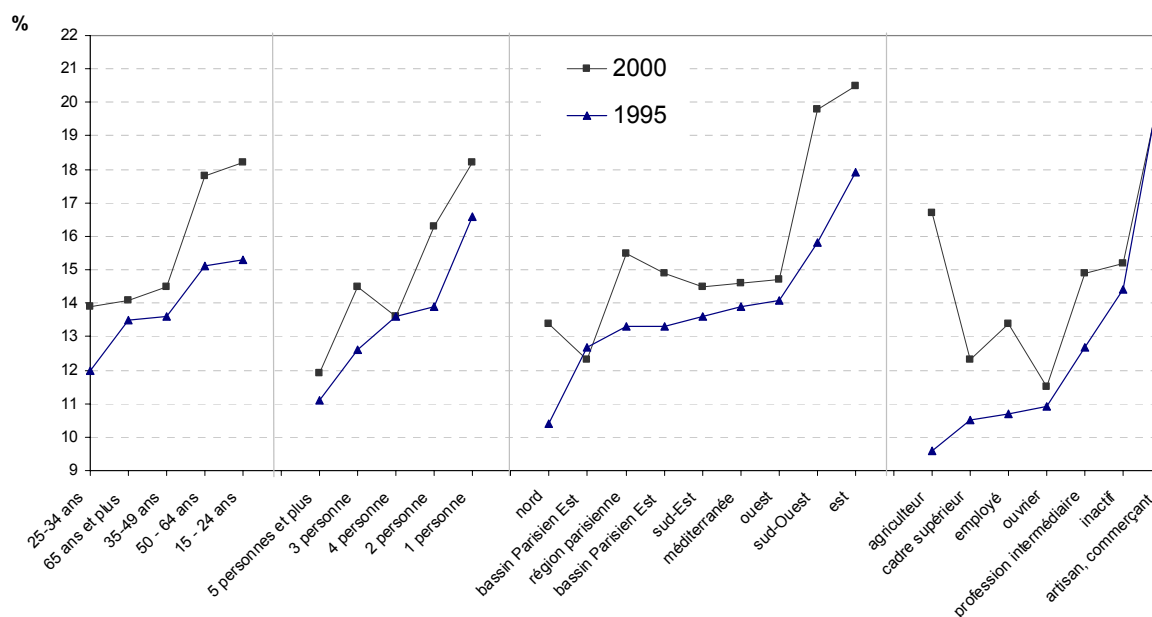
Ce dernier s'est stabilisé de 1989 à 1999. La hausse depuis 1999 ne doit pas cacher, selon L. Rognant, une logique asymptotique :

« Dans les grands pays développés, la phase de ralentissement (ou saturation systémique) des marchés se confirme. En Suède, par exemple, le taux de départ en vacances atteint le seuil de 75% autour duquel il tend à ralentir. En France, le taux moyen actuel de 64% peut laisser espérer 8 à 10% de part de marché facile à gagner. » (Rognant, 2004, p.114)

Suite, à ces changements lents mais significatifs dans les temporalités du tourisme, la deuxième tendance ayant marqué la mobilité touristique est l'allongement des distances parcourues. Cette tendance n'est pas contradictoire avec une intensification des déplacements de proximité mais plutôt concomitante dans la mesure où les déplacements lointains se cumulent aux déplacements proches.

Bien que difficile à mesurer, compte tenu de la rareté des données, l'allongement des distances peut être saisi indirectement par un indicateur. Il s'agit du taux de départ à l'étranger des Français de 1995 à 2000 regroupé selon divers critères :

Figure 4. _ Part de l'étranger dans les séjours personnels effectués en nombre de nuitées entre 1995 et 2000



Source : "Cinq années de Suivi de la Demande Touristique", (à partir de Métascope), pp. 28-31, DT-TNSO.

Bien que ces taux de départ soient très hétérogènes selon le critère retenu (entre 10 à 20%), la progression est quasi générale et confirme la Figure 2 ci-dessus. Les taux de départ en 2000 sont, à quelques exception près, au dessus des taux de départ en 1995. Ces derniers progressent pour toutes les catégories d'âge, de ménages (sauf 4 personnes), de catégories sociales (sauf stagnation pour les artisans commerçants), de Régions (sauf régression pour le bassin parisien Est). Les taux de croissance

les plus forts, ramenés aux taux de départ en 1995, concernent les agriculteurs¹, le Nord, le Sud-Ouest et les employés. Les 15-24 ans et les 50-64 ans confirment une croissance forte de taux de départ déjà élevés. Aucune catégorie ne voit ses taux de départ régresser, signe de la qualité de bien supérieur des destinations étrangères. Cette progression généralisée des destinations étrangères apparaît comme un puissant vecteur de hausse des distances parcourues dans la mesure où la portée moyenne d'un déplacement à l'étranger est en moyenne 12 fois supérieure à celle d'un déplacement national².

4 Notre approche

Jacques Spindler soulignait en introduction d'un ouvrage récent intitulé « le Tourisme au 21^{ème} siècle », un point décisif :

« [...] le touriste est un consommateur d'espace et de temps. » (Spindler, 2004, p. 11).

Cette thèse construit toute son approche sur cet axiome de base ; et tente d'explicitier comment les composantes spatiales et temporelles de la demande touristique sont consommées et combinées pour former ce « complexe espace-temps ». Peut-on faire l'hypothèse de comportements « d'optimisation » de ce complexe espace-temps ?

Nous entendons par optimisation un *processus* selon lequel des ressources limitées (la disponibilité temporelle et l'espace consommée) sont combinées, en fonction de leur prix relatifs (c'est-à-dire selon leur rareté pour le touriste-consommateur), dans un système de contraintes donné, pour atteindre *au mieux* des finalités récréatives et sociales³. Au rang de ces finalités ultimes pourrait figurer le repos, le plaisir des sens, le besoin de s'évader, le besoin de contacts sociaux, d'estime etc. Ces finalités ne sont pas supposées être nécessairement divergentes entre riches et pauvres, de même qu'elles ne sont pas supposées changer de manière substantielle dans le temps. Plus que les finalités ou préférences, c'est bien le processus mis en œuvre pour les atteindre qui nous intéresse. Or, en la matière, l'approche microéconomique semble adaptée à des situations de choix généralement non captifs qui caractérisent plus ou moins le tourisme. Ces situations supposent un choix des individus sans friction particulière, dans des délais temporels généralement courts, et à faible coût. Par exemple, le fait de se demander à chaque sortie : où-va-t-on et pour combien de temps est tout à fait caractéristique des pratiques de tourisme alors que ces questions ne se posent pas, ou très peu pour des activités contraintes comme l'école ou le travail.

¹ L'effectif des agriculteurs dans le panel SDT est toutefois faible. Cependant, la progression du taux de départ à l'étranger des agriculteurs pourrait se trouver dopé par l'allocation de 15 jours de congé payés promis par le gouvernement Raffarin.

² D'après notre travail sur SDT, la portée moyenne d'un déplacements national (aller) est de 269 km (tous modes confondus y compris avion pour les destinations intérieures) contre 3229 km pour les déplacements à l'étranger. Les médianes sont respectivement de 216 km et 2256km, les écarts types de 193 km et 2408 km.

³ Au sens de Becker, « *Prices and other market instruments allocate the scarce resources within a society and thereby constrain the desires of participants and coordinate their actions. In the economic approach, these markets instruments perform most, of not all, of the functions assigned to « structure » in sociological theories.* » (Becker, 1973, p. 5)

Si optimisation il y a en matière de choix spatio-temporel, nous ne prétendons pas non plus que ce comportement soit nécessairement conscient. Écoutons Becker à ce sujet :

« ...the economic approach does not assume that decisions units are necessarily conscious of their efforts to maximise or can verbalize or otherwise describe in an informative way reasons for the systematic patterns in their behaviour. This it is consistent with the emphasis on the subconscious in modern psychology and with the distinction between manifest and latent functions in sociology (Merton 1968). » (Becker, 1973, p. 7)

Cette précision est essentielle puisqu'elle assigne aux travaux du chercheur une dimension de révélateur et de mise en lumière des ressorts d'un « possible » comportement d'optimisation chez un individu touriste « type » ou « moyen ». Mais en aucun cas, cet individu type, animé par une rationalité économique, même inconsciente, ne prétend capter l'ensemble des logiques à l'œuvre. J-M. Huriot exprime sur ce point toutes nos réserves :

« [...] tout raisonnement théorique, mathématisé ou non, passe nécessairement par des hypothèses explicites ou non sur le comportement des hommes. Vouloir englober dans une même théorie toutes les rationalités et déviances imaginables est irréalisable et absurbe. » (Huriot, 1994, p. 25)

Sur ces bases, cette thèse s'articule en deux parties :

- La première présente tout d'abord une revue de la littérature en matière de modèles microéconomiques de choix touristiques. Puis, elle construit un modèle d'optimisation spatio-temporelle du tourisme à partir du modèle général et, désormais classique, de Becker (1965 et 1993 pp.24-25). Ce modèle développé en détail en annexe 1 (A1.2). Tel qu'il est reconfiguré, il donne une interprétation analytique des tendances lourdes décrites ci-dessus : réduction du temps de séjour, intensification des déplacements de longue distance et de proximité, hausse des fréquences. En outre, il permet de penser l'évolution future du système vacancier français en fonction des temporalités et des conditions de mobilité.

- La deuxième partie mobilise la grille d'analyse théorique comme un outil d'investigation empirique, et confronte celle-ci aux données statistiques extraites de la base du Suivi de la Demande Touristique (DT-TNSO) et portent sur la période 1995-2001. L'analyse empirique observe comment les touristes optimisent leurs séjours (au moins une nuitée en dehors du domicile), et comment ils optimisent leurs pratiques à l'échelle annuelle. Partant de là, les constats empiriques sont réintégrés dans la grille d'analyse. Une attention particulière est portée aux déterminants de la demande de séjour en avion et à ses émissions dérivées de CO₂ dans une optique prospective.