

TRANSPORT ET LOISIRS

TABLE
RONDE

111



CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS

© OCDE, 2000

© Logiciel, 1987-1996, Acrobat, marque déposée d'ADOBE.

Tous droits du producteur et du propriétaire de ce produit sont réservés. L'OCDE autorise la reproduction d'un seul exemplaire de ce programme pour usage personnel et non commercial uniquement. Sauf autorisation, la duplication, la location, le prêt, l'utilisation de ce produit pour exécution publique sont interdits. Ce programme, les données y afférentes et d'autres éléments doivent donc être traités comme toute autre documentation sur laquelle s'exerce la protection par le droit d'auteur.

Les demandes sont à adresser au :

Chef de la division des Publications
Direction des relations publiques et de la communication
2, rue André-Pascal
75775 Paris, Cedex 16, France.

CENTRE DE RECHERCHES ÉCONOMIQUES

RAPPORT DE LA
CENT ONZIÈME TABLE RONDE
D'ÉCONOMIE DES TRANSPORTS

tenue à Paris les 15 et 16 octobre 1998
sur le thème :

TRANSPORT ET LOISIRS

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS

CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS (CEMT)

La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) est une organisation intergouvernementale, créée par un Protocole signé à Bruxelles le 17 octobre 1953. La CEMT constitue un forum de coopération politique au service des Ministres responsables du secteur des transports, plus précisément des transports terrestres ; elle leur offre notamment la possibilité de pouvoir discuter, de façon ouverte, de problèmes d'actualité concernant ce secteur et d'arrêter en commun les principales orientations en vue d'une meilleure utilisation et d'un développement rationnel des transports européens d'importance internationale.

Dans la situation actuelle, le rôle de la CEMT consiste surtout à :

- faciliter la mise en place d'un système paneuropéen intégré des transports qui soit économiquement et techniquement efficace, dont les performances relatives à la sécurité et à la protection de l'environnement correspondent aux plus hautes exigences possibles et dont la dimension sociale occupe pleinement la place qu'elle mérite ;
- aider également à l'établissement d'un pont, sur le plan politique, entre l'Union Européenne et les autres pays du continent européen.

Le Conseil de la Conférence réunit les Ministres des Transports des 39 pays suivants qui sont Membres à part entière de la Conférence : Albanie, Allemagne, Autriche, Azerbaïdjan, Bélarus, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, ERY Macédoine, Fédération de Russie, Finlande, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Moldova, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République slovaque, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovénie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine. Cinq pays ont un statut de Membre associé (Australie, Canada, États-Unis, Japon, Nouvelle-Zélande) et trois, un statut de Membre observateur (Arménie, Liechtenstein et Maroc).

Les travaux du Conseil sont préparés par un Comité des Suppléants, composé de hauts fonctionnaires représentant les Ministres. Ce comité est assisté dans sa tâche par des groupes de travail auxquels sont confiés des mandats spécifiques.

Parmi les questions étudiées présentement au sujet desquelles les Ministres sont appelés à prendre des décisions, on peut citer l'élaboration et la mise en œuvre d'une politique paneuropéenne des transports, l'intégration des pays d'Europe centrale et orientale dans le marché européen des transports, les questions spécifiques liées aux transports par chemins de fer, par routes et par voies navigables, les transports combinés, les transports et l'environnement, les coûts sociaux des transports, les tendances en matière de transports internationaux et les besoins en infrastructures, les transports pour les personnes à mobilité réduite, la sécurité routière, la gestion du trafic, l'information routière et les nouvelles technologies de communication.

Des analyses statistiques concernant l'évolution des trafics, des accidents de la route et des investissements sont publiées régulièrement et permettent de connaître sur une base trimestrielle ou annuelle la situation du secteur des transports dans les différents pays européens.

Dans le cadre de ses activités scientifiques, la CEMT organise régulièrement des Symposiums, des Séminaires et des Tables Rondes sur des sujets relevant de l'économie des transports. Les résultats de ces travaux sont examinés par les instances appropriées de la Conférence, sous l'autorité du Comité des Suppléants, et servent de base à l'élaboration de propositions de décisions politiques à soumettre aux Ministres.

Le service de Documentation de la CEMT dispose de nombreuses informations sur le secteur des transports. Ces informations sont notamment accessibles sur le site Internet de la CEMT.

Le Secrétariat de la CEMT est rattaché administrativement au Secrétariat de l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE).

Also available in English under the title:
TRANSPORT AND LEISURE

Des informations plus détaillées sur la CEMT sont disponibles sur Internet à l'adresse suivante :
<http://www.oecd.org/cem/>

© CEMT 2000 – Les publications de la CEMT sont diffusées par le Service des Publications de l'OCDE,
2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16, France

TABLE DES MATIÈRES

RAPPORTS INTRODUCTIFS

ALLEMAGNE

HEINZE, G.W.	5
-------------------	---

AUTRICHE

KNOFLACHER, H.	55
---------------------	----

FRANCE

POTIER, F.	97
-----------------	----

PAYS-BAS

KALFS, N. et MEURS, H.	133
-----------------------------	-----

ROYAUME-UNI

GRAHAM, A.	161
-----------------	-----

SYNTHÈSE DE LA DISCUSSION

(Débats de la Table Ronde sur les rapports)	193
---	-----

LISTE DES PARTICIPANTS	205
-------------------------------------	------------

ALLEMAGNE

G. Wolfgang HEINZE
Technische Universität Berlin
Allemagne

SOMMAIRE

1.	DÉPLACEMENTS DE LOISIRS ET DE VACANCES.....	9
1.1.	La politique et la planification des transports résolvent des problèmes d’hier	9
1.2.	Le principal potentiel de croissance se trouve dans la mobilité de loisirs et de vacances	9
1.3.	La différence entre déplacement de loisirs et déplacement de vacances s’estompe	11
1.4.	Le "vaillant petit tailleur", une figure emblématique de la globalisation : une planification réussie postule une connaissance approfondie des mouvements en cours	12
1.5.	Création d’emplois stables dans les anciennes zones touristiques et exploitation de nouvelles potentialités.....	12
2.	VERS UNE NOUVELLE STRATÉGIE POUR L’EUROPE CENTRALE	13
2.1.	La mobilité de loisirs est sous-estimée	13
2.2.	La mobilité de loisirs est porteuse d’avenir.....	15
2.3.	Le développement des loisirs est-il nécessairement synonyme de développement des transports ?.....	15
2.4.	Éléments-clés d’une nouvelle stratégie	16
3.	LA VILLE EN TANT QU’ESPACE DE LOISIRS	17
3.1.	Le “chez-soi” garde la cote.....	17
3.2.	La désurbanisation et la réurbanisation de nos villes sont des étapes d’un processus d’interpénétration des villes et des campagnes qui appelle à la redéfinition de la notion de loisirs, de la politique des transports et du rôle des transports en commun.....	17
3.3.	Les grands équipements de loisirs valent mieux que ce que l’on en dit.....	21
3.4.	La mobilité librement consentie s’accroît à mesure que la mobilité motorisée inévitabile peut se contracter. L’amélioration du cadre de vie reste donc une priorité.....	23
3.5.	La valeur touristique de nos villes croît avec leur valeur résidentielle	27

4.	RÔLE DES TRANSPORTS EN COMMUN.....	29
4.1.	Les transports en commun doivent retrouver la faveur du public	29
4.2.	Des transports en commun aptes à assurer la mobilité de loisirs aident à résoudre les autres problèmes de transport de nos agglomérations	30
4.3.	Les transports publics doivent se rénover, comme ils le font déjà depuis longtemps dans certaines niches du marché	31
5.	PLAISIR DE ROULER : UN VÉRITABLE ATOUT	35
5.1.	Les motivations intrinsèques et la mobilité à finalité extrinsèque ont la priorité dans les loisirs.....	35
5.2.	La mobilité de loisirs ouvre la voie à de nouvelles technologies de transport ou en revivifie des anciennes.....	36
6.	LES ESPACES NATURELS EN TANT QU'ESPACES DE LOISIRS.....	38
6.1.	Les activités sportives proches de la nature doivent être réglementées parce que leur attrait en fait une menace pour les endroits où elles s'exercent.....	38
6.2.	Le grand nombre peut ne pas être source de problèmes.....	39
6.3.	Le changement des règles du jeu qu'entraînera la croissance de la mobilité de loisirs est aussi une chance à saisir	42
7.	TRANSPORTS ET TOURISME : UNE SYMBIOSE.....	44
7.1.	Les transports et le tourisme traversent une phase de réorientation stratégique.....	44
7.2.	Les transports et le tourisme ont beaucoup à gagner l'un de l'autre	46
7.3.	Les transports et le tourisme sont plus forts ensemble	47
8.	RÉSUMÉ.....	47
	NOTES	49
	BIBLIOGRAPHIE	51

Berlin, avril 1998

1. DÉPLACEMENTS DE LOISIRS ET DE VACANCES

1.1. La politique et la planification des transports résolvent des problèmes d'hier

Obnubilés par les centres-villes et les trafics “inévitables” (déplacements pour raisons de travail, de formation et pour motifs économiques), les responsables de la politique des transports ne s’aperçoivent guère qu’ils cherchent des solutions de moins en moins utiles à des problèmes d’hier. En effet, les difficultés d’aujourd’hui sont depuis longtemps tout autres :

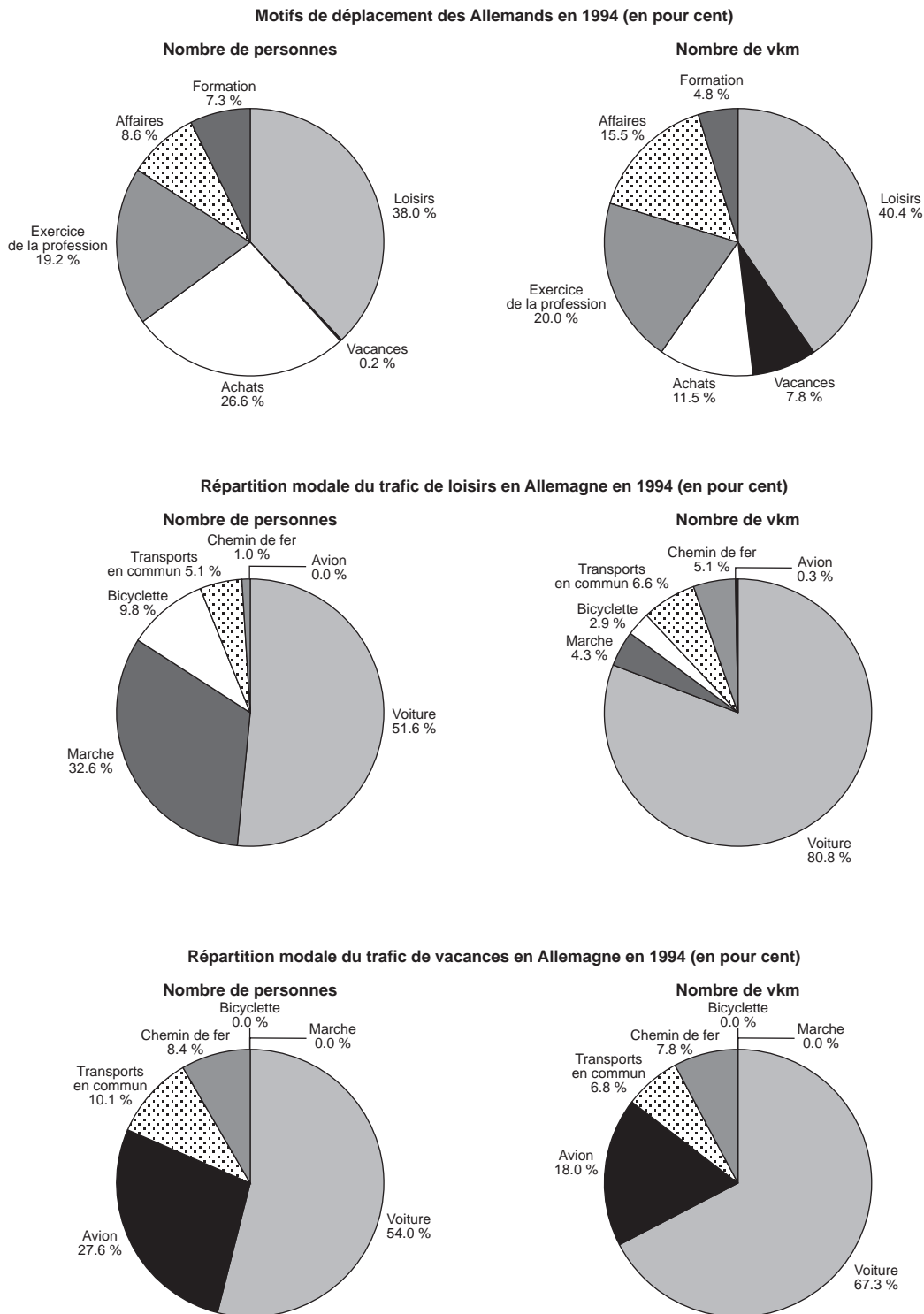
- Nos villes s’épanchent dans la campagne qui les entoure, se structurent en nouvelles zones d’habitation et se muent en ensembles ville/campagne.
- Les transports en commun traditionnels ne sont plus que l’ombre de ce qu’ils ont été. Le transport de passagers dans une voiture particulière est assimilé dans les statistiques à du transport motorisé individuel alors que dans la réalité, ce “covoiturage” se substitue progressivement aux transports en commun dans l’exercice de leur fonction naturelle.
- Le nombre de routes ou de lignes de chemin de fer encombrées en fin de semaine et en soirée ne cesse d’augmenter. La planification des transports urbains et régionaux allemands n’accorde malgré cela que peu d’importance à l’évolution prévisible du trafic de loisirs et de vacances.
- Le transport reste toujours considéré comme une réalité purement technique focalisée sur l’infrastructure (routes, voies ferrées, gares), les véhicules et leur exploitation. Le quotidien de nos systèmes de transport révèle toutefois que le véritable goulet d’étranglement se situe au niveau non pas des moyens techniques, mais du service, de la convivialité, du maillage des réseaux et des conditions qui président à leur évolution. Dans une société économique sans cesse plus anonyme, technicisée et réifiée, les expériences vécues et les qualités émotionnelles passent au premier plan.

La mobilité de loisirs et de vacances est étroitement liée à ces nouveaux défis.

1.2. Le principal potentiel de croissance se trouve dans la mobilité de loisirs et de vacances

Le principal réservoir de croissance du secteur des transports est constitué par les déplacements effectués hors de toute contrainte, c’est-à-dire les déplacements de loisirs (de quatre jours au maximum), les déplacements de vacances (de cinq jours au minimum) et les achats exceptionnels. Les statistiques allemandes des transports montrent que près de 40 pour cent de tous les déplacements et 50 pour cent de tous les voyageurs-kilomètres (vkm) sont à mettre au compte de la mobilité de loisirs et de vacances (Figure 1). Cette forme de mobilité reste, en raison de son hétérogénéité,

Figure 1. Place de la mobilité de loisirs et de vacances dans les statistiques des transports



Source : Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, février 1997.

systématiquement sous-estimée par les statisticiens. Les statistiques se limitent en outre au seul trafic intérieur. Un seul voyage aux États-Unis, dans les Caraïbes ou aux Maldives représente pourtant autant que les quelque 12 000 kilomètres parcourus en un an (1994) par un Allemand moyen sur le territoire national et double ainsi ce chiffre. A cela vient encore s'ajouter le trafic marchandises, considérable mais difficile à imputer, généré par le secteur des loisirs et du tourisme (auquel les statistiques ne s'intéressent pas encore).

La voiture particulière est aujourd'hui l'instrument idéal de la mobilité régionale de loisirs et les inconvénients que présente son usage se traduisent notamment par des nuisances énormes pour les régions de loisirs. Les prévisionnistes laissent entrevoir un développement ininterrompu du trafic de loisirs et de vacances alors même que les revenus du travail d'une grande partie des ménages stagnent et que les dépenses de consommation tendent plutôt à diminuer. De larges couches de la population tirent toutefois des revenus élevés de leur patrimoine. Par ailleurs, les isolés représentent déjà 45 pour cent des ménages dans de nombreuses grandes villes. La diminution des dépenses de loisirs et de vacances, consécutive entre autres au renoncement aux vacances en famille de plusieurs semaines, ne semble toutefois pas empêcher une augmentation du trafic de loisirs. Plutôt que de faire un voyage en avion (ou même en train), la famille entreprend, pendant les vacances d'été, plusieurs excursions en voiture au départ du domicile. Tant que la voiture restera non seulement plus rapide, mais aussi moins chère, en prenant tous les coûts en compte, que les transports publics, le recul des voyages à longue distance sera toujours compensé par un développement du transport motorisé individuel. La voiture renforce ainsi son emprise sur la mobilité de loisirs et de vacances dont les transports en commun se trouvent bel et bien exclus.

1.3. La différence entre déplacement de loisirs et déplacement de vacances s'estompe

L'allongement des distances est une des profondes modifications structurelles qui s'observent dans la mobilité de loisirs et de vacances. L'individualisation, les voyages à forfait et la différenciation de l'offre de voyages occupent le devant de la scène depuis plusieurs années. Les petits voyages se taillent une place au soleil à côté des voyages de vacances traditionnels et les vacances de courte durée, réparties sur l'ensemble de l'année, se substituent de plus en plus aux vacances en famille de plusieurs semaines. Les dates des voyages se fixent de façon plus flexible et les décisions de voyager se prennent de façon plus spontanée. De plus en plus sensibilisé à l'environnement, l'homme est aussi en quête d'inédit, d'aventure, de réponses aux questions existentielles du temps présent. Comme notre société sacrifie de plus en plus à la vitesse et inonde l'individu sous un déluge sans cesse amplifié d'informations, celui-ci s'efforce de trouver dans ses loisirs, soit la stimulation apportée par l'aventure ou la pratique du sport en pleine nature, soit une source de repos, de régénération ou d'intériorisation.

Pour les planificateurs, la mobilité de loisirs et de vacances reste, dans sa dimension touristique, nimbée d'une aura de luxe. Elle est donc assimilée à une mobilité (motorisée) non nécessaire, la plus propre à être soumise à des mesures restrictives. La crise structurelle profonde et généralisée d'aujourd'hui favorise cependant la mobilité de loisirs parce que les différences entre le travail et les loisirs s'estompent progressivement et que les télécommunications modifient tous les aspects et toutes les structures spatiales de notre société. Le choix du mode de transport pour les déplacements qui obéissent à des motifs classiques, est lui aussi de plus en plus fortement influencé par les activités de loisirs qui les précèdent ou leur font suite.

1.4. "Le vaillant petit tailleur", une figure emblématique de la globalisation : une planification réussie postule une connaissance approfondie des mouvements en cours

Ces tendances, et notamment la croissance de la mobilité de loisirs et de vacances, modèlent la dynamique, la complexité et l'autonomie de puissants sous-systèmes. Elles constituent des processus orientés que personne ne conduit de façon responsable. Elles débouchent sur des bouleversements durables et nous viennent en ce siècle pour la plupart des États-Unis. Elles méritent, eu égard à leur ampleur, le qualificatif de mégatendances. Quand le sens dans lequel elles vont dérange, il faut bien comprendre que nous ne pouvons pas réussir à nous y opposer. Nous ne devons donc pas les diaboliser, mais au contraire voir dans la menace qu'elles font peser sur nous, une chance et profiter de leur impulsion pour orienter l'évolution des choses dans le sens que nous souhaitons. Cette tactique *Jiu-Jitsu* correspond en fait au principe qui fonde le succès du "vaillant petit tailleur" du conte de fées bien connu : petit et apparemment fragile, mais plein de ressources et d'entrain, il lançait depuis un arbre des cailloux sur les géants qui se disputaient et finalement s'entretuaient. L'analyse raisonnée des tendances, l'identification des "points critiques", la recherche de solutions meilleures et leur mise en oeuvre avec l'aide des milieux intéressés ont toujours été les clés d'une planification réussie.

La mobilité de loisirs doit donc être vue avant tout sous l'angle des opportunités qu'elle offre. Ce qu'il faut, ce sont que de nouvelles solutions qui puissent créer des emplois en Allemagne, soient porteuses d'avenir, impriment une impulsion réelle à nos régions touristiques et offrent la possibilité de préparer nos étudiants à jouer, en pleine conscience de leurs responsabilités, leur rôle dans ce secteur promis à la croissance.

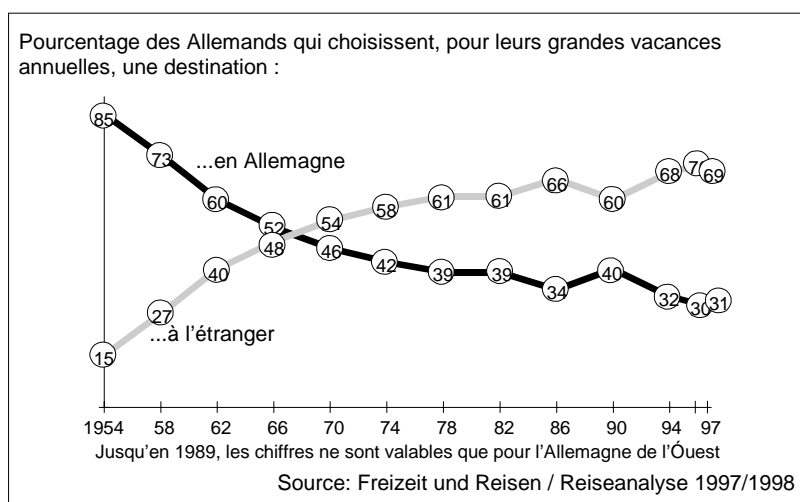
1.5. Création d'emplois stables dans les anciennes zones touristiques et exploitation de nouvelles potentialités

L'Europe centrale ne compte en réalité que peu de régions capables d'offrir aux estivants le soleil, les prix, le service et la qualité d'accueil qu'ils trouvent sur les plages de l'Europe méridionale ou d'outre-mer. La soif de dépaysement, les voyages en avion bon marché et les forfaits proposés par les grands voyagistes accentuent ces très nettes préférences. Alors que 85 pour cent des Allemands passaient encore leurs grandes vacances en Allemagne en 1950, il n'y en avait plus que 31 pour cent en 1997 (Figure 2). Les étrangers représentent 12 pour cent environ de toutes les nuitées enregistrées en 1997 (la tendance est à la hausse, mais elle inclut les voyages d'affaires). Le secteur allemand du tourisme reste bloqué au niveau des 6 à 7 pour cent pour ce qui est de sa part du marché de l'emploi et de sa contribution au Produit Intérieur Brut. Étant donné que le secteur hôtelier² a plus que doublé son nombre de lits au cours de ces dernières années, le taux d'occupation a donc régressé (il est tombé, entre 1992 et 1997, de 39 à 33 pour cent dans les anciens *Länder* et de 40 à 30 pour cent dans les nouveaux). Ces chiffres doivent toutefois, comme toutes les moyennes, être nuancés. Les destinations-phares telles que Neuschwanstein, Rothenburg ob der Tauber, Oberammergau, la vallée du Rhin, Berlin et Munich resteront très demandées, verront augmenter le nombre de touristes étrangers et souffriront même d'un phénomène de sursaturation. Les plages de la Mer du Nord et de la Baltique ainsi que les stations de ski des Alpes sont également des destinations de vacances qui n'ont pas grand chose à craindre. L'Allemagne de moyenne montagne (*Mittelgebirge*), terre de châteaux, de contes et de légendes, très prisée au 19^{ème} et au début du 20^{ème} siècle, est en revanche devenue un sujet de préoccupation pour la politique allemande du tourisme. Cette région rassemble également la plupart des villes de cure et stations thermales auxquelles la réforme de l'assurance-maladie a aujourd'hui fait perdre près de la moitié de leur chiffre d'affaires. Les paysages de landes et de lacs

du Nord de l'Allemagne peuvent également se ranger dans ce type de région. La recherche de solutions de remplacement propres à mettre ces vieilles régions touristiques à l'abri des crises constitue donc le défi qui se trouve au coeur de la présente étude. Les vues qui y sont exposées, sont le reflet de réalités allemandes, mais pourraient présenter un certain intérêt pour de nombreux pays d'Europe centrale et septentrionale.

La mondialisation n'est pas un phénomène nouveau, elle n'est qu'une phase d'un perpétuel mouvement de balancier qui fait se succéder inlassablement les innovations, l'élargissement et la contraction des marchés, les cycles de vie des activités économiques marqués par l'apparition et la disparition de produits-vedettes, une dynamique mondiale que nous ne pouvons que lisser et non orienter. Comment refaire du vice une vertu, alors que les vacanciers sont attirés outre-mer, que l'emballement de notre rythme de vie favorise les voyages courts et qu'en plus les différences entre travail et loisirs s'estompent ?

Figure 2. **Où les Allemands vont-ils en vacances ?**



2. VERS UNE NOUVELLE STRATÉGIE POUR L'EUROPE CENTRALE

2.1. La mobilité de loisirs est sous-estimée

Le tourisme de longue durée continuant à hanter tous les esprits, l'importance de la mobilité de loisirs (constituée par la somme des voyages courts) est très nettement sous-estimée parce que son ampleur et sa capacité de génération de revenus pour le secteur du tourisme restent mal connues.

Les statistiques officielles allemandes du tourisme ne recensent ainsi pas les petits établissements de moins de 8 lits et négligent de ce fait jusqu'à 50 pour cent des nuitées dans de nombreuses régions. Elles ne prennent pas non plus en considération les séjours accomplis gratuitement chez des amis ou des parents ou encore dans une résidence secondaire.

Il est généralement admis que la plus grande partie des loisirs n'entraînent que peu de déplacements. Un dixième seulement du budget-temps disponible pour les loisirs est consacré aux voyages de vacances et aux excursions de plusieurs jours. Tous les ouvrages publiés sur la question au cours des 20 dernières années conviennent que les deux tiers à trois quarts des loisirs se passent au domicile ou à proximité de celui-ci. Les excursions et les congés de courte durée consomment par conséquent 20 à 30 pour cent du temps de loisirs, ce qui représente quand même aujourd'hui quelque 30 excursions par personne et par an alors qu'il n'y en avait que 20 en 1986 (Feige, 1986). La non-incorporation des déplacements de loisirs d'un jour dans les statistiques officielles paraît donc particulièrement malheureuse (exception : statistiques du DWIF de 1995). L'expérience apprend qu'il y a dans le pays environ une nuitée pour 7 excursions, étant entendu que la proportion varie selon les régions entre une nuitée pour 2 excursions et une nuitée pour 10 excursions.

Les déplacements d'une journée (tourisme et affaires) revêtent une importance économique toute particulière dans les grandes villes : Munich aurait ainsi accueilli 33 millions de visiteurs d'un jour pour seulement 6 millions de nuitées en 1986 (Koch, 1991, p. 114).

Si la mobilité de loisirs et de vacances constitue, en raison de sa spontanéité, de sa variabilité et de la diversité de ses destinations, un champ d'exploration particulièrement difficile pour les spécialistes de la planification des transports, les déplacements d'un jour en constituent un autre tout aussi difficile à l'intérieur des déplacements de loisirs et de vacances. Le problème est particulièrement épineux dans les zones où les déplacements d'un jour des excursionnistes se mêlent à ceux des autochtones, dont la part est en règle générale sous-estimée. Une étude du pays de Rosenheim a révélé qu'un tiers des excursions est à mettre à l'actif des vacanciers en séjour de longue durée, un autre tiers à celui de ses habitants et un dernier tiers seulement à celui des excursionnistes d'un jour (Munichois pour la plupart) (Geissler, 1996). Étant donné que les visiteurs d'un jour profitent à moins d'acteurs économiques que les touristes en vacances de longue durée, les excursions deviennent source de nouveaux conflits dans de nombreuses régions de destination.

En ce qui concerne les dépenses effectuées dans la région de destination, il y a lieu d'opérer une distinction entre les excursions d'un jour, les voyages courts avec séjour à l'hôtel et les voyages de vacances de plus longue durée. Quoique les dépenses des excursionnistes ne dépassent pas 30 à 40 DM par personne et par jour, leur plus grand nombre pourrait compenser la diminution des dépenses effectuées par des vacanciers dont le nombre est en recul constant. A Rothenburg ob der Tauber, chacun des 2 millions de visiteurs ne dépensait en moyenne que 30 DM par jour au milieu des années 1990. Les 400 000 touristes qui y passaient une ou plusieurs nuits laissaient en revanche 100 DM par jour et par personne dans la ville, sans pour autant contribuer pour plus de 40 pour cent aux 100 millions DM de recettes totales que la ville tirait du tourisme (Geinitz, 1996). Les touristes d'un jour sont, à Usedom aussi, considérés comme indispensables. La région voit en eux les vrais vacanciers de demain et les maigres 10 à 15 DM qu'ils dépensent par jour contribuent également au développement des nouveaux *Länder*. Les touristes qui séjournaient à Rügen y ont dépensé environ 115 DM et les excursionnistes 30 DM par jour en 1995 (Der Tagesspiegel, Berlin, 29 octobre 1995). La situation se présente sous un jour nettement meilleur dans le cas des loisirs culturels. Il s'avère ainsi que 650 000 des 4 millions de nuitées enregistrées à Hambourg en 1996 doivent être imputées aux comédies musicales "Cats" et "Le fantôme de l'opéra". Les spectateurs de ce genre de spectacle laissent près de 200 millions de DM par an à Hambourg, les dépenses quotidiennes moyennes des touristes amateurs d'art et de culture pouvant se chiffrer à quelque 305 DM (Rothärmel, 1996).

Les responsables doivent, même dans le cas du tourisme vert, savoir sur qui se focaliser, en l'occurrence sur les excursionnistes et les visiteurs du week-end (réserve de la biosphère de Schorfheide-Chorin) ou sur les touristes en séjour de moyenne ou de longue durée (parc national de Bayerischer Wald). Cela amène à se demander comment étaler les flux de touristes durant les week-ends et la haute saison pour assurer la protection d'une région. Si l'infrastructure d'une telle région n'est pas conçue pour répondre aux besoins de trois fois autant de touristes en séjour prolongé qu'elle compte d'habitants et en plus d'une fois autant d'excursionnistes, l'eau potable, les égouts, les stations d'épuration et l'enlèvement des ordures deviennent rapidement source de problèmes. La provenance des excursionnistes a également une profonde incidence sur les mesures à prendre et leur mise en oeuvre politique.

Le report d'une partie de la mobilité de loisirs "bon marché" sur les avant et arrière-saisons permettrait d'atténuer l'acuité des pointes de trafic et, partant, de réduire les surcapacités et les coûts énormes qu'elles entraînent. Dans le Schleswig-Holstein, par exemple, la moitié de toutes les nuitées sont enregistrées pendant les trois mois d'été et plus de 80 pour cent pendant les six meilleurs mois de l'année. Aux 17 millions de nuitées enregistrées s'ajoutent sans doute encore 9 millions de nuits passées dans des logements privés (Mohr, 1991).

2.2. La mobilité de loisirs est porteuse d'avenir

Confrontée à la mondialisation et aux vols charters bon marché, l'Europe centrale doit lancer la contre-offensive, faire redécouvrir les espaces locaux et régionaux d'identification ou, en d'autres termes, réapprendre à user agréablement de son temps de loisirs sans devoir se déplacer au loin. La diversité, les grands espaces, la renaissance des espaces publics et le risque de voir la densification du tissu urbain générer du trafic d'évasion reviennent au coeur du débat (et permettent, comme nous aurons encore l'occasion de le montrer, une rénovation de notre espace vital).

Les tendances du marché vont, en Europe centrale, dans le sens d'un remplacement du tourisme par un développement de la mobilité de loisirs, mais cette évolution ne fait que porter témoignage d'une accentuation de la division du travail entraînée par la mondialisation. Plutôt que de contrer le développement des voyages à longue distance et des voyages multiples, il semble indiqué de mettre davantage en valeur les atouts, la culture et l'histoire des régions, le tourisme à la journée ou de week-end, les voyages courts, les voyages-événements et les tours de découverte d'une ville, les secondes et troisièmes vacances et de lancer un nouveau tourisme culturel à destination de l'Europe. En d'autres termes, il faut faire apprécier quelque chose qui, quoique déjà porteur à court terme, puisse encore être développé à long terme et rénover des structures de transport surannées. Le repos régénérateur n'est-il pas après tout affaire de changement d'air et de réduction maximum des distances à franchir (C. Becker, 1997)³.

2.3. Le développement des loisirs est-il nécessairement synonyme de développement des transports ?

Le tourisme peut créer des emplois dans les villes et dans les campagnes. Une politique des transports responsable doit cependant trouver le juste milieu entre la facilité d'accès aux zones de loisirs et la préservation de leur attrait. Étant donné que tout (ou presque) est affaire de quantité et d'interactions, il n'y a au fond pas de "voyage écologique" et de "transport respectueux de l'environnement". Le mieux, écologiquement parlant, est donc de voyager "plus rarement, plus

longuement et plus intensément” (Halo Saibold). Dans le monde allemand des voyages tel qu’il se présente à l’heure actuelle, le choix entre mobilité de loisirs et tourisme se ramène en fin de compte à un choix entre la voiture et l’avion. La substitution d’un plus grand nombre de petits déplacements de loisirs aux voyages à plus longue distance ne doit toutefois pas se traduire par une augmentation du volume de transport. Si la distance totale parcourue par personne et par an reste la même, l’impact sur l’environnement peut même rester inchangé. Quoique la pollution ait des effets différents au niveau du sol et dans la stratosphère, il n’en demeure pas moins que les consommations moyennes de l’avion et de la voiture (de l’ordre de 3 litres par vkm) sont maintenant très proches l’une de l’autre. Même les émissions de CO₂ pourraient donc, malgré cette substitution, rester inchangées. Le mieux serait sans doute de réorienter ce trafic vers le train dont la consommation ne représente, dans le cas d’un taux satisfaisant d’occupation des trains à grande vitesse, qu’une fraction des valeurs moyennes précitées de l’avion et de l’automobile. Comme il n’y a pas de distribution géographique hiérarchisée des sites naturels et des lieux culturels, les flux de ceux qui les visitent ne peuvent d’abord qu’être regroupés de façon linéaire pendant une phase de consolidation et ce n’est qu’ensuite que les groupes dynamiques impliqués dans les déplacements de loisirs et de vacances peuvent prendre le chemin de nouvelles zones de destination.

Le secteur des loisirs, des excursions et du tourisme est toutefois directement tributaire de l’intégrité de l’environnement et de la qualité des images projetées, et donc indirectement d’une intégration harmonieuse de la mobilité et du transport dans l’ensemble du système. Il est donc réellement permis d’espérer qu’en ce qui concerne la mobilité de loisirs, tous les intéressés abordent le problème dans un esprit d’innovation et de coopération.

2.4. Éléments-clés d’une nouvelle stratégie

Les effets dommageables de la mobilité de loisirs et de vacances sont le fait des utilisateurs, visiteurs et consommateurs et c’est la conjugaison de tous leurs comportements individuels qui constitue une menace pour la stabilité du système dans son ensemble. Le planificateur, c’est-à-dire notre "vaillant petit tailleur", doit donc se méfier des formules qui, très attrayantes quand elles restent isolées, ne développent tout leur potentiel que lorsque la demande devient massive. En effet, l’objectif est d’arriver à une mobilité rationnelle et non polluante, attrayante et accessible au plus grand nombre qui donne du plaisir, s’inscrive dans la logique des choses, soit éthiquement juste et esthétiquement belle. Une nouvelle stratégie de ce type doit s’articuler autour de cinq axes : la redécouverte du milieu proche, la revalorisation des loisirs collectifs, le développement des activités de mouvement, la réduction des transports et, surtout, l’élévation de nouvelles élites au rang de groupes de référence. Cet alliage de proximité, collectivité, identité et diversité pourrait non seulement amplifier l’importance du transport non motorisé, mais aussi ramener sur le devant de la scène des transports en commun plus efficaces et scrupuleusement attentifs à la satisfaction des besoins. Ces transports en commun de la nouvelle génération feront donc délibérément leurs les qualités de l’automobile sans renoncer à la possibilité d’assurer des déplacements massifs. L’affectation de certains moyens de transport collectif à la seule mobilité de loisirs doit cependant rester l’exception. La mobilité de loisirs est le type de mobilité le plus complexe parce qu’elle est diffuse, spontanée et variable ; dès lors, des transports en commun capables de répondre aux besoins de la mobilité de loisirs, sont donc parfaitement à même d’assurer tous les types de déplacement.

3. LA VILLE EN TANT QU'ESPACE DE LOISIRS

3.1. Le “chez soi” garde la cote

La mondialisation peut modifier les règles du jeu et les moyens mis en oeuvre, mais le “chez soi” n'en reste pas moins au coeur des préoccupations de la politique et de la plupart des citoyens. Le fait suffit, n'en déplaise aux prophètes de mauvais augure, à accentuer l'importance de l'aménagement du territoire. La mobilité de loisirs et de vacances est, en raison de la vigueur de son développement, de sa flexibilité et de son penchant pour l'expérimentation, la forme de mobilité la plus propice à l'application de stratégies créatives, notamment de stratégies visant à éviter, détourner ou améliorer la circulation automobile dans les zones tant d'origine que de destination pour les loisirs. Les stratégies de ce type mises en oeuvre à l'heure actuelle restent toutes axées sur les déplacements effectués pour raisons professionnelles ou pour cause d'achats.

Le secteur des loisirs et des vacances est un secteur d'avenir qui confirme ce que l'expérience nous a appris depuis longtemps déjà, à savoir qu'un pays technologiquement très avancé doit s'inquiéter non pas du niveau élevé des salaires et du coût de la paix sociale, mais bien, et surtout, du manque de solutions et de produits d'avenir dont d'autres ont besoin ou qu'ils sont prêts à nous acheter. L'Europe doit donc concevoir des programmes qui proposent autre chose que l'Amérique et l'Asie, oser la fantaisie, susciter de la demande, accueillir les idées non conventionnelles, favoriser la diversité, soutenir l'expérimentation, privilégier la formation et la recherche pluridisciplinaires, abîmer le moins possible, assurer la symbiose des prestataires et soutenir, étant donné qu'elle sait assumer les risques, l'innovation dans tous les domaines et à tous les niveaux. Voilà le message que ce rapport veut adresser à une organisation telle que la CEMT qui a fait des nouveaux marchés, du besoin de recherche et de l'échange international d'expérience son cheval de bataille.

3.2. La désurbanisation et la réurbanisation de nos villes sont des étapes d'un processus d'interpénétration des villes et des campagnes qui appelle à la redéfinition de la notion de loisirs, de la politique des transports et du rôle des transports en commun

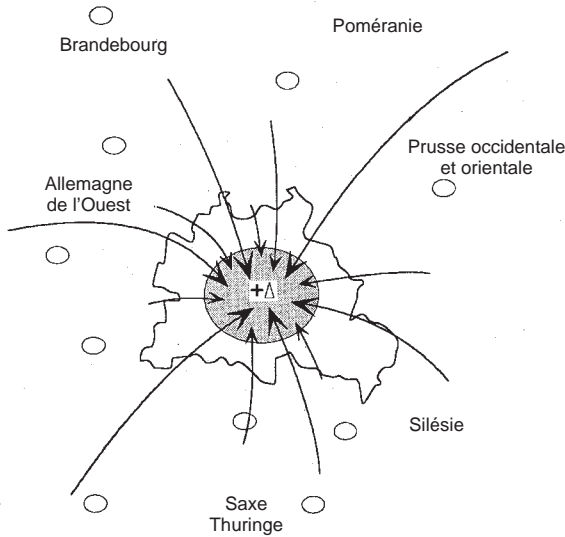
L'évolution des villes suit également des chemins particuliers. L'analyse des quatre phases du cycle d'évolution des villes (Figure 3) que l'on doit principalement au néerlandais L. van den Berg (1982), peut être considérée comme une des grandes avancées de la théorie de l'aménagement du territoire. Elle a des répercussions profondes sur la planification des transports et la mobilité de loisirs (Heinze et Kill, 1992). La plus importante est constituée par le changement d'échelle entraîné par l'émergence de vastes entités villes/campagne qui transforment tout l'espace qu'elles occupent en zone d'habitat, de loisirs et d'effusion. L'aménagement d'une région acquiert plus d'importance qu'un urbanisme enserré dans les limites d'une ville. Le transport urbain devient du transport régional. Les loisirs deviennent du tourisme régional.

Dans un processus d'urbanisation, la ville qui s'étend aspire l'excédent de population des campagnes environnantes en créant des emplois, grandit et se dote de services de transport en commun. Dans un processus de suburbanisation, c'est la périphérie qui se développe parce que le centre souffre de congestion. Il y a naissance d'une grande agglomération classique où les transports en commun (et les voitures particulières) circulent sur un réseau en étoile. Dans un processus de désurbanisation, l'arrière-pays se développe au détriment de l'agglomération. Alimenté par les

Figure 3. Cycle à 4 phases d'évolution des villes

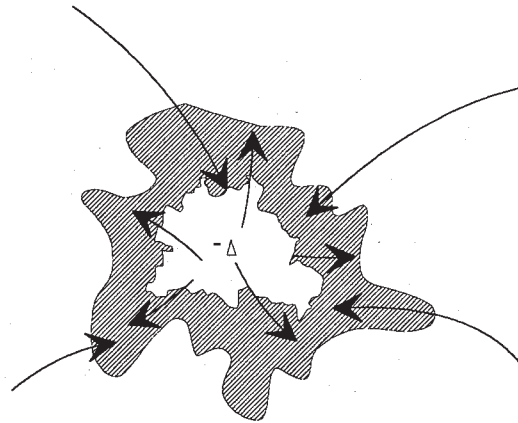
URBANISATION

« La ville se développe au détriment de la région qui l'entoure »



SUBURBANISATION

« La périphérie se développe au détriment du centre »

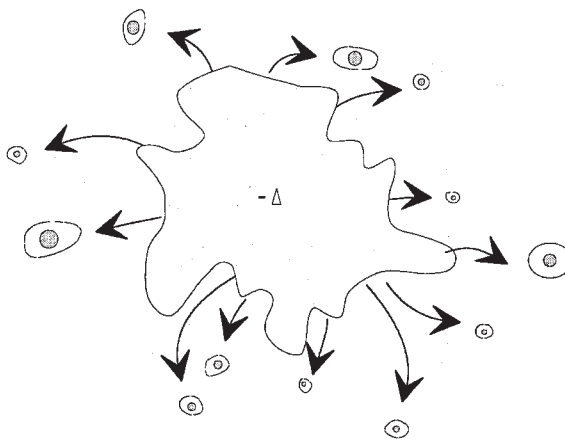


2 soldes caractéristiques :

1. Mouvements enregistrés à l'intérieur des zones périphériques supérieurs aux autres.
2. Entrées supérieures aux sorties.

DÉSURBANISATION

« L'arrière-pays se développe au détriment de l'agglomération »

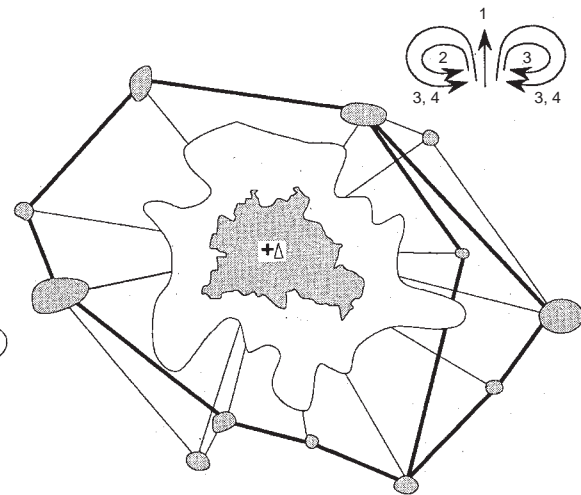


3 processus :

1. Fonction d'habitat seulement (désurbanisation).
2. Également changement de lieu d'emploi (contre-urbanisation).
3. Changement d'échelle (le transport urbain devient régional).

RÉURBANISATION

« L'agglomération se développe en absorbant l'arrière-pays »



4 processus :

1. Revitalisation du centre et remodelage par des forces globales.
2. Orientation de la région vers les zones périphériques de l'agglomération.
3. Intégration des régions cibles de la désurbanisation.
4. Naissance d'un réseau polyrégional plus fort que le réseau en étoile.

Source : Heinze, Kill (1992).

dysfonctionnements de l'agglomération, le processus est rendu possible par la voiture particulière parce que ce moyen de transport est apte aux dessertes diffuses. Dans un processus de réurbanisation, enfin, l'agglomération revitalise son centre, intègre son arrière-pays et s'engage, à la faveur d'un changement d'échelle, dans la phase suivante du cycle. Si le modèle suburbain repose essentiellement sur les relations radiales centre-périphérie, la désurbanisation et la réurbanisation s'accompagnent surtout de l'aménagement de transversales, rocadés et tangentes, de décentralisation et de la prédominance des dessertes diffuses.

Nos centres-villes se muent en maisons de poupées et en musées de monuments historiques en plein air. Le quartier central des affaires se transforme en quartier de loisirs. Les zones centrales d'habitat sont revalorisées par les détenteurs de revenus élevés tandis que les banlieues densément peuplées où prédominent les logements locatifs de moindre qualité sont progressivement ravalées au rang de ghettos pour immigrants. La diminution de la densité de la demande dans les anneaux de croissance de la périphérie introduit l'antagonisme ville/campagne dans les villes. L'arrière-pays et ses centres de développement ouvrent des perspectives aux aménageurs parce qu'ils voient s'installer à la périphérie immédiate des grandes villes, des centres commerciaux et des grands équipements de loisirs (parc d'attractions, galerie de cinémas, maxi-discothèque, hall d'expositions, piscine tropicale, salle polyvalente). La politique de gestion des places de stationnement dans les centres-villes renforce le pouvoir d'attraction de ces centres commerciaux et de leurs vastes parkings.

Les capacités d'achats et de loisirs qui y sont créées sont telles que la seule demande venant de la ville ne suffit pas à les épuiser. L'entité ville/campagne se présente donc bien comme une symbiose. En effet, les centres de moyenne et de grande dimensions apportent une clientèle suffisante aux équipements de loisirs installés en périphérie tandis que le grand nombre d'habitants de l'entité ville/campagne améliore la rentabilité des équipements centraux dont les conditions d'accessibilité sont en outre les meilleures. En tant que pôles d'attraction culturelle et ludique exerçant en complément une fonction de "relaxation", les régions peuvent rester présentes sur la scène d'un tourisme urbain international dont l'importance ne cesse de croître. Ces flux de loisirs offrent, à tout le moins en théorie, la possibilité de réduire les déséquilibres existant dans les flux de trafic. Comment serait-ce si la mobilité de loisirs et le tourisme urbains étaient seuls à pouvoir maintenir nos villes en état de fonctionnement ?

La plupart des villes occidentales en cours de désurbanisation ou de réurbanisation ont atteint un stade d'évolution qui se trouve de une à trois phases au-delà de celles qui caractérisent les villes de l'Est. Des villes comme Berlin, qui en sont aujourd'hui au stade de la suburbanisation, doivent savoir que leur hétérogénéisation est destinée à se poursuivre. L'état d'avancement du processus est mis en lumière par l'analyse des origines et destinations du trafic. Que ce soit à Londres, Hambourg ou Berlin, près de 60 pour cent du trafic des grandes agglomérations se concentre dans leur ceinture tandis que 20 pour cent seulement, en l'occurrence la partie des déplacements que le rail peut assurer, se retrouve sur les radiales (Kutter, 1995). S'il est vrai que nous ne pouvons ni abrégé radicalement, ni sauter purement et simplement certaines phases du processus, cela ne veut pas dire qu'il faut reporter à demain les solutions qu'il s'avère possible d'apporter au problème.

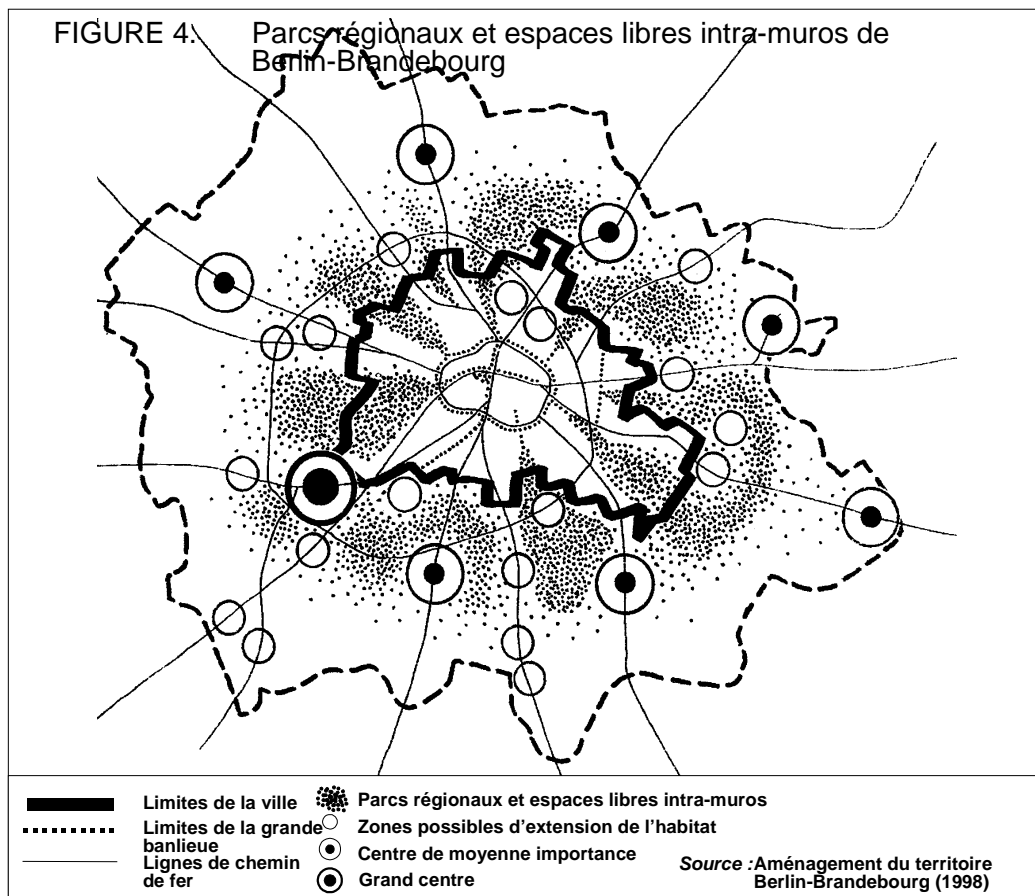
Tout est dans la façon de voir les choses : les équipements de loisirs ne sont pas des facteurs potentiels de perturbation qui ne font qu'occuper de l'espace et générer des déplacements. Si nous voulons satisfaire le besoin croissant de temps libre, de repos, de détente, d'espaces créatifs, d'environnement naturel ainsi que de sécurité grâce à l'intégration dans un groupe, et créer en même temps des emplois, les équipements de loisirs constituent bien au contraire une occasion unique de repenser l'aménagement de l'espace⁴.

L'interdépendance de ces formes d'utilisation de l'espace facilite l'aménagement intégré du territoire. Si leur distribution spatiale est rationnelle grâce notamment au développement des zones à structure mixte, si celles-ci sont desservies par un réseau convenablement maillé de transports en commun modernes répondant aux besoins et si elles offrent en outre des emplois prometteurs d'avenir (télébureaux de voisinage, etc.), toutes les conditions de création d'identité et de développement autonome se trouvent réunies.

Les terrains destinés à l'installation d'équipements de loisirs et de centres commerciaux ne devraient en conséquence être lotis qu'en même temps que des terrains à bâtir. Cette mixité permet de mieux utiliser l'espace et d'organiser des liaisons rentables avec le centre-ville par les transports publics. Son principal avantage doit cependant encore être recherché ailleurs, dans le fait en l'occurrence qu'elle crée des centres de cristallisation qui permettent de mettre de l'ordre dans la confusion engendrée par la suburbanisation en matière d'occupation des sols, et de réaliser cela indépendamment des infrastructures existantes (villages et zones d'activités, par exemple). Il est de cette façon même possible d'utiliser les friches industrielles abandonnées à l'intérieur des villes parce que l'absence de raccordement au réseau autoroutier ne présente dans ce cas plus beaucoup d'importance. La "concentration décentralisée" est alors de loin préférable à l'imposition d'une telle fonction d'aménagement et de délestage à une petite ville historique (qui plus est, contre la volonté de ses habitants).

L'installation d'un vaste centre multifonctionnel sur le site abandonné d'une ancienne aciérie en plein centre d'une grande ville de l'Ouest de l'Allemagne en est un excellent exemple. Le "CentrO" qui vient d'être inauguré à Oberhausen est un énorme ensemble bâti par un grand investisseur qui y a réuni un centre commercial, un parc de loisirs, un port de plaisance, une grande salle des fêtes, un complexe de cinémas, un cirque, des hôtels, des restaurants, des habitations et des parkings. Les différents secteurs de la ville, et notamment le commerce de détail, ont été impliqués dans l'opération. Les pouvoirs publics ont quant à eux assaini le site et organisé sa desserte par les transports en commun.

Les parcs régionaux s'inscrivent, en tant que zones de loisirs librement accessibles et ceinture verte des villes suburbanisées, dans le même contexte. Situés en dehors du périmètre des grandes villes et autour de leurs nouveaux centres d'expansion, ils sont facilement accessibles à pied, à bicyclette ou par les transports en commun, permettent d'intégrer les villages existants, les zones possibles d'extension de l'habitat et les voies de communication et peuvent faire office de corridors de décompression des grandes agglomérations, surtout lorsqu'ils sont reliés à des espaces ouverts intra-muros (comme cela se fait progressivement à Berlin-Brandebourg, Figure 4).



3.3. Les grands équipements de loisirs valent mieux que ce que l'on en dit

Les grands équipements rassemblent et créent des pôles de concentration, contribuant ainsi à la préservation du reste de l'espace environnant. La crainte, souvent exprimée, de voir les communes riveraines des voies d'accès à ces équipements submergées par un trafic démentiel ne se trouve confirmée ni par les faits, ni au niveau de la planification. Toutes les grandes infrastructures allemandes de ce type que des milliers d'automobilistes peuvent rejoindre en l'espace de quelques heures, sont raccordées directement au réseau autoroutier. En outre, les grands encombrements ne s'observent que quelques fois par an seulement. Le surcroît de trafic engendré par la plupart de ces installations ne devrait pas dépasser quelques centaines de véhicules par heure et par route. L'augmentation, si forte soit-elle en termes relatifs, du trafic observable sur les voies d'accès reste donc, même les jours de grands départs et retours, nettement en deçà de leurs limites de capacité. Le trafic qu'elles engendrent n'atteint pas non plus en chiffres absolus les niveaux de circulation atteints sur les grands axes interurbains du pays.

Il semble possible de réorienter une partie de ce trafic de loisirs vers les transports publics au prix d'une amélioration de leur offre parce que beaucoup de gens se rendent dans ces lieux, souvent aux mêmes moments, mais *a contrario* les loisirs ont donné naissance à des formes de mobilité relativement stables qui privilégient très nettement la voiture particulière. L'amélioration des transports publics est néanmoins un moyen d'inflexion du choix modal. Il faut pour ce faire non

seulement améliorer l'offre des transports publics, mais aussi et surtout revoir leur stratégie commerciale et proposer par exemple des forfaits (voyage en train, séjour à l'hôtel et transferts) ou à tout le moins des billets combinés. Pour beaucoup de grandes manifestations, le prix d'entrée inclut déjà un aller-retour par un moyen de transport en commun. Les discothèques incluent également dans le prix du billet d'entrée une participation au financement d'un service de navettes.

Ouverture et intégration sont les autres caractéristiques de la nouvelle génération de grands complexes de loisirs. En tant que phénomène de consommation de masse, les loisirs en favorisent l'industrialisation. Ces grands complexes ne font de la sorte que s'inscrire dans la ligne des "*Shopping Centers*" et autres marchés spécialisés qui nous sont également venus des États-Unis il y a une trentaine d'années. Les grands complexes de loisirs sont conçus pour un monde de consommateurs hybrides en quête de sensations et de fonctionnalité. C'est la raison pour laquelle la diversité est importante.

La taille des complexes n'est aujourd'hui plus déterminante pour les autorités publiques régionales. Le critère principal est désormais leur multifonctionnalité, l'ouverture de leur structure et leurs liens économiques avec les localités voisines et les milieux économiques de ces dernières. Ces grands complexes doivent par ailleurs être conçus pour accueillir non seulement des excursionnistes, mais au moins aussi des touristes du week-end. Ils doivent être installés dans des endroits où leur présence ne soulève aucun problème. Il convient d'être particulièrement attentif à leur rentabilité économique et de n'autoriser l'installation que d'un petit nombre de complexes facilement accessibles, dont la localisation est donc de la première importance. S'ils accueillent des excursionnistes, ceux-ci doivent pouvoir les rejoindre en train ou en empruntant des routes d'accès bien aménagées. Les billets combinant le prix d'entrée avec le prix de voyage en train et en bus présentent dans ce contexte un intérêt tout particulier.

Les grands complexes de loisirs valent mieux que ce que l'on dit. Il faut seulement que leur offre soit diversifiée et corresponde au profil de leur clientèle proche. Ils doivent par conséquent être installés dans le centre ou à la limite des agglomérations plutôt qu'à la périphérie. Les concepteurs de la politique du tourisme attentifs aux préoccupations de l'aménagement du territoire vont aujourd'hui dans le même sens que ceux qui ont mis en œuvre la politique d'implantation des sites industriels des années 70 puisqu'ils partent de l'idée que la préférence doit aller, quelle que soit la stratégie touristique appliquée, aux équipements de loisirs proches de systèmes de transport disposant de réserves de capacité. Les investissements effectués dans le secteur du tourisme n'ont toutefois de sens que s'ils répondent à une demande réelle (car les banques refuseraient autrement d'intervenir). Pour que la demande s'exprime, il faut amener les gens (et les ressources qu'ils utilisent) à s'y rendre, ce qui engendre la mobilité de loisirs et de vacances qui pose justement problème.

La gestion d'une région touristique traditionnelle en tant que grand complexe de loisirs est une idée qui a de quoi fasciner. Le projet "*Planet Harz*" englobe toute la partie orientale du Harz depuis Blankenburg jusqu'à Wernigerode et Quedlinburg. Cette région pittoresque rassemble tous les équipements qu'on trouve normalement dans les grands complexes (hôtels, maisons de vacance, golfs et terrains de tennis, piscines, manèges, terrains de jeu, stands de tir, installations de saut à l'élastique et de sports d'hiver de toute nature, thermes et salles de gymnastique, fermes bio et centres ludiques pour enfants, ateliers, expositions). Sept facteurs décisifs ont contribué à la naissance de cette espèce de grande œuvre :

- 1) Les nouveaux centres sont intégrés dans des structures historiques existantes constituées par des entreprises indépendantes de taille moyenne.
- 2) Les grands atouts à forte aura médiatique (patrimoine culturel de l'humanité, hôtels-châteaux, le Brocken, montagne magique de la littérature allemande, parcs naturels, ensembles de style, route romantique, grottes à concrétions calcaires, chemins de fer à voie étroite, torrents) sont exploités, valorisés par une demande à haut pouvoir d'achat et présentés de façon moderne.
- 3) L'offre est diversifiée afin de répondre à des intérêts multiformes et d'autoriser des durées de séjour différentes. Cette diversification doit au demeurant être assurée dès le départ s'il n'est pas possible de compter sur l'équipement touristique d'agglomérations attractives ou de sites touristiques connus.
- 4) Toutes les installations sont ouvertes toute l'année et offrent des programmes pour tous les temps.
- 5) Le charme d'une région de vieille culture, de ses contes et légendes, de son histoire et de sa poésie, notamment le Faust de Goethe, est délibérément exploité (expositions sur le thème des cultes et de la magie, méditations, comédie musicale "Hexy" avec effets spéciaux présentée par un producteur titulaire de plusieurs Grammy Awards et Oscars, etc.).
- 6) Tout le projet est bâti sur l'idée du raccourcissement des distances à parcourir. Pour réduire les nuisances au minimum, il est nécessaire d'optimiser l'accès sur le plan écologique et de privilégier les modes de transport respectueux de l'environnement (marche à pied, bicyclette, transports en commun). Les transports en commun doivent dans ce contexte constituer l'épine dorsale du système.
- 7) Une stratégie commerciale suprarégionale doit, par l'entremise des agences de voyages, proposer des forfaits aux touristes étrangers et se focaliser sur certains groupes informels (notamment sur les entreprises et les associations pour les conférences, congrès et voyages offerts en récompense).

Le projet, qui nécessitera des investissements de 500 millions de DM, démarrera le 30 juin 1999.

Réalisé dans un des nouveaux *Länder*, il pourrait servir de modèle pour les régions de moyenne montagne de l'Ouest du pays. Une telle réalisation postule l'existence d'une forte demande capable d'utiliser pleinement cette offre diversifiée.

3.4. La mobilité librement consentie s'accroît à mesure que la mobilité motorisée inévitable peut se contracter. L'amélioration du cadre de vie reste donc une priorité

Plus de 90 pour cent de l'ensemble des déplacements (exprimés en nombre de personnes transportées et en nombre de trajets) ne dépassent pas 50 kilomètres, ce qui explique pourquoi les transports en commun urbains sont aujourd'hui arrivés à la limite de leur capacité. Les systèmes de transport à longue distance possèdent encore des réserves, mais la plupart des déplacements à longue distance débutent ou se terminent dans une ville où ils génèrent du trafic à courte distance. Par ailleurs, la plus grande partie du temps de loisirs se passe à domicile et la majorité des activités de

loisirs restent cantonnées dans un cadre local⁵. Dans une société de bien-être qui tend vers une croissance ininterrompue, il faut donc privilégier la mobilité de loisirs de proximité et s'accommoder au mieux du tourisme lointain.

D'après la théorie de la fuite, la mobilité de loisirs est essentiellement une tentative pour compenser la dégradation de la qualité psychique et sociale de l'habitat. Il ne s'agit pas uniquement de rechercher de la verdure, de la lumière et de l'espace, mais aussi et surtout de réagir face à l'incapacité de satisfaire le besoin d'identité, de communion avec d'autres hommes et d'appartenance à un groupe social. L'individu doit pouvoir :

- 1) aménager sa maison et son cadre de vie de telle sorte qu'ils reflètent sa personnalité ;
- 2) s'isoler ou se mêler à d'autres ;
- 3) organiser sa vie pour qu'elle lui apporte sécurité, passion ou autonomie.

Cela étant, Fuhrer, Kaiser et Steiner ont identifié, dans une étude réalisée à Berne en 1993, six carences de l'habitat génératrices d'une mobilité de loisirs compensatrice :

- 1) Facteur "bien-être" : celui qui se sent bien chez soi, part moins le week-end. Se sentent ainsi bien les personnes âgées, les couples mariés et les femmes nées dans le même quartier qui disposent d'autres pièces que de leurs seules pièces à vivre, par exemple d'un atelier de bricolage, d'un jardin et d'un balcon, qui habitent loin du centre dans une grande maison ancienne plutôt basse, qui sont propriétaires de leur maison/logement et qui ne trouvent pas l'organisation d'une maison contraignante (*op.cit.*, p. 82).
- 2) Facteur "trafic" : celui qui habite une rue très passante parcourt les plus longues distances durant les périodes de loisirs et les week-ends, et génère ainsi du trafic supplémentaire pour les autres (*op.cit.*, p. 83).
- 3) Facteur "jardin" : celui qui ne peut pas modeler lui-même l'espace entre les superficies bâties (en aménageant un jardin, une pelouse ou un balcon, par exemple) préfère aller loin en voiture. La voiture remplace l'espace libre perdu ou manquant (*op.cit.*, p. 83).
- 4) Facteur "étage" : celui qui habite les étages supérieurs, notamment dans les immeubles-tours, est plus mobile pendant ses week-ends et ses temps de loisirs que celui dont le logement est plus proche de la terre.
- 5) Facteur "rendez-vous" : celui qui profite du week-end pour partir veut avant tout rencontrer des gens. Tel est le cas de 60 pour cent des activités de loisirs génératrices de mobilité. Les contacts sociaux s'entretiennent d'autant plus souvent dans le quartier d'habitation que les rues sont moins encombrées et font donc moins office de barrières sociales.
- 6) Facteur "auto-salon" : la mobilité de loisirs est d'autant plus forte que la voiture procure les sentiments de puissance, de maîtrise et d'affirmation de soi qui ne peuvent s'exprimer à la maison. La voiture devient ainsi un substitut du domicile et la mobilité de loisirs une forme de multilocalisation de l'habitat (*op.cit.*, p. 79).

Ces six facteurs amènent à définir six règles fondamentales de construction :

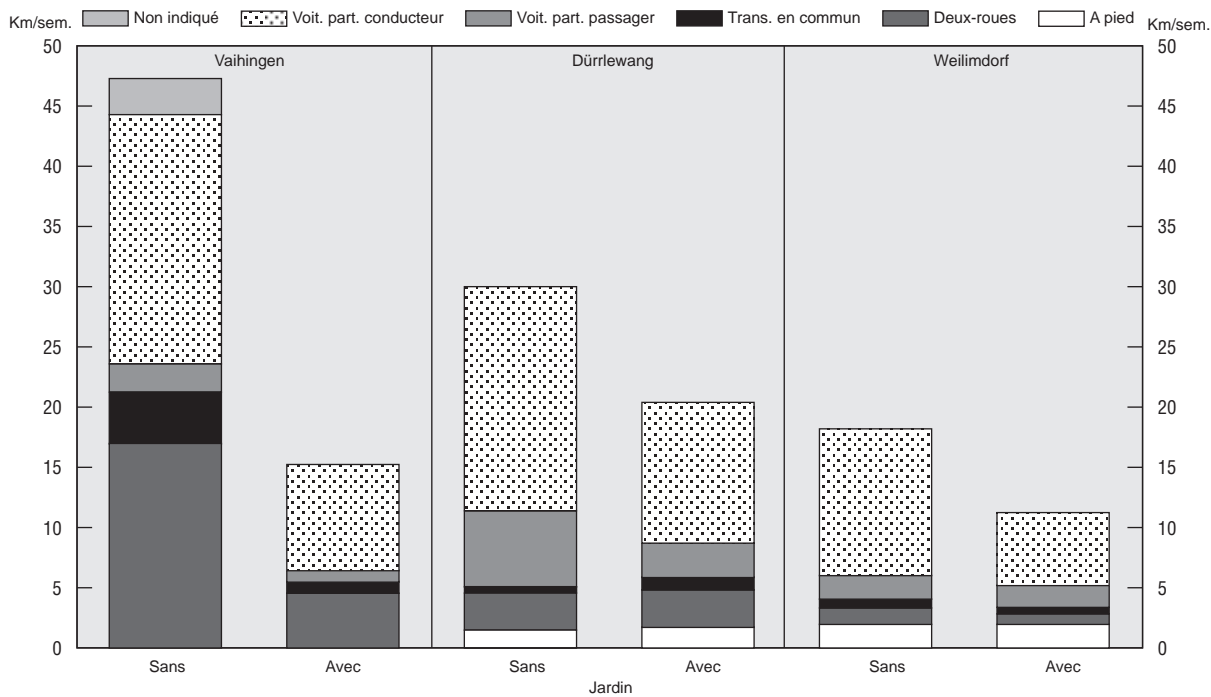
- 1) Il faut diversifier et non uniformiser les constructions.

- 2) Les constructions conventionnelles doivent laisser aux individualités la possibilité de s'exprimer.
- 3) Il faut établir les plans et bâtir avec les futurs occupants.
- 4) Il faut prévoir des espaces de transition entre l'extérieur et l'intérieur.
- 5) Il ne faut pas construire "clés en mains" afin que les bâtiments puissent être adaptés aux hommes et à leur cycle de vie.
- 6) Il faut créer un même espace individualisable, modulable et cultivable dans les véhicules des transports en commun (et leur donner ainsi valeur d'espaces de refuge).

Cette approche psychologique du concept "habitation" est de plus en plus régulièrement remise en question. Les résultats d'enquêtes récentes sur les motifs de la mobilité massive de loisirs (Opaschowsky, 1995) sont à ce propos particulièrement intéressants, notamment pour ce qui est des différences entre les hommes et les femmes interrogés. Il s'avère en effet que les femmes cherchent plutôt à fuir le train-train quotidien et à s'abreuver d'air pur tandis que les hommes ont besoin eux de mouvement, d'action et de liberté. Ces observations portent en elles, si elles peuvent être généralisées, les prémices d'une nouvelle politique régionale des transports. Elles autorisent à conclure que le besoin de mobilité des hommes cache en fait un besoin de mobilité et d'activités physiques que le sport, la randonnée ou la promenade en plein air permettraient tout aussi bien de satisfaire, à la condition d'éveiller ce sentiment d'espace parfumé de liberté que peuvent procurer par exemple une promenade dans un grand parc urbain à la vue dégagée, un parcours de golf ou une sortie en bateau sur un grand lac ou en mer. Là où ces activités ne peuvent pas se pratiquer dans les environs immédiats, la mobilité motorisée devient souvent pour les hommes un succédané de mobilité physique. Il se peut que beaucoup d'hommes soient au fond de leur être restés des chasseurs ou des cow-boys qui parcourent à cheval la grande prairie en pourchassant le gibier ou en poussant devant eux leurs troupeaux. A défaut de cheval ou de bison, il y a toujours l'auto... Les femmes en revanche recherchent dans la mobilité l'oubli du quotidien, un changement radical de décor, un changement d'air. Il s'agit dans leur cas moins d'exercer leur corps et bien plus de "recharger les batteries", de respirer, de changer de rôle, de vivre autrement qu'au quotidien. Le changement de lieu entraîné par la mobilité peut à lui seul déjà procurer cette sensation subjective (*op.cit.*, pp. 21 et 22).

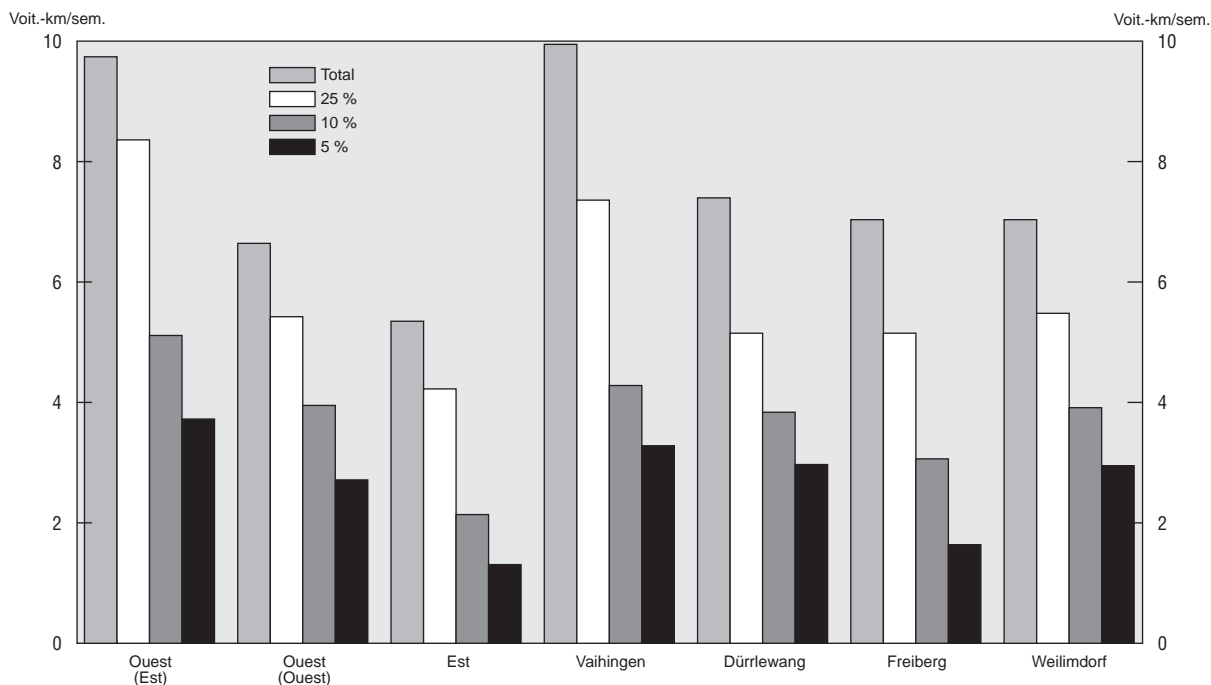
Une étude récente réalisée dans plusieurs quartiers de Stuttgart met en lumière l'importance des conditions de logement et du mode de vie (Holz-Rau *et al.*, 1995). Quoique la fréquence moyenne des activités régulières de loisirs soit la même dans tous ces quartiers, la distance moyenne parcourue dans le cadre des loisirs par les actifs qui possèdent une voiture et un jardin est nettement inférieure à celle à laquelle arrivent ceux qui n'ont pas de jardin (Figure 5). Il en est de même des retraité(e)s. L'effet réducteur exercé par la possession d'espaces libres sur la mobilité n'autorise cependant qu'une seule conclusion, à savoir que les conditions de logement (avec ou sans jardin) et les activités de loisirs pratiquées sont le reflet des conceptions de vie. L'un veut ainsi passer une plus grande partie de son temps libre à la maison et dans son jardin alors que l'autre donne la préférence à un mode de vie plus mobile. La mesure dans laquelle le mode de vie se répercute sur les loisirs des uns et des autres est mise en lumière par la part prise par la population qui aime particulièrement voyager dans le kilométrage total parcouru par les automobiles. L'étude fait notamment apparaître que dans les quartiers Ouest de Stuttgart, 5 pour cent seulement de la population prend à son compte un tiers des kilomètres parcourus hebdomadairement dans le cadre des loisirs, que 10 pour cent en accomplissent

Figure 5. Distance parcourue dans le cadre de leurs loisirs par les actifs motorisés possédant/ne possédant pas un jardin



Source : Holz-Rau u.a. (1995).

Figure 6. Contribution des plus de 16 ans adeptes des loisirs mobiles au kilométrage parcouru en voiture dans le cadre des loisirs



Source : Holz-Rau u.a. (1995).

la moitié et que 25 pour cent seulement y contribuent pour plus de 80 pour cent (Figure 6). Les auteurs déduisent de ces chiffres qu'une modification du comportement de ces minorités permettrait d'éviter un volume considérable de déplacements.

Le mode de vie adopté ne dit toutefois rien de celui ou de ceux qui pourraient l'être en d'autres circonstances. De même que la plupart des rêves se brisent sur la réalité, les déficits du chez-soi suscitent indubitablement des besoins de mobilité de loisirs. Cette demande latente ne se mue en besoin que s'il y a pouvoir d'achat et ne se matérialise qu'à partir du moment où l'on connaît les prix attendus. Ces déficits du milieu de vie sont donc des conditions nécessaires, mais non suffisantes de la mobilité. Le vrai moteur de la mobilité de loisirs et de vacances est constitué par le bien-être général et par le cadre social qui lui est associé (valeurs, repères, division du travail, éducation, communication, durée du travail, stress professionnel).

3.5. La valeur touristique de nos villes croît avec leur valeur résidentielle

La politique des transports doit, dans le proche avenir, avoir pour objectif premier de raccourcir les déplacements en maillant les réseaux de transport de façon à accroître l'attractivité de la région (entité ville-campagne). Il convient pour ce faire de créer de nouveaux postes de télétravail propres à réduire les besoins de déplacement, d'améliorer réellement l'attrait des transports en commun, de redynamiser les espaces publics dans nos villes, d'y créer des espaces sans voitures et d'y développer au maximum les déplacements de loisirs non motorisés. L'exercice, à l'échelon local et régional, d'activités économiques dans des zones de loisirs reconnues comme telles et la canalisation de la demande de loisirs vers des grands complexes installés à la lisière des grandes agglomérations contribuent à ce ralentissement souhaité de la croissance du trafic. Nous devons avant tout, pour reprendre une image de l'urbaniste Klaus Humpert, construire de nouveaux nids pour l'homme. Il nous appartient, en d'autres termes, de mener toutes ces actions de front pour la bonne raison que la mobilité de loisirs et de vacances satisfait depuis toujours des besoins primaires essentiels.

Dans nos régions urbaines aussi, la réalité fait preuve de beaucoup plus de fantaisie que de nombreux planificateurs : les espaces verts *intra-muros* peuvent servir de terrain d'entraînement pour les joueurs de golf qui pourront s'y rendre sans donc devoir beaucoup se déplacer, les terrils conviennent parfaitement pour faire de la descente en VTT, les carrières pour faire de l'escalade et les anciennes gravières réaménagées pour faire de la natation. Une étude suisse (J. Stetter, 1998) montre toute l'importance que ces solutions de remplacement acquièrent. Cette étude de plus de 60 sports différents révèle que les déplacements à finalité sportive représentent quelque 12 milliards de vkm par an, soit 12 pour cent de l'ensemble du trafic voyageurs et 24 pour cent du trafic de loisirs. La mobilité est à ce point complexe et dynamique qu'il n'est plus guère possible de la cerner et moins encore de la piloter. Il s'impose donc de plus en plus de modifier les facteurs qui la conditionnent (Kaspar, 1998). S'il ne veut pas rester le bouc émissaire de la société, le responsable de la planification des transports doit réapprendre à s'intéresser au cadre socio-économique dans lequel s'inscrit son activité : il doit se rendre sur place, dialoguer, nouer des relations personnelles, faire preuve de beaucoup d'humour et renoncer à toute forme d'intégrisme. Cette forte mobilité sportive s'explique non seulement par la présence d'installations sportives commerciales dans les quartiers industriels et commerciaux à la lisière des villes, la verdure des prairies et la tendance à la construction de centres sportifs à aire d'attraction étendue, mais aussi par l'abandon d'espaces libres *intra-muros* à la promotion immobilière, la densification à tout va de quartiers résidentiels jusque là aérés, la privatisation inconsidérée des propriétés publiques, la dictature des concierges qui interdisent l'utilisation de salles de gymnastique et des cours de récréation en dehors des heures scolaires et la

réticence des cercles sportifs populaires à ouvrir leurs installations aux jeunes qui n'en sont pas membres. Est-il inconcevable de réserver en ville les coins les moins fréquentés des parcs aux sportifs de tous âges non affiliés à un club et de demander à la collectivité ou à un mécène de les clôturer et de les éclairer ? Tout bien considéré, le sport est ce qu'il y a de mieux pour promouvoir la santé publique et le recul de la criminalité des jeunes ne peut que renforcer l'attractivité des lieux de destination du tourisme urbain.

Les petits jardins familiaux du Dr Schreber, un orthopédiste de Leipzig (1808-1861), visaient avant tout à donner aux familles ouvrières la possibilité de passer ensemble leurs loisirs au vert, à soulager les budgets des ménages grâce à la production de leurs propres légumes et à éloigner les pères des cafés. Le soutien massif apporté au projet par l'impératrice d'Allemagne n'a pas été sans effets. A notre époque, préoccupée de santé, où les revenus sont élevés et où la voiture particulière règne en maître, ces colonies de jardins ouvriers allègent la charge du système régional de transport, sont un bien pour l'environnement et assainissent l'atmosphère des villes. Nous devons aujourd'hui veiller, comme les pouvoirs publics le font avec leurs cités HLM, à ce que ces jardinets soient loués par priorité aux familles avec enfants et à ce que les parents soient chargés de la gestion des associations qui ont la responsabilité de ces jardins. L'occupation du vaste parc urbain que constitue le zoo de Berlin par les familles turques qui viennent y cuire leurs grillades, jouer et bavarder le week-end n'est donc qu'une variante moderne des idées du Dr. Schreber. On se réunit, les tensions ethniques s'atténuent, les passants sont invités à goûter une brochette, le parc devient plus sûr et les gens restent en ville. L'interdiction des grillades dans le parc (la proposition revient régulièrement sur le tapis) est donc aussi une mauvaise politique des transports.

Les idées ingénieuses et l'indépendance d'esprit paient : la réplique en toile du *Stadtschloss* à Berlin et l'emballage du Reichstag sont des modèles de nouvelles destinations culturelles à succès. Pourquoi faudrait-il dédaigner les répliques si elles sont aussi belles que le château de la Wartburg ou la vieille ville de Nuremberg ? Les grands ensembles touristiques comme Neuschwanstein, Carcassonne, Sans-Souci ou le parc olympique de Berlin peuvent aussi attirer du monde. A Oberammergau, à Rothenburg ob der Tauber, sur l'île d'Helgoland et sur les bateaux de croisière, la population fait même partie du décor. A Heidelberg, un hôtel a fixé sur sa façade une plaque affirmant que "Goethe aurait presque pu dormir ici" pour amuser et séduire la clientèle.

Les débats que soulèvent les grands complexes touristiques contemporains ne peuvent que se calmer si l'on veut bien jeter un regard sous la patine de beaucoup de monuments historiques. L'opéra construit pour Richard Wagner à Bayreuth est-il dans son essence différent de la salle de concert construite pour les comédies musicales de Lloyd Webber ? Les grandes salles polyvalentes ne sont-elles en rien comparables au palais des sports de Berlin ? Les jardins zoologiques et botaniques du début du siècle n'étaient-ils pas d'abord et avant tout des parcs de loisirs et de découverte ? Le pullulement de stations balnéaires, de stations de sports d'hiver, de gîtes de toutes sortes, de restaurants d'altitude, de terrains de camping et de belvédères sur tous les sommets ne mène-t-il pas aux parcs de loisirs d'aujourd'hui tout comme les théâtres de verdure, les "salles" de concert de plein air et les autres scènes de grands événements médiatiques aux grands cinémas d'aujourd'hui ? La seule différence, c'est que la stratification sociale a évolué, que tous les endroits se prétendent destinations de loisirs et que la demande est devenue plus exigeante et beaucoup plus mobile.

Les villes d'Europe occidentale ont quelque chose de particulier qui en fait des destinations d'un tourisme lui aussi particulier. Elles se distinguent par sept caractéristiques spécifiques, à savoir leur individualité, l'importance de leurs quartiers historiques, la multifonctionnalité de leur centre, l'étendue de leurs espaces publics, la place qu'y occupent depuis toujours les piétons et les transports

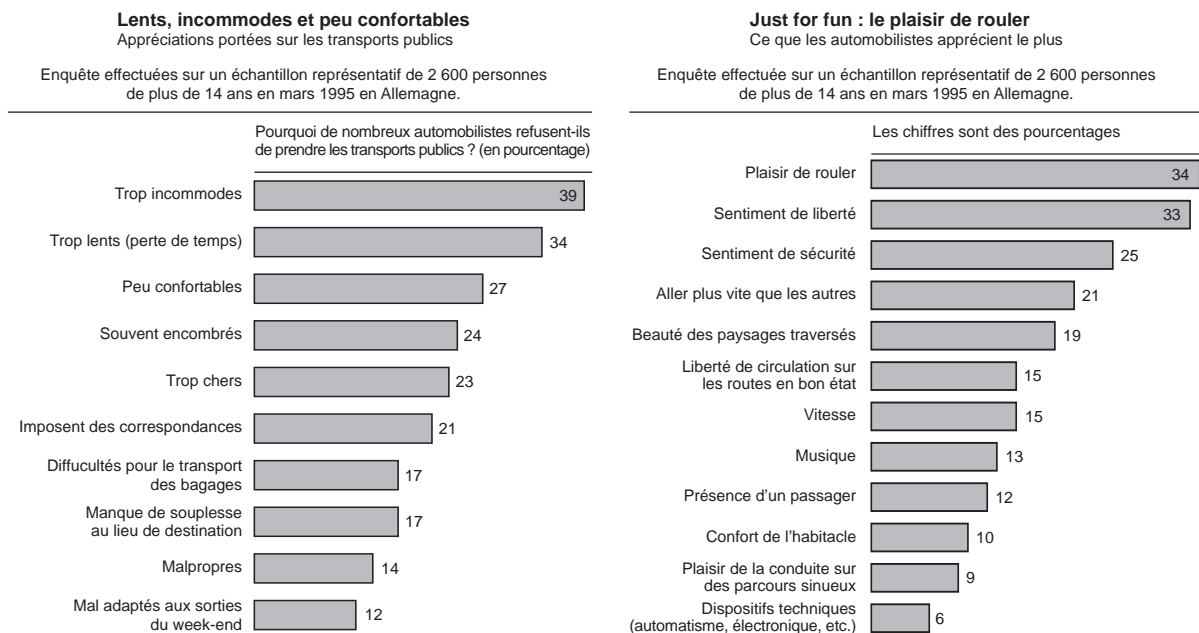
publics, leur compacité, la remarquable homogénéité de leur population et la mixité sociale de leurs quartiers (Holzner, 1992). Afin de préserver ces villes, il faudra donc multiplier les centres, rendre les chemins de fer performants, raccourcir les déplacements, relier ces villes au reste du monde par les télécommunications, redécouvrir la proximité, le groupe et la bicyclette et repenser la desserte des banlieues proches et éloignées.

4. RÔLE DES TRANSPORTS EN COMMUN

4.1. Les transports en commun doivent retrouver la faveur du public

La stratégie de substitution de la mobilité de loisirs au tourisme postule également une modernisation impérative des transports en commun qui permettra en outre de ralentir la croissance du trafic et d'accélérer la fusion ville-campagne. Pour maîtriser le développement de la circulation des voitures particulières, il faut que les transports en commun aient la faveur du public parce que leur financement ne restera à terme possible que s'ils sont appréciés par le public et, partant, acceptés par le pouvoir politique. Les transports collectifs n'emportent toutefois la faveur du public que si les gens aiment voyager avec d'autres, que si ce comportement est dans l'air du temps et que si la qualité du service offert n'est pas trop inférieure à celle de la voiture particulière. La Figure 7 donne une idée du jugement porté sur ces transports pour la mobilité de loisirs et de vacances.

Figure 7. **Appréciations portées sur les transports publics et la voiture particulière**



Source : BAT Freizeit-Forschungsinstitut 1995 (Opaschowski, 1995, pp. 16 et 28).

Aveuglés par leur taille, leur force et leur repli sur soi, les transports en commun conventionnels ont oublié ce qu'ils étaient à l'origine. Ce n'était au début qu'un petit tram, avec conducteur et receveur, qui s'arrêtait sur demande et était encore trop cher pour d'aucuns. Les obligations dont la concession de la ligne était assortie, constituaient la contrepartie du monopole dont il jouissait et, partant, une espèce de première protection du consommateur. Les transports publics ne pensent plus de nos jours qu'en termes d'actifs et de subventions. Au milieu du siècle dernier, les transports publics étaient véritablement un produit innovant adapté aux villes, aux foules, au système de transport et aux conditions du moment. Comme ils ne devaient pas s'adapter économiquement aux mutations de nos structures sociales et urbaines, ils n'ont jamais tenté d'offrir une véritable alternative à l'automobile. Incapables de répondre aux nouvelles attentes de la société aisée et motorisée des villes et des campagnes, les transports publics voient leur demande traditionnelle stagner et se détourner vers d'autres horizons. Cette tendance est particulièrement nette sur les marchés en croissance, celui notamment de la mobilité de loisirs et de vacances.

Étant donné leur intensité capitalistique naturelle et les obligations de service public auxquelles ils sont soumis, les transports publics conventionnels tendent à nier les conflits en prétendant être un système immuablement optimal, c'est-à-dire un système de desserte hiérarchisée qui privilégie les relations entre le centre et la périphérie, les valeurs d'exploitation (telles que les horaires et les lignes), les véhicules de grande dimension et la garantie de service. Incapables de couvrir leurs coûts dans les villes et plus encore dans l'espace rural, ils ignorent superbement le marché, la concurrence et le marketing. Étant donné que les déficits d'exploitation ne sont politiquement plus maîtrisables (comme M. Schäuble, Ministre de l'Intérieur du *Land* de Bade-Wurtemberg, l'a déclaré en 1992), on prétend aujourd'hui adapter le développement de la ville et de la société aux systèmes de transport existants. Cette idée est entachée d'un vice de pensée évident.

S'ils veulent être autre chose que le simple déversoir d'une société motorisée, les transports publics doivent se focaliser davantage sur leurs segments de marché et sur les marchés porteurs. Ces marchés porteurs sont constitués non plus par la clientèle captive de travailleurs et d'écoliers et la clientèle des liaisons radiales centre-périphérie, mais par les déplacements de loisirs et de vacances, les sorties pour achats, les trafics tangentiels, les trafics suburbains et les déplacements de proximité. La mobilité de loisirs, diffuse, spontanée et variable, nécessite la mobilisation de capacités de transport de masse dans des délais très brefs. Elle constitue le segment de marché le plus important et porte en outre en elle les germes de la rénovation des transports publics. En effet, des transports publics capables d'assurer la mobilité de loisirs sont parfaitement capables aussi de mener à bien leurs autres missions.

Telle est la raison pour laquelle une multitude de nouvelles formes non conventionnelles de transport collectif (navettes, télésièges, téléférries, etc.) se développe dans les régions touristiques en guise de substitut à la motorisation privée. Elles y trouvent en effet les niches dont elles ont besoin pour leur diffusion ultérieure.

4.2. Des transports en commun aptes à assurer la mobilité de loisirs aident à résoudre les autres problèmes de transport de nos agglomérations

Dans le domaine de la mobilité de loisirs, les planificateurs visaient jusqu'ici principalement à optimiser les flux de trafic, à réorienter une partie de la mobilité motorisée privée vers les modes de transport respectueux de l'environnement, à faire collaborer les différents modes de transport et à pousser le progrès technique des véhicules et des infrastructures. Ils doivent en outre depuis peu

freiner aussi la progression de la mobilité. La mobilité de loisirs en particulier montre combien la modernisation des transports publics a dans cette optique déjà pris de retard. Il est possible d'aller un pas plus loin encore et d'affirmer que des transports en commun capables de répondre aux besoins de la mobilité de loisirs aident à résoudre les autres problèmes de transport de nos grandes agglomérations. En effet, la mobilité de loisirs offre une opportunité pour les transports publics dans les régions à habitat dispersé qui ceinturent les grandes agglomérations et qui, bien qu'elles soient des zones de destination privilégiées de la mobilité de loisirs, ne pourront bientôt plus être desservies dans des conditions financières acceptables par les transports publics actuels.

Cette constatation s'impose dans le cas en particulier des nouvelles petites villes dortoirs et de la polarisation préoccupante de l'espace rural. Autour des grandes agglomérations, l'espace rural acquiert progressivement les caractéristiques des grands parcs naturels du Sud-Est de l'Angleterre. Dans les vastes plaines peu peuplées du Nord-Est de l'Allemagne en revanche, on s'attend à trouver des espaces naturels inhabités parsemés de petits villages peuplés de personnes âgées qui coûtent cher à la sécurité sociale. En 1996, 64 pour cent des communes du Brandebourg étaient des villages de 500 habitants ou moins, qui rassemblaient 12 pour cent seulement de la population du *Land* (Statistisches Bundesamt, 1997). Dans les arrondissements brandebourgeois des alentours de Berlin, une ligne invisible sépare ceux qui bordent la ville où la densité de la population est de 200 habitants au km² de ceux qui en sont plus éloignés, où la densité tombe à 40 habitants au km² et diminue encore à mesure qu'on s'écarte du centre. Or, les infrastructures deviennent impossibles à financer à partir de 35 habitants au km² (déclaration faite par M. Schröter, "*Landrat*" (sous-préfet) du "*Kreis*" (arrondissement) d'Overhavel en 1998).

Étant donné les possibilités offertes par la télématique, il semble que les lieux de travail, d'habitation et de détente soient appelés à s'intégrer à moyen et à long terme, une évolution qui ouvrirait largement la porte au développement de zones de haut intérêt paysager. Reliées entre elles par des moyens télématiques, ces zones pourraient fournir aux transports collectifs la demande qui leur est nécessaire. Qu'on le veuille ou non, la question existentielle de la politique des transports publics en zone rurale est aujourd'hui de savoir si ces transports doivent se contenter d'écluser le trop-plein du trafic automobile ou relever le défi et s'engager à garantir, avec l'aide du progrès technique, la mobilité de tous en leur proposant, 24 heures sur 24, un service complet accessible, compréhensible et bon marché auquel ils puissent volontiers s'identifier. Il ne s'agit pas d'entrer en concurrence avec la voiture familiale, mais "uniquement" de grouper toutes les mobilités résiduelles, d'investir des marchés porteurs (mobilité de loisirs, services de colis, etc.), d'établir des liens (trafic de rabattement vers les grands axes, trafic d'éclatement, etc.), de s'inspirer de l'approche orientée vers la clientèle que développent les entreprises privées et de ne pas rejeter les nouvelles idées.

4.3. Les transports publics doivent se rénover, comme ils le font déjà depuis longtemps dans certaines niches du marché

Les transports publics doivent se rénover, comme ils le font déjà depuis un certain temps dans quelques segments spécialisés du marché. Ils se rapprochent progressivement de la voiture particulière, comme le prouve le développement des minibus, bus à la demande, taxis collectifs et autres services sociaux de transport collectif en voiture particulière. La voiture particulière se rapproche de son côté des transports publics : cela va des monospaces et des véhicules de location aux véhicules équipés pour la circulation en colonnes en passant par le covoiturage, les centrales de mobilité (combinant les fonctions de centrales de covoiturage, de bureau de voyages, d'agence de location de voitures et de centrale de taxis) et les systèmes électroniques de guidage et de pilotage. La

rénovation des transports publics vient donc de la direction marquée “voiture particulière”. Une politique des transports attentive aux besoins de la mobilité de loisirs doit donc oser expérimenter, associer les prestataires en place et exploiter les avancées de la technique (par exemple les systèmes de navigation assistés par satellite tels que le GPS que Volkswagen AG teste dans l’arrondissement de Leer) pour assurer, dans les zones de loisirs, des dessertes diffuses en minibus offrant, à des prix modérés, une qualité comparable à celle des taxis.

Le regroupement des véhicules individuels et collectifs sous la direction d’une organisation décentralisée, mais néanmoins unique, doit donner naissance à de nouveaux transports publics véritablement métamorphosés qui cadrent avec la qualité de vie des citoyens aisés quel que puisse être leur mode de vie, soient suffisamment diversifiés pour être attractifs, associent l’homme et la micro-électronique, libèrent les voyageurs de leur sujétion aux horaires, trouvent leurs moyens de financement dans des services qui répondent à la demande, décentralisent leur processus décisionnel et mettent fin à leur dépendance vis-à-vis de la collectivité et de l’État en tendant vers une rentabilité fondée non plus sur la péréquation tarifaire, mais sur l’égalité dans l’imputation des coûts sociaux et écologiques. Le but peut également être atteint par la voie de la privatisation.

Les transports publics doivent donc se repenser complètement, c’est-à-dire cesser d’offrir des prestations de transport anonymes pour offrir une mobilité et une accessibilité appréciées du public, assurer des services de transport complets et satisfaire les besoins logistiques des ménages.

Cela étant, les publicitaires doivent mettre l’accent sur ce que les nouveaux transports publics ruraux ont de positif (et non pas déprécier l’automobile), c’est-à-dire cajoler la clientèle (“Les gens bien se déplacent en autocar”), créer une solidarité de groupe (“Ensemble plutôt que seul”) et mettre en avant de nouvelles formes de satisfaction (“Pendant mes loisirs, je me fais conduire ou je marche”). Ils doivent avant tout chercher à faire oublier leur image peu flatteuse de transporteur de soldats, d’ouvriers et d’étudiants et monter résolument à l’offensive sur le front des loisirs. Une telle stratégie englobe notamment le transport des bicyclettes, planches de surf et autres équipements de loisirs. Il y a, pour la solution de ces problèmes d’interface, beaucoup de choses à apprendre des stations de ski et de leurs navettes pour skieurs. Pour que le voyage puisse lui-même contribuer au plaisir procuré par les loisirs, la présence à bord de coffres où enfermer des bagages et d’un service de restauration s’avère être un réel atout. Une offre dynamique, de haute valeur et exclusive ne pouvant pas être bon marché, les nouveaux transports publics doivent être un produit cher et laisser aux transports publics traditionnels dont ils se démarqueraient par les prix et la qualité, le soin d’assurer les missions de service public. Tout doit donc ici aussi être mené de front. Si la mobilité de loisirs sert aussi à compenser une infériorité sociale (Hilgers, 1995), la publicité pour les nouveaux transports publics, la bicyclette et la marche à pied doit associer l’usage de ces modes aux idées de force, de victoire et d’autonomie.

L’organisation écologique du trafic automobile à l’intérieur des régions touristiques ainsi que sur les routes qui y mènent revêt une importance indéniable, mais c’est la liberté qui doit être laissée à chacun de combiner les modes de transport écologiques (marche, bicyclette, transports en commun) comme il l’entend qui se trouve au coeur d’une politique des transports propre à assurer un développement durable du tourisme dans une région. Les nouveaux transports publics doivent en être l’axe central.

Ces transports publics ont pour triple mission d'assurer :

- 1) les correspondances aux points d'arrêt des transports à longue distance ;
- 2) les navettes entre les centres de concentration du trafic ; et
- 3) la desserte diffuse des zones et des arrêts périphériques pour les touristes et les autochtones.

Il importe tout particulièrement dans ce contexte de résoudre les problèmes d'interface entre les bicyclettes et les transports en commun (location de bicyclettes, transport à prix réduit dans les trains et les autobus, etc.), d'inversion des flux de trafic en cours de journée et de transport des bagages.

Une telle vision des choses est source de très sérieux conflits d'intérêts et difficile à mettre en oeuvre, surtout parce que les stratégies de cette nature sont conçues pour les touristes, mais arrêtées par les pouvoirs politiques locaux. L'usage de la voiture doit donc être réservé en priorité aux automobilistes locaux, sans cependant ravalier les touristes au rang de personnages de seconde zone, ce qui pourra se faire en relevant le niveau de qualité des transports publics, en assurant la sécurité des aires de stationnement, en baissant les tarifs des parkings et des transports publics ou en accordant aux touristes le droit d'emprunter gratuitement les transports en commun pendant la durée de leur séjour.

Les nuisances causées par le trafic automobile peuvent être atténuées non seulement par des mesures restrictives, mais aussi par une régulation "intelligente" du trafic, par l'utilisation de véhicules moins polluants, par la mise en oeuvre de stratégies logistiques de pointe ou par l'amélioration de l'information des usagers. Les mesures qui favorisent les transports publics et la mobilité non motorisée à l'échelon local peuvent réduire dans de très fortes proportions le trafic automobile *intra-muros* ainsi que les effets nuisibles qu'il engendre pour les lieux ou régions touristiques. La Figure 8 esquisse les voies à suivre par les transports publics pour investir le champ de la mobilité de loisirs.

Figure 8. Voie à suivre par les transports publics pour investir le marché de la mobilité de loisirs

- Amélioration de la flexibilité en ce qui concerne les pointes de la demande et la sensibilité aux conditions climatiques : mise en service de petites unités, augmentation des fréquences, services à la demande, modulation des itinéraires (départ quand le véhicule est plein ; rapidité, facilité et bon marché ; service de porte à porte).
- Recherche de réponses percutantes au problème d'image des transports publics : peintures des arrêts de bus et de tramway en couleurs vives ou avec des rayures ; affichage des intervalles de passage en grandes lettres sur les parois extérieures ; mise à la disposition du public, aux arrêts, d'horaires aux dimensions des cartes de banque faciles à ranger dans un portefeuille ; distribution par les « relais sociaux » (hôtels, associations, commerces, églises, politiciens locaux).
- Récompenses pour les conducteurs d'autobus avenants ; mise à l'arrêt des véhicules couverts de graffiti ; enlèvement immédiat des graffiti (utilisation de films de protection biodégradables, comme à Helsingborg, en Suède) ; nettoyage immédiat des véhicules, des arrêts et des gares (comme à Londres).
- Installation de compartiments pour le rangement des équipements de sport dans les véhicules desservant des lignes touristiques ; transport des bagages ; nouveaux systèmes de gestion (adaptation aux besoins et dessertes diffuses) ; transport des bicyclettes dans les autobus.
-

**Figure 8. Voie à suivre par les transports publics
pour investir le marché de la mobilité de loisirs (suite)**

- Modernisation de l'offre (taxis multiplaces, minibus, navettes, bus des vallées) ; mise en service de taxis électriques (projet de Bad Griesbach), de bus électriques (Mauterndorf), de calèches-taxis pour les excursions d'une journée (barrage de Thülsfeld aux environs de Cloppenburg) ; organisation de services de taxis collectifs/minibus dans les gares (solution mise en oeuvre par la DB AG dans les grandes villes), les aéroports, les marchés, etc ; organisation de service d'autocars rapides arrêtant sur demande.
 - Ouverture de guichets "mobilité" dans les bureaux de tourisme ; installation de postes d'appel des taxis fonctionnant 24 heures sur 24 dans les parcs de stationnement et dans les gares d'autobus ; réalisation de projets-pilotes avec l'aide de l'industrie automobile (bus à itinéraire variable de Leer) ; installation de goulottes en acier pour permettre aux bicyclettes de franchir les escaliers dans les anciennes gares et stations du RER et du métro (Francfort/Main) ; exploitation des réservoirs d'idées locaux (création d'un groupe de travail "transports publics" à l'université populaire pour adultes, installation de boîtes à suggestions dans les véhicules).
 - Création de vallées propres en tant que produit de marque et attraction (exploitation, depuis 1989, d'un bus des vallées Lungau/Autriche pendant la saison d'été par E. Hocevar ; Tamsweg) ; exploitation intégrée de 66 kilomètres de chemin de fer à voie étroite en régime simplifié, de minibus à horaire cadencé (certains à quatre roues motrices), de circulations à la demande, de téléferiques, d'un petit train touristique "*Tschu-Tschu-Bahn*", d'autobus électriques et d'un "*Sonnybus*" composé de voitures de golf ; horaires et services de transport coordonnés avec cartes communes de libre-parcours valables pour une journée ou une semaine ; péages urbains ; zones à trafic réduit dans les régions protégées ; politique de marketing et coopération avec les parcs nationaux et les parcs naturels de la région.
 - Redynamisation de modes de transport historiques à des fins touristiques (*Cable-car* de San Francisco, trains vapeur et chemins de fer à voie étroite, promenades en radeau sur l'Isar, projet de mise en circulation, entre Lüneburg et Wismar, de diligences s'arrêtant aux auberges qui jalonnent la route, avec cochers, aubergistes et clients en costumes folkloriques).
 - Distribution de brochures "Vacances sans voiture" rassemblant des informations sur les rabais tarifaires consentis, l'acheminement des bagages, les transports publics, les correspondances, etc.
 - Amélioration des correspondances entre les transports locaux et le trafic grandes lignes dans les régions touristiques, octroi d'avantages, réellement perceptibles comme tels, aux vacanciers qui renoncent à utiliser leur voiture : délivrance de titres de transport à tarif réduit ou gratuits et mise à disposition de véhicules de locations, de téléphones mobiles, d'équipements de sport ou de bicyclettes pendant la durée du séjour dans les cas où le voyage aller s'effectue par les transports publics.
 - Création de lignes de bus rapides.
 - Amélioration des informations relatives aux possibilités de déplacement collectif pour les loisirs et diffusion, sous la forme la plus simple possible, des informations "*online*" aux utilisateurs potentiels jusque dans les lieux d'hébergement.
 - Intégration dans l'activité de loisirs du voyage par un moyen de transport futuriste (train à sustentation magnétique desservant le parc Disneyland d'Orlando, en Floride).
 - Mise en service de véhicules électriques téléguidés dotés d'équipements informatiques multimédia interactifs pour l'exploration des grands parcs (comme dans le film *Jurassic Park*).
 - Installation de parkings de dissuasion à la lisière des lieux ou régions de destination, avec passage obligatoire aux transports publics et répression sévère du stationnement non autorisé.
- Inclusion des transports publics dans les forfaits touristiques d'une région concrétisée par la distribution de cartes (gratuites) à durée de validité limitée (la *KärntenCard* donne, pour une cinquantaine de DM, libre accès pendant trois semaines à plus de 60 attractions touristiques ainsi qu'à tous les chemins de fer de montagne, lignes de navigation et transports publics). Ces billets locaux et régionaux devraient pouvoir s'acheter non seulement sur place, mais aussi dans les agences de voyage du lieu de départ.

5. PLAISIR DE ROULER : UN VÉRITABLE ATOUT

5.1. Les motivations intrinsèques et la mobilité à finalité extrinsèque ont la priorité dans les loisirs

Un moyen de transport a la faveur du public quant celui-ci l'emprunte volontiers, mais il devient objet de culte quand on roule pour rouler (davantage que pour arriver). Cette motivation que l'on pourrait qualifier d'intrinsèque joue un rôle capital dans les loisirs et le tourisme (et est peut-être plus généralement le secret du bonheur)⁶.

La mobilité de loisirs est un amalgame savant de demande primaire et dérivée. La demande est dérivée quand le déplacement s'effectue pour exercer à destination d'autres activités qui lui sont postérieures (navigation de plaisance, équitation, promenade) et qu'il rapproche l'offre du consommateur. Elle est primaire par contre quand le déplacement de loisirs constitue sa propre raison d'être. Tel est le cas de la plupart des croisières, des balades en voiture et du plaisir de rouler qu'elles procurent, des randonnées en montagne en tant qu'occasion d'exercice physique, du cyclotourisme en tant que moyen de redécouverte du corps, du groupe et du grand air, de la promenade à cheval en tant que plongée dans la nature ou des sorties à moto ou en décapotable qui permettent de jouir de la vitesse, des paysages et du danger. Dans tous ces cas, le déplacement trouve sa finalité en soi (mobilité à motivation intrinsèque ou mobilité-événement ; Heinze, 1979 et ADAC, 1987)⁷.

Le changement d'optique intervenu dans la politique des transports entre 1980 et 1998 procède avant tout d'une approche nouvelle de la notion de mobilité. La règle, si difficile à établir scientifiquement, des trois déplacements en moyenne par tête et par jour reste sans doute toujours aussi vraie que celle de la stabilité du budget "mobilité", mais est quand même considérée aujourd'hui plutôt comme le reflet d'un état d'équilibre atteint par la société industrielle du 20ème siècle (Canzler et Knie, 1998 ; Zumkeller, 1998). L'allongement des distances de déplacement n'est de ce fait plus considéré comme un jeu à somme nulle de véhicules plus rapides. Se déplacer et être ailleurs sont devenus au contraire une chance pour les individus comme pour la société industrielle et de services d'aujourd'hui (Opaschowsky). La mobilité à finalité extrinsèque et la mobilité-événement valent autant l'une que l'autre. Comme il n'y a pas de seuil naturel de saturation de la demande de transport (Thomson, 1974), le passage du stade de la dérégulation à celui de la rerégulation paraît s'imposer (en faisant toutefois place à la privatisation et à la flexibilité). Étant donné la croissance du marché des destinations lointaines, la mobilité non motorisée est devenue une des cibles évidentes de la politique des transports. Celle-ci devient par ailleurs aussi moins négative à l'égard de la mobilité de loisirs et de vacances, et vise plutôt à restreindre la mobilité motorisée en renforçant l'attrait d'autres formes de mobilité-événement. L'affrontement annoncé entre les anciennes régions touristiques et les nouvelles n'a pas eu lieu : les centres touristiques vieillissants mettent l'accent sur l'écologie tandis que les jeunes centres en plein devenir veulent éviter toute démesure et rêvent "aux verts et aux riches".

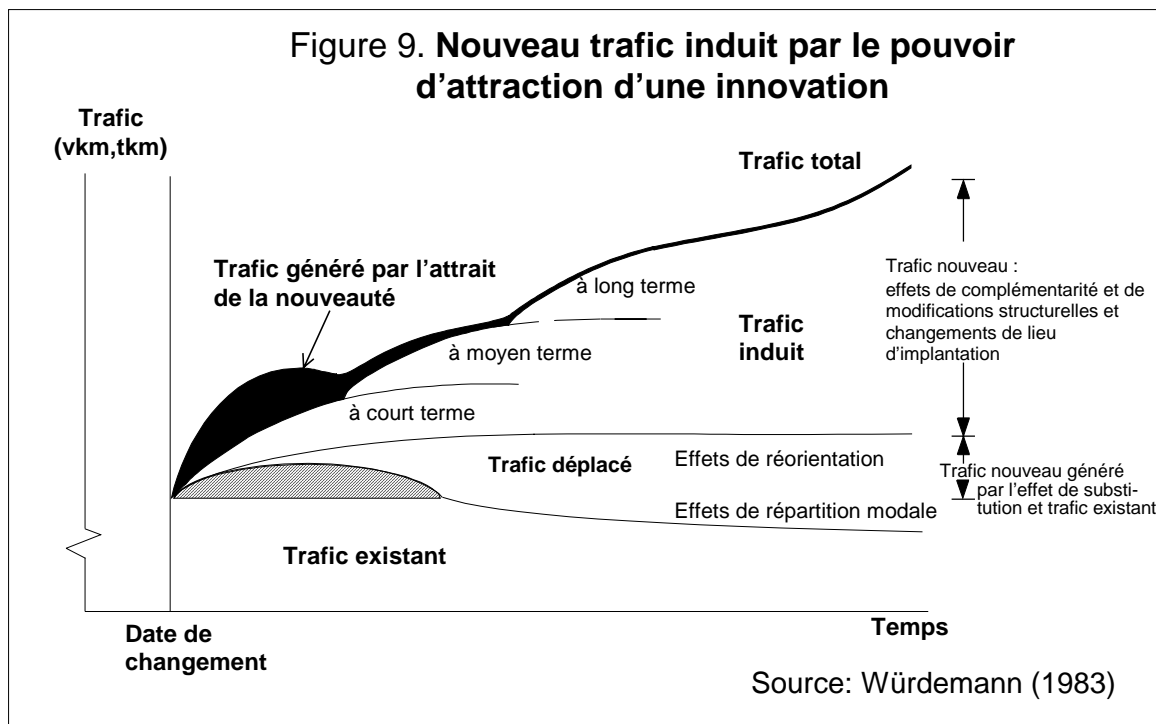
Plusieurs psychologues, dont Spörli en 1973, prétendent que notre monde est de moins en moins porteur d'émotions vraies que l'on va donc rechercher plutôt dans l'errance automobile. Il n'y a ainsi plus qu'un pas à franchir pour en arriver à une situation qu'Opaschowsky (1995) décrivait fort bien en tirant de son enquête sur la mobilité de loisirs la conclusion que le lieu de destination est accessoire et que le but premier est simplement de sortir et de partir, les loisirs débutant en même temps que débute le voyage.

La méconnaissance de cet aspect affectif de la mobilité de loisirs et de sa valeur d'événement explique aussi l'échec de tous les moyens rationnels et législatifs mis en oeuvre pour la restreindre. L'État ne pourra contrôler efficacement la mobilité que s'il prend cette soif de voyage en considération et voit dans cette activité de l'homme jouisseur de loisirs autre chose qu'une vaine errance. C'est de cette valeur affective et événementielle du voyage que peuvent se déduire tant les coûts et avantages internes déterminants pour l'individu que les coûts et avantages externes des bouchons, de l'allongement des distances, des tendances à l'autodestruction et de la croissance économique.

5.2. La mobilité de loisirs ouvre la voie à de nouvelles technologies de transport ou en revivifie des anciennes

Le développement et la nature novatrice des activités de loisirs ont eu pour conséquence que les nouveaux moyens de transport se sont toujours rapidement imposés dans le monde des loisirs. Courir après les rêves et les espoirs ne nourrit pas son homme, si agréable que la quête puisse être. Les trouvailles viennent donc aux rêveurs pendant leurs loisirs, mais les chefs d'entreprise dynamiques ne s'y intéressent que si elles rapportent de l'argent. Les nouveaux moyens de transport sont donc en règle générale des engins de sport et de jeu avant que le monde du commerce, l'armée et les pouvoirs publics les découvrent, les adoptent et les reconfont, pour terminer leur cycle de vie, au secteur privé. La mobilité de loisirs a donc régulièrement fait fonction de banc d'essai pour les nouvelles technologies de transport. Pratiquement tous les nouveaux moyens de transport de voyageurs se sont taillés leur place au soleil grâce à l'énorme demande de mobilité de loisirs : c'est ainsi qu'on a pris le train pour aller aux eaux ou le tramway hippomobile pour faire des excursions, que les chemins de fer à crémaillère et les téléphériques ont ouvert la voie au tourisme alpin, que la bicyclette est devenue un engin de sport, que l'auto a été utilisée pour les vacances d'été, que l'avion a amené les touristes américains en Europe après la 2ème guerre mondiale et que l'avion moyen-courrier a donné naissance aux voyages à forfait. Ces moyens de transport ont bouleversé le monde des transports et le marché des loisirs parce qu'ils ont, du fait de l'effet de masse, démocratisé l'acte du voyage. La publicité a suivi cette logique et nous propose aujourd'hui, après les conducteurs "sportifs" des affiches des premiers âges de l'automobile, des images de bicyclettes, de motos ou de voitures emportant des couples d'amoureux ou des familles rayonnantes à travers des paysages de vacances. L'importance que les loisirs et les vacances revêtent pour le marché des transports est clairement mise en évidence dans les transports aériens : quatre cinquièmes des Allemands qui voyagent en avion sont des touristes (dont la majorité pour partir en vacances à l'étranger ou en revenir).

La mobilité de loisirs joue également un rôle déterminant dans l'ouverture ou la commercialisation de nouveaux équipements de transport. Le pouvoir d'attraction de nombreux projets est à l'origine, tout particulièrement pendant leur phase de démarrage, de la plus grande partie de la demande dont ils font l'objet : ils font se déplacer des curieux avides de découvrir quelque chose d'inconnu (Figure 9). Tel est indéniablement le cas du Transrapid et des nouveaux types de transports publics.



La nostalgie de “l'exquise lenteur” est elle aussi un pur produit de la civilisation de loisirs. Les roulottes, les chemins de fer à voie étroite, les locomotives à vapeur, les anciennes voitures, les bateaux à aubes, les vieux avions (Ju 52, DC3, etc.), les radeaux sur l'Isar et les canoës de la Spreewald sont autant de moyens de transport d'antan dont les loisirs et les vacances ont remis les qualités intrinsèques à l'honneur. Nombreux sont ceux qui, à l'instar du cheval de selle, du ballon et du bateau à voiles, n'ont survécu que comme engin de sport. Cette fonction sportive a souvent facilité leur réaffectation à un usage public sur des bases technologiques nouvelles : les bateaux modernes à propulsion mixte (voile et moteur) transportent à nouveau des passagers, les vélos tout terrain se substituent à de nombreuses formes de mobilité touristique et les dirigeables retrouvent de l'emploi dans les transports lourds et le tourisme. Il en est de même pour les voies de communication de jadis. Les vieux canaux, notamment le *Ludwigskanal* à Nuremberg et les *Norfolk Broads* dans le Nord-Est de l'Angleterre, sont devenus de véritables paradis pour les pêcheurs et les amateurs de sports nautiques. Les anciennes voies romaines d'Angleterre, les routes militaires d'Écosse, les chemins de halage des canaux londoniens et les sentiers de contrebandiers de la *Strada alta* en Suisse sont aujourd'hui des sentiers de promenade ou de randonnée. Qui aurait pu penser que la réconciliation de la population de l'Altmühltal avec le canal Rhin-Main-Danube allait devoir être imputée à sa nouvelle valeur en termes de loisirs et que les cyclotouristes qui parcourent la piste internationale Francfort-Vienne rempliraient les auberges et les hôtels établis le long de ses berges ?

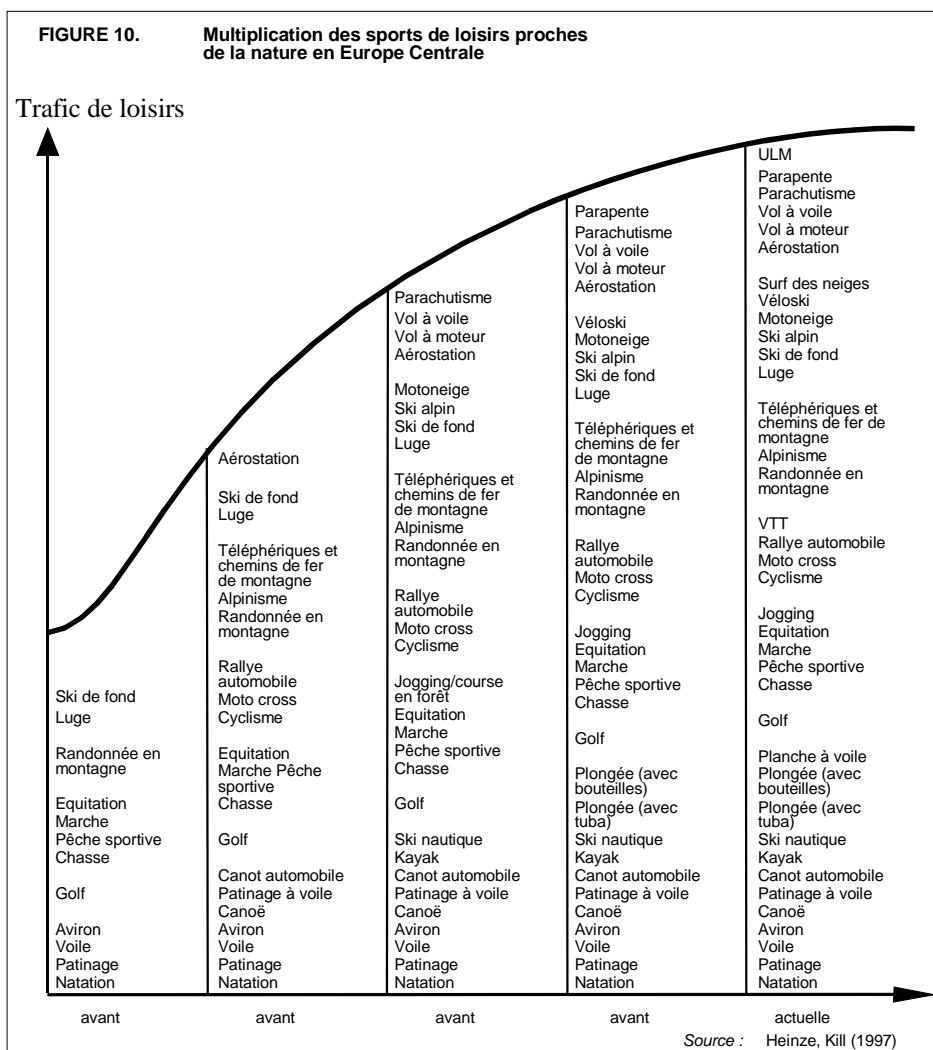
6. LES ESPACES NATURELS EN TANT QU'ESPACES DE LOISIRS

6.1. Les activités sportives proches de la nature doivent être réglementées parce que leur attrait en fait une menace pour les endroits où elles s'exercent

Le débat a porté jusqu'ici sur les déplacements par lesquels l'activité de loisirs débute et qui constituent ce qu'il est convenu d'appeler la "mobilité primaire de loisirs", la "mobilité secondaire de loisirs" étant quant à elle la somme de tous les déplacements effectués dans la région de loisirs même. Cette seconde forme de mobilité englobe non seulement les promenades à pied et les balades en voiture, mais aussi, et de plus en plus, la pratique du ski sous toutes ses formes (ski de fond, ski de randonnée, ski alpin, ski sur glacier, véloski, ski-hélicoptère, etc.), la randonnée en montagne, l'escalade, le vol libre, le parapente, le vol en ULM, la bicyclette en montagne, le jogging, le cross-country, la voile, le patinage, les sorties en motoneige, la pratique du char à voile et surtout l'utilisation des remonte-pente et des téléphériques. Cette mobilité secondaire n'a pas cessé de gagner en technicité au cours de ces dernières années et est devenue un champ d'expérimentation pour des nouvelles formes de transport et des stratégies visant à résoudre de lourds conflits d'utilisation des espaces.

La Figure 10 donne une idée de l'explosion des sports de loisirs proches de la nature. Leur multiplication montre qu'ils sont encore en pleine phase de croissance. Ces sports à la mode représentent une réponse à des besoins (de mobilité) largement répandus et sont le reflet d'un esprit du temps (caractéristique d'une société en quête permanente de sensations) que peuvent définir les termes de liberté, spontanéité, absence de contraintes, risque, réalisation de soi, naturel, maîtrise du corps et authenticité (Neuerbug et Thiel, 1996, p. 11). Ils auraient, d'après les estimations, été pratiqués par 11 millions d'Allemands au cours des années 90 (Röscheisen, 1996, p. 3). Le sport-nature n'est pas qu'une synthèse de sportivité et de vie saine, c'est aussi une réponse à des questions existentielles et un moyen d'affirmation de soi et d'autovalorisation par le canal du frisson procuré par les sports de loisirs extrêmes. Sanctifiés par les médias (télévision, publicité), ils sont non seulement le produit de l'effacement progressif des sports traditionnels, mais aussi l'expression de besoins artificiels créés par l'industrie des loisirs et de la mobilité. Chaque sport passe par tous les stades d'un cycle de vie classique qui va du boom étourdissant jusqu'au stade du socle résiduel important. C'est ainsi que 2 millions de VTT ont été vendus en cinq années seulement (1987-1992). La technicisation, l'orientation vers le marché, le souci de répondre aux exigences des différentes catégories d'âge et les pratiques individuelles impriment leur marque à ce processus qui par ailleurs présente de nombreux points communs avec les mouvements d'excursionnistes et de jeunes du début du siècle⁸. Ils permettent en effet de vivre en groupe, de fuir la ville, de s'intégrer à la nature, de se mouvoir, de s'affirmer, de donner un sens à sa vie et de rechercher le vrai. Leur problématique procède de l'extension des espaces accessibles grâce à des engins coûteux tels que les VTT, les planches de surf, les parapentes, les motoneiges et les matériels de plongée avec combinaison en néoprène qui permettent de découvrir sans difficulté de nouveaux espaces dans des conditions techniquement sûres et de s'affranchir des routes, pistes et autres infrastructures fixes. La tendance se renforce quand un sport qui en arrive à sa phase de saturation, donne naissance à des "dérivés" qui permettent de se rapprocher encore davantage de la nature (passage du ski alpin au ski de fond, au ski de randonnée et à toutes les autres variantes). Une demande massive de "paysage sportif total" est toutefois inconciliable avec la protection de l'environnement et de la nature dans un pays industrialisé densément peuplé. Le débat de principes doit donc mettre l'accent sur les mesures qui visent à modifier les comportements des actifs, qui confinent la pratique des sports à la mode dans certaines zones bien délimitées, qui développent des espaces de remplacement et des possibilités de contact

avec la nature dans les zones de concentration de la population, qui favorisent les sports qui ne portent pas atteinte à la nature et ne sont pas générateurs de conflits, qui utilisent des goulets d'étranglement (par exemple remontées mécaniques) en tant qu'éléments de régulation et qui assurent une protection totale aux zones écologiquement sensibles.



6.2. Le grand nombre peut ne pas être source de problèmes

Il paraît normal que les grandes demeures historiques se visitent en groupe. Il n'est pas interdit non plus de les visiter en espadrilles parce qu'elles atténuent les dommages irréparables causés par les foules (et aussi parce que leur petit parfum de vacances et le contraste avec la solennité des lieux a quelque chose d'amusant). Le même problème se pose dans la nature, et la solution est ici aussi à rechercher dans la gradation du degré de protection.

Les zones à protéger peuvent, en fonction de leur sensibilité écologique, être réparties en réserves naturelles totalement interdites d'accès, zones naturelles sensibles et zones d'intérêts paysagers (Schemel, 1988, 1992). Les premières sont interdites d'accès aux vacanciers parce qu'elles contiennent des espèces animales et végétales en danger. Les deuxièmes englobent de grandes étendues laissées à elles-mêmes et des zones sensibles (dunes, paysages fragiles, forêts) qui nécessitent une protection particulière. Les dernières se composent d'espaces modelés par l'agriculture et la sylviculture qui non seulement sont beaux à voir, mais sont aussi peu sensibles sur le plan écologique et peuvent donc supporter des charges élevées.

Le conflit est donc évident (Kühn, 1998) entre la préservation de la biodiversité et du bon fonctionnement du milieu naturel, d'une part, et les exigences socio-économiques des activités humaines (agriculture et sylviculture, habitat, transports, récréation), d'autre part. Le règlement de ce conflit est facilité par le fait que l'Allemagne n'a presque plus de paysages naturels laissés inviolés par l'homme. L'Europe centrale est une région de paysages de culture, c'est-à-dire de paysages façonnés par les activités humaines dans lesquels l'homme doit intervenir en permanence pour qu'ils ne retournent pas au stade de la hêtraie et de la chênaie. Ces paysages de culture nécessitent donc une stratégie qui intègre la protection de la nature dans toutes les formes d'utilisation de ces espaces. Dans la pratique, la protection de la nature est plutôt ségrégative en ce sens que certains espaces sont décrétés zones à protéger et que ces zones sont alors réunies en un réseau. Ces zones, dans lesquelles la protection de la nature prime sur tout le reste, devraient couvrir 15 pour cent des superficies qui ne sont pas affectées à l'habitat.

Cette ségrégation a pour inconvénient d'être infructueuse, de servir d'alibi à la destruction par ailleurs continue de l'environnement, d'être source de conflits potentiels, de ne pas impliquer le citoyen et d'être mal acceptée. C'est pourquoi les écologistes et le Ministère Fédéral de l'Environnement ont voulu doubler cette politique ségrégative d'une politique intégratrice. Le *Land* de Brandebourg mène ainsi une politique offensive de création de grandes zones protégées (parcs nationaux, réserves de la biosphère, parcs naturels, etc) en vue d'enclencher un processus de développement économique. Cette stratégie de "protection par l'exploitation" repose sur l'idée d'un zonage avec une gradation des niveaux de protection et d'exploitation. Les réserves de la biosphère et les parcs régionaux sont des formules novatrices particulièrement intéressantes dans ce contexte, les premières parce qu'elles assurent un développement économique écologique des régions rurales périphériques et les seconds parce qu'ils tressent une ceinture verte autour de Berlin répondant au modèle de concentration décentralisée.

La réserve de la biosphère est donc un type de zone protégée particulièrement intéressant dans le cas présent parce qu'elle représente un modèle alternatif de tourisme souhaitable qui peut fonctionner. La réserve créée dans l'Est de l'Allemagne après les événements, protège un paysage de culture que seules des interventions ininterrompues (moissons, labours, pâturage, etc.) permettent de préserver. Elle a également une fonction expresse de récréation et de détente. Les réserves brandebourgeoises de Schorfheide et de Spreewald en sont d'excellents exemples. La partie de ces réserves qui n'est accessible qu'aux seuls scientifiques ne couvre que 3 à 10 pour cent de leur superficie.

La logique de la gradation de l'accessibilité des zones protégées est connue. Afin de concilier et de canaliser dans la transparence les intérêts de la nature, des résidents et de la circulation, la zone doit être divisée en périmètres de fonctionnalité et de sensibilité différentes. Il est alors plus facile de moduler la régulation du trafic automobile, d'imposer certaines règles aux cavaliers, aux plaisanciers et aux surfeurs et, dans certains endroits plus délicats, d'en imposer aussi aux promeneurs et aux nageurs. Dans les zones sensibles, les flux de visiteurs peuvent être canalisés par des injonctions ou

des interdictions, par exemple par l'interdiction d'accéder à certains endroits ou de se baigner dans certaines eaux. Ces interdictions doivent être affichées de façon visible et leur respect doit être contrôlé parce qu'elles poussent certains visiteurs à les transgresser.

Pour lutter contre les nuisances causées par le trafic sous forme de bouchons et d'émissions de toutes sortes, réduire la circulation inutile des véhicules en quête de place de stationnement et maîtriser le stationnement non autorisé, il convient de museler la circulation automobile dans les zones périphériques en instaurant un système de gestion des places de stationnement. Une telle stratégie de régulation décentralisée permet de réduire le volume de trafic en réduisant le nombre de véhicules-kilomètres parcourus. Comme le système d'information joue un rôle déterminant dans le choix modal et dans la canalisation des flux de visiteurs, il importe qu'il soit de qualité (bureau d'information "habité", gardes aimables, panneaux d'information lisibles, sentiers didactiques intéressants).

Il importe d'organiser la circulation automobile dans les zones touristiques et sur les routes qui y mènent de telle sorte que l'environnement n'ait pas trop à en souffrir, mais il importe davantage encore de donner à chacun la possibilité de combiner comme il l'entend les modes de transport non polluants (sentiers, pistes cyclables, lignes de transport en commun).

Pour jouer pleinement leur rôle, les "nouveaux transports publics" qui constitueront l'axe central du système devront remplir trois fonctions essentielles (cf. ci-dessus), à savoir : 1) assurer les liaisons avec les points d'arrêt du système de transport à longue distance, 2) assurer des services de navette entre les points de concentration des visiteurs et 3) assurer les dessertes diffuses des zones et arrêts périphériques à la fois pour les visiteurs et les résidents. La solution des problèmes d'interface entre la bicyclette et les transports publics (service de location de bicyclettes, transport à prix réduit des bicyclettes à bord des trains et autobus), d'inversion des courants de trafic en cours de journée et de transport des bagages revêt une importance particulière dans ce contexte.

Malgré leur relative innocuité écologique, les marcheurs et les cyclistes peuvent aussi, par leur nombre ou leur désinvolture, causer de sérieux dommages à l'environnement. La "protection par l'exploitation" implique donc aussi la canalisation des flux de visiteurs et de leur mobilité par des infrastructures appropriées⁹. Les pistes cyclables et les sentiers rassemblent la demande non motorisée et dissuadent ceux qui les empruntent de les quitter. Ils doivent être intelligemment fléchés, inviter à la complicité, mener à des endroits beaux à voir (clairières, refuges, aires de pique-nique, etc) et leur aménagement doit répondre aux attentes de ceux qui les parcourent. Des obstacles naturels (rochers, fossés, haies et fourrés, bétail et clôtures) doivent empêcher les cyclistes et les marcheurs de s'écarter de leur chemin. Les équipements spécialement destinés aux visiteurs (terrains de camping et aires de pique-nique, refuges, sanitaires, etc.) doivent, du fait qu'ils constituent un lieu de regroupement, être installés en des endroits moins sensibles et ne pas être adaptés dans leurs dimensions aux pointes de la demande.

Le respect des mesures prises pour assurer la protection de ces zones doit être contrôlé par des gardes spécialisés chargés par ailleurs d'informer les visiteurs, d'organiser des visites guidées de découverte de la nature et d'entretenir les contacts avec la population.

Les parcs régionaux et les réserves de la biosphère du Brandebourg démontrent au quotidien que l'idée dont ils procèdent est source de conflits massifs d'intérêts, d'asymétrie dans le partage des pouvoirs et de difficultés considérables de mise en oeuvre. Ces problèmes deviennent d'autant plus

épineux que le tourisme, notamment le tourisme de proximité, reste encore à développer et ne bénéficie pas des mécanismes de financement de la politique de développement économique (Kühn, 1998).

6.3. Le changement des règles du jeu qu'entraînera la croissance de la mobilité de loisirs est aussi une chance à saisir

La multiplication des emplois informatisés va donner naissance à des situations de travail routinières, sédentaires et mentalement stressantes qui trouvent leur contrepartie dans des activités de loisirs actives aux retombées prévisibles. La flexibilité que tout le monde appelle aujourd'hui de ses vœux et la superficialité croissante de toutes les solutions ne feront qu'ajouter à l'acuité du problème. Les compensations, à savoir le repos et la récréation, la plongée dans la nature, les sports actifs, la valorisation personnelle et la participation directe aux événements, gagnent de ce fait en importance¹⁰.

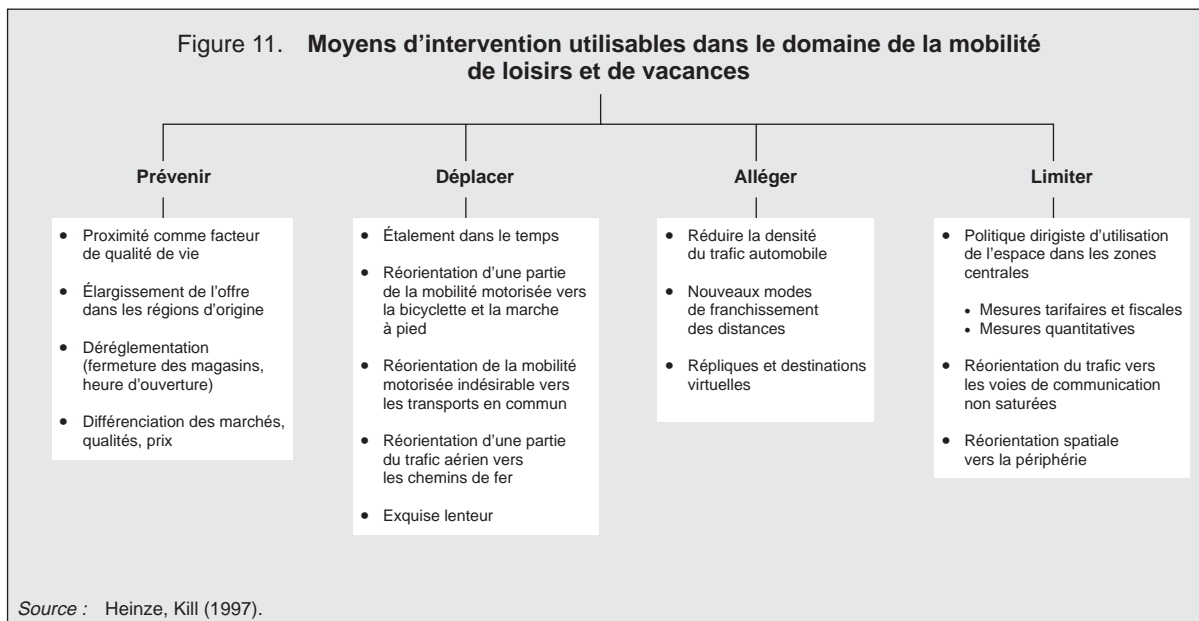
Comme la mobilité de loisirs est dans l'air du temps, nous ne pouvons échapper à la redéfinition des normes éthiques qui président au comportement des individus et des entreprises. Elles sont en effet seules à garantir à longue échéance le mobilité de loisirs d'une société de masse riche. La politique des loisirs devra donc à l'avenir viser à modifier les comportements de loisirs afin que nous puissions conserver notre structure différenciée d'occupation de l'espace et stabiliser notre système de ressources. Ce changement de mentalités fait partie de la redéfinition des règles du jeu voulue par la mondialisation.

Tous les auteurs et acteurs, conviennent que cet écheveau politique extrêmement complexe ne peut être démêlé que par la mise en oeuvre d'un certain nombre de mesures¹¹. Dans une Europe centrale aussi densément peuplée qu'elle l'est aujourd'hui, la création de nouvelles zones touristiques n'est plus une vraie solution. L'ouverture de l'Europe orientale et l'explosion du marché des destinations d'outre-mer ne font que conforter cette vision des choses. La politique des loisirs des démocraties occidentales doit s'articuler autour de trois axes majeurs. Elle doit :

- 1) offrir de nouveaux moyens d'absorber la hausse du pouvoir d'achat ainsi que l'augmentation des loisirs et de la mobilité ;
- 2) réduire autant que faire se peut les déplacements de loisirs compensatoires, même s'ils constituent une soupape de sécurité vis-à-vis des gains d'efficience réalisés dans tous les domaines de la vie ; et
- 3) conserver aux loisirs leur air de liberté, à un moment où les restrictions en matière d'accessibilité sont inévitables.

Même si l'on devait utiliser des véhicules moins polluants pour les besoins de la mobilité de loisirs primaire, les nuisances et destructions causées par les activités de loisirs elles-mêmes n'en subsisteraient pas moins. Le nombre de visiteurs admissibles dans des espaces naturels surchargés devient donc un critère déterminant pour la politique de la mobilité de loisirs. Il faudra donc, après avoir pris des mesures pour réduire les émissions imputables à la circulation automobile et installé des dispositifs ralentisseurs dans la plupart des villes et villages, imaginer aussi des solutions novatrices pour les espaces ruraux.

Le changement de mentalité qui est apparu dans le domaine de la protection de l'environnement avec la chasse aux économies d'énergie, la lutte contre le tabagisme et le triage des déchets autorise à envisager une évolution comparable dans le domaine des loisirs. L'idée de protection de la nature (regarder, ne pas emporter) a marqué le 20ème siècle de son empreinte. La prise de conscience de plus en plus nette des dangers auxquels la consommation des ressources et la pollution exposent l'humanité, contribue à améliorer progressivement l'accueil réservé aux mesures tant restrictives qu'incitatives. Deux tendances s'observent dans ce contexte. Les Européens semblent de plus en plus disposés à accepter l'application de certaines restrictions quantitatives à tous plutôt qu'un renchérissement radical de l'usage de l'automobile et de l'accès à certains espaces naturels. De nombreuses mesures restrictives se heurtent par ailleurs aux réalités et se voient rejetées si elles ont pour seul objectif d'interdire. La philosophie de l'aménagement du territoire doit donc être repensée. Pour ne pas être perçu comme, et seulement comme, une source de refus et d'obstruction, il redevient, comme il l'était dans l'Allemagne mercantiliste de jadis, un aiguillon, un facteur d'orientation et une stratégie de développement. La « meilleure pratique » en ce domaine fait donc de plus en plus appel à la modération, à l'ingéniosité, au refus du formalisme, aux solutions individuelles, au dialogue et à la correction régulière des erreurs d'orientation constatées. Pour remédier à la méfiance dont ils sont victimes, les aménageurs adoptent un profil bas et s'efforcent d'éviter les conflits en mettant l'accent sur les avantages procurés aux utilisateurs, sur la participation de tous et sur la concertation. Il faudra donc trouver, d'une façon ou de l'autre, des moyens d'intervention à large champ d'action. La Figure 11 donne un aperçu des multiples instruments qui peuvent être mis en oeuvre pour contenir la mobilité de loisirs.



Toutes les restrictions, à première vue ni plus ni moins que pénalisantes, sont autant de défis qui portent à imaginer de nouveaux systèmes et à rechercher des solutions promises à un réel avenir. En laissant toutes les options ouvertes, nous mettons un système social au défi de trouver des solutions novatrices aux conflits d'intérêts qui y sont liés. L'optimisme, la flexibilité, la créativité et le courage acquièrent alors une importance déterminante. Il suffit de penser aux espaces verts aménagés sur le site des anciennes murailles des châteaux forts et des villes qui, de leur statut de friche non bâtie, ont

accédé aujourd'hui à celui de sanctuaire intouchable. Il faut de même se souvenir que le vol à voile était au départ un moyen choisi par les Allemands pour contourner l'interdiction de vol à moteur dont ils étaient frappés après la Première Guerre Mondiale et que le Boeing 747 était un avion de transport militaire qui, après quelques modifications, est venu combler une lacune du marché de l'aviation civile pour devenir le gros porteur le plus demandé. Même les pays alpins, la Suisse en particulier, doivent leur prospérité présente à des handicaps, en l'occurrence à leurs conditions de vie rendues jadis difficiles par des sols pierreux et de la neige, aux effets de coupure causés par leurs chaînes de montagnes et à leur isolement. Une fois découverts par les citadins riches et les romantiques et commercialisés pour leur différence, ces pays ont vu arriver les touristes avides d'escalader leurs montagnes et de dévaler leurs pistes de ski sous l'oeil incrédule de leurs paysans.

7. TRANSPORTS ET TOURISME : UNE SYMBIOSE

7.1. Les transports et le tourisme traversent une phase de réorientation stratégique¹²

Le tourisme et le secteur des communications sont en train de devenir partout dans le monde des moteurs du développement économique. Le chiffre d'affaires mondial du tourisme est estimé à 3.5 milliards de dollars US (et devrait atteindre 7,1 milliards de dollars US en 2010). Le nombre d'emplois devrait augmenter de plus de 50 pour cent entre 1996 et 2010, année au cours de laquelle il devrait se chiffrer au total à 385 millions. Les investissements effectués partout dans le monde par les entreprises du secteur augmenteront eux aussi pour passer de 766 milliards à 1.6 trillion de dollars US (World Travel and Tourist Council, 1996). Le tourisme est donc bien aujourd'hui déjà la branche d'activité la plus importante au monde.

Cette croissance ira de pair avec une modification profonde des besoins, des attentes, des exigences et de la concurrence à laquelle le monde du tourisme et des transports ainsi que les responsables de leur planification ne peuvent offrir en réponse que des produits traditionnels défraîchis et passés de mode, en l'occurrence la voiture actuelle, les transports en commun mal aimés et les vacances de longue durée. Il faut de nouveaux produits et il faudra de nouvelles références.

Les deux secteurs (transports et tourisme) se différencient. Alors que le soleil et les plages de Majorque représentaient encore, il y a 20 à 30 ans, un segment indifférencié de marché pour les responsables espagnols de la politique du tourisme, ceux-ci y distinguent aujourd'hui au moins 31 segments différents de marché (Bordas, 1998). De même, les 9 segments que le département "marketing" de Volkswagen AG distinguait dans le marché automobile allemand en 1987, étaient déjà au nombre de 21 en 1995. Les deux segments extrêmes groupent les clients riches exigeants sur le plan des vacances qu'ils veulent autres que routinières et taillées sur mesure, d'une part, et les clients attentifs aux prix qui réservent un hôtel bon marché avec plage et soleil garanti, d'autre part. Comme les offrants doivent cibler leur stratégie commerciale sur un nombre sans cesse croissant de groupes différents, la flexibilité, l'ouverture et l'improvisation passent au premier plan. Étant impossibles à stocker, les services posent le problème de la disponibilité permanente ainsi que des pointes et creux de la demande ou, en d'autres termes, le problème de la concurrence permanente. C'est la raison aussi pour laquelle les entreprises familiales, la subsidiarité, la déréglementation et la privatisation se redécouvrent de nos jours.

Dans les deux secteurs, la position dominante est occupée par le client hybride qui cherche avant tout à échapper à l'uniformité et à la consommation de masse. En quête d'identité, il combine donc le plus grand nombre possible d'options entre elles. Si l'offre lui convient, il "y va". C'est ainsi que même le spécialiste, jeune et extraverti, en planification des transports trouvera normal d'aller au bureau à bicyclette et de profiter de ses vacances pour faire de la plongée sous-marine aux Maldives, d'acheter son champagne chez Aldi et de prendre l'avion jusqu'à Londres pour quelques achats spéciaux, de plaider pour des tarifs ferroviaires peu élevés et de prendre le minibus VW de la famille pour aller skier avec des amis. Étant donné que qualité et rapidité sont dans ce cas les critères déterminants, il est inconstant dans ses modes de déplacement autant que dans ses loisirs, deux domaines étroitement liés qui sont pour beaucoup ceux dans lesquels on est prêt à s'accorder quelque chose qui sort de l'ordinaire. A la limite, chacun est un marché en soi et les prévisions deviennent un jeu mathématique.

Le côté matériel reste dans les deux secteurs toujours le côté le plus en vue. La politique touristique met ainsi l'accent sur les infrastructures du lieu, l'équipement des hôtels et l'aménagement des chambres alors que le touriste aimerait surtout qu'on s'occupe de lui et apprécie énormément l'accueil, la convivialité et les qualités émotionnelles. Les entreprises de transport de leur côté ne font pas non plus qu'exploiter des véhicules, mais "produisent" aussi un transport agréable jusqu'à la destination choisie. Après une traversée récente de l'Australie, plusieurs voyageurs se sont ainsi souvenus qu'un hôtelier à qui ils avaient réservé une chambre leur avait expliqué spontanément ce qu'il y avait à voir et à faire sur place et s'était proposé à réserver des places à leur nom. L'autocar qui les avait emmenés le lendemain matin était sans doute antédiluvien, mais il était arrivé à l'heure dite, il n'avait fallu s'occuper de rien et le service avait fait passer le prix au dernier rang des préoccupations. Nos responsables de la politique des transports continuent toutefois à sous-estimer les motifs intrinsèques (distraction, facilité et autres valeurs subjectives) et à ne considérer comme dignes d'intérêt que les seuls éléments objectivement déterminables de l'exploitation tels que les horaires, les tarifs et la capacité (même si la clientèle veut tout autre chose). La profession des acteurs, les uns économistes et les autres ingénieurs en logistique trop spécialisés, y est peut-être pour quelque chose. Dans tous les types de services, il n'est possible d'accrocher le client que si le personnel aime son propre produit et si les principes de gestion vont dans ce sens. Il faut donc donner une dimension émotionnelle aux produits, à la gestion, aux rémunérations, aux idées et aux expériences. Si la politique du "client roi" se traduit par une qualité de service qui va au-delà du simple sourire commercial pour imprégner toute une attitude intérieure (comme on l'a demandé à la Bourse Internationale du Tourisme ITB de 1998), la boucle de la motivation intrinsèque est bouclée de part et d'autre.

Les produits des deux branches d'activité se sont à ce point intégrés au quotidien qu'une baisse des revenus ne conduit pas à renoncer à voyager ou à se déplacer, mais uniquement à être plus attentif aux prix (2 semaines de vacances au lieu de 3, hôtel de 3ème catégorie au lieu d'un palace de 4ème catégorie, revente de la deuxième voiture de la famille, prolongation de la durée de vie de la voiture ou achat d'une voiture d'occasion). La croissance est devenue tellement normale et inélastique dans les deux branches d'activité que la mobilité motorisée et le tourisme sont associés à des comportements passionnels liés à une situation de dépendance. Il en est vraisemblablement de même dans tous les cycles longs où les déficits du système, les nouveaux produits et les modifications du cadre environnant se succèdent immuablement. Les deux branches d'activité sont dans cette mesure des produits dérivés de la croissance économique caractérisés par une forte dynamique propre que des crises structurelles viennent toutefois régulièrement relativiser. Pour les deux branches, le véritable danger serait donc de ne penser naïvement qu'en termes de croissance.

Dans les deux secteurs, les entreprises privées fonctionnent mieux que les institutions publiques : chacun connaît la différence entre son agence de voyages et l'office du tourisme de sa commune, entre les informations fournies par cette agence privée et les services nationaux du tourisme, entre la compagnie d'aviation privée et la société communale de transport. La télématique fait son entrée dans les deux secteurs : elle facilite le travail de réservation et accroît ainsi les capacités, elle a des effets bénéfiques sur le plan écologique, elle crée des substituts et des destinations virtuelles, mais entraîne aussi des baisses de prix, active la concurrence et intensifie l'intégration verticale.

7.2. Les transports et le tourisme ont beaucoup à gagner l'un de l'autre

Ces deux secteurs tertiaires subissent pleinement l'impact de la mondialisation des marchés et de l'individualisation des modes de vie, mais ont tous les deux aussi de réelles chances de réintégrer un jour les rangs des vainqueurs. Pour ne pas s'appauvrir, l'Europe doit exploiter ses points forts, c'est-à-dire :

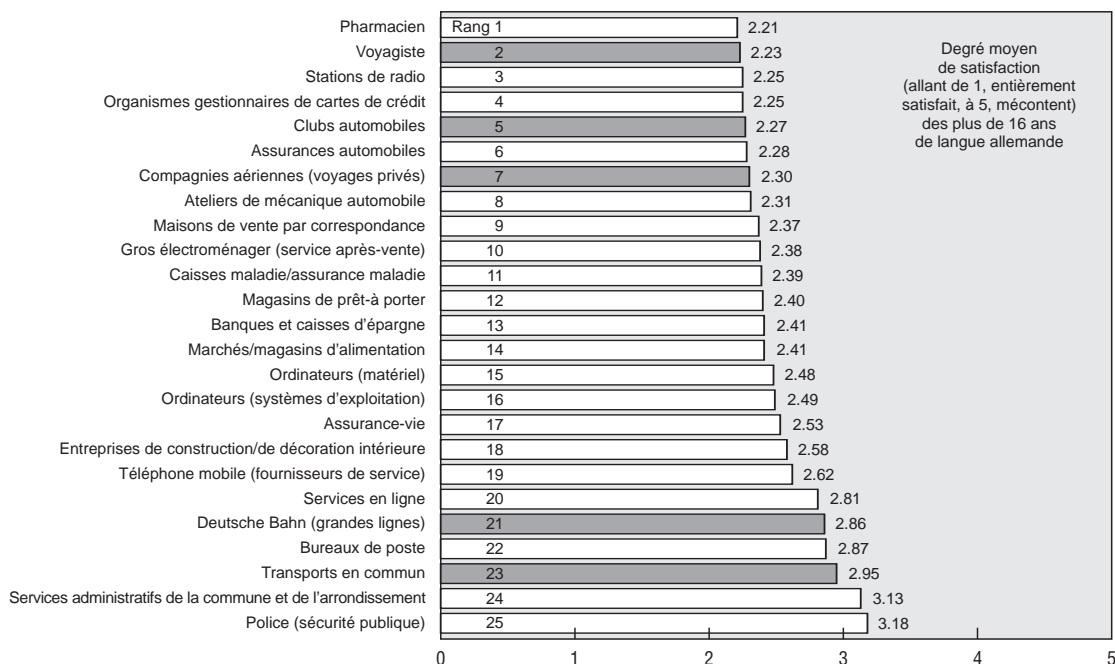
- 1) les champs d'activité difficiles à rationaliser (soins du corps, etc) ;
- 2) les industries d'avenir dont les technologies de pointe doivent être reconnues et soutenues (télématique, protection de l'environnement, techniques de régulation, convivialité, etc.) ; et
- 3) les atouts traditionnels (villes d'Europe centrale, technologies des transports, industries mécaniques).

La renaissance du rail, de la technologie des accumulateurs et de l'industrie pharmaceutique témoigne de la capacité de croissance et d'innovation de secteurs somnolents ou en voie de déliquescence. Il apparaît dans le même temps à l'évidence que la plupart des services se développent autour de techniques et de systèmes, et s'aiguillonnent mutuellement (Sommerlatte, 1998).

Les planificateurs qui exercent leur art dans le domaine des transports ne s'intéressent qu'aux chiffres et aux questions techniques. Ils pensent du haut vers le bas, placent l'exploitation au-dessus de tout le reste et ne voient dans le marketing qu'un exercice de propagande coûteux. La Deutsche Bahn (grandes lignes) et les transports en commun se trouvent de ce fait relégués aux 21ème et 23ème rangs, sur 25, de l'échelle de satisfaction des usagers (C. Wolber, 1998 et Figure 12). L'agence de voyages au contraire vit de ses clients, doit penser "clients" afin d'atténuer pour eux la complexité du marché et occupe donc le deuxième rang de l'échelle (derrière le pharmacien que la liberté d'établissement et la réforme de l'assurance-maladie exposent au demeurant également au jeu d'une vive concurrence).

Les deux secteurs du transport et du tourisme sont très hétérogènes, mais ont en commun d'avoir une masse d'activités de proximité. Les responsables de la planification des transports connaissent bien le concept de prestations de masse dont les aspects négatifs commencent seulement à être appréhendés par le touriste du fait de l'augmentation de la demande d'activités événementielles. La tendance à la progression des voyages courts oblige, si elle veut être une chance pour le touriste, les deux secteurs à unir leurs forces pour proposer du transport individuel à petite distance.

Figure 12. Classement des consommateurs de services par ordre de satisfaction en 1997



Source : Das deutsche Kundenbarometer (1997).

7.3. Les transports et le tourisme sont plus forts ensemble

Étant donné qu'ils traversent actuellement une phase de crise structurelle, les transports et le tourisme peuvent très efficacement se soutenir mutuellement. Pour remplacer le tourisme par plus de mobilité de loisirs, le secteur du tourisme doit pouvoir prendre appui sur des transports efficaces et souples qui répondent réellement aux besoins. Étant donné toutefois que l'évolution de la mobilité de loisirs est si difficile à pronostiquer et planifier, le secteur des transports a besoin pour se moderniser du marché en croissance du tourisme et de sa proximité de la clientèle. La conscience de cette interdépendance est une chance de vraie symbiose. Ce serait tout bénéfique si nos villes, nos villages et nos espaces naturels pouvaient aussi en tirer avantage.

8. RÉSUMÉ

En Allemagne, les déplacements de loisirs et de vacances constituent le principal réservoir de croissance du secteur des transports. La tendance est aux voyages non programmés, plus courts, plus fréquents et plus intenses. La démarcation entre "déplacements de loisirs" (*leisure traffic*, trois nuitées maximum hors du domicile) et "déplacements de vacances" (*holiday traffic*, plus de trois nuitées hors du domicile) s'estompe. Par ailleurs, le tourisme à longue distance outre-mer progresse.

Les prévisions à long terme du trafic lié aux voyages de loisirs et de vacances laissent entrevoir un développement ininterrompu de ce trafic et un accroissement du rôle de l'automobile. En vérité, il ne s'agit pas d'un jeu à somme nulle parce que le nombre des déplacements et le budget-temps consacré aux vacances augmentent. Ce que nous tenions pour un cadre stable n'était qu'un équilibre dynamique de l'ère postindustrielle. En Allemagne, les déplacements de loisirs d'une durée maximale de quatre jours peuvent donc être assimilés principalement à une demande supplémentaire. Le "gâteau" est donc suffisant pour tous parce que la demande de voyages vers les destinations "soleil" dans le Sud ne faiblit pas.

Pour les destinations à l'intérieur du pays, qui jouit d'un ensoleillement moindre, l'augmentation des déplacements de loisirs constitue une stratégie de compensation. Cette pratique promue par les hôteliers et les voyagistes s'adresse à la demande allemande résiduelle mais aussi nouvelle. Elle ne peut donc pas être une solution pour toute la planète, tout au plus pour quelques régions d'Europe centrale.

La désurbanisation et la réurbanisation sont des étapes d'un processus d'interpénétration des villes et des campagnes. Le fait d'être "en route" ou "ailleurs" a une utilité individuelle et est une condition des sociétés modernes fondées sur l'industrie et les services. Plus les déplacements motorisés inévitables diminuent, plus la mobilité librement consentie se développe, ce qui appelle une redéfinition de la notion de loisirs, de la politique des transports et des transports en commun. Ce phénomène s'accompagne de la redécouverte de l'identité locale : la proximité et le groupe par opposition à la mondialisation, les parcours de golf et les parcs régionaux comme espaces de détente, la croissance parallèle des transports individuels motorisés et des transports en commun, la télématique comme moyen de communication et la mise à profit des déplacements de loisirs pour ouvrir la voie à de nouvelles techniques de transport ou pour en faire renaître d'anciennes.

Il s'agit là non pas des villes d'aujourd'hui, mais des régions urbaines de demain, non pas des transports en commun d'aujourd'hui, mais d'un nouveau mode de transport en commun apprécié, non pas d'espèces animales rares, mais de la préservation de destinations culturelles et pittoresques, afin que nous sachions encore où il est intéressant d'aller à une époque où nous pouvons aller partout.

C'est la demande qui impose les nouvelles solutions et celles-ci se concrétisent là où les pressions sont les plus fortes (comme dans les stations alpines de sports d'hiver, par exemple). C'est pourquoi il n'est guère nécessaire d'innover. Si l'on regarde bien, on trouve presque toujours presque tout quelque part. Il ne reste plus qu'à y adjoindre une nouvelle organisation avec une politique tarifaire qui fonctionne sans trop de contraintes et des limitations de capacité sans protectionnisme ni économie planifiée.

Plus il existe de segments de marché, plus il est difficile de les planifier avec précision, d'autant que leur durée de vie est brève. Il est donc plus logique que le planificateur de transport fasse de nécessité loi et mette l'accent sur la flexibilité, la multifonctionnalité et l'autogestion. Là réside le secret de la réussite de l'automobile.

La planification ne peut pas remplacer le marché et une planification à l'encontre du marché est vouée à l'échec à terme. Toutefois, à eux seuls, les investisseurs ne créent pas de quartiers animés et ils font de la planification le cadre de l'autogestion. Pour le planificateur de transport d'aujourd'hui, l'essentiel est donc de conserver sa foi dans la possibilité de façonner notre monde. Ce n'est qu'avec cet optimisme chevillé au corps que l'on peut faire des miracles.

NOTES

1. La présentation complète de ces relations se trouve dans Heinze, Kill (1997). Ce livre contient un catalogue réaliste de mesures pour chaque domaine, du même type que celui indiqué pour les TPU dans la Figure 8.
2. Hôtels, auberges, pensions de famille, gîtes.
3. La sensibilité des excursionnistes aux distances s'est très nettement atténuée avec l'explosion de la motorisation privée. Alors que 90 pour cent des excursionnistes privilégiaient encore les distances inférieures à 50 kilomètres en 1971 (Beckmann, 1975), il n'y en avait plus que 60 pour cent dans ce cas en 1995 (DWIF, 1995). BTE et FU (1998, p. 56) répartissent par conséquent la demande, tous modes de transport confondus, comme suit dans le Brandebourg : jusqu'à 25 kilomètres : 40 pour cent ; jusqu'à 50 kilomètres : 25 pour cent ; jusqu'à 75 kilomètres : 15 pour cent ; plus de 75 kilomètres : 20 pour cent.
4. La liste de ces objectifs est empruntée à Enzensberger (1996). L'auteur y a ajouté la "fusion dans le groupe".
5. Si l'on y regarde de plus près, les loisirs sont aujourd'hui déjà pour l'essentiel du travail récréatif (et le seront encore davantage demain, comme les églises l'ont affirmé dans une déclaration lors de la Bourse Internationale du Tourisme de 1998).
6. Si la motivation d'une action est extrinsèque, la récompense vient à son terme ; si elle est intrinsèque, la récompense est donnée par l'acte même.
7. Parce qu'elle peut être utilisée pour elle-même, la voiture fascine et les transports en commun ennuit. Dans l'enquête semestrielle sur les qualités intrinsèques des transports en commun berlinois, les étudiants n'évoquent jamais que trois sources de satisfaction : le voyage dans un bus à impériale ou aux premières places à l'avant, la resquille et le passage d'une voiture de métro à l'autre pendant la marche, en passant par l'extérieur).
8. A la question "Le mot "*advertising*" est-il le mot magique pour toucher les jeunes consommateurs ?", Axel Ohm, directeur de produits au département de marketing sport de la firme West E.P., a répondu : « il s'agit en fin de compte de manipulation appropriée. Le mot-clé du dialogue avec les jeunes est authenticité. Telle était déjà en 1989 la recette de la réussite de notre premier projet de sport-détente axé sur la planche à voile. Nous avons prouvé que nous sommes capables de rassembler des gens. Tout tourne aujourd'hui autour de l'idée de contact humain. La propension à participer à des événements se renforce parce que les hommes se retrouvent de plus en plus isolés au quotidien et aspirent à se rencontrer. Le sport n'est que le facteur qui les réunit » (Ohm, 1995, p. 23).

9. Il s'agit là d'une chance pour tous les espaces naturels parce qu'ils peuvent à la fois être protégés et vivre des dépenses des visiteurs. Le *Land* de Brandebourg compte plus de 3 000 lacs et cherche d'urgence des touristes, mais les lacs ceinturés d'un sentier prêt à accueillir des Berlinoïses actifs et les hôtels-restaurants installés dans des endroits stratégiques et offrant une cuisine régionale à des prix raisonnables se comptent sur les doigts des deux mains. Le Brandebourg est par ailleurs la grande région d'Allemagne où le rapport entre le nombre d'excursions d'un jour et de nuitées est le plus bas (DFWIF, 1995 : 20 à 1 contre 9 à 1 à Berlin et 7 à 1 dans l'ensemble du pays ; les chiffres sont établis sur la base des nuitées enregistrées dans les établissements de plus de 8 lits).
10. Si, en outre, l'emploi se contracte et les revenus baissent, l'aspiration à prendre la route, à voir d'autres endroits et à s'immerger dans la nature (comme au cours des années 20 et 30) s'intensifiera parce qu'"à l'intérieur, tout coûte" (Laurie Lee, 1973).
11. Les formes que peuvent réalistement prendre des comportements de loisirs respectueux de la nature et de l'environnement sont décrites dans les propositions relatives à plusieurs sports à la mode qui sont rassemblées dans les actes du congrès de Wiesbaden sur les "Activités sportives respectueuses de la nature et des paysages" publiés par le *Deutscher Naturschutzbund* en 1996.
12. La stratégie esquissée pour le secteur du tourisme est très largement inspirée du rapport intitulé "*Customer Focus in Tourism, Claims and Reality*" que M. Eulogio Bordas, président de T.H.R., consultants dans le domaine du tourisme, a présenté à la Bourse Internationale du Tourisme le 11 mars 1998 à Berlin.

BIBLIOGRAPHIE

- Allgemeiner Deutscher Automobilclub (ADAC) (Ed., 1987) : Mobilität. Untersuchungen und Antworten des ADAC, Munich.
- Allgemeiner Deutscher Automobilclub (ADAC) (Ed., 1993) : Verkehr in Fremdenverkehrsgemeinden. Eine Planungshilfe für Ferienorte mit praktischen Beispielen, Munich.
- Becker, C. (1997) : Der Energieverbrauch für die Urlaubsreisen der Deutschen, dans : derselbe (Ed.): Beiträge zur nachhaltigen Regionalentwicklung mit Tourismus, Berichte und Materialien des Instituts für Tourismus an der Freien Universität Berlin, No. 16, Berlin, pp. 87-91.
- Bordas, E. (1998) : "Customer Focus in Tourism. Claims and Reality, Referat" auf der Internationalen Tourismus Börse, ITB '98, 11.3.1998, Berlin.
- BTE-Tourismusmanagement und Regionalentwicklung, FU Berlin-Institut für Tourismus (1998) : Bestimmung von Gebieten mit besonderer Bedeutung für Freizeit und Erholung -- Naherholung unter besonderer Berücksichtigung der stadt nahen Erholungsanforderungen der Bewohner Berlins sowie der Bewohner der Ober- und Mittelzentren des Landes Brandenburg, Endbericht.
- Canzler, W., A. Knie (1998) : Möglichkeitsräume. Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik, Vienne, Cologne, Weimar.
- Deutsches Wirtschaftswissenschaftliches Institut für Fremdenverkehr an der Universität München (DWIF) (Ed., 1995) : Tagesreisen der Deutschen. Struktur und wirtschaftliche Bedeutung des Tagesausflugs- und Tagesgeschäftsausflugsverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland, Schriftenreihe des DWIF, Vol. 46, Munich.
- Enzensberger, H.M. (1996) : Reminiszenzen an den Überfluß. Der alte und der neue Luxus, dans : Der Spiegel, N° 51/1996, pp. 108-118.
- Feige, M. (1991) : Zum Ausflugsverkehr in Reisegebieten, dans : Schriftenreihe des Deutschen Wirtschaftswissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr an der Universität München, Vol. 41, Munich.
- Feige, M. (1996) : Freizeitverkehr in Reisegebieten, Vortrag auf dem Verkehrswissenschaftlichen Seminar der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V., Kurs VI/96, Freizeitverkehr im Zeichen wachsender Freizeitmobilität, 13-14 juin 1996 à Goslar.

- Fuhrer, U., F.G. Kaiser, J. Steiner (1993) : Automobile Freizeit : Ursachen und Auswege aus der Sicht der Wohnpsychologie, dans : U. Fuhrer (Ed., 1993) : Wohnen mit dem Auto. Ursachen und Gestaltung automobiler Freizeit, Zürich, pp. 77-93.
- Geinitz, C. (1996) : Wir tun uns als Puppenstube schwer. Rothenburger, Touristen und das Weihnachtsdorf, dans : Frankfurter Allgemeine Zeitung, N° 298, 21.12.1996, p. 13.
- Geißler, H. (1996) : Diskussionsbeitrag auf der Expertenrunde zum Forschungsprojekt "Entlastung verkehrlich hochbelasteter Fremdenverkehrsregionen", 13.05.1996, Hannovre.
- Heinze, G.W. (1979) : Verkehr schafft Verkehr. Ansätze zu einer Theorie des Verkehrswachstums als Selbstinduktion, dans : Berichte zur Raumforschung und Raumplanung (Vienne), Jg. 23, Vols. 4-5, pp. 9-32.
- Heinze, G.W., W. Schreckenber (1984) : Verkehrsplanung für eine erholungsfreundliche Umwelt. Ein Handbuch verkehrsberuhigender Maßnahmen für Kleinstädte und Landgemeinden, ARL, Abhandlungen, Bd. 84, Hannovre.
- Heinze, G.W., H.H. Kill (1991-92) : Chancen des ÖPNV am Ende der autogerechten Stadt. Verkehrspolitische Lehren für einen traditionellen Verkehrsträger im Strukturbruch, dans : Jahrbuch für Regionalwissenschaft, Hrsg. von der Gesellschaft für Regionalforschung e.V. (Deutschsprachige Gruppe der Regional Science Association), Jg. 12/13, pp. 105-136.
- Heinze, G.W., H.H. Kill (1992) : Verkehrspolitik für das 21. Jahrhundert. Ein neues Langfristkonzept für Berlin-Brandenburg, Schriftenreihe des Verbandes der Automobilindustrie e.V. (VDA), Francfort/M.
- Heinze, G.W., H.H. Kill (1997) : Freizeit und Mobilität. Neue Lösungen im Freizeitverkehr, ARL, Hannovre.
- Hilgers, M. (1995) : Freizeitmobilität : Total abgefahren, Verzichtsmoral oder neues Lebensgefühl ?, dans : M. Jerichow (Ed.) : 1. Ecomove Congress "Land Use, Lifestyle and Transport", mai 1994, in der Stadthalle Baunatal, Documentation, Universität Gesamthochschule Kassel, Kassel, pp. 207-215.
- Hocevar, E. (1993) : Der Werdegang des Talerbusprojekts, dans : W.Pillmann, A.Wolzt (Eds., 1993) : Umweltschutz im Tourismus -- vom Umdenken zum Umsetzen. Wettbewerb der innovativen Lösungen und Modelle für einen umweltverträglichen Tourismus, Wettbewerbsband zur Envirotour Vienne 1993, 6.-8.12.1993, Internationale Gesellschaft für Umweltschutz, Vienne, 1993, pp. 106-117.
- Holz-Rau, C. *et al.* (1995) : Verkehrsvermeidung. Siedlungsstrukturelle und organisatorische Konzepte, Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (Eds.): Materialien zur Raumentwicklung, Vol. 73, Bonn.
- Holzner, L. (1992) : Raumsystem Stadt, dans : H. Köck (Ed., 1992) : Handbuch des Geographischen Unterrichts, Bd. 4 : Städte und Stadtssysteme, Cologne, besonders, pp. 147-156.
- Kaspar, C. (1998) : Management der Verkehrsunternehmen, Munich et Vienne.

- Koch, A. (1991) : Konzepte und Möglichkeiten der statistischen Erfassung von Reiseausgaben, dans : Statistisches Bundesamt (Eds.) : Tourismus in der Gesamtwirtschaft. Ergebnisse des 4. Wiesbadener Gesprächs am 28-29 mars 1990, Bd. 17 der Schriftenreihe der Bundesstatistik, pp. 119-121.
- Kutter, E. (1994) : Zusammenhang von Raumstruktur und regionalem Verkehr, in : Europäisches Institut für postgraduale Bildung an der TU Dresden e.V. (EIPOS) : Verkehrsentwicklung im Umbruch -- Fakten und Visionen, Schriftenreihe zur wissenschaftlichen Weiterbildung, No. 17, pp. 81-96.
- Kühn, M. (1998) : Schutz durch Nutzung -- Regionalparks und Biosphärenreservate als Kulturlandschaften, dans : M. Kühn, T. Moss (Eds.) : Planungskultur und Nachhaltigkeit, Berlin, pp. 123-147.
- Lee, L. (1973) : An einem hellen Morgen ging ich fort. Aufzeichnungen eines Vaganten, dtv, Munich.
- Neuerburg, H.J., F. Thiel (1996) : Entwicklungen und Perspektiven im Trendsport, dans : Deutscher Naturschutzring (Eds., 1996) : Vorlagen zum Kongreß "Leitbilder eines natur- und landschaftsverträglichen Sports", pp. 7-28.
- Ohm, A. (1995) : Das Erlebnisprinzip. Interview mit Axel Ohm über Marketing-Strategien und Perspektiven im Funsport, dans : Die Woche. Beilage "Die Woche Extra", 22.12.1995, p .23.
- Opaschowski, H.W. (1995a) : Freizeit und Mobilität. Analyse einer Massenbewegung vom B.A.T. Freizeit-Forschungsinstitut, Schriftenreihe zur Freizeitforschung, Bd. 12, Hambourg.
- Röscheisen, H. (1996) : Leitbilder eines natur- und landschaftsverträglichen Sports, dans : Deutscher Naturschutzring (Eds., 1996) : Vorlagen zum Kongreß "Leitbilder eines natur- und landschaftsverträglichen Sports", pp. 3-6.
- Rothärmel, B. (1996) : Management von Musical-Unternehmen -- am Beispiel der Stella Musical AG., dans : A. Dreyer (Ed., 1996) : Kulturtourismus, Lehr- und Handbücher zu Tourismus, Verkehr und Freizeit, Munich, pp. 243-266.
- Schemel, H.J. (1988) : Tourismus und Landschaftserhaltung, Ed. v. ADAC, Munich.
- Schemel, H.-J. (1992) : Ansätze ganzheitlicher Tourismusplanung am Beispiel Schwarzwald und Spreewald, dans : Forschungszentrum für Umwelt und Gesundheit (GSF) (Ed.) : Tourismus und Umwelt, Bd. 11, Journalistenseminar der Information Umwelt, pp. 47-60, Neuherberg.
- Spörli, S. (1972) : Seele auf Rädern. Psychologie auf der Straße, Olten.
- Statistisches Bundesamt (Ed., 1994) : Statistisches Jahrbuch 1994 für die Bundesrepublik Deutschland, Wiesbaden.
- Sommerlatte, T. (1998) : Sowenig wie nötig, soviel wie möglich? Industrie- contra Dienstleistungsgesellschaft : Wieviel Produktion braucht eine Volkswirtschaft?, dans : Frankfurter Allgemeine Zeitung, Beilage CEBIT '98, 17.3.1998, p. 1.

- Statistisches Bundesamt (1998) : Die Tourismusedwicklung in Deutschland 1997. Ergebnisse der Beherbergungsstatistik, Statement auf der ITB '98.
- Stettler, J. (1997) : Sport und Verkehr. Sportmotorisiertes Verkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung, Umweltbelastungen und Lösungsmöglichkeiten, Berne.
- Thomson, J.M. (1974) : Modern Transport Economics, Penguin Books, Harmondsworth, 1978.
- Van den Berg, L. *et al.* (1982) : A study of Growth and Decline, Oxford.
- VCÖ Verkehrsclub Österreich (1998) : Freizeitmobilität -- Umweltverträgliche Angebote und Initiativen, Vienne.
- Wolber, C. (1998) : Regentropfen in der Servicewüste, dans : Die Welt, 11.3.1998, p. 25.
- World Travel & Tourist Council (1996) : Der Tourismus bleibt auf Wachstumskurs. Prognose des World Travel & Tourist Council, dans : Frankfurter Allgemeine Zeitung, 14.3.1996, N° 63, p. 16.
- Würdemann, G. (1983) : Neuverkehr -- die unbekannte Größe, dans : Internationales Verkehrswesen, Jg. 35, pp. 403-408.
- Zumkeller, D. (1997) : Transport and Telecommunication -- first comprehensive surveys and simulation approaches, rapport pour la conférence IATBR '97, Texas.

AUTRICHE

Hermann KNOFLACHER
Technische Universität Wien
Vienne
Autriche

SOMMAIRE

1. EXPOSÉ DU PROBLÈME.....	59
2. DÉFINITION DES DÉPLACEMENTS DE LOISIRS	59
3. FORMES DE LOISIRS.....	60
4. DIMENSION TEMPORELLE DES LOISIRS ET DE LA MOBILITÉ	61
5. SPORT ET LOISIRS.....	64
6. IMPORTANCE DES LOISIRS	65
7. AUGMENTATION DES DÉPENSES DE LOISIRS	65
8. SYMPTÔMES.....	67
9. FAITS ET CHIFFRES	67
10. LIMITATION DE LA MOBILITÉ DE LOISIRS	68
11. STRUCTURES.....	69
12. LOISIRS ET MOBILITÉ : HÉTÉROGÉNÉITÉ DES STRUCTURES	74
13. CHOIX DU MODE DE TRANSPORT	79
14. MOBILITÉ DE LOISIRS : UN RÉVÉLATEUR D'INSUFFISANCES	81
15. FACTEURS DÉTERMINANTS DU TRAFIC DE LOISIRS	82
15.1. L'offre.....	82
15.2. L'information.....	83
15.3. L'accessibilité.....	83
16. ANALYSE SYSTÉMIQUE	84
17. APPROCHES POUR RÉSOUDRE LES PROBLÈMES LIÉS A LA MOBILITÉ DE LOISIRS.....	84

18. SYSTÈME D'INFORMATION ET FORMATION	87
19. ÉLÉMENTS DE SOLUTION	87
ADDENDUM : Les données sur le tourisme reflètent le comportement sociétal	91
BIBLIOGRAPHIE	95

Vienne, avril 1998

1. EXPOSÉ DU PROBLÈME

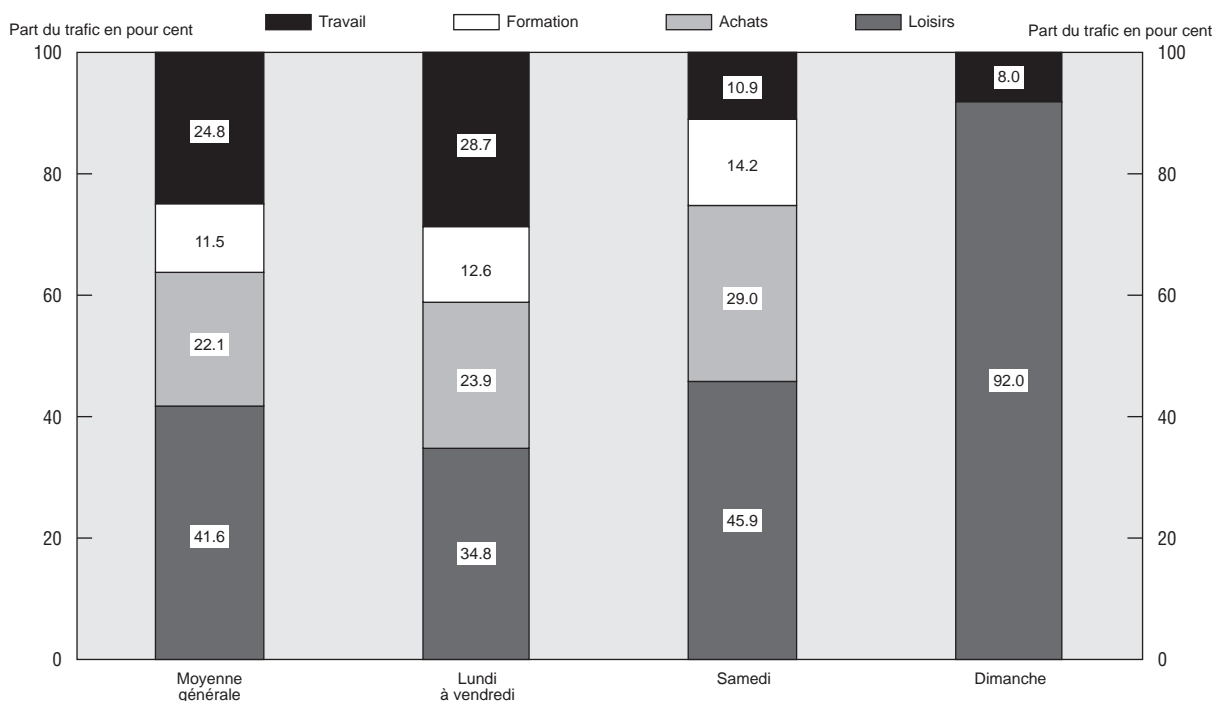
Les déplacements de loisirs représentent dès à présent la plus grande part du trafic. En 1995, ils intervenaient en Autriche à hauteur de 55 pour cent (plus de 50 pour cent en Allemagne) dans la mobilité exprimée en kilomètres parcourus. La proportion passe même à 60 pour cent si on se limite au seul trafic routier. Jost Krippendorf écrit que la mobilité est devenue totale, même dans le trafic de loisir : "*Surtout ne pas rester à la maison. Partir*". "*C'est ainsi qu'année après année et week-end après week-end, des millions de gens se rassemblent sans nécessité et sans y être apparemment contraints, en gaspillant un temps précieux. Tout le monde ou presque veut être de la partie, semble-t-il de son plein gré, mais comme sur ordre. On constitue de longues colonnes de voitures ou on se laisse véhiculer en autocar, en avion ou en train. On se retrouve entassés sur des plages trop petites. On fait la queue devant les magasins et les restaurants, les télésièges et les téléphériques, les monuments "usés" d'être trop regardés. On loge dans des endroits misérables. Un spécialiste du comportement affirme à ce propos que les syndicats monteraient à juste titre aux barricades si l'on obligeait des hommes et des femmes à travailler dans de telles conditions. Les grandes migrations de l'Antiquité étaient d'agréables voyages d'affaires si on les compare aux migrations des armées de vacanciers d'aujourd'hui.*" (Krippendorf, 1994).

2. DÉFINITION DES DÉPLACEMENTS DE LOISIRS

L'exercice est extrêmement difficile parce que la notion est malaisée à cerner. Elle englobe des activités qui n'ont d'autre finalité qu'elles-mêmes : marcher ou courir, faire de la bicyclette, rendre visite à des amis, aller au cinéma, se rendre sur les lieux de vacances... Elle englobe aussi des actes gratuits tels que la flânerie, dans sa fuite du quotidien. Les déplacements de loisirs réguliers emmènent par ailleurs leurs auteurs à des cours, à l'entraînement, en week-end, à la campagne ou dans des régions pittoresques. Par ailleurs des déplacements de loisirs à finalité définie sont entrepris par exemple pour aller au théâtre en ville, pour visiter une ville, etc. Enfin, les déplacements de loisirs englobent aussi dans leur diversité les déplacements effectués pour conduire les enfants à l'école ou les ramener à la maison.

La place occupée par les déplacements de loisirs dans la vie de tous les jours a longtemps été sous-estimée. Ils dépassent en réalité par leur nombre tous les autres types de déplacements. Des enquêtes réalisées auprès de ménages autrichiens révèlent que pendant une journée normale, 25 pour cent seulement des déplacements s'effectuent pour des raisons de travail, 12 pour cent pour des raisons de formation et 22 pour cent pour cause d'achats, et que tous les autres sont à mettre au compte des loisirs. Ces derniers motivent même 92 pour cent des déplacements effectués le dimanche. Un graphique du *Verkehrsclub Österreich* (Figure 1) illustre la place occupée par les loisirs dans les déplacements pendant les jours ouvrables, les week-ends et les vacances.

Figure 1. **41 pour cent en moyenne de tous les déplacements sont des déplacements de loisirs**



Source : Services du gouvernement du Land de Haute-Autriche.
Graphic : VCO Verkehrsclub Österreich 1998.

Toutes les études démontrent que la voiture est beaucoup plus utilisée pendant les loisirs que pendant les autres périodes.

3. FORMES DE LOISIRS

Les activités de loisirs et la mobilité qu'elles entraînent se distinguent par leur dimension temporelle et leur objet.

Sur le plan temporel, il convient d'opérer une distinction entre les activités de loisirs quotidiennes, les activités de loisirs du week-end, les activités périodiques et celles qui se déroulent pendant les congés.

La marche, le *jogging*, la pratique de la bicyclette, la promenade, etc. sont dans la majorité des cas des activités quotidiennes. Les activités de week-end englobent les déplacements effectués le week-end pour se rendre à sa résidence secondaire, pour se détendre, pour aller à la campagne ou pour visiter une ville. Le sport peut, en tant qu'activité de loisirs, se pratiquer tous les jours ou le week-end. La mobilité de loisirs trouve une source de développement particulière dans les manifestations périodiques qui, organisées jadis en Europe pour la plupart par l'église dans le cadre des fêtes religieuses, sont aujourd'hui généralement commercialisées et se présentent aussi sous des

formes particulières liées aux achats ou aux loisirs. Les voyages, et notamment les voyages à longue distance, sont pour leur plus grande part des phénomènes à cycle long qui se produisent avec une moindre fréquence.

4. DIMENSION TEMPORELLE DES LOISIRS ET DE LA MOBILITÉ

Les dimensions temporelles des loisirs et des autres activités s'interpénétraient dans les sociétés plus anciennes. L'industrialisation les a progressivement mieux délimitées. L'allongement des horaires de travail permis par la mécanisation et l'organisation du travail en continu ont réduit le temps libre quotidien des travailleurs au minimum pour le concentrer sur les week-ends. Une partie du temps libre était aussi par le passé consacrée aux pèlerinages organisés par les autorités religieuses, pèlerinages aujourd'hui mués en manifestations sportives ou musicales par exemple, qui rassemblaient, comme d'ailleurs aussi leurs équivalents modernes, des pèlerins unis par des intérêts communs condamnés à s'accommoder de gênes sérieuses dans leur mobilité. Les courses automobiles, le ski, les concerts des groupes populaires concentrent comme au Moyen-Age, mais avec les moyens techniques modernes, des hordes de pèlerins à la fois dans le temps et dans l'espace.

Le trafic des loisirs trouve une autre dimension temporelle dans les fameuses pointes que les villes et les sites pittoresques connaissent le week-end. Le trafic de loisirs a aujourd'hui un rythme non seulement quotidien, mais aussi hebdomadaire et saisonnier. Alors que le système de transport actuel suffit pour faire face aux fluctuations quotidiennes du trafic de loisirs, il est saturé, voire sursaturé le week-end.

Les planificateurs refusent de plus en plus résolument d'adapter les infrastructures de transport à cette carence des villes. L'urbanisme et les transports publics peuvent y remédier en partie. Ce qui était encore considéré comme un problème il y a quelques décennies, à savoir les encombrements, n'est plus aujourd'hui perçu comme tel par les spécialistes.

La dimension saisonnière du trafic de loisirs est le produit de deux facteurs, à savoir le tourisme et les migrations des vacanciers, dont beaucoup de régions d'Europe subissent les effets en hiver et plus nettement encore en été (Figures 2a et 2b).

Figure 2a. Comptage automatique de la circulation automobile en Autriche, 1996

Poste de comptage : 67 TUNNEL DU KATSCHBERG (A 10/KM 105.8)

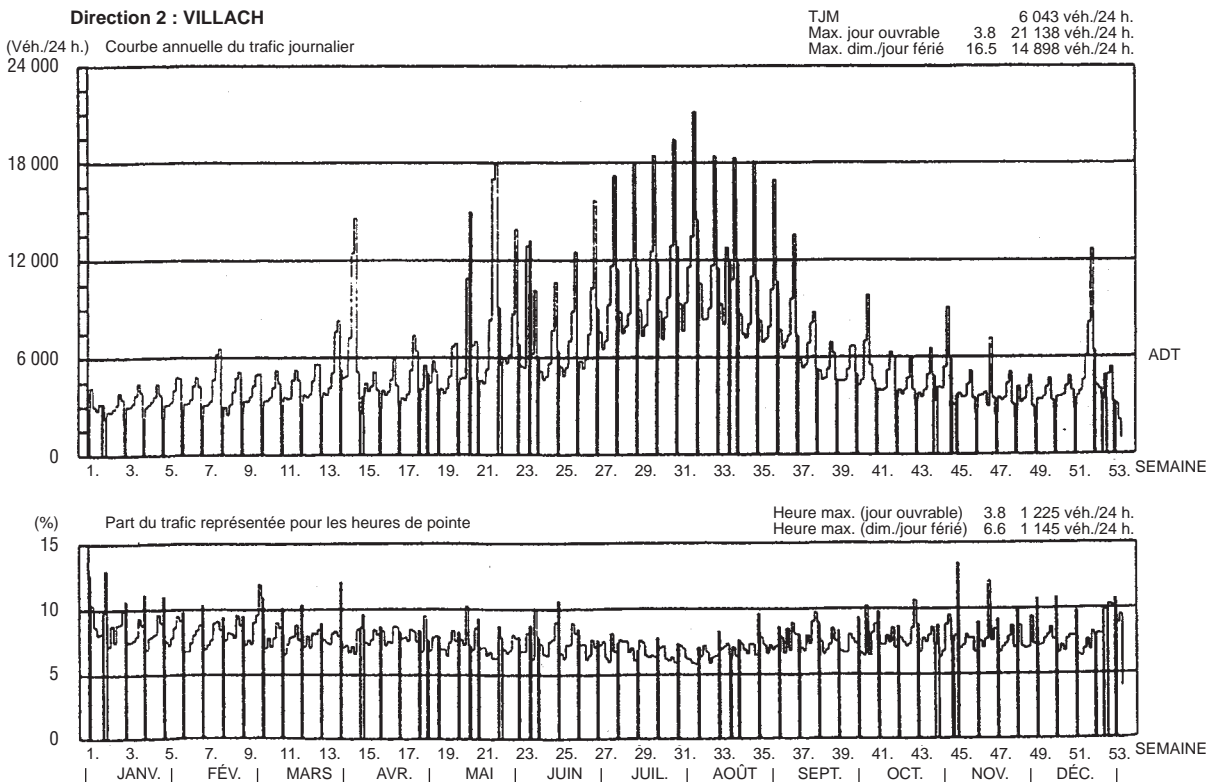
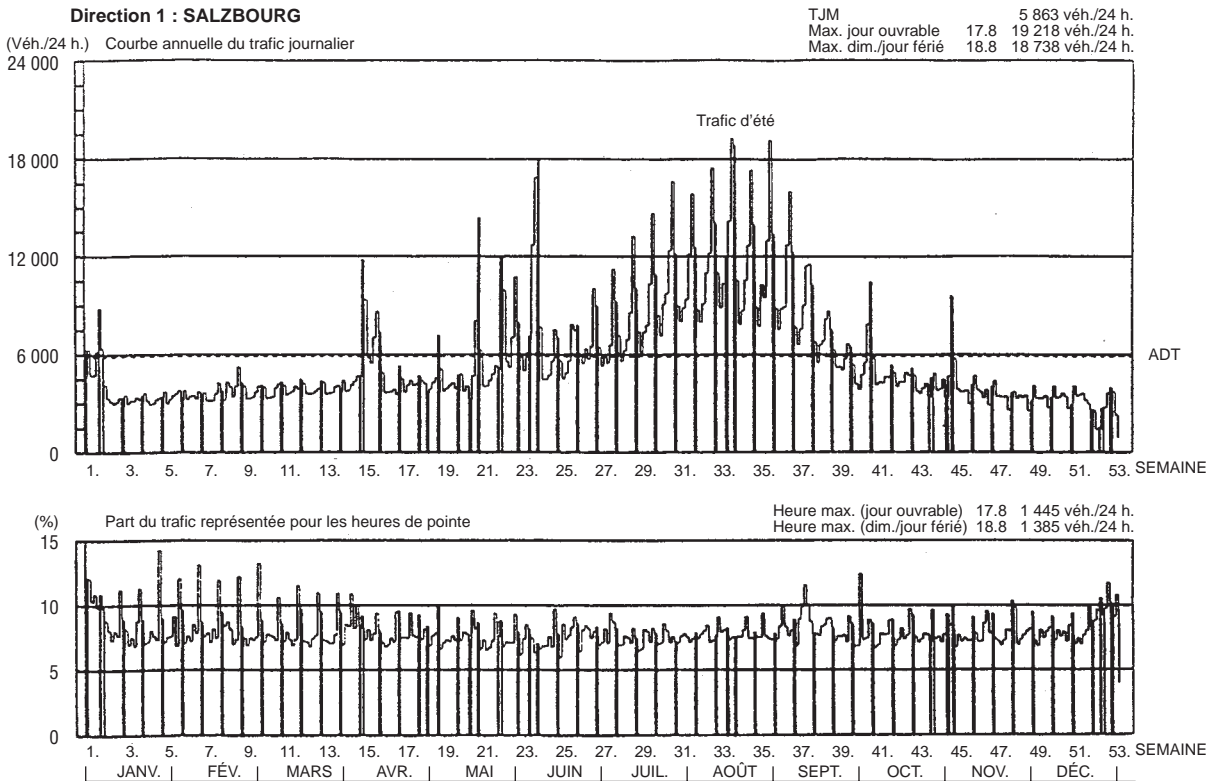
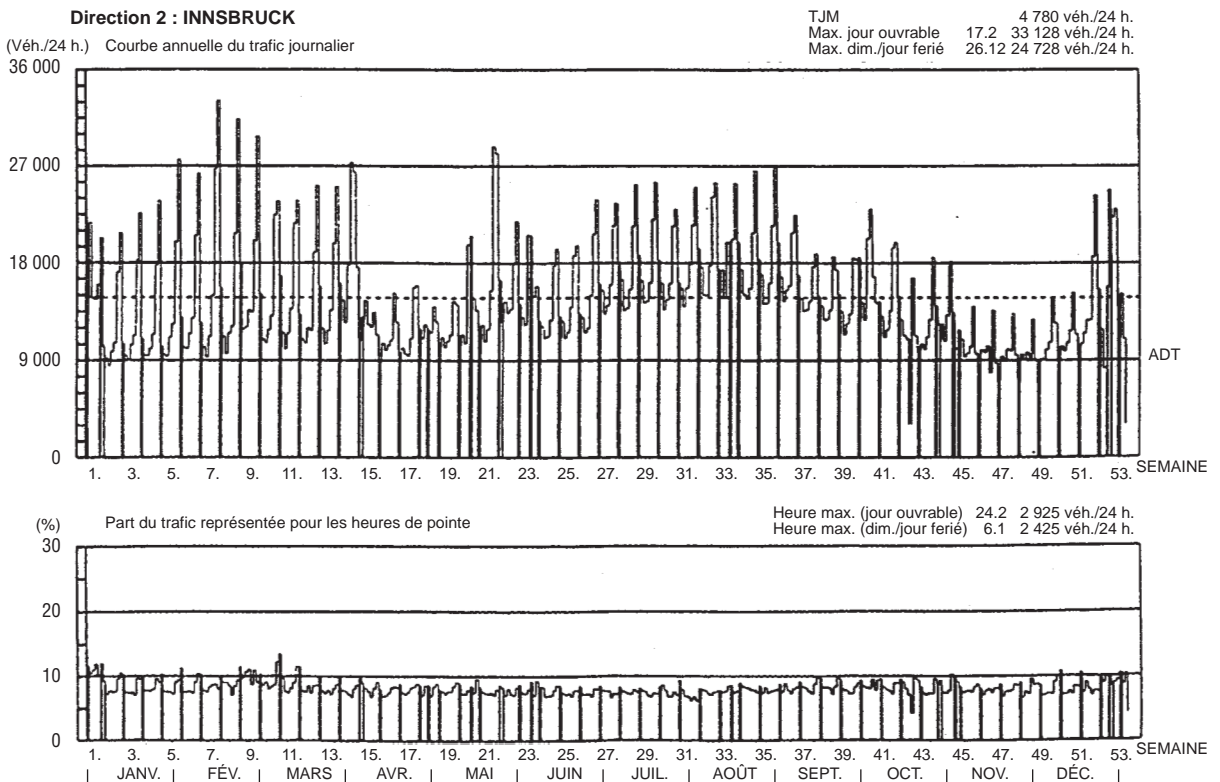
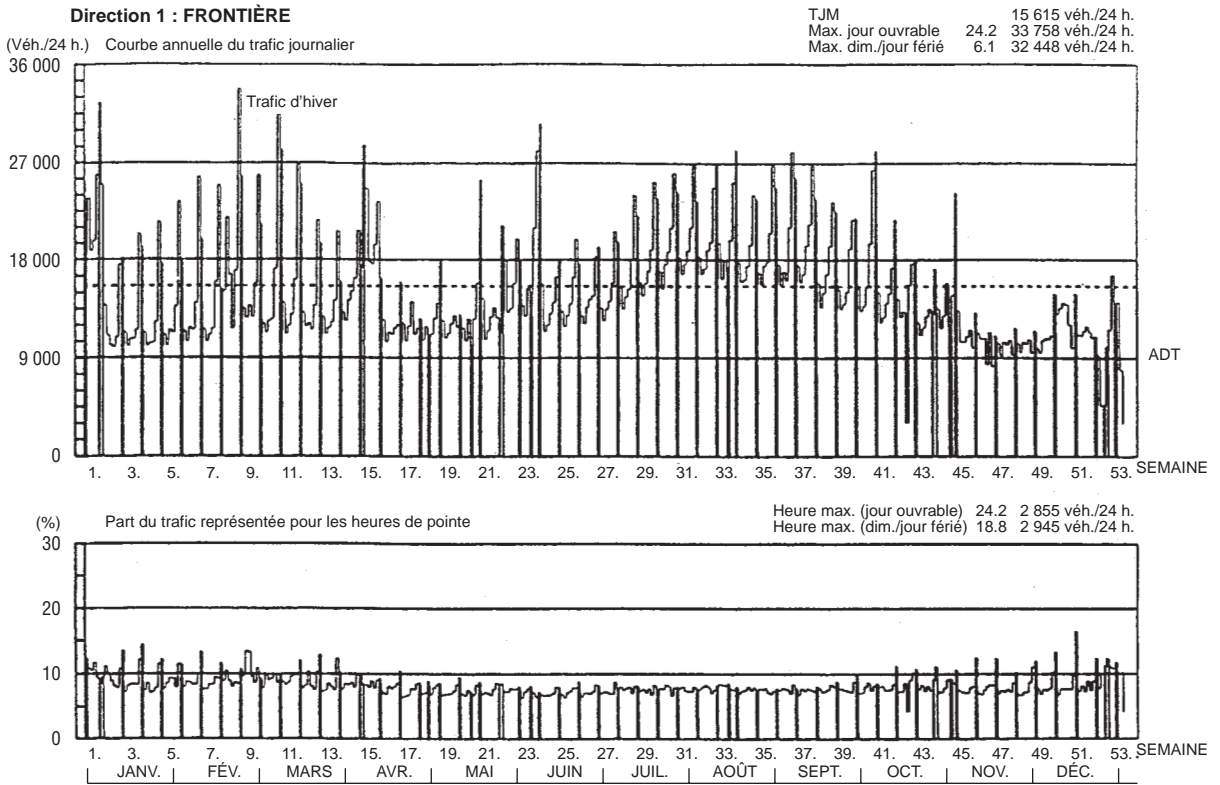


Figure 2b. Comptage automatique de la circulation automobile en Autriche, 1996

Poste de comptage : 100 KUFSTEIN (A 12/KM 0.4)



5. SPORT ET LOISIRS

Jürg Städtler analyse, dans une étude de 1997 intitulée “*Sport und Verkehr*” (sport et mobilité), l’ampleur, la nature et l’impact sur l’environnement de la mobilité induite par le sport en Suisse. Il observe que les entraînements amènent à parcourir en moyenne 9 kilomètres, les compétitions 36 kilomètres et les vacances sportives 500 kilomètres et que le kilométrage annuel moyen par tête est de 850 kilomètres, chiffre qui occulte des écarts énormes entre les 8 000 kilomètres des champions automobiles et les 350 à 400 kilomètres des coureurs à pied. Les sportifs génèrent quelque 10 milliards de voyageurs-kilomètres, soit plus de quatre cinquièmes de la totalité du trafic sportif dans lequel les spectateurs interviennent quant à eux à hauteur de 14 pour cent. Avec plus de 12 milliards de voyageurs-kilomètres, le sport prend à son compte quelque 12 pour cent de l’ensemble du trafic voyageurs de la Suisse. La mobilité induite par le sport représente 24 pour cent du trafic de loisirs. La très nette prépondérance de la voiture particulière trouve son expression dans le fait qu’elle assure 78 pour cent de l’ensemble du trafic sportif. Les transports publics en assurent de leur côté 18 pour cent (en termes de kilomètres parcourus). Les 380 000 manifestations sportives qui se déroulent en Suisse génèrent 3 milliards de voyageurs-kilomètres par an, soit 25 pour cent de l’ensemble du trafic sportif. Les sportifs consomment en moyenne 75 Mjoules d’énergie pour se rendre au lieu où ils pratiquent leur activité : 60 Mjoules pour se rendre à l’entraînement, 51 Mjoules pour rejoindre le lieu de compétition et 1 640 Mjoules pour des vacances sportives. Les sportifs consomment environ 2 000 Mjoules par personne et par an pour leurs déplacements (Tableau 1).

Tableau 1. **Consommation d’énergie primaire entraînée par les déplacements allers et retours accomplis par les sportifs pour l’entraînement, les compétitions et les vacances sportives (par sport pratiqué et en moyenne)**

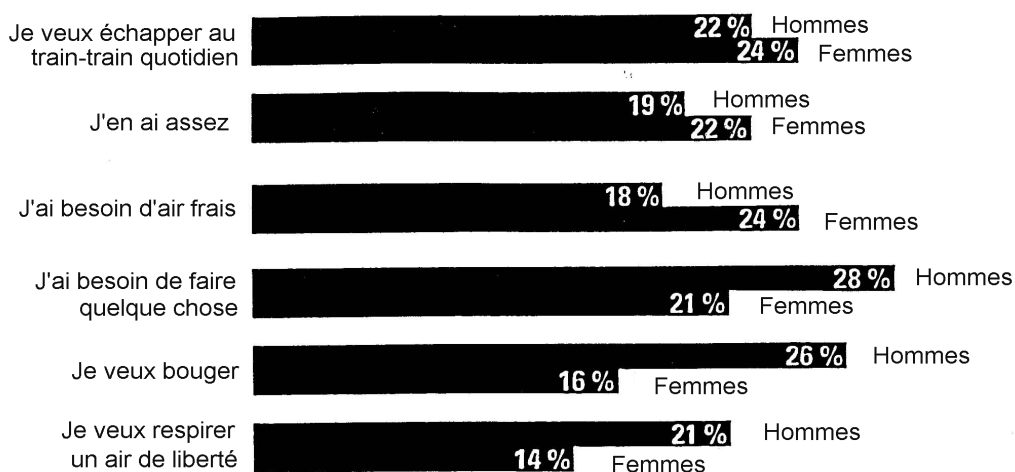
Sport pratiqué	Consommation moyenne d’énergie primaire (chiffres arrondis ; MJ) entraînée par les déplacements allers et retours accomplis par les sportifs pour :			
	l’entraînement	les compétitions	Les vacances sportives	Moyenne
Plongée	200	1 800	20 000	1 200
Ski	350	1 900	1 150	410
Alpinisme, ski de randonnée	320	560	1 450	350
Surf de neige	310	860	760	320
Randonnée pédestre	100	280	1 630	130
Hockey sur glace	85	130	420	100
Tennis	55	240	1 770	70
Natation	60	260	760	60
Volley-ball	50	90	400	60
Basket-ball, basket de rue	45	90	400	55
Cyclisme sur route/tout terrain	30	490	1 110	50
Football	40	70	930	45
Culturisme	45	280	430	45
Gymnastique	30	180	400	30
Course à pied, jogging	20	310	2 530	25
Moyenne générale	60	150	1 640	75

Source : Stettler, J., 1997.

6. IMPORTANCE DES LOISIRS

Les loisirs présentent une importance croissante, sur le double plan quantitatif et qualitatif, pour la population. Plusieurs enquêtes successives témoignent de la réalité du phénomène. La part de la population qui fait des loisirs un élément particulièrement important de son mode de vie est passée en Autriche de 29 pour cent en 1987 à 36 pour cent en 1996. Un tiers des plus de 14 ans ont l'impression d'avoir trop peu de temps libre. Près d'un tiers de la population (27 pour cent en 1987 et 30 pour cent en 1996) accepterait de sacrifier une augmentation de ses revenus à une augmentation de son temps de loisir, alors même que le coût des loisirs a augmenté dans de très fortes proportions. Les motifs de la mobilité de loisirs ne sont pas les mêmes pour les hommes et pour les femmes (Figure 3).

Figure 3. **Motifs de la mobilité de loisirs des hommes et des femmes**



Source: Heinze, Kill
Graphic: VCÖ Verkehrsclub Österreich

7. AUGMENTATION DES DÉPENSES DE LOISIRS

Le raccourcissement des horaires journalier, hebdomadaire et annuel de travail ainsi que de la durée de la vie active a, au fil des décennies, considérablement allongé le temps de loisir des travailleurs. Hautzinger a calculé qu'au cours des 40 dernières années, le nombre d'heures de liberté est passé de 1.4 à 4 les jours ouvrables, que la semaine de 5 jours a considérablement allongé le temps de repos du week-end et que le nombre de jours de congé est passé de 9 à 31 par an. A l'heure actuelle, la tendance est à l'augmentation du nombre de jours de congé non seulement isolés, mais aussi groupés (congés de 3 jours, par exemple, associés ou non à un week-end). A cela s'ajoute le développement de l'électroménager qui devrait permettre d'abrèger le temps consacré aux tâches ménagères.

La journée se divise en temps de travail, temps consacré aux activités quotidiennes indispensables (achats, réparations, démarches administratives, obligations familiales, etc.), récupération, sommeil, repas, soins de toilette et loisirs (conversations en famille et avec des amis, visites, jeux, musique, activités sportives, lecture des journaux, télévision, activités culturelles, promenades, pratique de la bicyclette, participation aux offices religieux, visites au cimetière, excursions et voyages). Ces tranches de temps varient très nettement selon le mode de vie de chacun. Les personnes qui exercent un emploi à temps plein disposent en moyenne de 4.5 heures de loisirs par jour tandis que les retraités et les jeunes de 12 à 18 ans en ont 6.5. Il s'agit là de moyennes calculées sur l'ensemble des jours de la semaine. Les activités de loisirs peuvent s'exercer à domicile ou en dehors du domicile, auquel cas elles impliquent des changements de lieu et donc de la mobilité de loisirs au sens le plus large du terme. Cette mobilité va donc de celle qu'entraînent le jardinage en dehors de la maison et la petite promenade du soir jusqu'au voyage en avion de l'autre côté du globe en passant par les visites rendues le week-end aux amis proches ou éloignés. La mobilité de loisirs se caractérise par une modification incessante des activités exercées pendant le temps de loisir. Les structures économiques réagissent massivement à l'évolution des loisirs et tentent d'exploiter ce potentiel à leur profit. Le développement des voyages-événements et la création de parcs à thème associés à des galeries marchandes en sont des exemples.

Les recherches ont appris qu'il s'effectue en Allemagne 2 milliards d'excursions journalières par an. Une de ces excursions sur deux dure plus de 6 heures et une sur sept plus de 12 heures. La durée et la longueur moyennes de ces excursions sont de 8 heures et de 70 kilomètres (DWIF, 1995). Une enquête effectuée récemment par BAT sur un échantillon représentatif de 3 000 personnes de plus de 14 ans révèle que deux tiers de la population ont fait leur dernière excursion en voiture. Opaschowsky constate que le chemin de fer et les transports en commun ne jouent presque aucun rôle dans cette mobilité (4 pour cent chacun) : pour un voyage effectué en transport en commun à courte distance, on compte 16 déplacements en voiture. Un segment particulier du secteur des activités de loisirs est constitué par le tourisme-événement, une forme de tourisme dans laquelle Opaschowski voit la faim d'extraordinaire se fondre dans la soif de mouvance, de sensations et d'imprévu. Quelque 43 pour cent des plus de 14 ans se rendent une fois au moins par an à ces grands rassemblements prometteurs de sensations et porteurs de sentiments d'appartenance. Les concerts de plein air sont aujourd'hui des plus en vogue. Les voyages à finalité sportive, culturelle ou touristique sont dans l'air du temps et ont d'ailleurs nettement augmenté au cours des 5 dernières années. Pour la génération future assoiffée d'inédit, le sport ne pourra ainsi survivre, à mi-chemin entre culture physique et production d'événements hors du commun, que comme moyen d'expression des intérêts commerciaux des *sponsors* et des vendeurs d'activités de loisirs. La frontière qui sépare le théâtral du commercial s'estompe progressivement. De nouvelles règles et de nouvelles formes de sport voient le jour. *Pop* et *show* investissent le sport que la télévision programmera à l'avenir comme ses feuilletons à l'eau de rose. Cette programmation est la suite logique de la commercialisation. Du sport programmé au sport spectacle, il n'y a plus qu'un petit pas à franchir. Ce sera sans doute chose faite demain (et ce l'est déjà parfois aujourd'hui). Le développement du tourisme-événement est clairement mis en lumière par deux chiffres : le match Allemagne-Roumanie de Coupe Davis s'est déroulé en 1984 à Berlin en présence de 200 spectateurs alors que le tournoi ART de l'Expo 2000 en a réuni plus de 90 000 à Hanovre en 1996.

Le tourisme-événement est un phénomène propre aux sociétés de consommation du monde occidental : la mobilité augmente à mesure que se multiplient les manifestations et les activités accessibles au plus grand nombre. Les conclusions d'études récentes sur la mobilité obligent à repenser la politique des transports. L'attractivité de l'environnement local ou du cadre de vie était jusqu'ici le critère déterminant pour le choix de solutions propres à réduire les dépenses de transport

au minimum. Il est toutefois permis de se demander, s'il est judicieux de dépenser beaucoup d'argent pour améliorer la valeur esthétique d'un environnement et en faire un endroit où il fait bon vivre, si l'industrie du tourisme-événement dépense encore davantage en publicité pour faire croire qu'il n'est d'épanouissement que lointain. Renoncer à la mobilité ne peut dans de telles circonstances que donner naissance à un sentiment de culpabilité (Enquête de la Commission, 1994, page 133).

8. SYMPTÔMES

Madame Romeis-Strake illustre au moyen de quelques chiffres les dimensions, les tenants et aboutissants et les perspectives de la mobilité de loisirs.

L'Allemagne a connu en 1996 un mégabouchon de 100 kilomètres, 7 superbouchons de plus de 50 kilomètres et 399 longs bouchons de 10 à 50 kilomètres. Les vols de voitures et les cambriolages ont gâché les vacances de quelque 440 000 Allemands. En 1994, 2.8 millions de touristes allemands sont tombés malades en vacances. Un avion, rempli de touristes pour la plupart allemands, s'est abîmé en mer, dans les Caraïbes, au printemps de 1996.

La fête de la bière a rassemblé environ un million de personnes à Munich le 28 septembre 1996. Les usagers du métro ont vécu des journées semblables à celles que connaît le Japon aux heures de pointe. L'encombrement de la piste cyclable qui longe le Danube a, tous les week-ends, provoqué des bouchons et des carambolages. La plupart des campagnes de promotion du cyclotourisme au bord du Danube ont été arrêtées.

9. FAITS ET CHIFFRES

En 1995, quelque 600 millions de personnes ont, de par le monde, traversé des frontières dans le cadre de leurs activités de loisirs. Au cours de cette même année, 78 pour cent des Allemands adultes ont fait au moins un voyage touristique de plus de 5 jours. Le taux de mobilité a progressé :

24 pour cent en 1954,
58 pour cent en 1980 et
78 pour cent en 1995.

49 millions de voyages ont été effectués en 1995 et il faut encore y ajouter quelque 2.1 milliards d'excursions (57 excursions par personne et par année). Le "taux net de mobilité" (pourcentage des plus de 14 ans ayant fait un voyage touristique de plus de 5 jours) a atteint en 1994 les valeurs suivantes en Europe :

Allemagne	78%
Suisse	72%
Danemark	71%
Suède	68%
Norvège	66%
France	63%
Grande-Bretagne	60%
Pays-Bas	58%

Le tourisme occupe 12.4 millions de personnes dans l'Union Européenne. Ce chiffre pourrait être multiplié par 3 ou 4 si l'on devait prendre tout le secteur des loisirs en considération. En 1995, le tourisme a réalisé en Allemagne un chiffre d'affaires presque deux fois plus élevé que celui de l'agriculture, égal à celui de l'industrie chimique et à peine inférieur à celui de l'industrie automobile. Le secteur des loisirs est ainsi, avec ses 430 milliards de DM, la branche d'activité la plus importante en Allemagne. La mobilité, exprimée en coût des kilomètres parcourus en voiture pendant le temps de loisir, en représente, avec ses quelque 184 millions de DM, une part considérable.

Il est dans l'ensemble avéré que la mobilité de loisirs est proportionnelle au degré de mécanisation d'une société.

La voiture est le moyen de transport que 52 pour cent des Allemands utilisent pour leurs vacances et 57 pour cent pour leurs excursions. L'avion occupe, dans la mobilité de loisirs, un créneau qui va nettement en s'élargissant et atteignait déjà le niveau des 22 pour cent en 1995, année au cours de laquelle 29 pour cent des Allemands déclaraient que les voyages étaient sans doute ce qui donnait un sens à leur vie (Opaschowsky, 1996).

La mobilité de loisirs présente certains aspects négatifs visibles tels qu'accidents, maladies et pollution. Cette mobilité est une mobilité spontanée et optionnelle (mais il est permis de se demander si elle l'est vraiment).

10. LIMITATION DE LA MOBILITÉ DE LOISIRS

Nous sommes entrés aujourd'hui dans une première phase de limitation de la mobilité massive de loisirs. C'est ainsi que :

1. Beaucoup de stations de ski alpines contingentent le nombre de forfaits vendus à la journée afin de contenir l'afflux de skieurs d'un jour.
2. De nombreuses villes de cure suisses sont interdites d'accès aux véhicules automobiles et mettent, avec un réel succès dont témoigne le nombre de nuitées, des autobus électriques en service pour faire accepter cet ostracisme. Il est bien aux yeux de tous d'interdire la circulation des voitures dans ces villes, mais par sur les routes qui y mènent.

3. Les grandes manifestations s'organisent de plus en plus sans faire cas de la voiture, en cherchant une solution au problème de déplacement des foules du côté des transports publics.
4. Les lieux de séjour touristiques sont de plus en plus nombreux à accorder des réductions aux vacanciers qui les rejoignent en train. Des cinémas, des grands magasins et des centres de loisirs installés dans les centres-villes remboursent les tickets de train ou d'autobus à leurs clients. Les journées sans voitures doivent préparer l'avènement d'une ère de vacances sans voitures.

11. STRUCTURES

La mobilité de loisirs est générée par des comportements eux-mêmes générés par des structures, c'est-à-dire des structures bâties (infrastructures), des structures d'organisation et des structures d'information.

Dans son livre, "*A Nation of Strangers*", Vance Packard a identifié dès 1972 les principaux domaines couverts par ces structures. Sa table des matières est une véritable analyse structurale de la mobilité de loisirs :

- Une société de déracinés
- Voyager à la recherche du déracinement
- Villes pour salariés nomadisants
- Lieux de rassemblement pour nomades modernes
- Villes tri-strates
- Éclosoirs universitaires du déracinement
- Éclatement des familles
- Formes nouvelles de chancres urbains
- Problèmes d'adaptation à la désagrégation
- Établissement de nouveaux contacts humains
- Nouvelles institutions au service de la mobilité
- Incidence sur les comportements humains
- Arguments en faveur d'une société à forte mobilité
- Habitudes étonnantes des déracinés
- Tendance au mal-être des déracinés
- Incidence sur les enfants.

Certains des faits observés peuvent à première vue sembler contradictoires. Il y a de toute évidence une relation entre la qualité de l'habitat et la mobilité de masse. Opaschowsky croit toutefois déceler un illogisme dans cette relation puisque les travailleurs, les chômeurs et les retraités sont manifestement moins nombreux que d'autres dans les rangs des excursionnistes alors qu'ils appartiennent aux couches de la population les plus susceptibles d'avoir des problèmes de logement. La vérité est en fait tout à l'opposé. Ce facteur semble en effet le céder en importance à d'autres, tels notamment que la soif de voyages-événements dont souffre la société de consommation occidentale. Des foules se déplacent simplement par mimétisme. Les lieux de loisirs et autres lieux où se pratique le culte de l'événement jouent aujourd'hui le rôle que les lieux de foire et de repos jouaient au cours

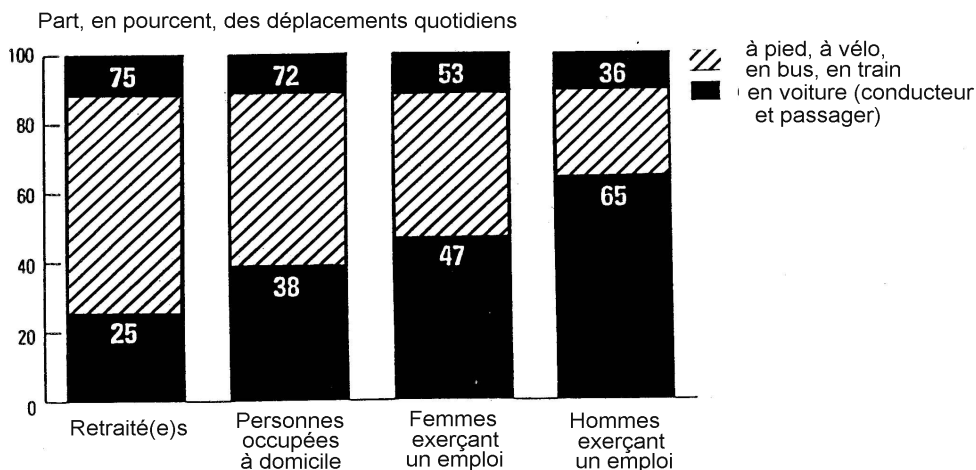
des siècles passés. Les voyages sportifs et culturels et les voyages de découverte de villes et de villages deviennent, à l'aube du 21^{ème} siècle, des activités de loisirs génératrices d'une mobilité de masse par laquelle la quête de l'inédit imprime une marque supplémentaire à une société depuis toujours agitée. Les jeunes générations ont de plus en plus tendance à vivre au présent. Elles savourent la mouvance spontanée et impulsive. Elles aspirent de plus en plus à toujours bouger, à toujours faire quelque chose. La mobilité de masse élève le nomadisme au rang de mode de vie et les lieux où les événements se passent se muent progressivement en lieux de concentration des nomades modernes, ceints d'une aura d'agitation permanente et baignés d'une atmosphère d'inconstance, de versatilité (Packard 1973, Opaschowsky 1998). Opaschowsky observe aussi que la mobilité est pour beaucoup un véritable élixir de longue vie, un remède précieux pour les souffrances du corps et de l'âme, un moyen de satisfaire des besoins sociaux. Quiconque voudrait mettre un frein à cette mobilité doit d'abord se demander par quoi et comment la remplacer. Quiconque veut priver l'homme de cette drogue doit lui donner en échange un substitut d'égale valeur, parce que les conséquences psychosociales et le coût du sevrage seraient incalculables. Hautzinger constate que les individus tendent à se soustraire non seulement aux liens familiaux et sociaux traditionnels, mais aussi aux obligations religieuses. Le nombre élevé d'isolés en est un symptôme parlant. La vie en famille cède le pas à une recherche égoïste de l'inédit et du plaisir propice à la multiplication des activités de loisirs. Le développement des périphéries urbaines et du mode de vie qui leur est associé a également des répercussions profondes sur les loisirs et le nombre d'activités de loisirs. Les sociologues expliquent l'augmentation de la mobilité de loisirs par l'allongement du temps de loisir et l'augmentation du revenu disponible. Ils déplorent dans le même temps ce qui se passe dans le domaine des transports, mais soulignent que cette évolution est la résultante de modifications structurelles induites par les conquêtes réalisées dans le domaine économique et social. L'interaction avec le système de transport et ses possibilités reste à ce propos souvent ignorée et toute l'attention va aux valeurs sociales, aux valeurs postmatérialistes que sont l'aventure, la tension et la variété en tant que compléments d'un mode de vie urbanisé de plus en plus généralisé.

Les activités de loisirs exercées hors du domicile tendent à s'en éloigner de plus en plus. Cette tendance, qui s'observe aussi dans d'autres types de déplacements, notamment ceux qui sont motivés par le travail, s'explique par l'augmentation de la vitesse des moyens de transport et la baisse des coûts des systèmes de transport motorisés. Les distances franchissables peuvent donc, à durée de déplacement égale, s'allonger et cet allongement peut, dans un premier temps, déboucher sur des améliorations qualitatives dans le domaine des loisirs qui seront à plus longue échéance surcompensées par un phénomène de massification. Le système de transport influe sur les structures et *vice versa*.

Dans le trafic de loisirs, le choix modal fait la part particulièrement belle aux modes individuels allant de la marche à pied jusqu'à l'automobile. Même dans les pays où le taux de motorisation est élevé, quelque 40 à 50 pour cent de tous les déplacements de loisirs continuent à se faire en partie à pied ou à bicyclette (Figure 4). Les kilométrages parcourus avec ces modes de transport ne représentent toutefois qu'une petite fraction (3 à 7 pour cent) de la mobilité de loisirs (assimilée erronément à des prestations de transport). Le reste est à mettre au compte de la voiture particulière, de l'autocar et du train (15 pour cent) et de l'avion (2 pour cent). Jost Krippendorf procède à une analyse structurelle dans son livre "*Die Freizeitmenschen*" et déduit le trafic de loisirs du modèle travail-logement-loisirs-voyages qui formalise la vie dans les sociétés industrielles (Figure 5). Le plan suisse pour le tourisme met certains facteurs de croissance en relief (Figure 6) : le progrès scientifique et technique a quatre conséquences, à savoir l'augmentation du bien-être, la généralisation des modes

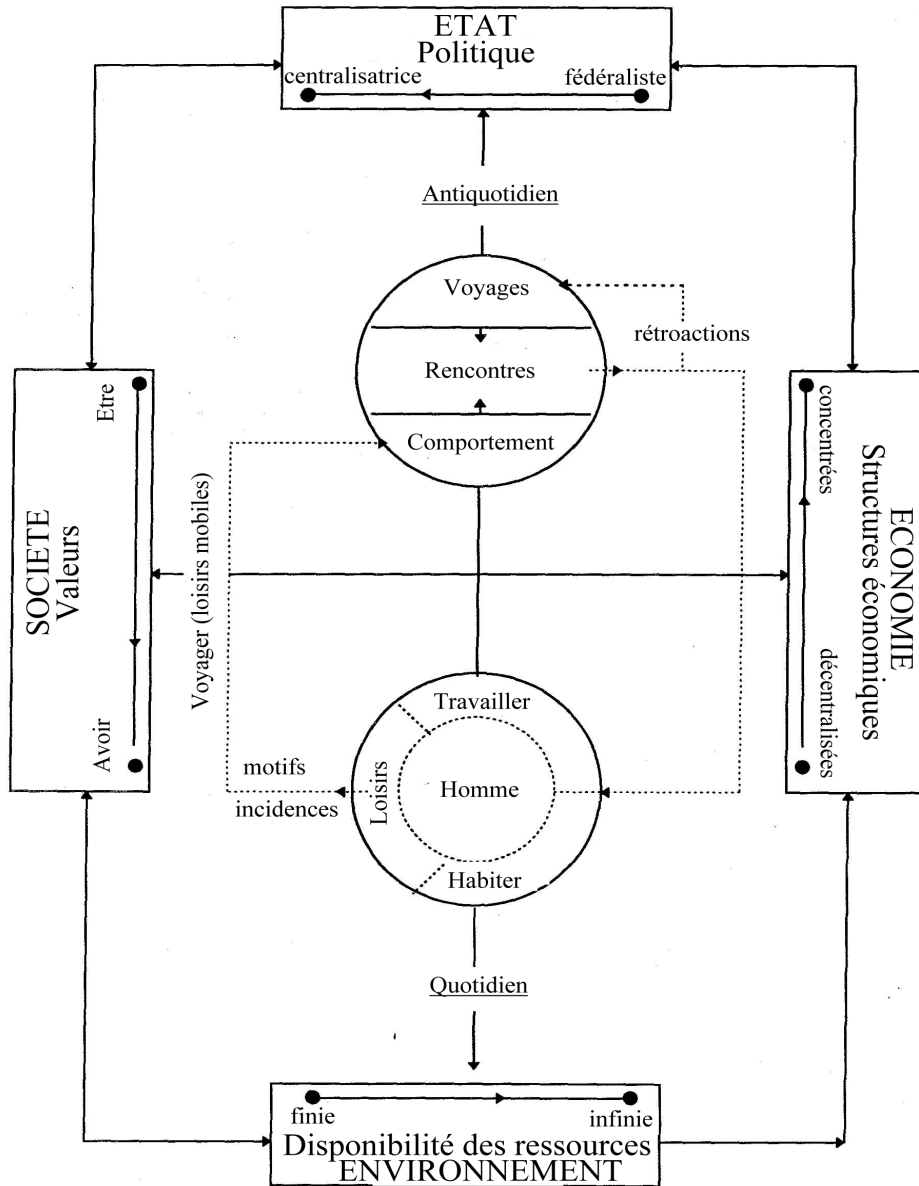
de comportement urbains, la motorisation et le développement des loisirs, qui suscitent, en conjuguant leurs effets à ceux des contraintes inhérentes à la vie en société et du stress individuel, l'éclosion d'un tourisme qui prendra la forme de grands voyages, de voyages à petite distance et d'excursions.

Figure 4. **Le potentiel de croissance du trafic automobile de loisirs se trouve chez les femmes et les personnes âgées**



Source: Socialdata
Graphic: VCÖ Verkehrsclub Österreich 1998

Figure 5. **Modèle de vie dans une société industrielle**
Travail -- Habitat -- Loisirs -- Voyages



Source: Krippendorf, J., 1984

Figure 6. Facteurs de croissance du tourisme

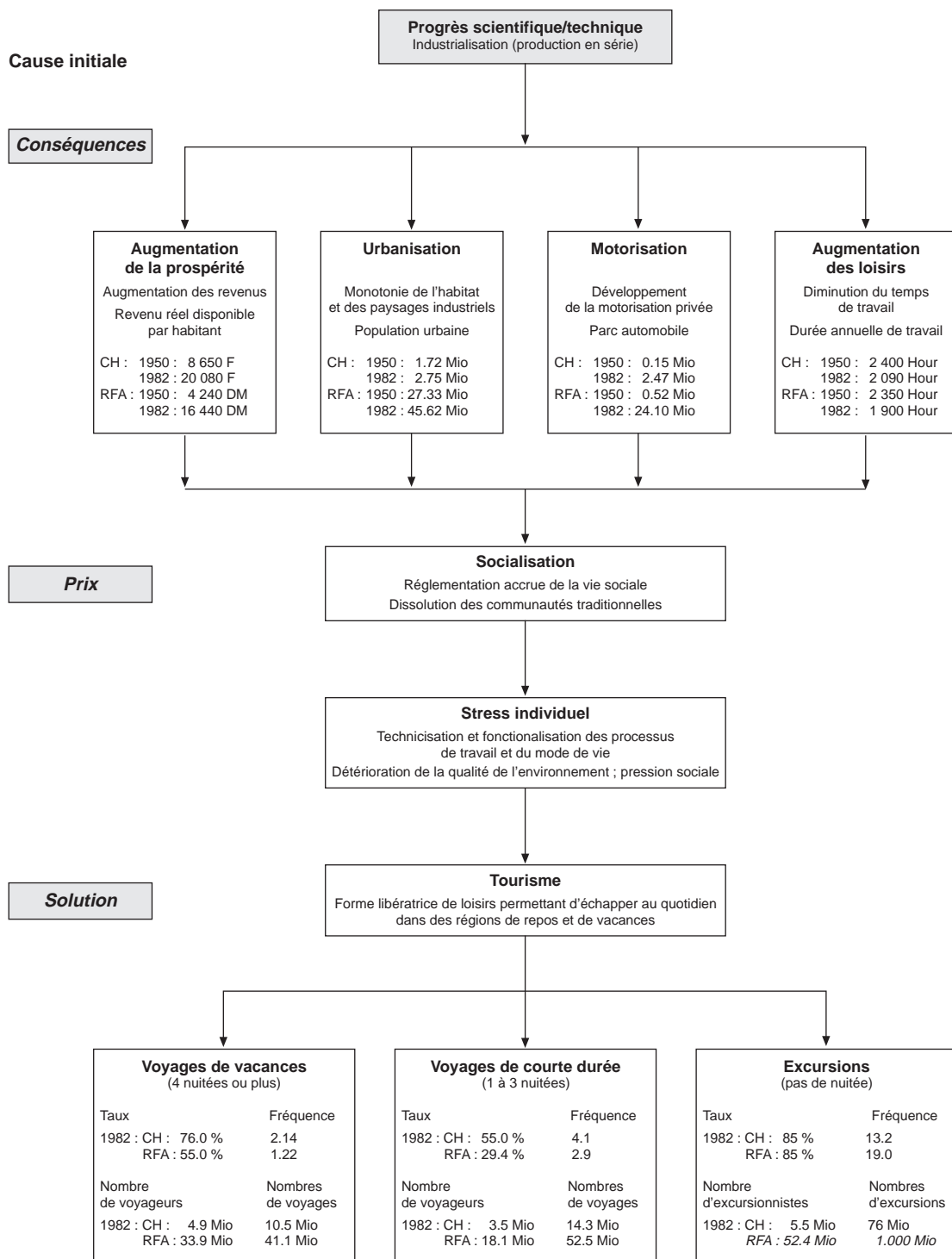


Tableau établi sur la base du plan suisse pour le tourisme.

Source : Krippendorf, J., 1984.

12. LOISIRS ET MOBILITÉ : HÉTÉROGÉNÉITÉ DES STRUCTURES

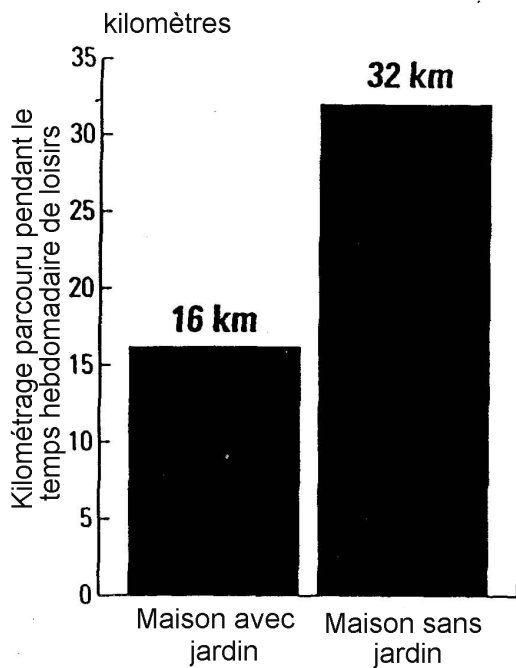
L'hétérogénéité de notre réalité se reflète dans l'hétérogénéité des disciplines, mais le fonctionnement des systèmes de transport ne tient pas compte de la structure de ces hétérogénéités. Le transport influe, en tant que facteur à action longitudinale, sur tous les éléments, ce qui complique la communication interdisciplinaire. Les loisirs et la mobilité peuvent en substance être ramenés aux différences de potentiel qui existent entre des lieux géographiques entre lesquels des résistances entravent par ailleurs la communication. Ces facteurs agissent à tous les niveaux, quoique sous des noms différents. Le transport fait appel pour les décrire au modèle "gravitationnel" (l'image est heureuse) qui multiplie le potentiel du lieu d'origine par celui du lieu de destination et divise ensuite le produit ainsi obtenu par la valeur de la résistance. Les potentiels peuvent être positifs, et agir alors comme des aimants, ou négatifs, auquel cas ils prennent l'allure de besoins. Ils peuvent aussi être réels ou virtuels. Dans le domaine des loisirs en particulier, les aimants virtuels jouent un rôle énorme, comme le prouvent les concerts en plein air, les manifestations sportives et les autres événements de ce genre dont les spectateurs directs voient en réalité moins que les téléspectateurs, mais où ils trouvent, au milieu de la foule, un moyen de nourrir leur sentiment d'appartenance (Elias Canetti, *Macht und Masse*). La différence de potentiel procède de l'isolement et du repli sur soi d'un nombre sans cesse croissant d'individus, un phénomène qui constitue la base du tourisme-événement.

La différence de potentiel du tourisme de week-end résulte en partie du manque de convivialité de nos villes (Mitscherlich). La diminution relative du coût de quasiment tous les types de déplacements (hormis les modes de transport respectueux de l'environnement tels que la marche, la bicyclette et les transports publics) atténue massivement la résistance au lissage des différences de potentiel.

Les potentiels peuvent être aussi bien objectifs que subjectifs au lieu de départ autant qu'au lieu de destination. Les potentiels objectifs sont constitués par les déficiences du cadre de l'habitat ainsi que par les déficits sociaux de toute nature.

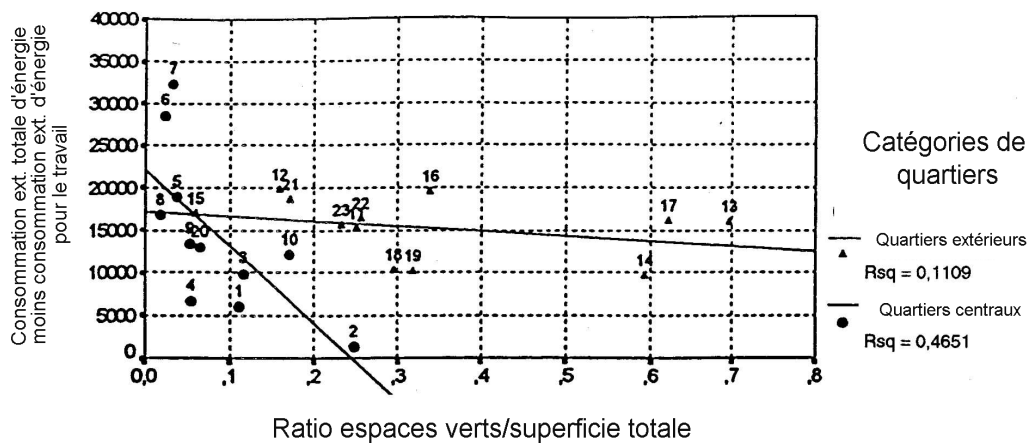
Holz-Rau a constaté en 1997 qu'une belle maison avec jardin génère moins de trafic de loisirs qu'une maison qui n'en a pas (Figure 7). Knoflacher a démontré que la proximité d'équipements de remise en forme de qualité peut réduire très fortement le volume de l'énergie consommée pour les loisirs (Figure 8).

Figure 7. La mobilité de loisirs est plus faible quand le cadre de vie est beau



Source: Holz-Rau
Graphic: VCÖ Verkehrsclub Österreich 1998

Figure 8. Consommation totale d'énergie moins consommation d'énergie pour le travail en fonction du ratio espaces verts/superficie totale



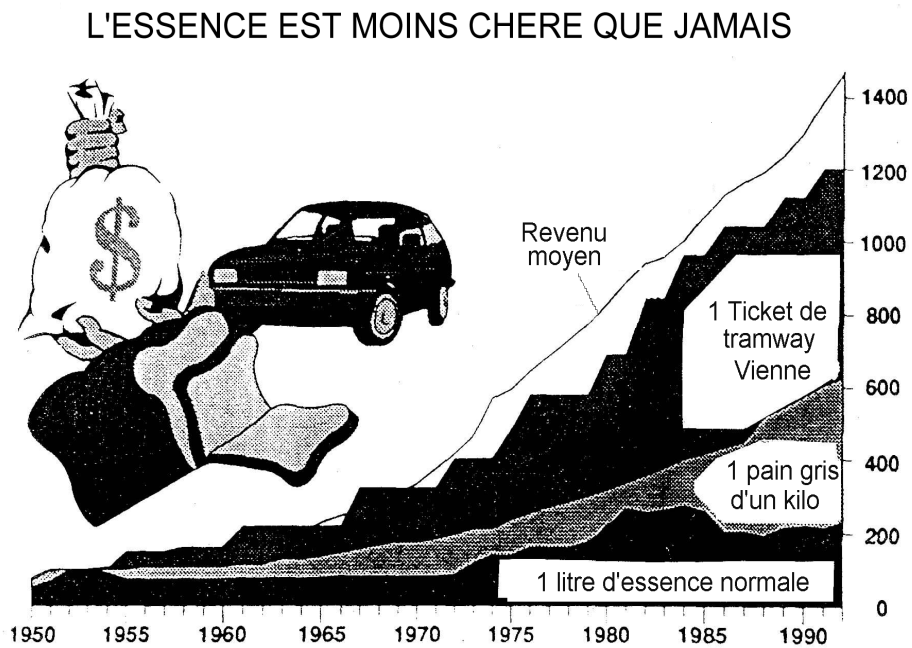
Graphic: Knoflacher, H., Emberger, G., 1995.

Les potentiels de ce type sont généralement considérés comme négatifs et assimilés à des besoins. Mitscherlich y trouve la matière de ce manque de convivialité des villes qui est à l'origine des combien fameux exodes massifs de fin de semaine. Les potentiels subjectifs d'une réalité en partie virtuelle jouent toutefois un rôle plus décisif encore dans le trafic de loisirs. Font partie des potentiels subjectifs, les systèmes de valeurs qui dévalorisent le proche et valorisent l'éloigné et qui augmentent le nombre de touristes. En font également partie le besoin irrésistible, quoique artificiel, d'exercer certaines activités en certain lieu et à certain moment ainsi que le discrédit jeté sur d'autres activités de loisirs peu coûteuses en mobilité. Au nombre des besoins subjectifs, il convient sans doute aussi de ranger la volonté de paraître de ceux qui veulent "y avoir été" pour nourrir un amour-propre qui leur resterait autrement inaccessible.

A ces potentiels négatifs correspondent des potentiels positifs, réels ou imaginaires, au lieu de destination. Le système d'information joue, en tant qu'élément du système de transport, un rôle déterminant en la matière parce qu'en renouvelant sans cesse les offres ou en présentant des offres anciennes sous un jour sans cesse renouvelé, il cherche non seulement à visualiser la réalité des lieux de destination lointains, mais suggère en outre une forme toute particulière de réalité virtuelle pour donner ainsi de l'attrait à la mobilité de loisirs. Cette inégalité des potentiels, c'est-à-dire la différence de potentiel, est donc bien ce sans quoi il ne peut y avoir de mobilité de loisirs.

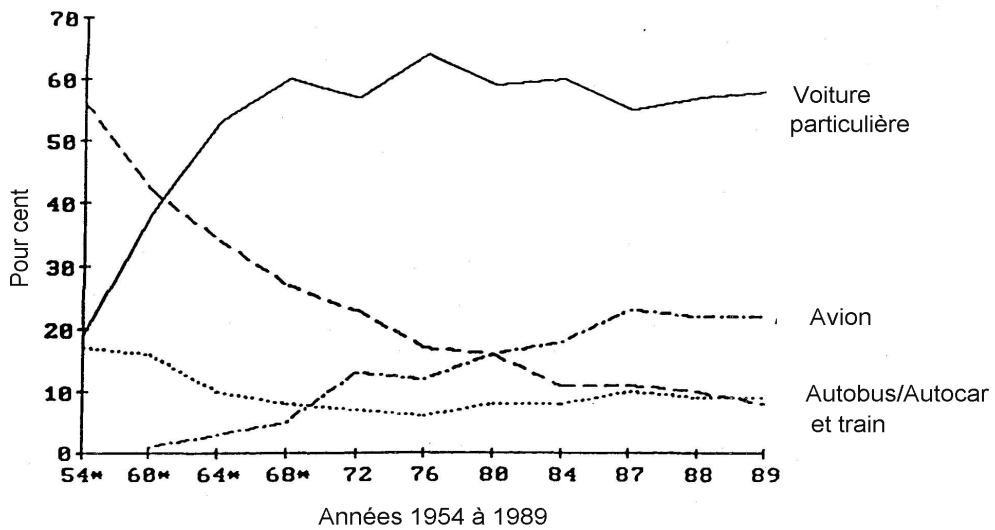
Le contrepois est constitué par la résistance au franchissement des distances. Cette résistance s'est, en termes relatifs, érodée au cours des 40 dernières années en ce qui concerne la voiture, dans la mesure où les coûts jouent un rôle de facteur inhibiteur (Figure 9) (évolution du prix de l'essence). La gratuité du stationnement dans la plupart des lieux de destination et la réduction, dans la majorité des esprits, des coûts de déplacement au seul coût de l'essence ont logiquement entraîné, au cours des 40 dernières années, une explosion du tourisme automobile à longue distance qui passe aujourd'hui progressivement le relais à une explosion du tourisme aérien entraînée par la baisse incroyable des tarifs (Figures 10 et 11).

Figure 9. Evolution du prix du pain, de l'essence et du ticket de tramway de 1950 à 1992 (1953=100)



Source: ÖSTAT, AK.
Graphique : Verkehrsclub Österreich

Figure 10. Partage modal dans le tourisme



Source: DIVO-Institute

Figure 11. L'avion occupe la première place pour les voyages à l'étranger

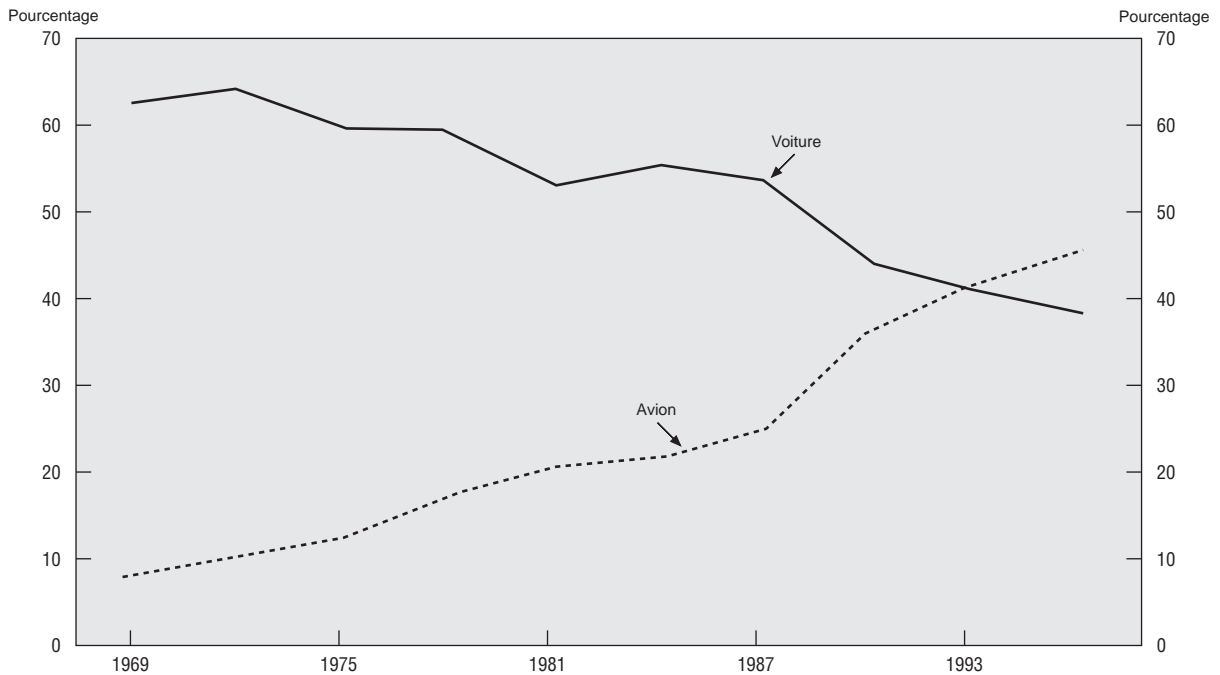


Figure : Verkehrsclub Österreich, 1998.
Source : ÖSTAT.

Les causes de l'érosion de la résistance au franchissement des longues distances sont essentiellement au nombre de trois :

- a) la réduction significative des coûts de transport ;
- b) la densification des informations fournies par les médias sur les destinations lointaines qui renforce l'aura de ces destinations au détriment des destinations proches (glissement relatif de potentiel) ;
- c) l'amélioration des possibilités de communication et de séjour imputable à l'amélioration du service assuré sur place, l'élimination des barrières linguistiques, l'harmonisation des systèmes d'information et le nivellement des normes à l'échelle planétaire, à tel point qu'on en vient de plus en plus souvent à retrouver un ordinaire familial jusque très loin de chez soi (mondialisation du tourisme).

Le tourisme précède ou accompagne la mondialisation du travail.

La réduction des coûts se conjugue évidemment avec la réduction de la durée des déplacements due à l'accélération des systèmes de transport, d'une part, et avec la suppression des frontières et des barrières douanières, d'autre part.

13. CHOIX DU MODE DE TRANSPORT

Le choix du mode de transport est davantage fonction de l'offre dans le domaine du tourisme que dans les autres catégories de déplacements. L'automobile présente les avantages suivants :

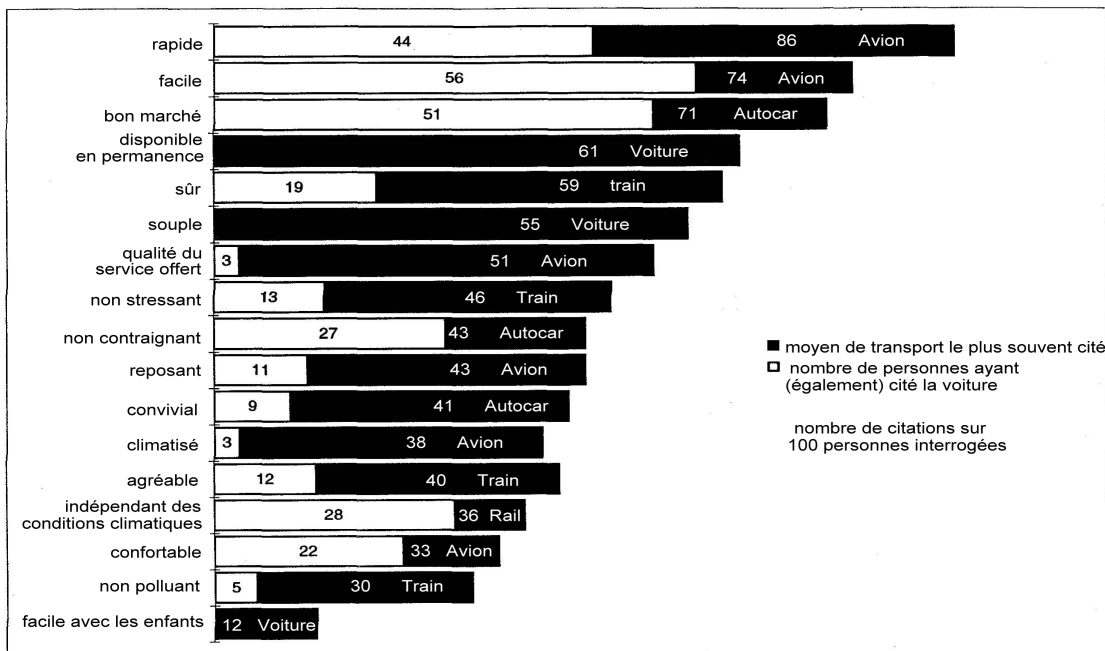
- coûts moins élevés sur de nombreuses destinations ;
- temps de transport moins longs qu'avec les transports publics ;
- système d'information de qualité exceptionnelle depuis le lieu de départ jusqu'au lieu de destination ;
- absence quasi totale d'interruptions de parcours imposées et possibilité de choix des lieux d'arrêt ;
- abaissement du coût de voyage en famille et facilité de transport des bagages ;
- jouissance de certains privilèges (stationnement gratuit, installations et équipements de qualité supérieure, etc.) partout dans le monde ;
- disponibilité à bord d'un système d'information que ne possède aucun autre mode de transport.

Le coût d'une grande partie de ces services est imputé non seulement aux touristes, mais aussi, et surtout, à d'autres usagers (subventionnement de la voiture particulière). Les transports publics ont l'avantage du confort, mais présentent aussi aujourd'hui certains inconvénients qu'ils ne présentaient pas précédemment :

- a) coût relativement élevé, surtout pour les familles ;
- b) déficiences du système d'information ;
- c) insuffisance fréquente de l'offre (il y a beaucoup moins de trains spéciaux que dans le temps) ;
- d) déficiences sur le plan de la gestion imputables à l'impéritie des personnels ;
- e) émiettement spatial de l'offre et non-coordination des différents modes de transport (il faut souvent se procurer plusieurs titres de transport différents pour accomplir, avec plusieurs moyens de transport différents, un voyage qui traverse plusieurs régions différentes ; il n'y a pas de tarif direct, etc.) ;
- f) imperfections des informations en ligne et des informations relatives aux correspondances ;
- g) diminution fréquente des dessertes, notamment pendant les moments où le trafic de loisirs atteint son intensité maximale ;
- h) fidélité à une conception traditionaliste de la mission du transport public qui s'arrête aux migrations alternantes, aux déplacements pour achats et aux autres formes de service, mais ignore ou sous-estime généralement le trafic de loisirs ;
- i) lacunes des services porte-à-porte et problèmes de transport des bagages.

La force des transports publics réside aujourd'hui dans une certaine mesure dans les vitesses relativement élevées qu'ils atteignent sur de nombreuses lignes, mais qui ne les rendront pas concurrentiels au niveau des transports diffus. Les transports publics pâtissent de leur plus grande complexité et ne sont pas capables, dans leur mode d'organisation actuel (cloisonnement sectoriel et national), de contribuer efficacement à la solution des problèmes du trafic touristique (Figure 12).

Figure 12. Meilleur moyen de transport pour les vacances



Source: BAT/LBI
Graphique : Verkehrsclub Österreich, 1998.

L'avion a le grand avantage de ne pas être cher, d'atteindre des vitesses élevées, d'abrèger les temps de parcours, d'utiliser des procédures normalisées et de disposer d'un bon système d'information et d'un système mondial de tarification. Il est handicapé par les problèmes d'accès aux aéroports, les temps d'attente, les perturbations dues aux conditions atmosphériques et les incidents techniques.

La marche présente l'avantage de ne pas coûter grand-chose, d'offrir de larges possibilités en matière de mobilité de proximité et d'être peu polluante. Elle pâtit par ailleurs de l'absence fréquente de structures spécifiquement piétonnières ou de leur insuffisance, de la méconnaissance de ce "mode de transport" important pour le tourisme, du manque de coopération avec les autres modes et de la mésestime que lui voue généralement le pouvoir politique.

Les infrastructures de valeur, dont le cyclotourisme en développement constant a besoin, restent souvent encore à créer. La piste qui longe le Danube attire 8 000 cyclotouristes et même davantage les jours d'été. La valeur ajoutée créée à l'échelle d'une région par les modes de transports lents est

nettement supérieure à celle que génère le tourisme aérien dont les retombées restent en règle générale ponctuelles. Les dépenses journalières moyennes d'un cyclotouriste sont estimées à plus de 150 DM.

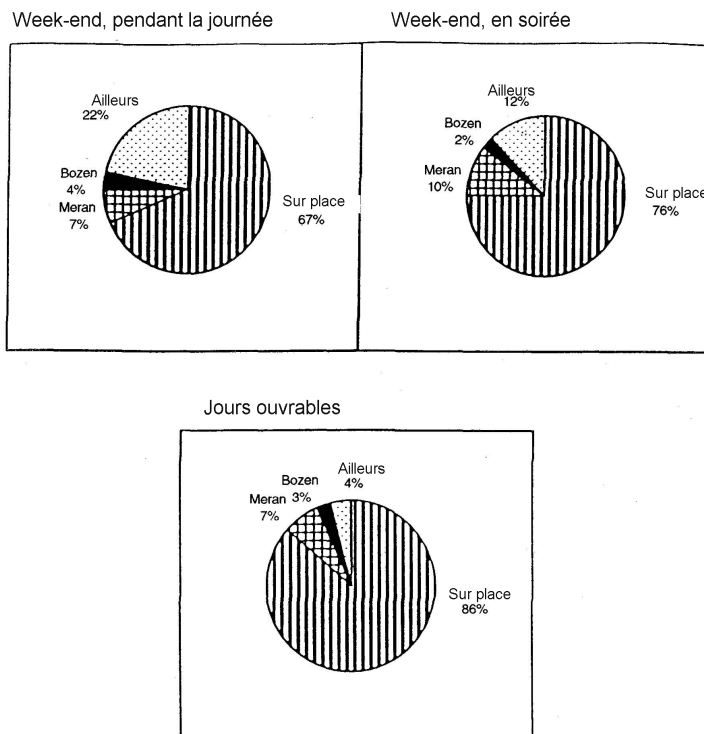
En résumé, le système présente donc :

- Des insuffisances objectives et subjectives, au niveau des activités de loisirs de proximité, imputables à un manque de formation, de compétences et d'information ainsi qu'à des lacunes ou des dérapages du système de valeurs. Ces insuffisances se doublent d'un mollissement progressif de la résistance à la mobilité à longue distance et d'un renforcement systématique des possibilités ouvertes à cette dernière forme de mobilité. Ces divers facteurs, dont les effets se renforcent mutuellement, poussent la mobilité dans une spirale ascendante.
- La renonciation à une politique équilibrée du logement et des transports axée sur l'homme en fait partie parce que les errements de l'urbanisme sont compensés par la mobilité à longue distance et que les architectes, les urbanistes et les autorités locales négligent de satisfaire les besoins en matière de tourisme et d'activités de loisirs de proximité. L'urbanisme monofonctionnel des 60 dernières années était certes capable de satisfaire des besoins élémentaires de logement, mais ne pouvait que rarement satisfaire des besoins de loisirs tout aussi élémentaires. L'augmentation de la mobilité de loisirs en est une conséquence.

14. MOBILITÉ DE LOISIRS : UN RÉVÉLATEUR D'INSUFFISANCES

Il est connu que les déficiences structurelles doivent être compensées par de la mobilité. Les migrations vers des lieux de travail éloignés des lieux de résidence témoignent d'un manque d'emplois et il en est de même pour les achats et les loisirs. Les possibilités de compensation restent toutefois limitées. Il est en effet impossible de compenser de la sorte des handicaps climatiques ou géographiques. Les possibilités sont en revanche particulièrement nombreuses au niveau de la mobilité de loisirs au jour le jour. Il est ainsi clair qu'un milieu ambiant qui fonctionne ancre les loisirs dans ce milieu. Des études menées dans le Tyrol du Sud révèlent qu'une bonne partie du temps libre de la journée ou du week-end se prend sur place (exemple : Meran, Figure 13).

Figure 13. Temps de loisirs dans le Tyrol du Sud -- Burggrafenamt



Source: Knoflacher, H., 1998.

15. FACTEURS DÉTERMINANTS DU TRAFIC DE LOISIRS

Les déterminants du trafic de loisirs sont essentiellement au nombre de trois :

15.1. L'offre

Cette offre est déterminée de l'extérieur par l'éventail des activités de loisirs envisageables et de l'intérieur par les besoins des individus. Les hommes qui, dans leurs autres activités, ne peuvent être, avoir ou faire ce qu'ils veulent, ni interagir comme ils l'entendent, cherchent un remède à ces frustrations dans les activités de loisirs. Quand des besoins fondamentaux restent insatisfaits et qu'un développement des activités de loisirs témoigne d'une aggravation des frustrations, il est relativement facile de trouver une offre répondant aux besoins de compensation. Si les environs immédiats n'offrent pas de solution, c'est-à-dire s'il ne s'y trouve pas de possibilités de loisirs quantitativement et qualitativement équivalentes, comme c'est de plus en plus souvent le cas dans notre monde qui se technicise, il devient nécessaire de rechercher des destinations plus lointaines.

15.2. L'information

L'information joue un rôle déterminant dans la mobilité de loisirs. Elle active des potentiels existants et crée des faux besoins. Les brochures et les offres des voyagistes font délibérément naître, chez certaines catégories de clients, des besoins particuliers qu'ils ne qualifient pas comme tels, bien au contraire, et qu'ils promettent d'assouvir par la voie du tourisme.

15.3. L'accessibilité

Ce troisième facteur a une composante financière et une autre composante "temps". Le progrès technique des systèmes de transport a par ailleurs pratiquement réduit à néant la composante "distance" puisqu'on peut aujourd'hui atteindre en avion n'importe quel point du globe dans des délais tout à fait acceptables si l'on est prêt à s'accommoder des désagréments inhérents aux voyages en avion. L'information joue dans ce contexte également un rôle déterminant, à tel point qu'une grande partie de ceux qui réservent une place dans un avion en arrivent à attribuer une note positive aux aspects les plus dégradants d'un voyage pendant lequel, prisonniers de leur siège, ils sont condamnés à manger ce qui leur est présenté et à subir les distractions qui leur sont imposées.

Le trafic de loisirs peut en conséquence être dit égal à :

(Offre)	(Information)	(Accessibilité)
Potentiel négatif ou positif Besoins	Réveil des besoins existants Création de besoins artificiels	Possibilités financières et techniques Temps disponible

La généralisation des modes de vie urbains, les conditions économiques dans lesquelles s'inscrivent nos processus de production et de travail, et l'effilochement du tissu social, qui va jusqu'à la dissolution de la famille, ne font qu'amplifier le risque de non-satisfaction des besoins.

Les offrants usent du mieux qu'ils le peuvent des systèmes d'information actuels, dont la moitié des potentialités reste encore à développer, pour maximiser le nombre de voyages effectués. L'éducation, la formation et le milieu ambiant ne sont pas de taille à les contrer.

Grâce à la prospérité, l'accessibilité s'est, enfin, considérablement accrue au cours des dernières décennies pour une grande partie de la population : les kilomètres deviennent de moins en moins chers à avaler, notamment en voiture (voir Figure 9 sur l'évolution des prix de l'essence) tandis que l'aménagement des infrastructures de transport autorise une augmentation des vitesses et, partant, un allongement des distances franchissables. Les compagnies aériennes proposent aujourd'hui des tarifs incroyablement intéressants pour les vols long-courriers et rendent ainsi quasiment tous les points de globe accessibles à des multitudes de touristes appartenant aux populations nanties de l'hémisphère Nord.

16. ANALYSE SYSTÉMIQUE

L'analyse de la relation loisirs-mobilité se ramène à une analyse du comportement de larges couches de la population. L'analyse de ce comportement, dont plusieurs expressions sont évoquées dans le présent rapport, postule celle des structures qui le façonnent. Le catalogue des besoins que plusieurs enquêtes ont permis de dresser (un état comparatif des motifs de déplacement et des occupations de vacances des Autrichiens et des Allemands est donné à titre d'exemple) révèle que les vacanciers aspirent avant tout à retrouver la forme et que, comme le font clairement apparaître les réponses des Allemands, cette aspiration l'emporte sur la volonté d'immersion dans la nature, de perfectionnement intellectuel, d'enrichissement culturel et d'établissement de contacts sociaux.

Le choix du moyen de transport utilisé pour les vacances est dicté par les structures.

Il n'est pas étonnant de constater, même si la chose peut sembler paradoxale, que le moyen de transport le plus communément utilisé en vacances est jugé particulièrement gênant au lieu de destination.

Ce catalogue répertorie des facteurs qui s'imposent à l'évidence dans l'Europe d'aujourd'hui :

- 1) effacement de la nature dans les lieux de résidence dû à l'urbanisation ;
- 2) technicisation de la plupart des zones de résidence monofonctionnelles, à la fois au niveau des logements et des lieux de travail ;
- 3) pollution de l'environnement par le bruit et les gaz d'échappement ;
- 4) accentuation de l'isolement social due à la monofonctionnalité des zones de résidence ;
- 5) manque de temps et d'opportunités pour la culture et la nature. Ce facteur est évoqué par les principales couches de la population qui ont participé à l'enquête.

Il y a donc au moins cinq catégories de déficiences structurelles dans la société actuelle, déficiences qui se renforcent mutuellement et donnent naissance à cette mobilité de loisirs qui pose maintenant problème.

17. APPROCHES POUR RÉSOUDRE LES PROBLÈMES LIÉS A LA MOBILITÉ DE LOISIRS

1. Le développement de la mobilité de loisirs a été trop rapide et a pris la société à l'improviste.
2. Les quelques rares groupes sociaux qui disposaient de loisirs les siècles passés étaient, en règle générale, parfaitement capables d'en jouir parce qu'ils :
 - participaient, passivement et activement, à des activités culturelles,
 - étaient socialement intégrés dans la société de loisirs de leurs égaux,

- pratiquaient les sports de leur temps,
- avaient suffisamment d'argent, ce qui permet de supposer que ces groupes (appartenant pour la plupart aux milieux de la noblesse) avaient une culture de loisirs qui leur était propre.

Les familles, les établissements d'éducation et l'État n'ont sans doute pas pris conscience à temps de l'incidence du progrès technique et des mutations sociales du 20^{ème} siècle sur l'évolution des loisirs. Tous les allongements du temps de loisir ont été ressentis comme positifs et assimilés à des conquêtes sociales. Notre société actuelle n'arrive dans une large mesure toutefois pas à occuper de façon active le temps qui se libère maintenant. La télévision mobilise aujourd'hui une bonne partie des loisirs de nombreuses couches de la population et est en mesure de figer une part non négligeable de la mobilité de loisirs. Elle donne toutefois naissance aussi à un phénomène d'isolation sociale qui oblige ses victimes à bouger pendant leurs loisirs pour renouer des contacts sociaux.

L'enseignement a évolué dans le sens d'une meilleure préparation à l'emploi, au détriment de la culture générale, de l'ouverture d'esprit et de la réflexion. De lieu de culture, d'initiation à une utilisation responsable du temps à vivre, l'école s'est progressivement muée en un lieu de préparation optimale à la vie commerciale et professionnelle, faisant de l'homme un simple instrument pour le processus de travail.

Dans le domaine du travail, les machines se voient transférer un nombre sans cesse croissant d'activités jadis exercées par l'homme qui se trouve de ce fait cantonné dans une fonction peu satisfaisante de contrôle d'autres hommes et de segments du processus de production. Le nombre de ces activités est considérable dans le secteur dit tertiaire en particulier. Les liens de la vie et du travail avec la nature ont été brisés, laissant s'installer un monde technique propice à la machine, et sont de plus en plus largement négligés.

Les innombrables fonctions sociales qui tissaient la trame de la société sont devenues anonymes et ont été "commercialisées". La machine s'est en très peu de temps substituée à l'homme dans sa faculté d'organiser des processus de bout en bout et de participer activement à la réussite ou à l'échec de ses entreprises, au point de faire de son subconscient un énorme réservoir de besoins insatisfaits. Toutes les conditions sont ainsi réunies pour que puissent être proposés, par l'intermédiaire des systèmes d'information, des moyens attrayants de vivre pendant le temps de loisir ce que les autres moments de la vie refusent. L'énorme mobilité de loisirs qui s'observe aujourd'hui dans la plupart des pays, est donc le symptôme de carences discernables dans tous les autres domaines de la vie. La société de loisirs suit donc de plus en plus la pente de la facilité, de la dépendance, de la subordination aux impératifs commerciaux sur laquelle glisse aussi la société de consommation.

Cette évolution se trouve renforcée par une politique, désuète et erronée, des transports qui vise à satisfaire la demande au lieu de chercher à agir sur elle, ainsi que par un aménagement des infrastructures orienté dans le sens des aspirations de la demande. Les limites de l'écologiquement et socialement supportable ont de ce fait été franchies dans de nombreux domaines.

Quelque complexe que soit le problème, la recherche des solutions ne peut en fin de compte s'orienter que dans quatre directions :

- 1) le potentiel exploitable au lieu de départ ;
- 2) le potentiel exploitable au lieu de destination ;
- 3) les résistances rencontrées entre ces deux points ;
- 4) le système d'information.

La solution, c'est-à-dire le changement des comportements de la population, doit en principe être recherchée du côté des facteurs qui déterminent ces comportements. Les comportements sont le produit de structures. Le problème de l'énorme mobilité actuelle des loisirs est la conséquence des structures existantes. Il ne pourra être résolu sans modification de ces structures mêmes. Les structures qui se trouvent au lieu de départ, notamment dans les agglomérations qui se développent, sont connues et sont tout à la fois la graine et le fruit du système moderne de transport. L'allongement des distances franchissables avec un budget "temps" inchangé a entraîné la décadence de l'architecture urbaine et de l'urbanisme parce que toutes les insuffisances des structures architecturales et des équipements urbains sont compensées par la mobilité. La principale des insuffisances se trouve manifestement dans le domaine des loisirs, un domaine que ni la science des transports, ni l'urbanisme, ni les autres disciplines n'ont suffisamment étudié.

Les investissements effectués, aux lieux de destination, dans des équipements dont une grande partie sert à faire face à une augmentation quantitative de la demande ont fréquemment conduit à dépasser ce qui peut encore être considéré comme l'optimum dans de nombreuses régions touristiques et, partant, à susciter une surcharge d'activités touristiques préjudiciable à leur qualité. L'évolution s'observe dans le tourisme tant d'hiver que d'été. Une des limites dont la réalité s'impose de plus en plus nettement aux esprits est constituée par la compatibilité écologique du système qui a longtemps été négligée et que des indices de plus en plus probants portent à croire dépassée, avec toutes les conséquences négatives qui en découlent, non seulement en Méditerranée, mais aussi ailleurs (Krippendorf, Glauber, 1989, in "*Für einen anderen Tourismus*").

Les répercussions négatives du tourisme sur le système des transports sont visibles depuis longtemps.

Certaines infrastructures de transport n'atteignent ou ne dépassent leur limite de capacité que pendant la haute saison touristique (Figures 2a et 2b). La population et, très souvent aussi, les régions touristiques traversées par les grands axes de circulation n'acceptent plus d'endurer les nuisances engendrées par le trafic qui les emprunte. Alors qu'on acceptait encore, il y a trois décennies, de renforcer des capacités de transport, la situation se présente aujourd'hui sous un jour entièrement nouveau. Les responsables politiques et les citoyens n'admettent plus comme à l'époque que du trafic soit détourné vers le réseau secondaire pour éviter la formation de bouchons sur les autoroutes et remédier à leur encombrement. Les régions touristiques se protègent aujourd'hui en tentant de mettre leurs voies de communication à l'abri du trafic de transit. La saturation des autoroutes ne peut donc plus servir à justifier l'aménagement d'itinéraires de délestage ou le renforcement des infrastructures existantes. Les États peuvent en la matière s'inspirer de ce que les villes ont compris depuis plusieurs décennies déjà, à savoir que l'insuffisance de l'espace allouable aux transports n'est pas une catastrophe, mais une mesure régulatrice nécessaire pour stabiliser le système.

Les transports publics se sont sans contredit attaqués au problème des pointes de trafic, mais ils n'ont, ni l'expérience, ni la capacité de gestion requises pour infléchir radicalement les choix modaux. La tendance à la privatisation et à la décentralisation des transports publics qui se manifeste actuellement dans l'Union Européenne, complique énormément les efforts de coordination et a déjà

eu des répercussions néfastes sur beaucoup de structures qui fonctionnaient très bien. Les transports publics souffrent d'un déficit d'innovation, même si plusieurs pays tentent de réorienter, par le moyen de tarifs promotionnels, une partie des déplacements de loisirs vers le rail.

Les régions n'ont pas conscience que les places de stationnement leur offrent un moyen de maîtriser la circulation des voitures particulières. Tant que le stationnement restera gratuit, la voiture continuera à gagner en importance dans le domaine du tourisme. Il n'y aura aucune perspective de solution au problème aussi longtemps que le tourisme échappera aux mesures qui ont fait leurs preuves dans les villes, c'est-à-dire aux prescriptions d'une politique de gestion active des places de stationnement. Les progrès resteront minimes tant que les hauts responsables du tourisme n'auront pas compris qu'ils doivent réfléchir en termes de vacanciers venant passer leur temps de loisir chez eux et non de moyens motorisés de déplacement et qu'il leur faut en conséquence réduire le nombre de places de stationnement pour obtenir des effets maximum au niveau du tourisme et des loisirs. Ces responsables transposent en règle générale leur propre modèle de comportement à leurs hôtes et s'interdisent absolument d'intervenir dans le système parce qu'ils ne circulent pas eux-mêmes en voiture.

18. SYSTÈME D'INFORMATION ET FORMATION

Les loisirs sont, à l'instar de la transformation de l'industrie en une société de consommation, eux aussi "consommés". En effet, les loisirs sont moins une production propre fruit d'une initiative individuelle qu'une régénération passive avec consommation du produit offert. Comme les attentes sont sans limite, l'appel à la modération ne viendra pas du secteur lui-même, mais de consommateurs assagis par l'expérience. Ce qui manque en fait, c'est la formation : les systèmes d'éducation et d'information ainsi que les médias sont petit à petit devenus un système de préparation aux processus de travail et n'ont guère appris à jouir sensément du temps de loisir. Les futurs adultes ne sont eux aussi plus préparés à affronter tout ce que la vie leur réserve, mais à exercer une fonction utile dans un secteur particulier de l'économie. L'éducation ne prépare pas ou plus à une utilisation active, vivante et structurée des loisirs. La vision qu'ont du monde les générations montantes, s'est adaptée à l'utilitarisme capitaliste et, partant, à la consommation des loisirs et à la mobilité de loisirs. Au lieu de s'arrêter aux beautés proches et intenses du milieu ambiant, le regard se laisse détourner par les horizons lointains, les mirages de la société de consommation et les satisfactions trompeuses sans que rien ne vienne y faire contrepoids.

19. ELÉMENTS DE SOLUTION

La solution des problèmes que les loisirs et le tourisme soulèvent dans le domaine des transports, appelle à intervenir à tous les niveaux à la fois.

Les "Dix commandements pour le 21ème siècle" du Professeur Opaschowsky représentent une contribution réussie à cet exercice :

- 1) *Ne cours pas tout le temps et sache t'arrêter de temps à autre.*
- 2) *Ne cherche pas toujours à suivre des modes éphémères.*
- 3) *N'achète que ce que tu veux vraiment et fais de ton bien-être ton principal critère d'achat.*
- 4) *N'essaie pas tout le temps d'améliorer ton niveau de vie et ne le confonds pas avec qualité de vie.*
- 5) *Apprends à te passer du superflu : mieux vaut rater une fois une occasion que d'être toujours de la partie.*
- 6) *Redécouvre le hamac et réapprends à faire une chose à la fois.*
- 7) *Jouis des choses avec mesure de façon à pouvoir en jouir plus longtemps.*
- 8) *Ne réalise pas tous tes rêves et garde-toi toujours des espoirs irréalisés.*
- 9) *Ne lèse jamais autrui et ne porte pas préjudice aux générations à venir : veille en permanence à ce que la vie des générations futures reste digne d'être vécue.*
- 10) *Mérite ta qualité de vie par ton travail et tes oeuvres : il n'y a de bon que ce qu'on fait.*

Ces préceptes, inspirés pour l'essentiel du "Sermon sur la montagne", s'adressent avant tout à la couche supérieure née de l'évolution de notre société qui leur réserve un accueil en général positif et parfois même enthousiaste. Leur effet reste toutefois incertain tant que les structures des couches inférieures les content. Ces préceptes acquerront peut-être, après quelques millions d'années d'évolution positive de l'être humain, la valeur qu'on aimerait qu'ils aient dès maintenant. Pour l'homme d'aujourd'hui, qui se mue de plus en plus de membre d'une communauté en individu égoïste et que toutes les structures poussent à évoluer dans ce sens, il ne peut y avoir de perspective d'amélioration que si les structures éducatives (sources de l'information de base nécessaire) et financières se modifient jusqu'à transformer complètement le cadre dans lequel il peut agir. Une solution responsable des problèmes de loisirs et de mobilité passe nécessairement par une formation appropriée de ceux qui veulent jouir de ces loisirs et de cette mobilité. Par ailleurs, ceux qui créent les structures de voisinage doivent d'abord apprendre à organiser les loisirs et la mobilité de telle sorte qu'ils affectent le moins possible les générations futures. Il faudrait pour ce faire que les universités dispensent une formation dans les domaines de l'urbanisme, de l'implantation des zones d'habitat et de la planification du tourisme.

Les difficultés qu'éprouvent les centres touristiques à gérer leur développement de façon responsable sont illustrées par le cas de la "Kleines Walsertal" où l'on a certes pris conscience du problème, mais où la population n'a pas accepté de respecter certaines limites environnementales pour préserver durablement l'avenir. La situation est comparable dans plusieurs régions d'Autriche où la voiture prend le pas sur un développement durable, et axé sur l'avenir, du tourisme (environs de Schladmig, Bad Aussee). L'issue ne peut être heureuse que si le pouvoir politique joue son rôle et fixe les limites à ne pas dépasser. Le changement des comportements dans le domaine du tourisme passe par une modification des structures. La solution des problèmes que pose le tourisme oblige à agir non seulement sur le système de transport, mais aussi au niveau des lieux tant de départ que de destination.

Au lieu d'origine, c'est-à-dire à la source même du tourisme, une modification fondamentale de la planification de l'habitat et de l'urbanisme peut entraîner une réduction partielle à long terme de la mobilité à longue distance. Un urbanisme plus attentif aux besoins que la société éprouve en matière de loisirs, peut contribuer à réorienter la mobilité des destinations lointaines vers les destinations proches. Quelques exemples tirés au Tyrol du Sud montrent bien que la mobilité de loisirs peut ne pas coûter grand-chose (*Burggrafenamt* ; Tableau 2).

Tableau 2. **Déplacements de loisirs**

Commune	Distance (kilomètres)	Durée (minutes)	Vitesse (km/h)
Meran	2.0	24.4	8.8
Algund	7.2	20.0	16.8
Dorf Tirol	5.1	18.0	14.2
Hafling	11.0	26.0	23.7
Keuns	6.0	21.0	17.7
Marling	8.0	20.0	18.0
Moos	9.9	27.0	17.3
Riffian	6.2	19.0	17.1
Schenna	6.4	19.0	18.6
St. Leonhard	8.4	24.0	17.6
St. Martin	7.1	20.0	15.4
Tscherms	6.9	20.0	18.1
Vöran	12.1	26.0	22.9

Source : Knoflacher, H., 1998.

Plusieurs régions touristiques tentent dès aujourd'hui de rompre le lien entre les touristes et leurs véhicules en instaurant des régimes de faveur pour les utilisateurs des transports publics ou des deux-roues. Il convient également dans ce même contexte de rendre l'offre de transport public séduisante dans les régions touristiques. Le Tyrol du Sud s'est engagé dans cette voie en appliquant dans les transports publics, un système électronique de tarification qui fait diminuer les coûts à mesure que la fréquence d'utilisation augmente, ce qui ne peut évidemment que plaire aux touristes. Les régions touristiques sans voiture sont de plus en plus largement appréciées et deviennent de nouveaux modèles de tourisme de qualité. Leur exemple doit toutefois être étendu à d'autres pour créer des chaînes logistiques de haute valeur qualitative allant, sans faire appel à la voiture particulière, du lieu d'origine au lieu de destination du trafic de loisirs. Les modifications structurelles réalisées aux lieux de destination et d'origine doivent être complétées par un aménagement du système de transport, notamment par l'amélioration de l'offre de transport public et la mise en place de mécanismes de régulation de la circulation routière conciliables avec le fonctionnement d'une économie de marché. Comme pour tous les biens rares, les prix peuvent exercer un effet régulateur dans une économie de marché. Un système de tarification variable de l'usage des infrastructures routières qui majore nettement les tarifs pendant les périodes de pointe, peut non seulement infléchir

le choix du mode de transport, mais aussi entraîner une redistribution des flux de trafic dans le temps et, partant, déboucher sur une utilisation plus rationnelle des infrastructures de transport. Il deviendra donc nécessaire d'assouplir la tarification de l'usage des infrastructures de transport. Il est ainsi totalement absurde que les chemins de fer autrichiens, qui pourraient pourtant accroître très nettement leur trafic en étoffant leur offre, fassent payer plus cher, notamment les clients des trains autos-couchettes, pendant les périodes de pointe que pendant les périodes creuses. Une telle politique va tout à fait à l'encontre de ce qu'il faudrait faire pour donner une solution d'avenir aux problèmes de transport soulevés par le tourisme.

Il est nécessaire de créer un service capable d'informer partout en Europe les touristes sur tous les tarifs de transport, afin que le choix du mode de transport puisse s'opérer en souplesse et en temps opportun. Il y a, dans les transports de loisirs, de multiples possibilités d'utiliser les systèmes d'information plus intelligemment qu'ils ne l'ont été jusqu'ici. Le système de transport a dans une large mesure été soustrait à l'application des règles de fonctionnement de l'économie de marché. Alors que le secteur hôtelier fait normalement varier ses prix en fonction des saisons, les tarifs pratiqués sur les routes restent indépendants des fluctuations saisonnières du trafic. Les usagers en tirent donc des enseignements erronés pour adopter en conséquences des comportements eux aussi erronés. L'objectif doit être d'équilibrer tout le système, c'est-à-dire tous les éléments et pas seulement son volet transport.

ADDENDUM

LES DONNÉES SUR LE TOURISME REFLÈTENT LE COMPORTEMENT SOCIÉTAL

Le comportement sociétal est lui-même engendré par les structures. A l'intérieur de ces structures, des paramètres qui échappent à l'influence de l'homme ont une incidence particulièrement importante sur le tourisme. Les disparités géographiques et climatiques, le paysage et, en partie, l'écosystème, c'est-à-dire la faune et la flore, en sont des exemples. Un grand nombre de structures sont, par contre, créées ou influencées par l'homme, comme le système des transports, le système financier, l'organisation du tourisme, le système d'information et aussi, dans la mesure où elle influence le tourisme, l'hétérogénéité des structures sociales et culturelles. Si certaines de ces structures peuvent facilement être modifiées, il en va différemment pour d'autres. Les progrès techniques rapides ont provoqué l'émergence d'un grand nombre de structures dont on ne mesurait pas, voire dont on n'appréhendait pas les conséquences. Il s'agit en particulier des nouvelles structures urbaines, mais aussi des structures de transport adaptées aux nouvelles techniques. Les progrès de l'automobile ont fait oublier aux urbanistes qu'ils devaient aussi intégrer les besoins de loisirs dans leur planification de nouvelles structures urbaines. Aujourd'hui, ces besoins fondamentaux ne trouvent plus de réponse satisfaisante dans les zones urbaines puisque les parcs de stationnement essaient à la place d'espaces de détente. Par conséquent, si l'on veut favoriser à moyen ou à long terme un développement durable des loisirs et de la mobilité, il faudra faire une part plus belle aux activités de loisirs dans les structures urbaines existantes et veiller à ce qu'elles soient intégrées dès le départ dans les nouveaux projets d'aménagement.

Les coûts modiques des transports aériens et des transports routiers motorisés, combinés à l'accroissement des vitesses de déplacement, ont permis une croissance exponentielle du trafic (en nombre de voyageurs-kilomètres) dans le secteur du tourisme. Aujourd'hui, on ne perçoit pas les limites de cette croissance. Il faut donc jouer sur le coût des transports et sur la vitesse si l'on veut introduire des limites pour des raisons écologiques, culturelles ou sociales. Un premier pas dans cette direction pourrait consister à accroître la taxation du kérosène, trop bon marché, et à taxer les transports routiers motorisés sur la base du kilométrage effectué. Cependant, le tourisme ne tire pas que des avantages de la mobilité ; il peut aussi être victime de la pollution induite par les transports. En effet, si, dans certaines régions, les nuisances dépassent les limites raisonnables, comme c'est le cas depuis longtemps dans les Alpes où les nuisances sonores et la pollution se situent largement au-delà des seuils tolérés par les vacanciers, le tourisme s'expose à en subir le contrecoup, ce qui se traduira par des séjours touristiques plus courts, voire par une baisse significative du nombre de touristes.

Une des tâches importantes de la gestion des loisirs dans l'avenir pourrait consister à identifier dans les loisirs des modes de vie auxquels on peut aspirer même en dehors des loisirs. Dans ce cadre, l'interdiction de la voiture dans les lieux touristiques est une mesure essentielle qui devrait être absolument encouragée afin que ces lieux montrent la voie pour résoudre les problèmes actuels, aussi bien en tant que sites touristiques que comme espaces de vie et zones économiques.

Il est essentiel de faire prendre conscience aux décideurs qu'un accroissement des déplacements touristiques est un indicateur fiable de disparités croissantes entre les lieux d'origine et les lieux de destination. En d'autres termes, l'accroissement de la mobilité doit être interprété par les responsables politiques comme un signal d'alarme et doit les inciter à entreprendre des changements décisifs aux lieux d'origine et de destination de ces flux de circulation afin de maintenir ces disparités dans des limites raisonnables et acceptables. Dans tous les secteurs où les structures politiques, techniques et économiques envoient des signaux erronés aux utilisateurs, on constate des comportements inadaptés. Bien que les symptômes soient les plus visibles dans la circulation en mouvement, ce n'est pas là que se situe la solution du problème.

Le contrôle de l'accès aux véhicules en stationnement est une des questions capitales qui prendra une grande importance dans l'avenir, aussi bien au lieu d'origine qu'au lieu de destination. En d'autres termes, la circulation au repos joue un rôle décisif dans la gestion du tourisme, ce qui impose de nouvelles tâches aux transports en commun.

La situation actuelle est caractérisée par le fait que si des études approfondies ont porté sur de nombreuses régions touristiques, on dispose de peu de données pour un grand nombre de régions dans lesquelles le tourisme est en interaction avec la structure urbaine et le système de transport. La mobilité reste mal comprise. Très souvent, en effet, la mobilité est considérée comme l'expression du potentiel qui conditionne tout type de mobilité. La conséquence de cette erreur a conduit, comme on l'a dit plus haut, à ce que les différentes carences en matière d'urbanisme et de transports ont engendré un énorme potentiel de mobilité de loisirs qui est à l'origine de l'explosion actuelle des besoins de mobilité.

Pour l'avenir, on doit donc postuler que s'il n'est guère possible de réduire la mobilité de loisirs exprimée en nombre de déplacements, on devrait pouvoir diminuer considérablement le coût de cette mobilité. La construction d'aménagements attractifs et de proximité destinés aux loisirs, et toute autre mesure permettant de maîtriser l'évolution de la mobilité mécanique qui échappe actuellement à tout contrôle, offrent autant de leviers pour intervenir : ces mesures peuvent concerner les parcs de stationnement, les structures de coût et les transports en avion et en voiture. La modification de ces structures entraîne une modification des comportements. Un autre moyen, trop souvent négligé dans ce type de réflexion, consisterait à orienter par le biais de l'éducation et de l'information le comportement des individus vers une utilisation judicieuse de leur temps libre. A l'heure actuelle, l'utilisation du temps libre est essentiellement laissée au hasard et elle n'apparaît nulle part comme un objectif de la politique nationale d'éducation des adultes et des enfants. Il n'y a pour ainsi dire pas d'utilisateur majeur des équipements de loisirs disponibles localement ou au niveau mondial.

Le rôle des transporteurs actifs dans le secteur des loisirs est capital. Aujourd'hui, avec les agences de voyage, ils exploitent toutes les destinations pour attirer les touristes et optimiser ainsi l'utilisation de leur flotte au moyen de vols charter nocturnes. Autrement dit, ils se servent des touristes comme moyens d'atteindre leurs fins parce que le prix des vols internationaux, mais aussi des vols charter, n'est pratiquement plus une barrière.

Les déplacements sur les axes routiers se sont accrus de manière tellement incontrôlable que les périodes de vacances provoquent d'énormes bouchons. On constate ici un réel changement vis-à-vis des usagers de la route. Autrefois, en effet, les autorités compatissantes s'efforçaient de fluidifier le trafic en mettant en place des itinéraires de délestage. Maintenant, cette régulation est prise en charge par la haute technologie des télécommunications qui propose aux conducteurs des itinéraires moins

encombrés. Or, depuis longtemps, ce recours aux itinéraires de déviation est perçu comme une erreur dans les régions très touristiques. Afin de préserver la qualité de vie de la population autochtone et des vacanciers, les autorités ont donc tenté par tous les moyens d'empêcher que les automobilistes, bloqués dans les bouchons sur les autoroutes, se détournent vers les réseaux routiers secondaires. Ainsi, dans les régions alpines, les itinéraires de déviation sont de moins en moins pratiqués et, de ce fait, tous les systèmes de télécommunications qui signalent aux automobilistes des itinéraires plus favorables à l'écart des grandes routes se comportent de façon absurde, non seulement sur un plan écologique, mais aussi pour la protection du tourisme. Cet aspect devrait être une prémisse importante pour la réflexion à conduire en matière de politique des transports à l'échelle internationale : la protection du cadre de vie des autochtones et des vacanciers doit primer sur la mobilité de loisirs.

BIBLIOGRAPHIE

- Automatische Straßenverkehrszählung, Jahresauswertung 1996, Volume 2. Ministère Fédéral des Affaires Économiques, Administration des Routes, Vienne, 1997.
- Knoflacher, H. 1998 : Verkehrskonzept für das Burggrafnamt und für die Stadt Meran, Volume 7 ; Enquête réalisée auprès des ménages dans les communes du Burggrafnamt. Exploitation des données rassemblées dans toutes les communes étudiées. Étude réalisée à la demande des arrondissements du Burggrafnamt.
- Knoflacher, H.; Emberger, G., 1995 : Sustainable Development - Öko-City. Projektgruppe 1 ; "Mobilität in der Stadt" (Stadt und Verkehr). Volume 3 : Mobilitätsverhalten der Wiener Bevölkerung 1986 und 1991. Étude réalisée à la demande de la Wiener Zukunftskonferenz.
- Krippendorf, J., 1984 : Die Ferienmenschen. Für ein neues Verständnis von Freizeit und Reisen. Orell Füssli Verlag, Zürich et Schwäbisch Hall.
- Opaschowski, H.W., 1998 : Event in Trend. Ursachen und Auswirkungen wachsender Freizeit- und Erlebnismobilität. Exposé présenté le 5 mars 1998 à Vienne dans le cadre du cycle de conférences de l'ÖAMTC sur "Mensch in Bewegung" (L'Homme en mouvement).
- Packard, V. : Die ruhelose Gesellschaft, Ursachen und Folgen der heutigen Mobilität. Knaur TB Nr. 391, Droemersch Verlaganstalt Th. Knaur Nachf., Münschen-Zürich, 1975.
- Rauh, W, Regner, K., Zellmann, P., 1998 : Freizeitmobilität - Umweltverträgliche Angebot und Initiativen. VCÖ Verkehrsclub Österreich, Schriftenreihe Wissenschaft & Verkehr Nr. 1/1998, Vienne.
- Stettler, J., 1997 : Sport und Verkehr. Sportmotiviertes Verkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung. Umweltbelastungen und Lösungsmöglichkeiten. Berner Studien zur Freizeit und Tourismus, Nr. 36.

FRANCE

Françoise POTIER
Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité
Arcueil
France

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	101
1. UN DOMAINE DIFFICILE A CERNER, MAIS UN DOMAINE IMPORTANT	102
1.1. Des difficultés sérieuses, de nature épistémologique	102
1.2. Les définitions, les concepts et les sources.....	103
1.3. L'Europe, premier marché du monde pour les voyages internationaux	104
2. DES ÉVOLUTIONS DE FOND FAVORABLES AU DÉVELOPPEMENT DU TOURISME EN EUROPE.....	106
2.1. L'évolution générale du tourisme	106
2.2. Les dynamiques socio-économiques en Europe	107
3. LES TRAITS PRINCIPAUX DU MARCHÉ	109
3.1. Un marché intra-européen	109
3.2. Un marché dominé par les loisirs	110
3.3. L'héliotropisme	111
3.4. La proximité.....	114
3.5. La concentration dans le temps.....	114
3.6. L'importance de l'automobile.....	115
3.7. ... Et la population touristique.....	117
4. LA DIVERSITÉ EUROPÉENNE.....	117
4.1. Pourquoi une telle diversité ?	118
4.2. La diversité européenne : taux de départ, journées passées à l'étranger, nombre de pays visités.....	118
4.3. L'usage des modes	121
4.4. Typologie des pays émetteurs européens	124
5. UNE APPROCHE MARKETING INÉGALEMENT DÉVELOPPÉE PAR LES SECTEURS PROFESSIONNELS	128

6. CONSÉQUENCES POSSIBLES DES MUTATIONS DE COMPORTEMENTS TOURISTIQUES POUR LES TRANSPORTEURS	129
CONCLUSION	130
NOTES	131
BIBLIOGRAPHIE	132

Arcueil, juin 1998

INTRODUCTION

L'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT) estimait à 60 millions le nombre d'arrivées de touristes internationaux dans le monde en 1960, à 286 millions en 1980 et à 592 millions en 1996. L'Europe, premier marché du monde pour le tourisme international, reçoit 60 pour cent des arrivées mondiales.

Le tourisme est devenu l'une des forces économiques de l'Europe. Son marché s'est considérablement accru, ses cibles se sont diversifiées et les produits proposés cherchent par l'innovation à répondre aux attentes des nouveaux publics, voire à "créer" de nouveaux besoins. Dans certaines régions d'Europe, le tourisme devient en outre, de par le niveau d'équipement et de service qu'il requiert, un facteur puissant d'implantation d'entreprises et d'industries nouvelles.

Cette spectaculaire évolution des flux touristiques est fondée sur des inflexions structurelles des comportements : les européens voyagent plus souvent, sur des périodes moins longues. Ils ont remplacé le long mois de vacances (passé au même endroit) par des séjours plus courts répartis tout au long de l'année, en des lieux diversifiés. Les conséquences de ces changements dans les pratiques de tourisme sont multiples : diminution des nuitées dans les hébergements, mais augmentation du trafic routier, aérien et ferroviaire, et augmentation des concentrations dans les zones touristiques.

Si en quantité, les déplacements touristiques internationaux ne représentent qu'une part encore assez faible de la mobilité des Européens, ils constituent, de par le "chiffre d'affaires" qu'ils génèrent, un énorme enjeu économique réparti dans les secteurs du transport, de l'hôtellerie, du commerce et de l'animation en général.

En Europe, on chiffre l'enjeu des activités liées aux déplacements internationaux (transport et hébergement) à 1.9 pour cent du PIB ; il monte à 4 pour cent en Espagne et en Grèce, 5 pour cent au Portugal et 7 pour cent en Autriche. Les revenus de ces activités représentent 15 à 25 pour cent des ressources de devises pour l'Espagne, le Portugal, la Grèce ou l'Autriche (OCDE, 1994). Enfin, ces activités génèrent de nombreux emplois estimés par la WTTC (*World Tourism and Transport Council*) et le BIT (Bureau International du Travail) à 10 pour cent des emplois en Europe. Malgré sa portée économique et sociale bien peu de gouvernements reconnaissent le tourisme en tant que tel.

L'importance de ces activités pour l'économie et pour la construction d'une identité européenne et les problèmes qu'elles posent aux réseaux de transport justifient une compréhension en profondeur de la formation de la demande pour ce type d'activités et des mobilités qui leur sont liées.

Nous passerons d'abord en revue dans une première partie les difficultés inhérentes au domaine du tourisme, les sources disponibles, les concepts sur lesquels ces dernières reposent, leur degré de cohérence internationale et leur accessibilité. Nous concluons que, pour nos propres objectifs

d'évaluation de demande de transport, la meilleure source est produite actuellement par l'*European Travel Monitor* (ETM) qui aborde la mobilité internationale des Européens par enquêtes répétitives en Europe (Union Européenne et Association Européenne de Libre Échange) depuis 1988. Les résultats de cette enquête nous permettront de montrer l'importance des flux internationaux.

Une seconde partie abordera les facteurs d'évolution du tourisme en Europe.

Une troisième partie sera consacrée à l'étude générale des flux émis par les Européens (origines-destinations, modes, motifs, répartitions temporelles...) et leurs évolutions ainsi qu'à l'étude des déterminants démographiques et économiques de la mobilité, à travers la prise en compte de facteurs explicatifs tels que l'âge, le sexe, la composition du ménage et les niveaux de revenu des personnes.

Dans la quatrième partie nous poursuivrons en analysant les différences de mobilité internationale entre pays européens, en montrant que, de toutes les pratiques de mobilité, la mobilité internationale est celle qui différencie le plus les différents États européens. Nous proposerons, dans cet esprit, une typologie de ces différents pays.

1. UN DOMAINE DIFFICILE A CERNER, MAIS UN DOMAINE IMPORTANT

La croissance du tourisme international entraîne de nombreux bouleversements de tous ordres notamment économiques -- avec l'implantation de nouveaux secteurs de production dans les régions touristiques, géographiques -- avec la construction de grandes infrastructures qui marquent l'environnement -- et socioculturels -- avec des relations complexes et parfois conflictuelles entre touristes et populations locales. Comment cette évolution va-t-elle se poursuivre dans les prochaines années ? Difficile à prévoir d'autant que le tourisme est sujet à des modes. Mais avant tout difficile à décrire, car des incertitudes de différents ordres règnent dans le champ du tourisme et des loisirs.

1.1. Des difficultés sérieuses, de nature épistémologique

L'obstacle majeur à l'analyse du marché actuel des déplacements non quotidiens, et *a fortiori* de son développement, est l'absence de statistiques fiables. Plusieurs difficultés sont à souligner :

- a) *Des difficultés de description et de recueil de données* : les déplacements non quotidiens sont aléatoires, variés, complexes et moins fréquents que les déplacements utilitaires. Pour les saisir, les bases temporelles des enquêtes doivent être nécessairement longues. S'en suivent des difficultés de coût, de mémorisation et de stabilité des typologies.
- b) *Des difficultés de conceptualisation (et de sémantique)* : la relative méconnaissance de l'importance du tourisme tient aussi à une certaine imprécision des termes et de leurs définitions. Les limites du champ du tourisme et plus généralement des loisirs sont imprécises : ce champ relève d'une logique de plaisir et les déplacements qui en découlent sont moins propices à une mise en équation socio-économique que les déplacements motivés par le travail, les achats et les services liés à la vie quotidienne. Certains voyages d'affaires sont aussi classés statistiquement dans la catégorie des déplacements touristiques,

comment comparer des motivations aussi dissemblables qu'affaires et agrément ? L'interaction avec l'environnement est complexe. Des facteurs exceptionnels s'opposent à toute généralisation simple.

Les rythmes temporels dans lesquels s'organise le tourisme sont eux aussi complexes, moins fixés par les régularités physiologiques évidentes de la quotidienneté. Même la notion de week-end n'est simple qu'à première vue.

c) *Des incertitudes d'ordre économique et géopolitique*

Les offreurs jouent un rôle beaucoup plus puissant qu'en matière de déplacements non-touristiques ; des "incitations" tarifaires, publicitaires, etc., viennent se mêler dans la formation des comportements.

Enfin, des facteurs géopolitiques peuvent ébranler tout le secteur et réduire en quelques jours, les patients efforts de construction d'un désir du voyage et de dépaysement, par nature excessivement fragile, comme nous avons pu le constater lors de la guerre du Golfe, des attentats à Paris ou en Égypte.

1.2. Les définitions, les concepts et les sources

Dans l'Union Européenne où les comparaisons chiffrées entre les pays membres et entre les entreprises sont ressenties comme une nécessité quotidienne, la situation actuelle de la recherche des données statistiques sur les flux touristiques internationaux n'est pas satisfaisante¹.

Les statistiques internationales publiées par l'OCDE et par l'OMT sont élaborées à partir des mouvements enregistrés par les pays. Leur but essentiel est d'évaluer l'importance de l'activité économique réalisée dans chaque pays par les visiteurs étrangers (en particulier dans l'hôtellerie). Elles ne sont pas totalement homogènes, en raison, d'une part, des traditions nationales de collecte qui perdurent, de problèmes de définition de champ, de l'autre : certains pays par exemple incluent les excursionnistes², d'autres les excluent, certains n'auront pas de limitation de distances, d'autres fixeront une limite minimale à 80, 100 ou 400 kilomètres.

Certains pays enfin (dont la France) effectuent périodiquement des "enquêtes aux frontières" c'est-à-dire des enquêtes lourdes caractérisant les flux aux frontières terrestres, aériennes et maritimes. Ce sont des outils très précieux pour les autorités nationales, mais elles ne sont ni homogènes d'un pays à l'autre, ni pratiquées par tous les pays.

Tous les flux internationaux ne sont pas d'égal intérêt pour notre objet principal : les flux émis par les travailleurs frontaliers sont des pratiques répétitives à courte distance, hors du champ de notre propos. Nous éliminerons de même les flux d'excursionnistes internationaux (personnes ne passant pas une seule nuit dans le pays étranger qu'ils visitent), car dans leur grande majorité, ils effectuent des voyages à courte distance de part et d'autres d'une frontière³.

Nous écarterons les déplacements d'affaires internationaux réalisés dans la journée, qui ne sont pas nécessairement à courte distance et certains transits sur longue distance qui n'imposent toutefois pas de passer une nuit dans le pays : par exemple, les migrations d'Allemagne en Italie *via* la Suisse ou encore celles des Pays du Nord de l'Europe en Espagne *via* la France.

Nous nous concentrerons sur le tourisme international, défini comme suit par l'OMT⁴ : visite dans un pays autre que son pays de résidence pour une durée inférieure à une année, pour un motif principal autre que celui d'exercer une activité rémunérée dans le pays de destination et impliquant au moins une nuit dans le pays visité. On notera que le tourisme n'est pas réduit aux voyages d'agrément : on y compte en effet les voyages professionnels (affaires, réunions de travail, foires, salons, congrès et voyages de motivations), les voyages motivés par des visites à des parents et à des amis (que nous nommerons VPA dans la suite) et les voyages d'agrément et culturels plus typiquement touristiques (au sens commun du terme). Ces derniers sont eux-mêmes séparés en courts séjours d'agrément (1 à 3 nuits en dehors du domicile) et en vacances (au moins 4 nuits consécutives en dehors du domicile).

C'est cette définition (voyages à l'étranger impliquant au moins une nuit dans un pays visité) qu'utilise l'*European Travel Monitor* (ETM) pour son enquête permanente, réalisée depuis 1988, passée à un échantillon représentatif de la population âgée d'au moins 15 ans des pays de l'Union Européenne et de l'Association Européenne de Libre Échange⁵. 250 000 personnes au total sont interviewées par an, au cours de six vagues portant chacune sur les déplacements internationaux émis au cours des deux mois précédents.

Sauf mention contraire, les chiffres utilisés ici sont fournis par cette enquête, dans la mesure où ses qualités principales (adéquation à notre sujet et homogénéité de la source) l'emportent largement sur ses défauts (absence des déplacements professionnels dans la journée et des flux de transit).

1.3. L'Europe, premier marché du monde pour les voyages internationaux

L'ETM estime, pour l'année 1995, à 206 millions les séjours internationaux des résidents des régions de l'Union Européenne et de l'Association Européenne de Libre Échange, impliquant près de 2 milliards de nuits passées à l'étranger, représentant une dépense totale (transport, hébergement) de 150 milliards d'ECU. Ce chiffre de dépense rapporté au nombre de nuits peut paraître faible. Ceci s'explique facilement puisque une part non négligeable des séjours internationaux est constituée de visites à des parents et à des amis, qu'une autre part importante des vacances à l'étranger en Europe est passée sous la tente ou en caravane, et que les coûts de l'automobile ne sont appréhendés qu'en dépenses directes. L'une des caractéristiques du tourisme est d'être en grande majorité "auto-produit", échappant au secteur marchand de l'hôtellerie et du transport.

A ces voyages internationaux des Européens, il faut ajouter pour la même année 1995 :

- 61 millions de séjours de touristes étrangers en Europe ;
- et le nombre sans aucun doute impressionnant de flux de transit, mais ignorés dans les statistiques.

L'Europe est la région du monde où la part de la demande touristique internationale est la plus forte puisqu'elle représente actuellement 60 pour cent de la demande touristique mondiale (en termes de déplacements) et environ 65 pour cent des revenus tirés des activités touristiques. Les raisons de cette place de *leader* jamais menacée -- et qui d'après les prévisions de l'OMT ne le sera pas pendant encore longtemps⁶ -- sont nombreuses : historiques, socio-économiques et culturelles et géographiques.

La nature de la mosaïque européenne, une vingtaine d'États sur un territoire moins vaste que celui des États-Unis, doit bien sûr être invoquée en premier lieu.

Ce n'est toutefois pas la seule raison : les cultures européennes sont nettement moins uniformes, les lieux chargés d'histoire, d'identités particulières plus divers et nombreux qu'outre-Atlantique ; les voyages d'un État à l'autre n'exigent que rarement, excepté pour les pays insulaires, le franchissement de barrières naturelles interdisant l'usage de la voiture, comme au Japon.

C'est aussi la région du monde où les travailleurs bénéficient de congés payés sur des périodes plus longues que celles de leurs collègues américains ou japonais, si bien que les taux de départ et la durée totale des vacances peuvent être plus importants. De même, la qualité de la protection sociale européenne permet sans doute une période de retraite faisant plus de place aux loisirs. Nous y reviendrons.

Un marché dynamique et changeant

Les Européens ont effectué, en 1996, cinq fois plus de voyages à l'étranger qu'il y a 30 ans, deux fois plus qu'en 1975, date qui marque pourtant la fin du grand cycle de croissance de l'après-guerre. Cette progression -- une croissance annuelle moyenne de 6 pour cent sur les 30 dernières années -- s'est fortement ralentie dans les années 80, conséquence de la seconde récession économique qui a frappé l'Europe, où elle n'est que de 3.5 pour cent environ. Elle reste toutefois plus importante que celle du PIB, que celle de la consommation des ménages ou même que celle des départs en vacances sur le territoire national, ou encore, que celle de la mobilité quotidienne en termes de nombre de déplacements par personne.

Le taux actuel moyen de séjours à l'étranger - 0.57 séjour par personne et par an -- au départ des pays des zones de l'Union Européenne et de l'Association Européenne de Libre Échange montre bien qu'il s'agit d'une pratique de grande envergure ; comme beaucoup d'autres pratiques culturelles, celle-ci s'est diffusée, en Europe, au cours du 20^{ème} siècle.

L'évolution des flux touristiques n'est pas homogène sur tous les marchés. En effet, elle repose sur des changements structurels profonds dans les comportements en matière de mobilité touristique ; pour les dix dernières années, le plus spectaculaire est l'accroissement du fractionnement des congés : les courts séjours croissent plus rapidement que les "grandes vacances". Cet infléchissement du marché s'explique aisément par le fait que dans la plupart des pays européens la durée des congés payés augmente autorisant des départs plus fréquents en week-ends prolongés. Dans le domaine professionnel aussi, le développement des foires, des salons, des congrès, stimule les déplacements internationaux de courte durée. Cette évolution est évidemment accélérée par le développement des transports à grande vitesse (autoroutes, avions et trains à grande vitesse) qui permettent de réduire le temps de transport et souvent le prix (comme dans l'aérien).

Les destinations des flux européens évoluent de même en fonction des phénomènes économiques sous-jacents, notamment, le tourisme international est très sensible aux fluctuations des taux des changes. Ainsi, l'Espagne et l'Italie suite à la dévaluation de leur monnaie sont redevenues des destinations très concurrentielles de la France. Mais elles-mêmes sont menacées dans leur part relative de marché, par la Turquie et par des destinations plus lointaines comme l'Asie dans les années à venir.

En plus de sa sensibilité aux évolutions économiques souvent lentes, l'activité touristique est également extrêmement sensible à la conjoncture sociopolitique :

- aussi bien dans ses aspects négatifs comme la dépression économique du début des années 80, la crise du Golfe, les attentats en 1986 et en 1995 à Paris qui ont ralenti brutalement les flux internationaux ;
- que dans ses aspects positifs comme les jeux olympiques et l'exposition universelle en Espagne, la chute du Mur de Berlin et la réouverture de l'espace Est-européen, qui ont favorisé très nettement le tourisme en Europe (il en sera sans doute de même au Portugal avec l'exposition universelle, en France lors de la coupe du monde de football et à Rome pour le Jubilé).

Mais, plus encore que pour les autres types de déplacements, ces déplacements sont aussi l'objet de cycles courts d'où les phénomènes de mode ne sont pas absents. Ceci rend délicates toutes tentatives de prévision ou de prospective sur ce secteur d'activité.

2. DES ÉVOLUTIONS DE FOND FAVORABLES AU DÉVELOPPEMENT DU TOURISME EN EUROPE

Pour être interprétée correctement, l'évolution du tourisme et de ses pratiques doit être replacée dans un cadre plus large tant d'un point de vue temporel que d'un point de vue socio-économique.

2.1. L'évolution générale du tourisme

Le tourisme, dans sa forme actuelle -- c'est-à-dire impliquant d'une part une motivation de détente, de plaisir et d'enrichissement culturel et mettant en oeuvre d'autre part des structures d'offres et de transport organisées⁷ -- date d'un peu plus de 150 ans.

On attribue aux classes aisées des pays du Nord de l'Europe, et plus spécialement aux Anglais, les premières organisations touristiques. Les voyages Cook, les guides Baedeker, les séjours d'hiver sur la Riviera, les premières stations de sports de neige, les "grands tours" culturels initiatiques en Italie et en Grèce ont tout au long du 19^{ème} siècle balisé un champ touristique "élitiste" dont les traces demeurent encore aujourd'hui très présentes dans le subconscient des candidats au voyage et dans la littérature.

Au cours du 20^{ème} siècle, deux phénomènes majeurs vont modifier profondément le tourisme.

Le premier est un changement idéologique. Après la Première Guerre Mondiale toutes les sociétés européennes vont à leur manière, prôner le tourisme social. Le tourisme commence à se massifier et n'est plus réservé à une certaine "élite". S'ensuit un phénomène géographique qui va perdurer : l'abandon par les plus riches de sites et d'habitudes touristiques trop démocratisés et encombrés. Les élites vont ainsi, sans arrêt lancer de nouvelles pratiques en des lieux toujours plus protégés, souvent plus lointains. On pourrait citer comme exemples récents les Seychelles, le Vietnam, le Cambodge, l'Alaska et le Groenland.

Le second phénomène majeur est la généralisation des congés payés et le développement de la motorisation de masse. Ils ont donné au tourisme dès les années 50, dans la plupart des pays européens, son visage le plus connu : celui de la foule sur la plage, sur la neige, en quelques hauts lieux sacralisés de la culture classique comme Venise, Florence, Rome, Delphes, Londres et Paris.

Les grands sociologues du tourisme qui sont, par ordre chronologique, Veblen, Reisman et Baudrillard, illustrent bien, dans leur analyse, les trois âges du tourisme : “élitiste”, “groupiste et conformiste”, “exigeant et narcissique”. Ils permettent de comprendre comment les offres touristiques ont évolué dans un sens favorable à une production massive, mais de plus en plus différenciée par un marketing de surface, avec une tendance plus récente à une réelle segmentation par grands thèmes⁸ (tourisme régénérateur du corps, tourisme culturel, tourisme lié au jeu, tourisme sportif, tourisme d'aventure).

La socioculture des Européens a été un facteur central d'éducation au tourisme : les parents “défricheurs” touristiques des années 60 ont éduqué des générations d'enfants à l'exercice du tourisme, à la curiosité touristique, à la variété des pratiques et à l'accès au marché.

2.2. Les dynamiques socio-économiques en Europe

a) *Des facteurs liés aux valeurs et aux modes*

Un des facteurs les plus fondamentaux dans l'évolution du tourisme est le fait que la majorité des consommateurs ne considère plus le voyage d'agrément comme un luxe. Les loisirs et le tourisme sont devenus le signe de la réussite. De nombreuses enquêtes montrent que dans l'hypothèse de restrictions financières, elles porteront en dernier recours sur les voyages bien après l'acquisition de certains biens de consommation comme, par exemple, une machine à laver, une télévision ou même une voiture.

b) *Des changements souvent récents mais sans doute irréversibles dans la relation au travail*

- i. La diminution du temps de travail et l'évolution des temps “libérés, réputés libres”, pendant la semaine, pendant l'année et pendant la vie, ont été fondamentales dans l'évolution des pratiques de loisirs et de tourisme.

Un résultat global sur la France permet de prendre la mesure exacte de l'accroissement du temps disponible :

	Durée globale du travail dans le cycle de vie	% du travail dans le temps de vie
1948	120 000 heures	20 %
1988	70 000 heures	11 %

En 40 ans, l'ensemble du temps de travail a été réduit de 40 pour cent. Ceci s'explique par l'addition de trois phénomènes :

1. sur une vie entière : une diminution moyenne de 10 ans ;
2. sur une année : une diminution de 3 semaines par an ;
3. sur une semaine : une diminution d'environ 7 heures chaque semaine.

De plus, la réduction du temps de travail se conjugue avec l'allongement de la durée de la vie.

- ii. Les relations au travail évoluent de manière contradictoire qui entraîne, soit une plus grande disponibilité générale -- correspondant à une conception très détendue de la vie dans l'entreprise --, soit une nécessité d'interrompre son travail pour prendre des congés plus souvent sur des périodes plus courtes, reflétant aussi dans bon nombre de professions très "interactives", notamment dans le tertiaire, une concurrence accrue dans le travail, incompatible avec des départs de trop longues durées.

c) *Des évolutions sociétales importantes*

L'avancement de l'âge de la retraite, l'allongement de la durée de vie et la plus grande solvabilité des retraités font progresser le taux de départ touristique chez les personnes de 55-75 ans, taux qui était particulièrement bas. Cette population qui peut utiliser le potentiel touristique durant les périodes hors-pointes est sollicitée par les transporteurs et les hébergeurs qui multiplient les offres de tarifs spéciaux.

A l'autre extrémité du spectre d'âge, les adultes seuls et les couples sans enfant, de plus en plus nombreux, constituent également des cibles déjà largement étudiées et choyées par les transporteurs.

L'augmentation du nombre de couples bi-actifs⁹ modifie les arbitrages au sein de ces ménages entre le capital-temps et le capital-revenu et rend souvent difficile la conciliation des absences de longue durée pour deux actifs.

d) *Des technologies avancées et le rôle essentiel des transports*

- Le train, premier transport pour les voyages touristiques depuis le 19^{ème} siècle a cédé sa place de *leader* à l'automobile dans les années 60. Depuis, le formidable essor de la voiture particulière n'a cessé d'offrir des possibilités d'évasion facile. Tellement intégrée dans les pratiques quotidiennes que l'on oublie cette donnée essentielle : maintenant la grande majorité des ménages dispose du "véhicule" permettant de réaliser leur rêve de départ, voire même, créant les conditions du rêve.
- Le développement des réseaux autoroutiers et ferroviaires à grande vitesse, la suppression des barrières naturelles par les grands travaux comme la mise en service d'Eurostar permettent de réduire le temps de transport.
- La flexibilité croissante des grands systèmes de réservation apporte un éventail de choix de plus en plus large et autorise une utilisation de plus en plus aisée et répandue. Ils font rêver et permettent des prises de décision de partir au dernier moment, des décisions sur un "coup de coeur".

e) Des facteurs politiques

Les initiatives prises au niveau de l'Union Européenne tendent à unifier les dispositions législatives dans les différents États membres et à effacer les "effets frontières" dans cette région.

La déréglementation du transport aérien avec l'ouverture de nouvelles destinations régionales et internationales, et l'augmentation du nombre de vols régionaux européens à des tarifs de plus en plus diversifiés et attractifs amènent de nouvelles clientèles et des voyages plus fréquents.

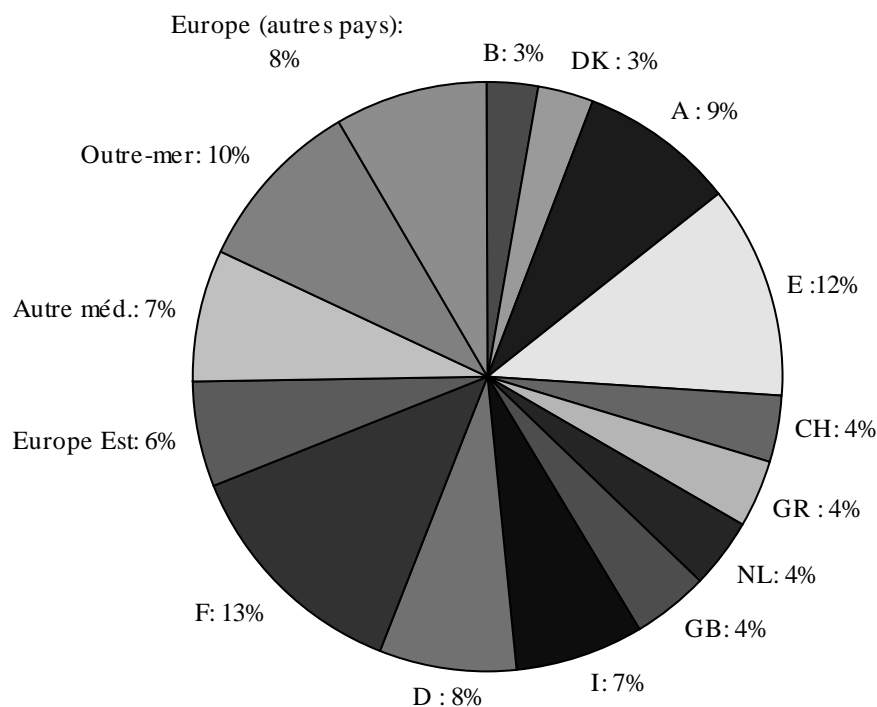
3. LES TRAITS PRINCIPAUX DU MARCHÉ

Les données présentées ci-dessous proviennent toutes de l'ETM. Elles concernent l'année 1995.

3.1. Un marché intra-européen

83 pour cent des voyages réalisés par les Européens de la région de l'Union Européenne et de l'Association Européenne de Libre Échange sont intra-européens (77 pour cent se situent en Europe de l'Ouest et 6 pour cent vers les pays de l'ex-Europe de l'Est) et 7 pour cent concernent la rive Sud de la Méditerranée, en particulier les pays d'émigration des travailleurs immigrés travaillant en Europe. Seuls 10 pour cent des voyages sont "intercontinentaux", à destination de l'Asie, de l'Afrique Sud-Saharienne, de l'Amérique ou de l'Océanie (cf. Figure 1).

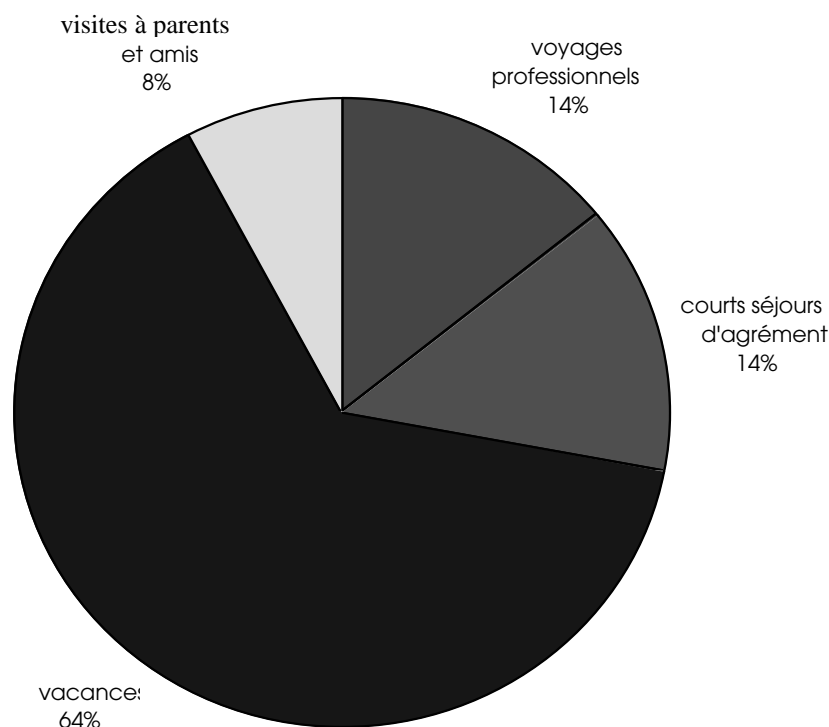
Figure 1. **Importance relative des principales destinations de tous les séjours effectués à l'étranger par les Européens en 1995**



3.2. Un marché dominé par les loisirs

Les déplacements motivés par les vacances et les courts séjours d'agrément représentent 78 pour cent du total et on peut ajouter, au titre des loisirs, les 8 pour cent de déplacements générés par les visites à des parents et à des amis (cf. Figure 2). Seuls 14 pour cent des déplacements appartiennent à la sphère professionnelle. Ce pourcentage serait légèrement modifié si l'on incluait les déplacements professionnels réalisés dans la journée, sans séjour sur le lieu de destination : à titre d'exemple, la France reçoit 5.9 millions de voyages d'affaires sans nuit sur place, pour 7.9 millions de voyages d'affaires avec séjour d'au moins une nuit. Ils ne viennent pratiquement que de ses voisins immédiats. Ce sont des voyages de courte distance, réalisés à 90 pour cent en voiture¹⁰.

Figure 2. Répartition des voyages internationaux des Européens selon le motif -- 1995



3.3. L'héliotropisme

Les grandes migrations des pays du Nord de l'Europe vers ceux du Sud sont connues et vérifiées ici : la balance des échanges de visiteurs est positive pour tous les pays de l'arc méditerranéen (France, Espagne, Italie, Grèce) ou assimilés (Portugal). Elle est en revanche négative pour l'Allemagne, la Grande-Bretagne, le Benelux ou les pays Scandinaves. La seule véritable exception à cette règle est constituée par l'Autriche, lieu de villégiature privilégié des Allemands (cf. Figures 3 et 4).

Il y a peu de raisons pour que cette domination massive du Sud ne perdure pas, en raison du poids des vacances à la mer et au soleil d'une part, des différences de niveau économique entre la plupart des pays du Nord et la plupart des pays du Sud de l'Europe, d'autre part. Elle pourrait en revanche être partiellement entamée par deux phénomènes assez largement indépendants :

- d'une part, le développement plus rapide des courts séjours conduit à une nouvelle forme de tourisme -- le tourisme urbain, destination privilégiée des courts séjours -- pour lequel de nombreuses villes du Nord de l'Europe ne manquent pas d'atouts comme Londres, Amsterdam, Copenhague, Oslo ;
- d'autre part, le développement économique plus rapide des pays du Sud, comme la Grèce ou le Portugal, qui peuvent tirer parti, mieux que d'autres, de la construction du grand marché européen pour améliorer leur croissance, leur niveau de vie et leur mobilité internationale.

Figure 3. **Importance relative des pays d'émission pour tous les voyages à l'étranger effectués par les Européens -- 1995**

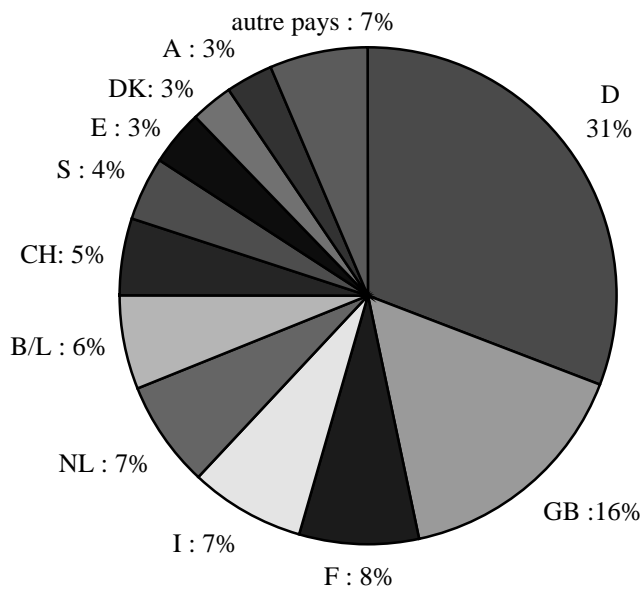
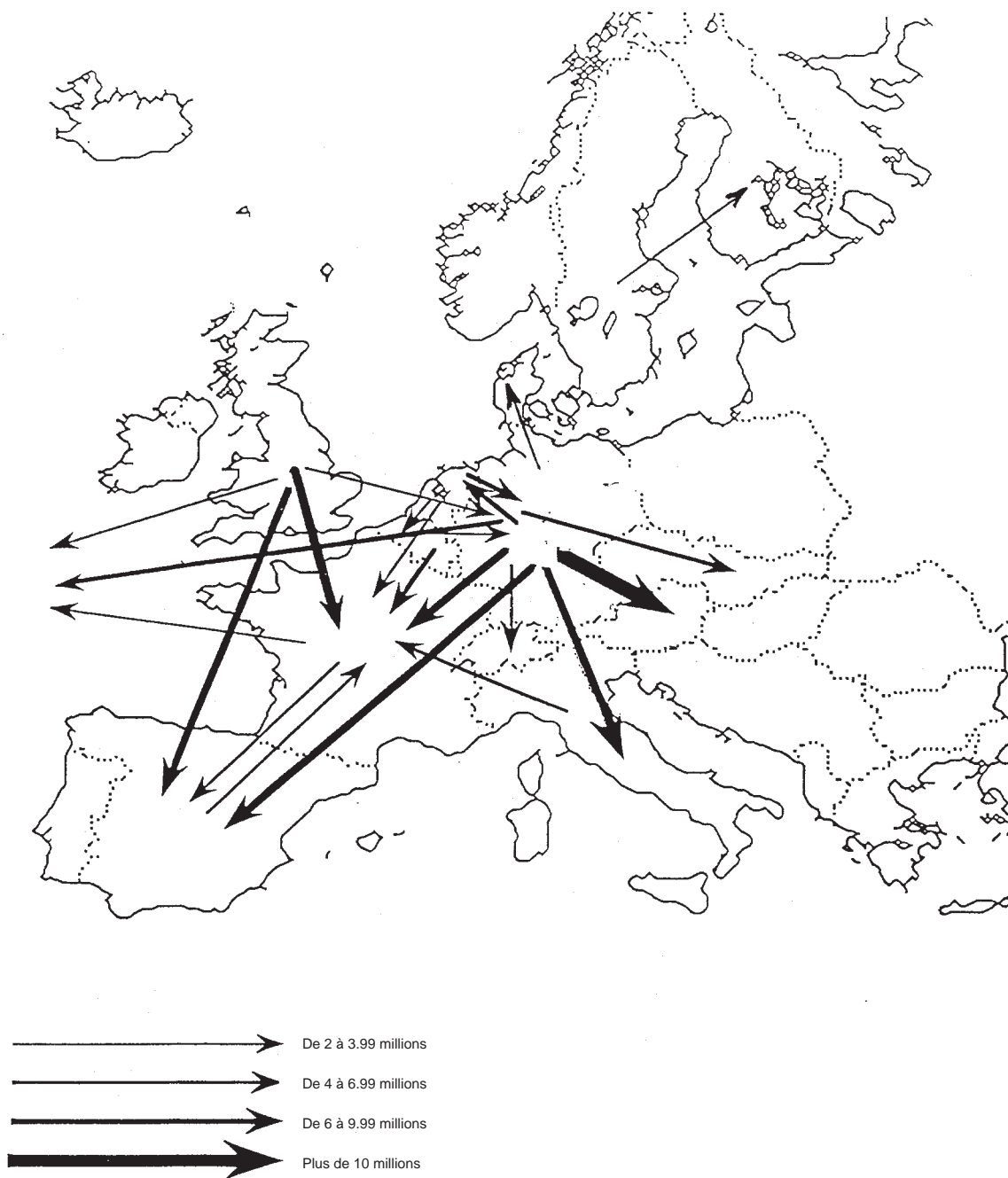


Figure 4. **Les principaux flux internationaux en Europe**
Tous modes de transport



3.4. La proximité

Pour tous les pays continentaux, les échanges avec les pays voisins (ayant une frontière commune avec eux) représentent de 40 pour cent (Danemark) à 60 pour cent (Allemagne, Suisse) de tous les échanges. Dans le domaine des loisirs, cette concentration est évidemment plus forte pour les courts séjours et les visites à la famille et aux amis que pour les longs séjours de vacances, qui impliquent plus souvent de longs déplacements vers les pays de la Méditerranée.

Dans le domaine des affaires, les échanges sont en moyenne un peu plus concentrés encore sur les pays voisins : l'attracteur méditerranéen est, pour les affaires, remplacé par l'attracteur allemand (qui attire à lui seul 16 pour cent des déplacements d'affaires).

On retiendra qu'avec un peu plus de la moitié des déplacements sur des distances moyennes (les distances entre capitales de pays européens voisins excèdent rarement 500-600 kilomètres), il y aura place pour une compétition ouverte entre le rail et l'aviation, quand les réseaux ferrés à grande vitesse verront le jour en Europe et que la saturation des aéroports s'aggraverá.

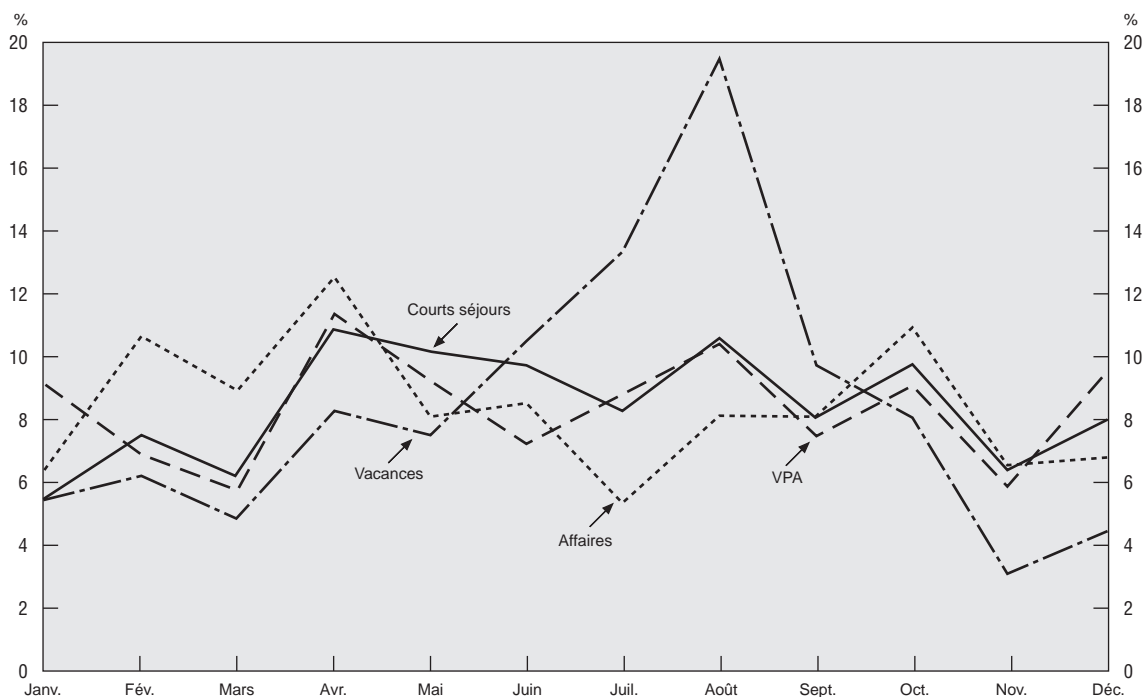
3.5. La concentration dans le temps

Les deux tiers des déplacements ont lieu pendant la période dite d'“été” (avril à septembre) et un peu plus du quart de tous les déplacements ont lieu en juillet-août.

Cette concentration reflète le poids des grandes vacances (67 pour cent) dans l'ensemble des déplacements. Les déplacements de vacances sont en effet très concentrés en juillet-août (33 pour cent, 41 pour cent si l'on inclut septembre). Les déplacements d'affaires présentent au contraire un creux en juillet-août et des pointes, assez peu marquées, en avril et octobre, tandis que les visites à des parents et à des amis sont assez bien réparties sur l'année, avec une légère pointe autour des fêtes de fin d'année. Les courts séjours s'étalent régulièrement sur toute la belle saison (59 pour cent d'avril à septembre) (cf. Figure 5).

Conséquence du poids des vacances dans la concentration des voyages, c'est l'usage de l'automobile qui présente la pointe la plus marquée, avec 33 pour cent des voyages pendant la période de juillet-août.

Figure 5. Répartition des voyages internationaux des Européens par motif selon le mois – 1995



3.6. L'importance de l'automobile

L'usage de la voiture est dominant (56 pour cent) pour les voyages internationaux de visites à parents et amis (impliquant souvent toute la famille) et majoritaire pour les déplacements d'agrément (40 pour cent). Il est toutefois fortement concurrencé sur ces marchés même, par l'avion (qui assure un peu moins d'un tiers de ces types de déplacement). L'avion est le mode majoritaire des déplacements d'affaires (cf. Figure 6).

L'autocar quant à lui occupe une place intéressante pour les circuits, les voyages de courte durée, le tourisme urbain et plus généralement le tourisme organisé, où il occupe le tiers du marché, juste derrière l'avion avec 45 pour cent. Son prix compétitif lui permet de répondre aux besoins de clients plus modestes (classes peu favorisées, femmes seules, jeunes, personnes âgées). Mais l'autocar répond aussi à des traditions nationales de vie associative comme en Allemagne. Le train, quant à lui, répond mieux aux besoins des mêmes catégories -- surtout lorsqu'elles résident dans les grandes villes, à proximité des gares importantes -- lorsque leur voyage n'est pas organisé par un tour-opérateur.

Figure 6. Répartition des voyages internationaux des Européens par mode de transport selon le motif -- 1995

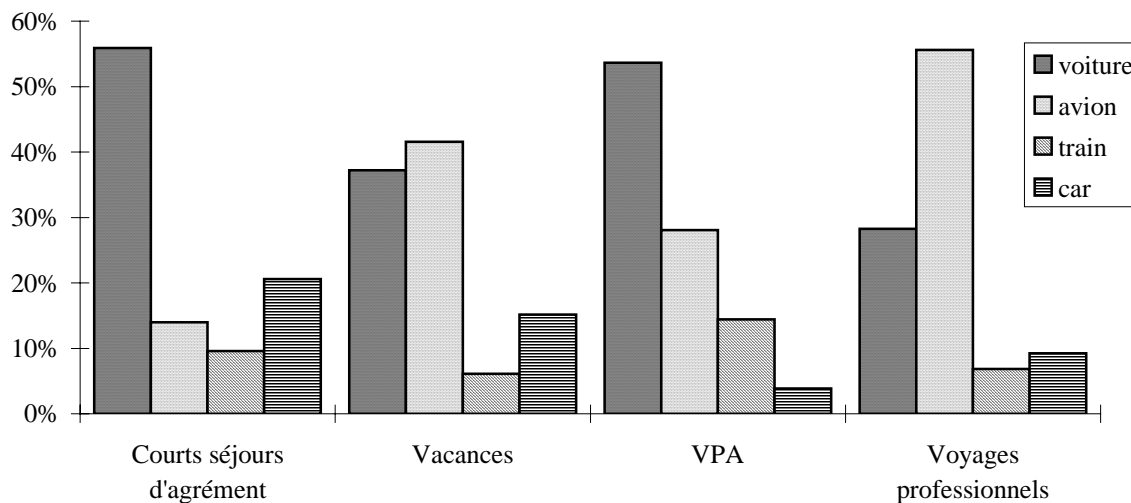
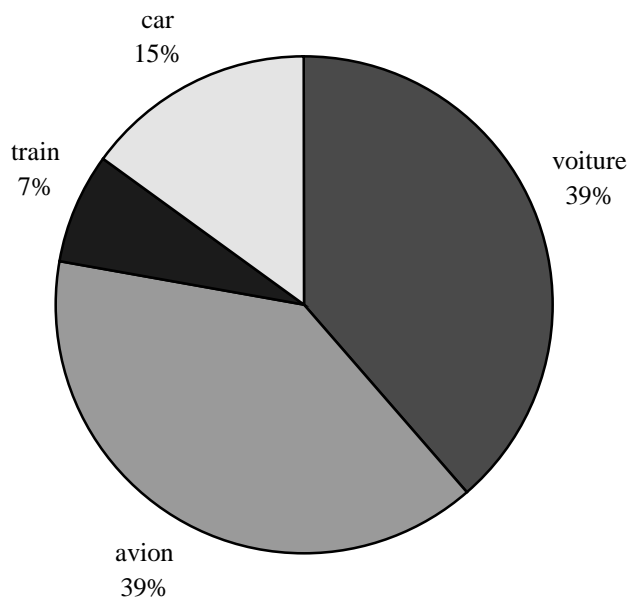


Figure 7. Répartition des voyages internationaux des Européens selon le mode de transport -- 1995



3.7. ... Et la population touristique

Les observations sur le tourisme international des Européens sont conformes à celles faites sur les vacances et à celles concernant la mobilité en général, montrant à partir du nombre moyen de séjours à l'étranger, une sur-représentation des ménages aux revenus les plus élevés, avec un niveau d'instruction supérieur, relevant des catégories socioprofessionnelles supérieures (des cadres et des professions libérales), résidents des grandes agglomérations européennes.

Au-delà de ce déterminisme économique classique, d'autres variables socio-économiques jouent aussi dans le comportement des Européens pour leur séjours internationaux. On retiendra, par ordre d'importance :

- *L'âge* : globalement, le nombre de séjours à l'étranger croît avec l'âge des Européens jusqu'à 60 ans -- les Européens âgés de 35 à 60 ans combinant voyages d'agrément et voyages d'affaires -- pour chuter brutalement à partir de 60 ans. Cette constatation est particulièrement vérifiée dans les pays du Sud, Italie, Espagne, Portugal et Grèce. En revanche, en Grande-Bretagne et en France ce phénomène est très atténué.
- *Les enfants en bas âge* sont un frein aux voyages internationaux (principalement en Allemagne) : plus de la moitié des Européens qui partent à l'étranger vivent seul ou en couple sans enfant et 15 pour cent seulement ont des enfants de moins de 15 ans. Les contraintes scolaires sont aussi très présentes : les voyages des ménages sans enfant ont une meilleure répartition saisonnière (30 pour cent en été) que les voyages des ménages avec enfants (42 pour cent en été). De même, les voyages effectués par les personnes âgées d'au moins 55 ans sont mieux répartis sur l'ensemble de l'année (35 pour cent en juillet-septembre) que ceux effectués par les jeunes voyageurs (42 pour cent en été).
- *Les hommes voyagent plus à l'étranger (56 pour cent) que les femmes* ce qui s'explique facilement en première analyse par le fait que 80 pour cent des voyages d'affaires sont réalisés par les hommes. Mais ceci reflète aussi la différence de la condition féminine selon les pays : la proportion de femmes en séjour à l'étranger est plus importante dans les pays du Nord que dans celle des pays du Sud de l'Europe.

Ainsi, globalement ce sont les cadres, les personnes âgées de moins de 35 ans, les résidents des grandes agglomérations, les célibataires et les ménages sans enfant qui partent le plus souvent à l'étranger. Les plus faibles taux de départ vers l'étranger sont à constater pour les retraités et les inactifs, les personnes âgées, les personnes aux faibles revenus, les habitants des communes rurales, les Européens avec de jeunes enfants, les femmes des pays du Sud de l'Europe.

4. LA DIVERSITÉ EUROPÉENNE

Les pratiques de voyages à l'étranger sont, on va le voir, extrêmement diverses d'un pays à l'autre. Même en limitant l'analyse de ces différences à deux caractéristiques essentielles -- taux de départ et choix modal -- les modèles explicatifs peuvent être nombreux et la première section expose

quelques explications vraisemblables. Les analyses des taux de départ dans la seconde section puis celle du choix modal dans la troisième, permettront d'en définir la pertinence. La typologie des pays proposés dans la quatrième section en donnera une synthèse.

4.1. Pourquoi une telle diversité ?

Les taux de départ (définis comme le nombre moyen de voyages impliquant au moins une nuit dans un pays étranger par personne de plus de 15 ans et par an) varient dans un rapport de 1 à 10 entre les différents pays étudiés ; la part de l'automobile va de 10 pour cent à 56 pour cent, celle de l'avion de 23 à 77 pour cent. Nous n'avons jamais rencontré de telles différences d'un pays à l'autre dans les autres domaines, comme la mobilité quotidienne, ou encore la possession ou l'usage de la voiture. On peut *a priori* évoquer la démographie et les styles de vie, l'économie et la géographie pour rendre compte de ces différences.

La démographie et les styles de vie peuvent jouer un rôle sur des registres très divers : la présence de nombreux enfants en bas âge (Irlande), des durées de congés courtes, une population agricole encore nombreuse (Irlande, Grèce) peuvent constituer un frein, tandis que les terres d'émigration (Portugal, Irlande), voire d'immigration (France) peuvent jouer un rôle favorable à travers le maintien de contacts familiaux. L'observation des statistiques européennes suggère que ces facteurs, sans doute très efficaces à l'échelle individuelle, sont peu explicatifs à l'échelle agrégée, tant les différences européennes relatives à ces éléments sont faibles.

L'économie doit jouer un rôle capital, à travers au moins trois facteurs : la richesse nationale (par exemple le PIB par habitant) qui conditionne à la fois les déplacements d'affaires et les déplacements de loisirs, la plus ou moins grande ouverture économique (par exemple le rapport des imports/exports au PIB), probablement corrélée aux déplacements d'affaires, et les écarts de richesse, de niveau de vie et de prix entre un pays et ses voisins, qui peut jouer sur la plus ou moins grande propension à consommer ses loisirs sur le territoire national ou dans un pays à salaires plus faibles.

La géographie enfin renvoie à la fois aux facilités/difficultés de déplacements et à la position du pays par rapport aux zones de forte attraction : on trouvera dans ce registre l'existence de barrières naturelles (Irlande, Grande-Bretagne malgré le Tunnel sous la Manche), la taille des pays (comment ne pas sortir du Luxembourg ? Une telle question renvoie aussi à l'évidence à un problème de définition), la distance au Bassin méditerranéen, ou au contraire, l'appartenance à ce même bassin.

Les éléments qui suivent permettront d'apprécier le rôle de ces différents facteurs sur le taux de départ et le choix du mode de transport.

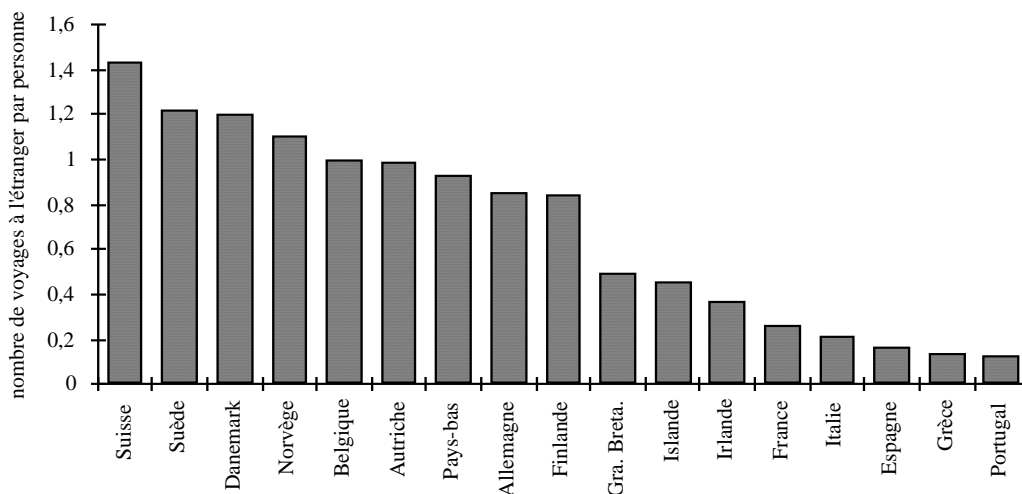
4.2. La diversité européenne : taux de départ, journées passées à l'étranger, nombre de pays visités

Une grande dispersion dans les taux de départs

L'analyse des taux de départ constitue une première occasion de tester les hypothèses précédentes :

- Les taux de départ à l'étranger sont les plus faibles dans les pays du Sud (cf. Figure 8) dont les incontestables attraits naturels sont nombreux et diversifiés. Pour la péninsule ibérique et pour la Grèce, le niveau de revenu et la géographie excentrée doivent être aussi évoqués.
- Viennent ensuite l'Irlande, la Grande-Bretagne et l'Islande, où l'existence de barrières naturelles joue à l'évidence comme frein au départ. La proximité de l'Irlande et de la Grande-Bretagne sur l'échelle des taux de départ ne doit pas produire une illusion de symétrie, ou d'homogénéité des comportements : l'Irlande adresse plus de la moitié de sa demande au Royaume-Uni, tandis que celui-ci adresse plus de la moitié de sa demande aux pays méditerranéens et ne réserve à l'Irlande qu'une faible part de sa mobilité internationale.
- Les taux les plus élevés enfin s'observent dans les pays du Nord et du Centre de l'Europe. Ces pays réunissent tous les facteurs favorables au départ à l'étranger : un niveau de vie élevé et une activité industrielle importante, l'absence de façade méditerranéenne, la possibilité de joindre assez facilement la Méditerranée en voiture.

**Figure 8. Nombre de voyages à l'étranger par habitant
pour les différents pays européens -- 1995**



Un effet frontière encore important

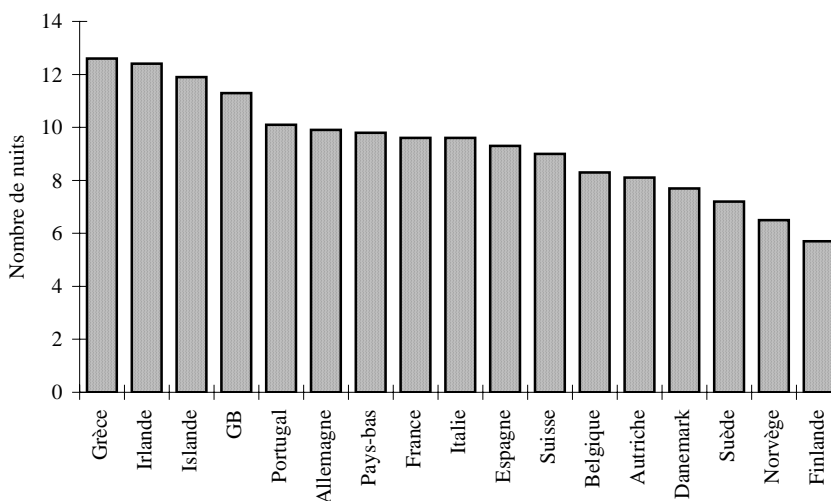
L'importance des taux observés doit toutefois être relativisée, notamment pour les petits pays : se déplacer à plus de 100 kilomètres en Belgique, au Luxembourg, aux Pays-Bas ou en Suisse, c'est la plupart du temps franchir une frontière. Les taux de départ observés (de l'ordre de 1.3 voyage) restent très inférieurs au nombre de voyages à plus de 100 kilomètres observés en France sur une population comparable (15 ans et plus), qui sont de l'ordre de 4 voyages, d'au moins une nuit hors du domicile, si bien qu'on peut penser qu'il subsiste un effet frontière important.

Moins longtemps et plus souvent

Alors que les taux de départ varient dans un rapport de 1 à 10 (entre le Portugal et la Suisse), les durées moyennes par pays de chaque voyage restent assez concentrées et ne varient que dans un rapport de un à moins de deux (cf. Figure 9). L'intuition pourrait suggérer que les durées moyennes sont les plus importantes dans les pays éloignés d'un "barycentre" de l'Union Européenne, avec des séjours rares mais longs. Elle est bien vérifiée pour les Grecs, les Anglais et les Irlandais, avec des durées moyennes de 11 à 12 nuits. Elle est en revanche mise en défaut par les Scandinaves, en raison d'une part importante de courts séjours d'agrément et de voyages d'affaires ayant pour destination les pays nordiques voisins.

L'analyse simultanée des taux de départ et des durées de séjour fait apparaître des pratiques touristiques aux fortes retombées pour le secteur des transports : *ceux qui partent le moins longtemps partent aussi le plus souvent.*

Figure 9. **Durée moyenne des voyages à l'étranger des habitants des différents pays européens -- 1995**



Un chaînage des déplacements fonction du coût du voyage

La plupart des voyages à l'étranger ne concerne qu'un seul pays : le nombre moyen de pays visités par voyage varie de 1.02 à 1.26. C'est dans les pays périphériques (Finlande, Suède, Norvège, Portugal, Grèce) que la propension à visiter plusieurs pays au cours d'un même voyage est la plus élevée : on retrouve là une tendance au chaînage à mesure que le coût du déplacement augmente que l'on connaît bien dans les déplacements quotidiens !

On retiendra de ces observations une combinatoire simple et explicite des différents effets :

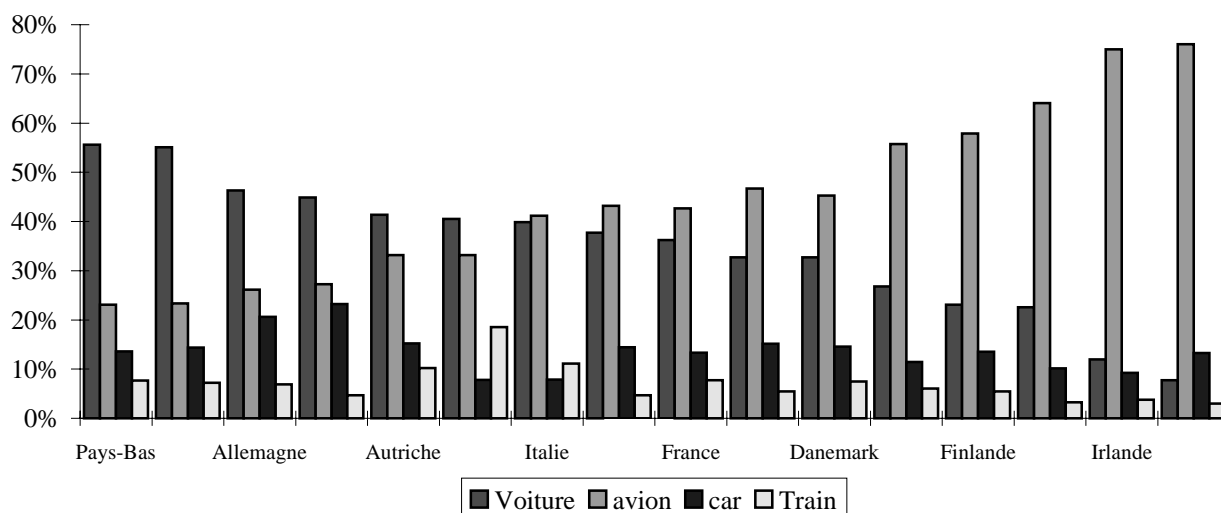
- L'appartenance au bassin méditerranéen entraîne des taux de départ à l'étranger très faibles, même pour des pays comme la France et l'Italie, au niveau de vie comparable à celui d'autres pays européens. Il n'y a pas là de quoi étonner, puisque, *a contrario*, la zone méditerranéenne est l'espace de destination de plus de la moitié des déplacements internationaux des Européens.
- Les pays non méditerranéens, s'ils bénéficient en moyenne de revenus confortables, sont en revanche inégaux du point de vue de la facilité à sortir de leur pays. C'est bien sûr pour les Iles Britanniques que ces problèmes sont les plus importants et les taux de départ n'y sont que moyens.
- Avec des revenus confortables et un accès relativement aisé à la Méditerranée, les pays du Centre de l'Europe et ceux de la péninsule scandinave sont les pays les plus grands émetteurs. Parmi eux, ce sont, d'une part, les pays nordiques dont les demandes sont très diversifiées avec les pays voisins et, d'autre part, tout naturellement les petits pays, ceux pour lesquels un déplacement à plus de 100 kilomètres implique pratiquement le passage d'une frontière, qui ont le taux de départ le plus élevé.

4.3. L'usage des modes

L'enjeu central ici est de comprendre les différences de répartition modale pour les voyages à l'étranger au départ des différents pays. On a adopté les conventions suivantes pour les moyens de transport utilisés : un voyage qui utilise l'avion est un voyage aérien, quels que soient les modes terrestres utilisés par ailleurs. En revanche, un voyage par *ferry* est affecté au mode terrestre principal, automobile, train ou autocar. Moyennant ces conventions, on observe des différences très importantes : la part de l'automobile va par exemple de 8 pour cent (Grèce) à 56 pour cent (Pays-Bas), tandis que celle de l'avion varie de 76 pour cent à 23 pour cent, toujours pour ces mêmes pays. Les modes collectifs terrestres (autocar et train) voient quant à eux leur part ne varier que de 9 pour cent (Irlande) à 23 pour cent (Portugal) pour le car et de 3 pour cent (Grande-Bretagne et en Grèce) à 19 pour cent (Suisse) pour le train (cf. Figure 10).

C'est là encore en croisant plusieurs champs d'explication que l'on tentera de rendre compte de cette diversité. Nous retiendrons les différences de taux de motorisation et l'usage des transports collectifs, la structure des motifs et la répartition des destinations entre pays voisins et pays éloignés. On appellera ci-après voisins, deux pays qui ont en commun une frontière terrestre, avec deux seules exceptions à cette règle : on considérera la Suède et le Danemark comme voisins, en raison des facilités de communication à travers l'Oresund. En revanche, on considérera que la Norvège et la Finlande ne sont pas voisins, malgré une frontière commune, en raison du caractère septentrional de cette frontière, de plus éloignée des zones de peuplement.

Figure 10. Répartition des voyages internationaux des Européens selon le mode de transport



a) Les transports collectifs versus la voiture

A priori, les voyages à l'étranger concernent surtout la fraction la plus aisée de la population, en général motorisée, si bien qu'on ne doit pas s'attendre à des explications spectaculaires des différences observées. Cependant ce phénomène premier doit être pondéré par deux facteurs explicatifs au moins qui sont associés à des degrés différents selon les pays :

- un effet non négligeable lié au partage entre automobile d'une part, train et autocar de l'autre : le ratio du nombre de déplacements en automobile rapporté à celui des autres modes terrestres joue essentiellement en Grèce et en Irlande (deux pays faiblement motorisés) ;
- des traditions régionales de l'usage des modes collectifs dans des pays fortement motorisés et des recours intensifs à des voyages organisés ; ce phénomène apparaît très nettement dans les pays scandinaves, mais aussi en Suisse (avec un rôle très important du train pour les voyages à l'étranger comme pour les déplacements domestiques).

b) Les motifs

Rappelons que les loisirs dominent très largement la demande, avec 77 pour cent des motifs (contre 14 pour cent pour les affaires et 8 pour cent pour les visites à la famille ou aux amis) et atteignent même dans certains pays (comme en Allemagne et aux Pays-Bas) une proportion encore supérieure, en raison d'une proportion très faible des déplacements d'affaires en Allemagne (ce sont les étrangers qui viennent en Allemagne pour affaires), et d'une part très faible de déplacements de visites réalisés par les Néerlandais.

Les déplacements de visites à la famille sont surtout le fait de petits pays englobés dans une (des) aire(s) linguistique(s) et/ou culturelle(s) plus vaste(s) : Irlande, Suisse, Danemark.

La part des déplacements d'affaires est bien évidemment la plus importante dans les pays aux revenus les plus modestes, où la fraction de la population pouvant allouer une part de ses ressources à des voyages à l'étranger est faible (Grèce, Portugal, Espagne). On notera toutefois qu'elle est importante également dans les pays nordiques, en raison du caractère très interpénétré de ces économies.

L'influence de la structure des motifs sur le choix modal n'est pas négligeable : pays insulaires mis à part, c'est en Grèce (le pays le plus pauvre) que l'avion est le plus utilisé, alors qu'à l'inverse l'Allemagne, avec 25 pour cent d'usage de l'avion, fait partie des pays les moins utilisateurs du transport aérien. La part de l'avion est de même importante dans les pays scandinaves (de 45 à 57 pour cent) où les déplacements d'affaires constituent une part importante de la demande : plus la proportion de voyages professionnels est élevée plus le taux d'usage de l'avion est fort, seul le Portugal échappe à cette corrélation entre proportion de voyages d'affaires et taux d'usage de l'avion.

c) *Les pays visités*

La structure géographique des origines/destinations des flux internationaux est l'élément le plus déterminant du partage modal.

On peut évoquer tout d'abord la part des voyages hors de la zone Europe-Afrique du Nord, qui exigent pratiquement l'avion. Ces voyages sont cependant loin d'être majoritaires (7 pour cent au total) et leur part dans les anciennes puissances coloniales n'excède jamais 13 pour cent (13 pour cent en France, 12 pour cent au Grande-Bretagne, 10 pour cent en Espagne), si bien que les explications doivent être recherchées ailleurs.

L'existence de barrières naturelles et l'éloignement relatif des pays d'émission est à l'évidence un facteur favorable à l'avion : l'Irlandais, qui doit généralement recourir deux fois au ferry pour joindre l'Europe continentale, utilise l'avion à 76 pour cent. L'Anglais, qui ne doit en franchir qu'une (nous n'ignorons pas pour autant le Tunnel sous la Manche), utilise l'avion à 62 pour cent¹¹. L'avion est aussi le mode majoritaire en Norvège et en Finlande (57 pour cent), tandis que sa part tombe à 45 pour cent au Danemark et en Suède. Le relatif isolement de la Grèce (et la part importante des voyages d'affaires) amène également à un usage très intensif de l'avion (76 pour cent).

La proximité : pays voisins versus pays lointains

Afin de généraliser la notion de difficulté du voyage, nous répartissons les voyages émis par les différents pays entre voyages à destination de pays voisins (ayant une frontière terrestre commune, voire *supra*) et d'autres pays.

Pays insulaires mis à part (ils n'ont par définition pas de voisin), la proportion de voyages à destination des voisins varie de 15 pour cent (en Grèce) à 76 pour cent (en Autriche). La Grèce mise à part, ce sont les nordiques qui adressent la plus faible part de leurs déplacements vers leurs voisins, tandis que l'ensemble germanophone du centre de l'Europe (Allemagne, Autriche, Suisse) fait la place la plus importante aux relations de voisinage. C'est aussi dans ces pays que l'avion joue le rôle le moins important.

L'examen du partage modal par type de relation (vers un pays voisin ou vers un autre pays) confirme largement l'hypothèse :

- La part de l'avion à destination d'un pays voisin varie, selon le pays d'émission, de 3 à 31 pour cent (cf. Figure 11). A destination d'un autre pays, elle varie de 34 à 80 pour cent (pays insulaires compris) ou de 34 à 58 pour cent (hors pays insulaires).
- *A contrario*, la part de l'automobile (cf. Figure 12) varie de 10 à 39 pour cent vers les pays sans frontière commune, et de 32 à 77 pour cent vers les pays voisins.
- Pour les modes de transport collectif terrestre, la part du train est la plupart du temps divisée par au moins deux lorsque l'on passe des pays limitrophes aux autres pays (à l'exception de la Norvège, où elle reste stable). La part de l'autocar varie, quant à elle, de façon assez erratique : elle reste assez stable en Scandinavie et dans la péninsule ibérique, elle diminue fortement en Allemagne, en Italie et en Grèce, et augmente en Belgique et aux Pays-Bas. Si l'on prend en compte l'ensemble train et autocar, leur part diminue dans pratiquement tous les pays, parfois très fortement (Grèce, Italie), lorsque l'on passe des pays limitrophes aux autres pays. Elle n'augmente qu'en Belgique, aux Pays-Bas et au Portugal.

On doit bien entendu se garder d'un systématisme excessif quant au rôle du couple origine/destination dans le choix du mode de transport : il est en effet aisé d'observer, sur une origine-destination donnée, des différences importantes quant au choix du mode selon que le voyage est professionnel ou personnel, ou même lorsque ces origines/destinations relient des pays de niveau de vie différent, selon que le voyageur vient du pays le plus pauvre ou du pays le plus riche. Cependant, la difficulté du déplacement -- qu'elle résulte de barrières naturelles ou de distances importantes -- joue un rôle déterminant dans le choix du mode de transport.

4.4. Typologie des pays émetteurs européens

En fonction des différentes caractéristiques des séjours internationaux des Européens une typologie¹² des pays émetteurs en six classes a été élaborée.

a) *Les pays "rhénans" : Pays-Bas, Belgique, Luxembourg, Allemagne*

Le taux de départ à l'étranger des habitants des pays rhénans est élevé, équivalent à plus d'un séjour international par an et par habitant. Leurs déplacements à l'étranger correspondent dans quatre cas sur cinq aux séjours de vacances, se déroulant principalement en été, au bord de la mer ou à la campagne. Ces séjours d'agrément sont naturellement plus longs, du fait de la domination des vacances, que la moyenne des séjours internationaux des Européens. Pour se rendre à l'étranger, un peu plus de la moitié des rhénans privilégient la voiture (55 pour cent des voyages) ; les trois autres modes de transport (avion, car et train) étant utilisés respectivement dans 20 pour cent, 15 pour cent et 10 pour cent des séjours.

Ces rhénans qui voyagent à l'étranger appartiennent aux classes sociales moyennes et vivent pour moitié dans les grandes métropoles. Ils se déplacent en famille avec des enfants adolescents, tandis que les jeunes enfants semblent les retenir dans leur pays.

Figure 11. Principaux flux internationaux en Europe effectués en avion – 1995

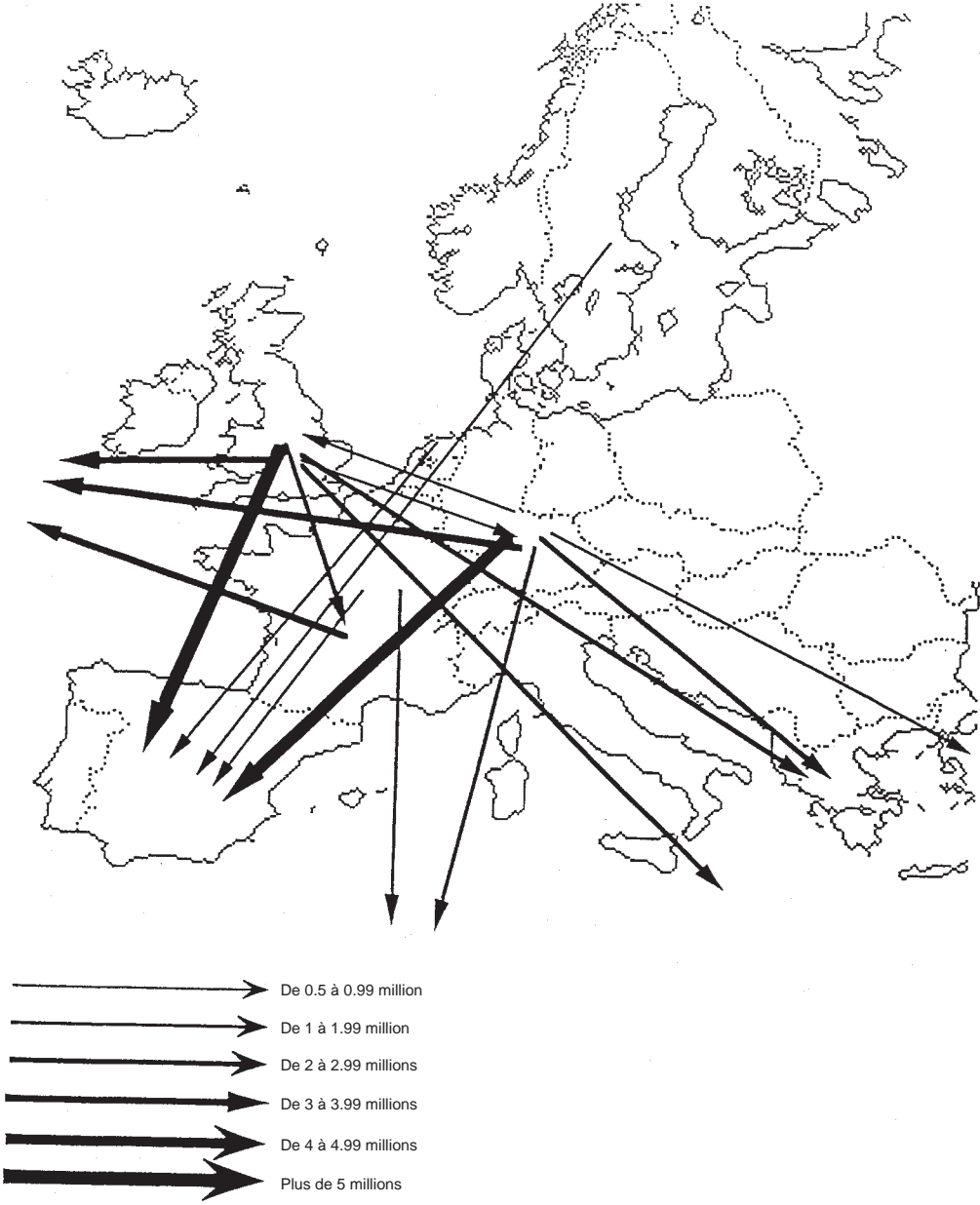
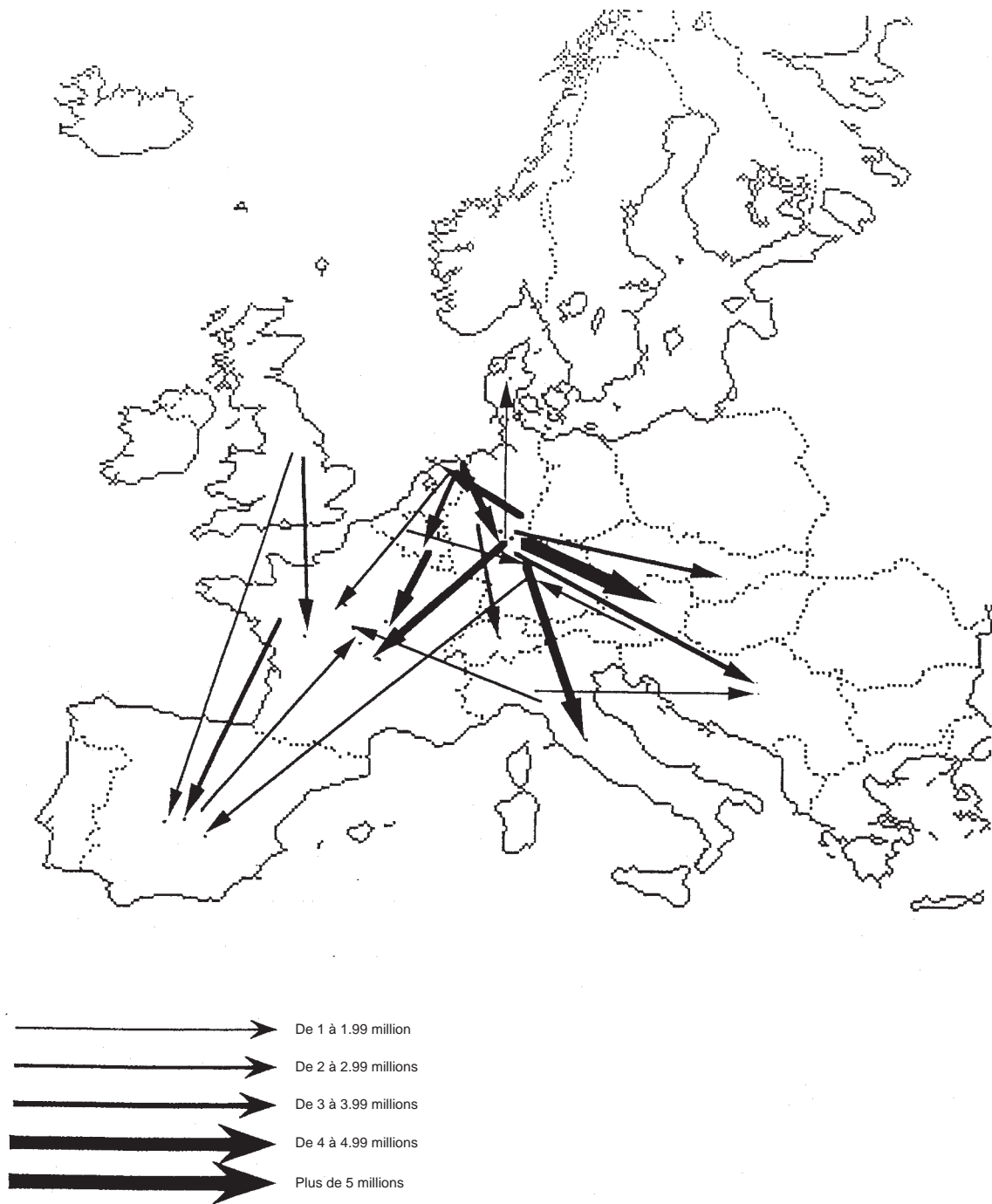


Figure 12. Principaux flux internationaux en Europe effectués en voiture – 1995



b) Les pays scandinaves : Suède, Norvège, Finlande, Danemark

Comme pour les rhénans, les séjours à l'étranger sont courants pour les Scandinaves : 1.06 séjour par an et par habitant. Mais à l'opposé des rhénans, les séjours des scandinaves sont plutôt de courte durée (un tiers sont des courts séjours) et plus du quart sont motivés par les affaires. Sans doute en raison des températures hivernales rigoureuses qu'ils endurent, leur besoin d'évasion vers d'autres contrées se manifeste plus en période hivernale que chez les autres Européens. Outre les destinations balnéaires (un tiers des séjours), le lieu de villégiature favori à l'étranger des scandinaves est la ville.

Le portrait type du scandinave qui se rend à l'étranger est un homme, de statut social élevé, célibataire ou en couple sans enfant, âgé de 30 à 55 ans.

c) Les pays insulaires : Grande-Bretagne, Irlande, Islande

Ces pays insulaires naturellement séparés du reste de l'Europe par la mer ne connaissent pas une pratique massive de voyages à l'étranger : 0.5 séjour par an et par habitant.

Créateurs des voyages organisés, ils en sont grands consommateurs. Leurs séjours à l'étranger sont longs, motivés par les relations sociales et les vacances ; leur destination favorite est sans contexte le soleil (46 pour cent des séjours). Même depuis la mise en service d'Eurostar, leur mode de transport privilégié est l'avion (70 pour cent).

Les séjours internationaux sont le fait du monde rural et des habitants des villes moyennes. De statut social moyen, ces insulaires sont plutôt jeunes. Ils voyagent en famille, également avec des enfants jeunes.

d) Les pays alpins : Suisse et Autriche

Ces pays au relief montagneux sont parmi les pays fort émetteurs de séjours à l'étranger : 0.9 séjour par an et par habitant. Pour se rendre à l'étranger, 40 pour cent des alpins utilisent la voiture et 30 pour cent l'avion. Mais une distinction très nette apparaît dans ce groupe puisqu'un quart des Suisses préfère le train alors qu'un quart des Autrichiens préfère le car.

Ces séjours relativement courts se déroulent principalement l'été, vers la mer ou pour rendre visite à des amis ou à de la famille.

Les Alpins qui se rendent à l'étranger sont en majorité des habitants des grandes agglomérations, de statut social élevé, membres de familles réduites.

e) Les pays méditerranéens : Espagne, Italie, Portugal, Grèce

Les méridionaux se déplacent peu à l'étranger : 0.22 séjour par an et par habitant, sans doute en partie à cause de leur situation climatique privilégiée et de leur niveau économique plus faible.

La proportion des déplacements à l'étranger des méridionaux pour affaires est plus élevée et la part des vacances sensiblement plus faible que celle relevée sur l'ensemble des Européens. Ces déplacements réalisés à 39 pour cent en voiture, 42 pour cent en avion, 12 pour cent en car et 7 pour cent en train correspondent à des séjours d'au moins une semaine pour réaliser un circuit surtout de ville en ville, dans des pays non-européens.

f) La France : pays charnière

Charnière entre les pays du Nord et les pays du Sud, la France est un pays très peu émetteur : 0.27 séjour par an et par habitant.

Comme pour les pays rhénans, les séjours à l'étranger des Français sont motivés en grande majorité par les vacances (66 pour cent), vers la mer, vers la ville ou dans le cadre de circuits touristiques et dans une très grande proportion vers des pays d'outre-mer, comme les pays méditerranéens. Ainsi, les Français privilégient l'avion (43 pour cent) mais aussi la voiture (36 pour cent).

Les Français partant à l'étranger appartiennent à l'ensemble des catégories sociales ; ils sont plutôt âgés comparativement aux autres nationalités, urbains et n'ont généralement pas d'enfant.

5. UNE APPROCHE MARKETING INÉGALEMENT DÉVELOPPÉE PAR LES SECTEURS PROFESSIONNELS

Si tous les transporteurs portent un intérêt croissant à la clientèle des touristes, seul le secteur aérien reconnaît au tourisme toute son importance. Les raisons en sont évidentes : sur très longues distances les déplacements de loisir constituent l'essentiel des marchés, venant même (en nombre sinon en valeur ajoutée) avant les voyages professionnels sur de très nombreuses liaisons. Des participations importantes des compagnies aériennes dans l'hôtellerie, une culture *marketing* favorable dès l'origine font le reste.

Pour les services réguliers aériens, le tourisme est considéré comme une clientèle d'appoint que les structures tarifaires doivent diriger vers des créneaux temporels complémentaires de ceux de leurs clientèles d'affaires. Pour les "charters", le tourisme sous toutes ses formes constitue l'essentiel du marché.

Dans le secteur terrestre, la situation est bien différente. Si l'on excepte le secteur autoroutier, surtout lorsqu'il est concédé, le transport des touristes est encore sous-estimé :

- un manque de "culture" forte dans les sociétés de chemin de fer surprend malgré le rôle historique de celui-ci. Pourtant très saisonnier, sujet à des pointes importantes lors des dates traditionnelles de vacances, il continue à être considéré dans une optique générale de service public et à ce titre, n'est pas encore soumis à de fortes régulations tarifaires ;
- une absence totale du sujet dans la question des déplacements urbains quasi-exclusivement tournés vers les jours de semaine ordinaires.

Enfin, pour les autocaristes, le tourisme représente désormais la seule activité en expansion. Cependant, ceux-ci ne semblent pas encore afficher un réel intérêt pour les activités de tourisme.

6. CONSÉQUENCES POSSIBLES DES MUTATIONS DE COMPORTEMENTS TOURISTIQUES POUR LES TRANSPORTEURS

En se fondant sur une segmentation temporelle des marchés touristiques, il est possible de diagnostiquer les conséquences probables de l'évolution de ces marchés sur les transports.

1. Les vacances d'été. Champ classique des préoccupations professionnelles, les vacances d'été sont et resteront pour les transporteurs un objet de préoccupation lié aux problèmes de pointe qui les caractérisent. La croissance de la fragmentation des congés a pour effet d'augmenter la fréquence des "pointes de trafic". Les "grands départs" constituent, quel que soit le mode utilisé, un phénomène négatif que l'on tente de maîtriser par des régulations tarifaires et une meilleure information routière. Ils posent aussi d'importants problèmes de sécurité.

Par ailleurs, les déplacements générés par les touristes "estivaux" dans les lieux d'"hyper massification" touristique posent d'énormes difficultés aux gestionnaires locaux des transports qui n'ont jamais été réellement abordées dans leur globalité.

2. La semaine de vacances

- a) *Les sports d'hiver* - Traditionnel point noir pour le ferroviaire et les gestionnaires d'autoroutes, ces vacances à la neige semblent devoir demeurer à leur niveau actuel.
- b) *La semaine au soleil* - C'est un domaine en expansion, qui dans certain cas devient très concurrentiel de celui des sports d'hiver. Il correspond généralement à une clientèle d'adultes assez jeunes qui recherche les vacances actives et une composante culturelle-découverte. Cette clientèle intéressera de plus en plus le secteur de l'aérien

3. Les voyages professionnels... "à composante touristique". L'internationalisation des cols blancs a conduit à une explosion des congrès, séminaires et rencontres dans lesquels le désir de voyage et de changement propre au tourisme joue un rôle évident. Il est devenu aussi possible de faire jouer au tourisme professionnel un rôle complexe "d'incitance", mélange subtil de recherche de motivation, d'esprit de groupe et d'évasion fiscale. Le créneau est extrêmement porteur pour les secteurs luxueux de l'offre.

4. Les petites semaines (mid-week). C'est le domaine qui explose actuellement, sous forme de tourisme plus court, mais plus sophistiqué, essentiellement à moyenne distance, à tendance urbaine et culturelle. Ces petites vacances sont l'objet de grandes sollicitudes des milieux professionnels. Les transporteurs y voient les moyens de faire jouer totalement les incitations de remplissages complémentaires à leurs clientèles professionnelles. Plus généralement, les tours opérateurs s'activent très efficacement pour populariser sous divers labels un nouveau concept de tourisme en *kit* satisfaisant les attentes d'une clientèle de familles réduites, plus indépendantes, plus solvables, et plus mobiles que la moyenne.

C'est une importante clientèle pour les villes qui, dans un proche avenir, devront la prendre en compte dans leur planification des transports urbains.

5. Les week-ends classiques. Importants quantitativement, totalement dominés par la voiture, les déplacements liés aux week-ends classiques constituent un secteur en expansion assurée lié au développement des nouvelles relations sociales et de la motorisation.

A l'autre extrémité du spectre, en pleine expansion aussi, les "coups de coeur" de week-end vers les villes réputées magiques intéresseront plus particulièrement les secteurs aérien et ferroviaire.

6. Les excursions. Traditionnel pot au noir des études touristiques, l'excursion, qui serait en pleine croissance, constitue un enjeu économique important pour les transporteurs et notamment pour les autocaristes qui commencent à développer des offres pour différentes catégories de clientèles.

CONCLUSION

De ce tour d'horizon de la mobilité internationale, nous souhaitons ne retenir que deux conclusions, l'une propre au domaine, l'autre à caractère plus méthodologique.

Le marché du tourisme international, dont l'enjeu économique est loin d'être négligeable, est appelé à un important développement autour de ses deux pôles, l'Allemagne pour les voyages d'affaires (dont le rôle s'est accru avec l'ouverture de l'Est-européen) et la Méditerranée. Le développement préférentiel des courts séjours au sein de l'ensemble contribuera en sus à développer la part des transports au sein des recettes touristiques globales.

En termes méthodologiques :

- On est frappé, d'une part par certaines similitudes des processus à l'oeuvre à l'échelle du continent européen avec ceux qu'on observe dans l'étude des mobilités quotidiennes dans chacun de nos micro-espaces : groupements des plus pauvres sur leurs espaces de résidence, part plus élevée des déplacements obligatoires (ici professionnels) dans l'ensemble de la mobilité pour les catégories modestes par rapport aux catégories les plus aisées, tendance au chaînage des déplacements chez ceux pour qui les coûts généralisés de transport sont importants, part plus importante du transport "autoproduit" (ici l'automobile) quand les déplacements sont courts (d'un pays à un pays voisin). *Observation rassurante pour la science du transport ?*
- D'autre part, contrairement au champ des déplacements "obligés", clairement reliés à une motivation découlant du contrat implicite passé entre l'individu et la société, le champ du tourisme fait principalement apparaître la séduction que le voyage exerce en lui-même. Les deux grands paradigmes de la recherche comportementale classique, pour les transports, se révèlent de ce fait difficilement applicables. Le premier, celui des modèles spatiaux, est trop tautologique au niveau de la décision même de se déplacer, ou non. Le second, celui des programmes d'activités chers à l'école suédoise, se révèle encore trop inadapté : comment se référer à une activité de tourisme qui imposerait ses lieux et ses rythmes ?

Une autre attitude est donc nécessaire. Elle est encore peu théorisée, car les recherches dans ce champ sont peu développées.

Pour notre part, nous serions tentés de l'appuyer sur une démarche d'étude par sous-marchés, plus homogènes que l'ensemble du champ touristique.

NOTES

1. Avec Eurostat, la Communauté dispose d'un organisme statistique important, mais qui n'est pas encore parvenu à unifier le recueil de données sur les flux touristiques, pratiqué de façon très variable selon les pays. Cependant, actuellement des rapprochements entre le secteur des transports et celui du tourisme tentent d'être opérés pour harmoniser les définitions, les statistiques et le contenu des enquêtes.
2. La différence entre excursionniste et touriste est, rappelons-le, la durée du voyage : le touriste passant au moins une nuit à destination.
3. Voyages pour lesquels nous n'avons pas de données homogènes sur l'ensemble des pays européens malgré leur importance.
4. Reconnu par l'ONU.
5. Depuis 1993, cette enquête est réalisée dans plusieurs pays de l'Europe de l'Est dont la Bulgarie, la Roumanie, la Pologne, la Hongrie et l'ex-Tchécoslovaquie. Pour des raisons d'homogénéité et de traditions touristiques différentes entre les pays de l'Europe de l'Est et ceux de l'Europe de l'Ouest, nous nous limiterons dans la plupart de nos analyses aux zones de l'Union Européenne et de l'Association Européenne de Libre Échange.
6. Les prévisions de l'OMT pour 2010 estiment à 1 milliard les flux internationaux en Europe ce qui représenteraient 52 pour cent de l'ensemble des flux.
7. Nous faisons ici abstraction du tourisme à motif culturel et religieux, qui remonte aux temps les plus anciens.
8. Le tourisme est très relié au marché hôtelier : là aussi les entreprises internationales ont créé, un peu partout dans le monde, des styles d'hôtel pour des clientèles segmentées. Le *marketing* hôtelier des grandes chaînes est un des mieux maîtrisés.
9. Dans la plupart des pays européens, le nombre de bi-actifs est devenu supérieur à celui du nombre des couples mono-actifs dans les années 70.
10. Enquêtes aux frontières -- Direction du Tourisme, France, 1996.
11. Ce taux d'utilisation de l'avion par les Anglais est à peu près constant depuis 1988.
12. Cette typologie a été élaborée à partir d'une analyse factorielle des correspondances multiples et d'une classification ascendante hiérarchique.

BIBLIOGRAPHIE

- Chasset, Catherine, Potier, Françoise (1992), “*Touristes étrangers en France, touristes français à l'étranger en 1989*”, Collection de l'Économie et du Tourisme, n° 18, Ministère du Tourisme.
- Cockerell, Nancy et Potier, Françoise (1992 et 1995), *The European International Short Break Market*, EIU.
- ETM (1989 à 1996), *World Travel Review*, Munich.
- Eurostat (1989), *Les vacances des Européens en 1987*, CEE.
- International Tourism Reports Quarterly*, The Economist Intelligence Unit, Londres.
- (1997), *Le mémento du tourisme*, Direction du Tourisme.
- OCDE (annuel), *Politiques touristiques et tourisme international dans les pays Membres de l'OCDE*, Paris.
- Organisation Mondiale du Tourisme, *OMT Rapport annuel*, Madrid.
- Potier, Françoise (1990), *Les transports et l'évolution du tourisme : élaboration de scénarios dans l'espace européen*, Comité du Tourisme de l'OCDE, Paris, 1990.
- Potier, Françoise (1992), “*Les courts séjours internationaux des Européens*”, WCTR.
- Potier, Françoise, Orfeuill, Jean-Pierre (1995), “*International travel in Europe*”, dans : *A billion trips a day : tradition and transition in European mobility*, Elsevier, North Holland.
- Potier, Françoise (1996), “*Évolution des pratiques de tourisme et leurs conséquences sur les transports*”, Transport, n° 380.
- Potier, Françoise (1997), “*Les métamorphoses du tourisme*”, Sciences Humaines.

PAYS-BAS

Henk MEURS
MuConsult
Amersfoort

Nelly KALFS
Ministère des Transports, des Travaux Publics et de la Gestion de l'Eau
Centre de Recherche sur le Transport
Rotterdam
Pays-Bas

LOISIRS ET VACANCES : UN MARCHÉ DES TRANSPORTS OUBLIÉ ?

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION.....	137
2. DÉFINITIONS ET DONNÉES.....	138
2.1. Caractéristiques des déplacements de loisirs.....	139
2.2. Données.....	139
3. ÉVOLUTION DU TEMPS DE LOISIR	141
3.1. Évolution du temps de travail	141
3.2. Durée du temps libre.....	142
3.3. Utilisation du temps libre.....	144
3.4. Incidences sur la mobilité	145
3.5. Évolutions futures	146
4. ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS A CARACTÈRE RÉCRÉATIF (EXCURSIONS D'UNE JOURNÉE).....	148
4.1. Évolution de la demande.....	148
4.2. Évolutions futures	149
4.3. Mobilité.....	150
5. ÉVOLUTION DU TOURISME.....	152
5.1. Différences entre les pays.....	152
5.2. Voyages d'une journée et voyages de plusieurs jours	153
5.3. Destinations à l'intérieur de l'Europe occidentale	154
5.4. Mobilité.....	155
5.5. Politique des transports.....	156
6. CONCLUSIONS	157
BIBLIOGRAPHIE	159

Amersfoort/Rotterdam, juin 1998

1. INTRODUCTION

Chercheurs et décideurs prêtent une grande attention aux migrations alternantes et aux déplacements professionnels. L'intérêt accordé aux déplacements à caractère social et récréatif, en revanche, est nettement moindre. Plusieurs raisons expliquent ce phénomène. Tout d'abord, les encombrements -- qui résultent essentiellement de la concentration des migrations alternantes et des déplacements professionnels aux heures de pointes -- sont au centre des préoccupations des décideurs dans la plupart des pays d'Europe occidentale. Dans une telle optique, les déplacements à caractère social et récréatif, qui ne sont source d'encombrements qu'à certaines périodes bien précises et à certains endroits spécifiques, semblent moins importants. Par ailleurs, de la part des chercheurs, le faible intérêt suscité par les déplacements à caractère social s'explique davantage par les faits suivants :

- Le concept de voyage d'agrément lui-même est difficile à définir.
- Le voyage d'agrément se caractérise par des objectifs très variés et, par conséquent, par la grande diversité des caractéristiques démographiques des voyageurs.
- Le schéma du voyage d'agrément est moins rigide que celui des migrations alternantes. En outre, les destinations sont très hétérogènes et sont fortement liées à la période de l'année et aux conditions climatiques. Par ailleurs, la fiabilité des données disponibles reste fortement sujette à caution.

Toutefois, le manque relatif d'attention accordée à ce segment du marché des transports est loin d'être justifié, bien au contraire : alors que les migrations alternantes représentent seulement 20 à 25 pour cent du total des voyages, la part des déplacements à caractère social et récréatif est de 40 à 50 pour cent. Ce contraste est encore plus manifeste en ce qui concerne les voyages internationaux : en 1989, 73 pour cent de ces derniers étaient des voyages de vacances, tandis que les visites aux amis et aux connaissances et les déplacements pour motifs professionnels représentaient respectivement 11 pour cent et 16 pour cent seulement de ce total (Potier *et al.*, 1993). Cela signifie également que les voyages d'agrément engendrent des coûts considérables pour l'environnement. Par ailleurs, leur poids économique est important ; en effet, en 1991, la part du tourisme international dans le Produit International Brut (PIB) s'élevait à 1.6 pour cent pour l'Union Européenne dans son ensemble et atteignait jusqu'à 6 pour cent dans certains pays (OMT, 1993). Le nombre de touristes s'accroît actuellement au rythme de quelque 3 à 5 pour cent par an (OCDE, 1996).

Les déplacements à caractère social et récréatif devraient continuer de progresser, notamment en raison de la réduction du temps de travail et, par conséquent, de l'augmentation du temps de loisir. Dans le même temps, on constate actuellement une internationalisation des déplacements sans motif professionnel. A côté d'un accroissement en *volume*, on observe également une évolution de la nature des déplacements de loisirs. La flexibilité accrue de l'emploi pourrait en effet entraîner l'émergence de nouveaux modes d'utilisation du temps libre, différents de ceux associés aux traditionnels séjours

de fin de semaine et voyages de vacances. Par conséquent, la réalisation des objectifs économiques et environnementaux de la politique des transports nécessitera, de la part des pouvoirs publics comme des entreprises de transport, une réflexion plus poussée sur les déplacements de loisirs.

L'objectif de la présente contribution est de donner une vue d'ensemble de l'évolution du secteur des déplacements à caractère social et récréatif ainsi que des perspectives de changements futurs. Les conséquences à tirer pour la politique des transports seront ensuite analysées.

- Quels concepts et termes doivent être définis dans le cadre de l'étude des déplacements de loisirs ?
- Quels changements constate-t-on dans la nature et l'étendue du temps libre ? Quel paraît être l'impact de cette évolution sur le comportement en matière de voyages ?
- Comment les deux principaux segments du marché -- excursions d'une journée et tourisme -- évoluent-ils ?

Il sera avancé qu'une attention plus grande mérite d'être accordée aux déplacements à caractère social et récréatif et que ce segment du secteur des voyages nécessite une approche spécifique de la part des chercheurs comme des décideurs. De plus, les chercheurs devront adapter l'exploitation des données dans ce domaine afin de centrer leur analyse sur les caractéristiques propres à ce secteur. Il incombera par ailleurs aux décideurs, terme par lequel on entend à la fois les autorités publiques et les autres prestataires de services de transports, de s'appuyer sur les meilleures informations disponibles possibles, afin d'offrir des services parfaitement adaptés aux besoins spécifiques du consommateur de loisirs. Nous verrons dans le présent document que ces besoins diffèrent de ceux des navetteurs ordinaires.

2. DÉFINITIONS ET DONNÉES

Dans la présente contribution, le terme "temps de loisir" doit s'entendre comme l'ensemble du temps non consacré par une personne à assurer son bien-être futur au sens large. Cela sous-entend que les activités entreprises dans le but de dégager un revenu, d'entretenir son foyer et de prendre soin de son bien-être physique ne peuvent être considérées comme étant intégrées dans les loisirs. Le concept de temps de loisir est donc plus restrictif que la notion de temps libéré du travail professionnel. En d'autres termes, tout à fait en dehors du temps de travail "officiel", le temps consacré aux tâches ménagères indispensables ne doit pas non plus être comptabilisé dans les loisirs. On peut ainsi en conclure que la notion de "plaisir" doit être l'une des conditions *sine qua non* de toute définition valide du concept de temps de loisir.

Cette définition du temps de loisir est loin d'être parfaite. Un repas pris à l'extérieur, par exemple, est considéré comme ayant lieu pendant le temps libre, alors qu'un repas pris à domicile ne l'est pas. D'autre part, le travail bénévole peut également être envisagé comme une activité de loisir, mais il n'en reste pas moins qu'il s'agit également d'un travail. Il convient en outre de ne pas oublier que de nombreuses personnes éprouvent du plaisir à travailler et s'épanouissent dans leur travail. Certains auteurs ont mis en évidence l'évolution qui a peu à peu conduit à considérer comme des activités de loisir des activités qui n'avaient jamais été envisagées comme telles auparavant. Les

achats constituent à ce titre un bon exemple. Cette activité, qui était essentiellement considérée autrefois comme une activité purement utilitaire destinée à préserver l'équilibre de l'individu, prend, par certains aspects tout au moins (lèche-vitrines, par exemple), la forme d'une activité de loisir.

D'après cette définition, les déplacements de loisirs comprennent donc tous les déplacements autres que ceux effectués dans le but d'assurer le bien-être futur de l'individu ou même de lui permettre de conserver une vie normale. En d'autres termes, l'absence de tels déplacements n'est pas pénalisante pour l'avenir. Toutefois, la présente étude sera limitée aux déplacements entrepris dans un but social ou récréatif. Par conséquent, les termes "déplacements de loisirs" et "déplacements à caractère social et récréatif" seront indifféremment utilisés.

2.1. Caractéristiques des déplacements de loisirs

Les déplacements de loisirs sont par nature extrêmement variés. On peut néanmoins distinguer un certain nombre d'aspects différents.

- L'objet. On peut tout d'abord établir une distinction entre les déplacements à caractère social et les déplacements à caractère récréatif. Dans le premier cas, l'objectif est de rendre visite à des parents ou à des amis, tandis que dans le second cas, la finalité du déplacement est soit la détente, soit le divertissement au sens large. Toutefois, ces deux catégories recouvrent également des objectifs secondaires très divers. L'étude néerlandaise sur les déplacements de loisirs d'une journée distingue ainsi plus de 40 objectifs secondaires.
- Le nombre de nuits passées hors du domicile. On distingue ainsi les excursions (aucune nuit passée à l'extérieur), les séjours de courte durée (1 à 3 nuits passées hors du domicile), les vacances de courte durée (3 à 5 nuits passées en dehors de chez soi) et les vacances de longue durée (plus de 5 nuits hors du domicile). On dissocie en outre les temps de transport de courte durée (jusqu'à deux heures) et les temps de transport de longue durée (plus de deux heures).
- L'intérêt du voyage. Une différence est également faite entre les voyages expressément entrepris pour parvenir à une destination précise et les voyages qui possèdent une valeur récréative propre, comme ceux qui consistent à emprunter un itinéraire touristique.
- La destination. On établit également une distinction entre les déplacements de loisirs locaux, régionaux, nationaux et internationaux.

En raison de cette hétérogénéité, il paraît difficile de répartir les déplacements de loisirs en secteurs bien distincts susceptibles d'être spécifiquement influencés par telle ou telle mesure. L'élément le plus frappant est le contraste existant entre ces déplacements et les migrations alternantes, qui se caractérisent par la nécessité de respecter des destinations et des horaires fixes. Une politique globale aura donc peu de chances d'être adaptée aux caractéristiques propres aux déplacements de loisirs.

2.2. Données

Entreprendre des recherches sur les déplacements de loisirs n'est pas aisé, notamment parce qu'aucune source d'informations n'est à même de fournir des renseignements sur l'ensemble des caractéristiques fondamentales de ce type de déplacement. Les recherches s'appuient donc nécessairement sur des données très hétérogènes. Par conséquent, afin d'avoir un aperçu du secteur

des déplacements à caractère social et récréatif et de se faire une idée des différents moyens permettant d'influer sur ce secteur, des données susceptibles de rendre pleinement compte de la diversité des voyages qui entrent dans cette catégorie, devront être collectées.

Pour ce qui est de l'évolution de la nature du temps de loisir, il est possible de tirer profit des enquêtes d'emploi du temps. Ces enquêtes consistent à demander aux personnes interrogées de tenir un journal de bord de l'ensemble de leurs activités sur un ou plusieurs jours. Des études de ce type ont été entreprises dans différents pays européens et la conduite d'enquêtes similaires à l'échelon européen suscite un intérêt croissant. Le principal inconvénient de cette source de données pour l'étude des déplacements de loisirs réside dans le fait que les activités à caractère social et récréatif ne représentent qu'une partie du vaste panorama des activités quotidiennes et sont, par conséquent, souvent regroupées dans des catégories d'activités très générales. Par ailleurs, ce type d'enquête ne recense que les activités quotidiennes et passe donc à côté d'événements moins fréquents tels que les excursions et les vacances.

Dans certains pays, des données sur les activités de loisirs sont collectées pour les besoins du tourisme. On peut citer à titre d'exemple la *Onderzoek Dagrecreatie* (Enquête sur les loisirs), organisée tous les cinq ans aux Pays-Bas ; dans le cadre de cette étude, des informations détaillées sont recueillies sur les déplacements effectués dans la journée (sans nuitée) et répondant à un objectif de détente.

Outre ces études "touristiques", de nombreux pays conduisent également des enquêtes sur les comportements en matière de vacances. Ainsi, chaque année, l'Institut central des statistiques des Pays-Bas (CBS) recueille des informations dans le cadre de son "Étude suivie sur les vacances", des études équivalentes étant également entreprises dans d'autres pays. En Allemagne, il s'agit de la *Urlaub und Reisen's Reiseanalyse*, tandis qu'en Angleterre est publiée la *Tourism Monthly Survey* et qu'une étude est conduite chaque mois en France par la SOFRES-Direction du Tourisme. Par ailleurs, au moins trois organisations internationales -- IATA, OMT et OCDE -- collectent aussi des informations sur le tourisme. Toutefois, toutes aussi utiles qu'elles puissent être, ces enquêtes ne sont pas axées sur les comportements en matière de déplacements qui occupent par conséquent une place de second rang.

Certains pays européens collectent des données sur le passage des frontières. Il s'agit notamment de demander aux personnes interrogées d'indiquer les motifs de leur voyage. Si de telles enquêtes donnent un aperçu de l'ampleur des voyages internationaux à caractère social et récréatif, les questions posées sont trop limitées pour que les informations ainsi obtenues puissent servir de point de départ à l'élaboration de politiques.

Le *European Travel Monitor* (ETM) du *European Travel Data Centre* (ETDC), qui suit l'évolution du tourisme international à l'échelon européen depuis 1988, constitue une meilleure source d'informations. Les habitudes de 150 000 personnes âgées de 15 ans et plus sont analysées dans le cadre de cette étude. Cette source d'informations, malheureusement, présente également des inconvénients pour la présente analyse, le principal étant qu'elle ne recense que les voyages de plus d'une journée, alors que -- comme nous le verrons ci-après -- les excursions d'une journée représentent une part considérable des déplacements à caractère social et récréatif.

3. ÉVOLUTION DU TEMPS DE LOISIR

3.1. Évolution du temps de travail

Les variations du temps de travail sont l'un des principaux facteurs influant sur le temps de loisir. Le Tableau 1 présente l'évolution de la durée hebdomadaire moyenne du travail pour cinq pays de l'Union Européenne, ainsi que pour l'Union Européenne dans son ensemble.

Tableau 1. Évolution de la durée hebdomadaire moyenne du travail

Pays	Hommes			Femmes			Total		
	1983	1988	1993	1983	1988	1993	1983	1988	1993
Belgique	42.1	40.9	40.3	36.6	34.6	33.2	40.2	38.6	37.4
Allemagne	42.7	42	40.9	35.4	35.1	33.7	39.9	39.3	37.9
France	42.4	42.3	41.7	36.8	35.9	35.2	40.1	39.5	38.7
Royaume-Uni	44.2	45.1	44.3	30.2	30.6	30.5	38.5	38.9	38.1
Pays-Bas	41.9	38	38.1	29.1	26	25.5	37.7	33.6	33.1
Europe des 12	42.8	42.5	41.9	34.6	34.6	33.9	39.7	39.5	38.6

Source : Eurostat, Enquête sur les forces de travail.

Il ressort du Tableau 1 qu'entre 1983 et 1993, la durée hebdomadaire moyenne du travail a diminué dans la plupart des pays de l'Union Européenne. Ce résultat s'explique par la diminution du nombre d'heures que compte une semaine de travail à temps plein, ainsi que par l'accroissement du nombre de travailleurs à temps partiel. Entre 1983 et 1993, la part des travailleurs à temps partiel dans la main-d'œuvre totale est en effet passée de 8.1 pour cent à 12.8 pour cent pour l'Union Européenne dans son ensemble. Ainsi, quelque 30 pour cent des femmes et 3 à 4 pour cent des hommes au sein de l'Union Européenne travaillent à temps partiel. La réduction de la semaine de travail résulte pour l'essentiel de négociations entre organisations syndicales et patronales. Une semaine de travail de 35 heures, cinq semaines de vacances par an et des droits à pension : telles sont les principales revendications des syndicats européens depuis la fin des années 70.

Outre la durée de la semaine de travail, il est important de tenir compte également du nombre de jours de congés. Le Tableau 2 donne le nombre moyen de jours de repos par an dans cinq pays.

Tableau 2. **Nombre de jours de congés par an (1989)**

	Japon	États-Unis	Royaume-Uni	Allemagne	France
Congés de fin de semaine	85	104	104	104	104
Jours fériés	20	9	8	11	8
Congés payés	9	16	24	29	26
Absences	3	6	11	11	16
Total	117	135	147	155	154

Source : Nishi, 1993.

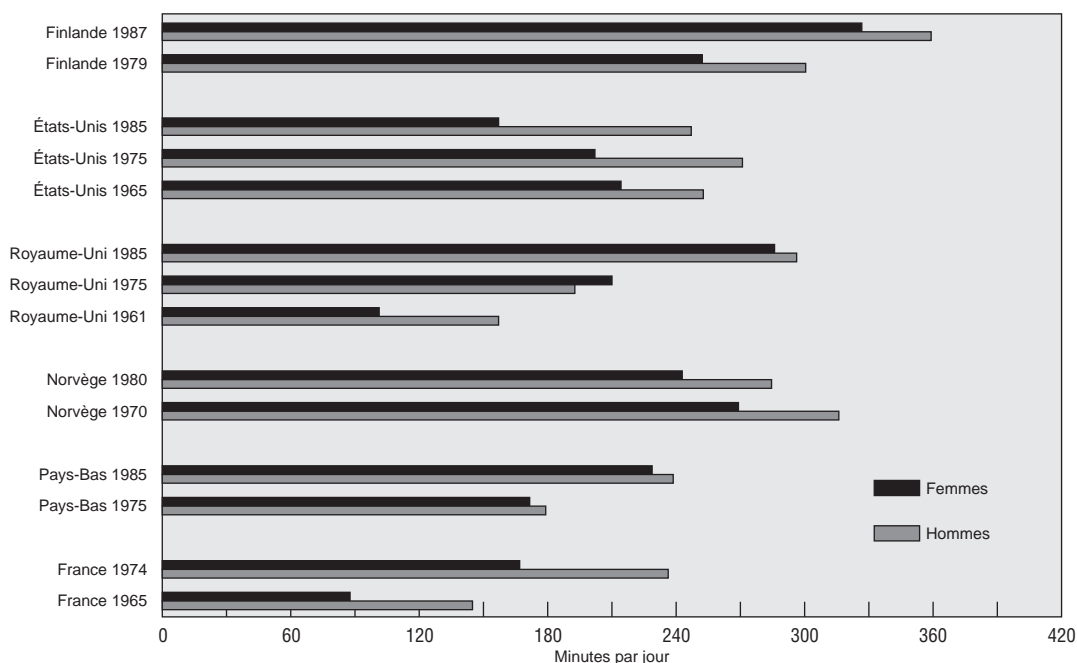
Le Tableau 2 montre clairement que le nombre de jours de congés est nettement plus élevé en Europe qu'au Japon ou aux États-Unis et que les congés maladie y sont également plus fréquents. L'évolution du nombre d'heures de travail confirme ces tendances. D'après les données fournies par Beeker (1991), il apparaît en effet qu'entre 1950 et 1990, la durée moyenne de la semaine normale de travail a diminué de 15 à 20 pour cent en Europe, tandis qu'elle n'a été réduite que de 7 pour cent aux États-Unis. Ainsi, Gratton (1996) suggère que si aux États-Unis, l'accroissement de la productivité a essentiellement été utilisé pour améliorer le pouvoir d'achat, cette même hausse régulière de la productivité dans l'Europe de l'après-guerre a principalement servi à réduire le temps de travail. L'augmentation du nombre de jours de congés en Europe a tout naturellement eu un impact majeur sur le tourisme et explique en grande partie l'importance manifeste de l'industrie du tourisme au sein de l'Europe. Cette question sera examinée plus en détail au chapitre 5.

3.2. Durée du temps libre

Les évolutions mentionnées ci-dessus conduisent bien évidemment à conclure que le temps libéré du travail a enregistré une augmentation au cours des dernières années, la conséquence implicite étant que le temps de loisir a dû parallèlement s'accroître. Nous nous efforcerons dans les paragraphes ci-après de déterminer dans quelle mesure la diminution du temps total de travail s'est effectivement accompagnée d'un accroissement du temps de loisir, tel que défini plus haut.

La Figure ci-après montre l'évolution de la durée du temps libre dans différents pays. Il apparaît que ce sont les Néerlandais qui disposent de la plus grande quantité de temps libre (390 minutes, soit 6.5 heures par semaine), tandis que les Français et les Norvégiens arrivent en dernières positions. Il est particulièrement frappant de constater que le temps libre ne suit pas la même évolution dans tous ces pays. Ainsi, s'il tend à diminuer en Finlande, en Norvège et aux Pays-Bas, il a enregistré une hausse au Royaume-Uni au cours des années 80. Il est néanmoins possible que cette tendance s'explique en partie par la situation économique, c'est-à-dire par le taux de chômage, du Royaume-Uni à cette époque.

Figure 1. **Durée moyenne du temps de loisir, individus âgés de 20 à 59 ans**
Par sexe, pays et années



Cette discordance entre, d'une part, la diminution générale du temps de travail, et, d'autre part, l'évolution plus complexe de la quantité réelle de temps libre dont disposent les individus, s'explique par un certain nombre de facteurs :

- Pour calculer le temps de travail, nous nous appuyons sur les chiffres tirés des contrats formels conclus entre employeurs et employés. Les enquêtes d'emploi du temps, en revanche, qui donnent le nombre d'heures véritablement travaillées, révèlent bien souvent que le nombre réel d'heures de travail est quelque peu supérieur à celui indiqué par les contrats de travail, en raison des heures supplémentaires et d'autres effets (Roberts, 1998).
- L'accroissement du taux d'activité féminine dans de nombreux pays d'Europe occidentale a conduit à une modification de la division du travail au sein du ménage, ce qui, à son tour, a entraîné une hausse du nombre d'heures consacrées par les hommes aux tâches ménagères.
- L'allongement des distances entre le domicile et le lieu de travail s'est traduit par une augmentation du temps consacré aux migrations quotidiennes, ce phénomène ayant entraîné à son tour une diminution de la durée du temps libre disponible.

On peut donc conclure de ce qui précède que les résultats des enquêtes d'emploi du temps ne confortent que partiellement l'idée d'un accroissement du temps de loisir. En fait, Tyrell (1995) soutient que les employés à temps plein au Royaume-Uni ont en réalité vu la durée de leur semaine de travail *augmenter*. Cette tendance a également été observée dans d'autres pays. Toutefois, de nombreux chercheurs considèrent la diminution de la durée du travail comme l'évolution la plus probable à long terme (Gershuny, 1992 ; Boulin, 1998). Boulin constate par ailleurs que le temps de travail est amené à gagner en flexibilité. Il sera également négocié au cas par cas, et pourra ainsi être

mieux adapté aux besoins propres à chaque employé. Certaines tendances, telles que le travail à temps partiel, les retraites anticipées et les interruptions de carrière, devraient également jouer un rôle important à cet égard.

3.3. Utilisation du temps libre

A côté de l'évolution de la durée du temps libre, il convient également de s'interroger sur la *nature* des loisirs. C'est pour les Pays-Bas que les données disponibles sont les plus précises. Elles sont présentées au Tableau 3.

Tableau 3. **Utilisation du temps libre aux Pays-Bas, en fonction du lieu et en heures par semaine**

Lieu	1975		1985		1995	
	Nombre d'heures	%	Nombre d'heures	%	Nombre d'heures	%
Domicile	29.6	67.3	30.3	66.2	27.3	64.5
Environs	8.7	19.8	9.2	20.1	8.5	20.1
En dehors des environs	5.7	13	6.3	13.8	6.5	15.4
Inconnu	1.3	-	0.3	-	1.8	-
Total	45.3	100.1	46.1	100.1	44.1	100.0

Source : Données compilées par TBO.

On constate qu'entre 1975 et 1995, les individus ont commencé à passer une part plus faible de leur temps libre chez eux. Certains chiffres indiquent par ailleurs qu'au cours de la même période, les individus se sont mis à passer plus de temps en dehors des environs immédiats de leur domicile, d'où un accroissement de la distance parcourue par déplacement. On remarque en outre une évolution des comportements en matière de contacts sociaux, la part relative des visites aux amis et à la famille ayant eu tendance à diminuer au profit des activités de loisir, bien que, de toute évidence, rien n'empêche de combiner ces deux types d'activités.

Tableau 4. **Nombre de déplacements par personne et par semaine aux Pays-Bas en fonction de la finalité du déplacement**

Catégorie	1975		1995	
Activités de loisirs	1.2	100	1.68	140
Contacts sociaux	1.7	100	1.65	97
Autres	1.94	100	1.78	92
Total	4.85	100	5.11	105

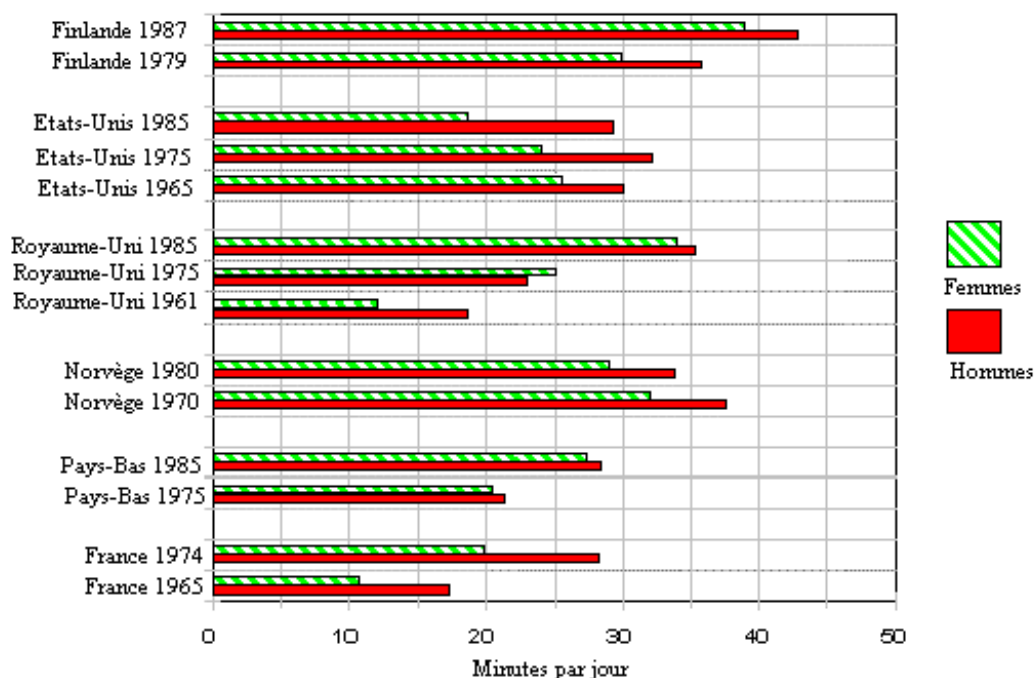
Source : Données compilées par TBO.

Il ressort du Tableau 4 que le nombre de déplacements entrepris pour des motifs de détente s'est fortement accru au cours de la période 1975-1995, tandis que le nombre de déplacements à caractère social a légèrement diminué. Ces évolutions concordent avec les anticipations de Linder (1971), qui avait annoncé l'apparition de formes de loisirs à intensité de capital de plus en plus forte du fait de l'augmentation des revenus. Le fait qu'entre 1979 et 1989 les dépenses consacrées aux activités de loisirs au Royaume-Uni aient augmenté de 50 pour cent, alors que la durée du temps libre disponible pour ces activités n'a progressé que de 2 pour cent, illustre bien ce phénomène (Roberts, 1998). L'auteur est allé jusqu'à suggérer que cet écart avait contribué à donner aux individus le sentiment de vivre dans une société trépidante.

3.4. Incidences sur la mobilité

L'évolution des temps de trajet liés aux déplacements à caractère social et récréatif montre que le temps consacré aux déplacements de loisirs s'est accru en Finlande, en Norvège et aux Pays-Bas, même si la quantité totale de temps libre est restée plus ou moins stable dans ces trois pays pendant la période considérée. Une hausse analogue a été constatée en France et au Royaume-Uni. On note également d'autres faits saillants : aux États-Unis, entre 1965 et 1975, les temps de trajet liés aux déplacements de loisirs ont augmenté pour les femmes, tandis qu'ils ont diminué pour les hommes. S'agissant des femmes, cette progression a été régulière et prolongée. En Norvège, en revanche, les temps de trajet liés aux déplacements de loisirs ont légèrement chuté au cours de la même période.

Figure 2. Temps de trajet liés aux déplacements de loisirs, personnes âgées de 20 à 59 ans
Par sexe, pays et années



Des données sur (l'évolution) des modes de transport utilisés pour les activités de loisirs sont disponibles pour les Pays-Bas. En moyenne, les Néerlandais utilisent l'automobile en tant que conducteur ou en tant que passager pour couvrir respectivement 43 et 36 pour cent du total des distances parcourues à des fins sociales, tandis que 13 pour cent de ces distances sont couvertes en utilisant les transports publics et 8 pour cent en ayant recours à d'autres moyens de transport. Au cours des cinq dernières années, le nombre de kilomètres couverts, dans le cadre des déplacements de loisirs à caractère social, par les Néerlandais en tant que conducteurs d'automobiles a enregistré une hausse, tandis que la part des distances parcourues pour les mêmes motifs en tant que passagers a diminué. De toute évidence, cette évolution implique une diminution du taux d'occupation des véhicules. S'agissant des déplacements à caractère récréatif, les Néerlandais effectuent 33 pour cent des distances totales parcourues pour ce motif au volant de leur véhicule, 32 pour cent en tant que passager, 9 pour cent grâce aux transports publics et 21 pour cent à bicyclette. Il est à noter que ce dernier mode de transport a été adopté pour l'essentiel par de jeunes personnes.

3.5. Évolutions futures

Les modifications de la durée du travail et de l'organisation du temps de travail déterminent, pour une large part, l'évolution du temps de loisir. Ce phénomène est le résultat d'un certain nombre de développements, à propos desquels on peut faire les prévisions suivantes :

1. La hausse continue du taux d'activité féminine. Cela sous-entend que la présente évolution de la division du travail au sein du ménage devrait se poursuivre pendant un certain nombre d'années encore.
2. L'accroissement de la flexibilité de l'emploi. D'après de nombreux spécialistes du marché du travail, les travailleurs au sein de l'Union Européenne devront à l'avenir accepter des rythmes de travail plus irréguliers afin de répondre aux variations de la production. Cela implique que la quantité de temps libre dont disposeront les individus, variera selon les périodes.
3. Le travail à temps partiel. On prévoit un accroissement du nombre de personnes travaillant moins de temps que la durée hebdomadaire normale du travail dans leurs secteurs respectifs. Cette tendance devrait se stabiliser pour les femmes, mais les hommes devraient également, dans de nombreux pays d'Europe occidentale, commencer à travailler à temps partiel afin d'avoir le temps de s'occuper de leurs enfants.
4. La réduction du temps total de travail. Selon toute vraisemblance, le nombre total d'heures non travaillées devrait s'accroître, même s'il est difficile de prévoir à quel rythme. Malgré cette tendance générale, certains segments du marché du travail enregistrent une augmentation de la durée de la semaine de travail. Il est toutefois possible que ce phénomène soit compensé par une hausse simultanée du nombre de jours de congés, ce qui devrait à son tour donner une impulsion au tourisme, en particulier dans le secteur des voyages de courte durée.
5. La répartition du travail sur la durée de vie. La hausse générale du niveau d'études continuera de se traduire par une entrée plus tardive des jeunes sur le marché du travail. La durée de la vie active est également réduite à l'autre bout de la chaîne avec l'augmentation des départs en retraite anticipée. Il en résulte que le travail se concentre

de plus en plus sur une période relativement courte de la vie des individus ; il ne fait toutefois aucun doute que l'effet modérateur de l'allongement de la durée de vie, d'une part, et du déclin simultané du nombre de jeunes, d'autre part, contrebalanceront cette tendance.

6. La répartition du travail sur la journée et sur la semaine. Des changements importants sont en cours dans ce domaine dans un certain nombre de pays. On s'éloigne de plus en plus du schéma traditionnel de la semaine de travail – à savoir de 9 heures à 17 heures cinq jours sur sept --, au profit d'une répartition du travail sur six, voire sur sept jours de la semaine, avec des horaires pouvant fluctuer entre huit heures du matin et huit heures du soir. Les pourparlers actuellement en cours aux Pays-Bas sur la prolongation des horaires d'ouverture des magasins, des banques et des administrations publiques illustrent cette tendance. Conséquence de cette évolution : le temps libre sera de moins en moins concentré sur la fin de semaine. La répartition du temps libre sur l'ensemble de la semaine sera de ce fait considérablement modifiée.

Ces évolutions auront toutes des incidences importantes sur l'organisation du temps libre par les individus, notamment :

1. Une hausse ininterrompue du trafic de loisirs.
2. Une individualisation continue de la gestion du temps libre, en particulier dans les familles dont les membres actifs ont des emplois du temps inconciliables ; il ne fait aucun doute que cette individualisation, qui entraînera un accroissement de la mobilité fondée sur l'automobile, se traduira également par une diminution du taux d'occupation des véhicules.
3. Des périodes de congés plus longues, ce qui pourrait entraîner une augmentation des déplacements de loisirs, en particulier en ce qui concerne les voyages de plus longue durée.
4. Une modification de la répartition des déplacements de loisirs sur la semaine et sur la journée. Il deviendra ainsi plus difficile d'agir sur ces évolutions par le biais d'une politique générale. Quelques exemples du type d'adaptations nécessaires pour avoir une certaine prise sur ces développements différenciés seront présentés ci-après.

Un certain nombre d'évolutions ont également eu un impact significatif sur les déplacements de loisirs. Il s'agit notamment :

1. du vieillissement de la population ; à l'avenir, les personnes âgées devraient être plus nombreuses à posséder une voiture et un permis de conduire (MuConsult, 1998) ;
2. de l'augmentation du revenu réel et de l'accumulation des richesses ; les individus disposant de revenus élevés et les personnes âgées ayant accumulé des richesses tout au long de leur vie passent une plus grande partie de leur temps libre en dehors de chez eux et voyagent plus loin ;

3. tous ces changements conjugués conduisent à penser qu'à l'avenir, les déplacements de loisirs connaîtront une progression plus rapide que celle que devrait normalement enregistrer le temps de loisir.

4. ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS A CARACTÈRE RÉCRÉATIF (EXCURSIONS D'UNE JOURNÉE)

Il est clair, d'après ce qui précède, que la part relative des déplacements effectués pour des motifs de détente s'est accrue par rapport aux déplacements à caractère social. Cette hausse devrait se poursuivre en raison de l'évolution à la fois de l'offre et de la demande. Nous examinerons dans le présent chapitre les grandes lignes de l'évolution des déplacements à caractère récréatif d'une journée. Ces derniers sont définis comme des déplacements temporaires d'une durée minimum de 2 heures et d'une durée maximum de 24 heures, la condition étant qu'aucune nuit ne soit passée hors du domicile. Les questions de mobilité seront également étudiées. Nous nous appuyons à cette fin sur la situation aux Pays-Bas, pour laquelle des informations sont disponibles par le biais de la *Onderzoek Dagrecreatie* (Enquête sur les déplacements de loisirs).

4.1. Évolution de la demande

L'enquête révèle que les installations sportives et le centre des villes constituent la finalité de la plupart des déplacements effectués pendant les loisirs. Ainsi, dans 32 pour cent des cas, l'objectif de ces déplacements est de se rendre en centre-ville, en vue d'y faire les boutiques ou de s'y restaurer. Par ailleurs, 21 pour cent des déplacements ont pour destination les installations sportives, et 8 pour cent les sites naturels d'intérêt esthétique. Les centres d'attractions et événements spéciaux représentent une fraction relativement faible de l'ensemble des déplacements. Par ailleurs, il est intéressant de noter que la part des centres d'attractions augmente moins rapidement que celle des événements spéciaux, tels que rencontres sportives, salons et expositions.

Si l'analyse du nombre total de kilomètres parcourus par type de déplacement (MuConsult, 1997) confirme ce tableau, ce sont en revanche les centres d'attractions qui sont à l'origine des déplacements unitaires les plus longs (139 kilomètres). Les déplacements à destination du centre des villes (70 kilomètres), des installations sportives (34 kilomètres) et des sites naturels d'intérêt esthétique (62 kilomètres) impliquent, en moyenne, des temps de trajet plus courts.

L'utilisation de la voiture pour ces excursions d'une journée varie fortement selon la finalité du trajet. Ainsi, 65 à 75 pour cent des trajets effectués en vue d'assister à un événement spécial, de se rendre dans une installation sportive ou dans un autre lieu de détente se font en voiture. Cette proportion est bien plus faible pour les déplacements en centre-ville et les visites de sites naturels (45-57 pour cent). Il est probable que la qualité des autres moyens de transport disponibles explique au moins en partie cette différence. En effet, d'après une analyse conduite par Hanemayer (1988) sur la répartition du trafic par modes de transport pour 30 parcs d'attractions, la proportion de visiteurs utilisant les transports publics augmente avec la qualité d'accès à ces parcs offerte par ces transports. Les centres d'attractions qui se visitent dans la journée sont, d'une manière générale, relativement

mal desservis par les transports en commun. Cela conduit à penser que, dans ce cas tout au moins, la mise en place de solutions de remplacement attrayantes permettrait de réduire la place occupée par l'automobile dans les déplacements à caractère récréatif.

4.2. Évolutions futures

MuConsult a construit un certain nombre de scénarios reflétant l'évolution possible des déplacements à caractère récréatif d'une journée. Les principaux éléments pris en compte dans ces scénarios sont présentés ci-dessous :

1. Démographie et économie. Les scénarios postulent l'augmentation du nombre de personnes âgées et la diminution simultanée du nombre de jeunes. Le premier de ces phénomènes entraînera une utilisation accrue des équipements collectifs municipaux, tandis que le second aura probablement un impact négatif sur la fréquentation des parcs d'attraction et l'utilisation des équipements de loisirs. Par ailleurs, la hausse des revenus impliquera que, même si une part relativement plus faible du temps libre est consacrée aux excursions, les sommes dépensées au cours de ces déplacements seront plus importantes.
2. Valeurs sociales et culturelles, à savoir la valeur qu'attribueront à l'avenir les individus à la consommation, par opposition à la culture et à la beauté de la nature. Il est vraisemblable qu'un mode de vie centré sur la consommation ou matérialiste favoriserait l'essor des déplacements axés sur les centres d'attractions et les événements spéciaux, tandis qu'une évolution inverse se traduirait par un accroissement relatif des déplacements à destination du centre des villes et des sites naturels.
3. Individualisation. Un renversement de tendance au profit d'un accroissement de la solidarité entraînerait une augmentation des visites aux amis et à la famille ; les individus passeraient par ailleurs une part relativement moins importante de leur temps libre en dehors de chez eux. Toutefois, dans une société qui accorde une plus grande valeur à la satisfaction des désirs personnels, on pourrait s'attendre à ce que l'inverse se produise.

Différents scénarios ont donc été élaborés en tenant compte des caractéristiques susmentionnées et les conséquences sur l'accroissement de la mobilité ont été évaluées. Les résultats sont présentés dans le Tableau 5.

Tableau 5. Conséquences des différents scénarios sur l'accroissement de la mobilité

	Indice
Activités de plein air	127-139
Parcs de loisirs	114-124
Centre-ville	114-137
Attractions	93-113
Activités sociales	111-128

Il n'a pas été tenu compte de l'éventuelle dispersion géographique des installations de loisirs. L'ensemble des scénarios anticipent une augmentation des activités de plein air -- évolution fortement liée à l'accroissement du nombre de personnes âgées. Le vieillissement de la population devrait également entraîner une progression des loisirs en centre-ville. La conséquence à tirer pour la politique des transports est la suivante : il sera de plus en plus important de mettre à la disposition du public des moyens de transport en commun à destination du centre des villes et des installations de loisirs en plein air.

4.3. Mobilité

Comme nous l'avons vu précédemment, l'automobile occupe une place très importante dans les déplacements de loisirs. Un certain nombre de facteurs sous-tendent, semble-t-il, ce phénomène.

1. L'offre. On a souvent attiré l'attention sur l'absence de moyens de transport de substitution permettant d'accéder aux installations de loisirs. On note également l'absence de bonnes pistes cyclables entre les habitations et les zones de loisirs locales. Everts (1990) considère que la qualité du réseau d'autobus desservant les installations de loisirs est déplorable et de nombreux parcs de loisirs sont même pratiquement inaccessibles par les transports en commun. On peut par conséquent affirmer qu'à côté du temps de transport, l'offre joue un rôle important dans le choix de l'automobile pour se rendre dans les installations de loisirs. Les transports publics présentent en effet l'inconvénient de ne pas être accessibles partout et à tout moment du jour ou de la nuit.
2. Les prix. Lorsque les individus sortent pour se divertir, ils sortent généralement en groupe, ce qui rend le voyage en voiture plus avantageux, surtout pour les longs trajets.
3. L'attrait des moyens de transport. La qualité, tout autant que le prix des transports publics, revêt une certaine importance. Par attrait, on entend certains aspects tels que les temps de trajets porte-à-porte et le confort.
4. L'information aux voyageurs. Il est relativement aisé d'atteindre, même pour la première fois, une destination quelle qu'elle soit en voiture ; il suffit en effet de savoir lire une carte et de suivre les panneaux de signalisation. En revanche, pour se rendre au même endroit en empruntant les transports publics, il est bien souvent nécessaire de se procurer et d'interpréter les horaires de train ou de bus.
5. La flexibilité. La question du manque de flexibilité des trains et des autobus a également déjà été évoquée. Les possibilités de répondre à la demande supplémentaire les jours de grande affluence, tels que les jours fériés, sont limitées et ce n'est qu'à l'occasion d'événements de grande envergure que sont mis à disposition des trains ou des bus spéciaux.

Tous ces facteurs se traduisent par une utilisation massive de l'automobile, avec tous les problèmes de consommation d'énergie et d'environnement qu'un tel phénomène comporte. Ils se traduisent également par une augmentation des encombrements, surtout les jours de pointe et sur les routes qui conduisent aux plages et aux grands centres d'attractions. Ces encombrements s'expliquent

par la capacité insuffisante du réseau routier par rapport au volume du trafic et par la qualité médiocre des autres modes de transport. Ils influent tout naturellement aussi sur la qualité du "produit" touristique.

La nature particulière des déplacements de loisirs rend nécessaire la mise en place de mesures spécifiques, centrées sur la réduction de l'utilisation de l'automobile. De telles mesures devraient essentiellement viser à :

1. Mettre à la disposition des usagers des moyens de transports adaptés à leurs propres besoins et à la nature des endroits où ils souhaitent se rendre ; prévoir des autobus "spécial achats" qui partiraient de points de correspondance situés aux abords des villes, par exemple, permettrait de réduire les encombrements dans le centre des villes. L'expérience conduite à Utrecht aux Pays-Bas dans ce domaine a montré qu'un tel système pouvait se révéler efficace.
2. Prévoir des transports publics aux moments et aux endroits jugés nécessaires ; l'importance que revêt la mobilité à l'occasion des événements de grande envergure s'accroît rapidement ; bien souvent, la demande concerne la mise en place de moyens de transports spéciaux à des heures et à des jours inhabituels. Les organisateurs de ces événements reconnaissent qu'il est difficile de répondre à ce type de demande massive et exceptionnelle en faisant appel aux transports publics.
3. Intégrer l'offre de transport dans un forfait complet de loisirs ; le voyage pourrait alors commencer dès que la personne ferme la porte de son domicile ; les sociétés qui proposeraient ce type de forfait devraient être en mesure de répondre à la demande par des produits spécifiques et bien ciblés.

Il serait par conséquent judicieux que les responsables de certaines installations de loisirs mettent au point des forfaits spéciaux en collaboration avec les transporteurs. On peut citer à titre d'exemple le Plan de mobilité pour la *Veluwe* -- une grande zone située en pleine campagne à l'Est des Pays-Bas et très fréquentée par les touristes. Ce plan consiste en une série de propositions résultant de la coopération des autorités publiques, des responsables des installations de loisirs et des entreprises de transports en commun dans l'objectif de limiter l'utilisation de l'automobile par les visiteurs. Ce plan prévoit, entre autres choses, les dispositifs suivants :

1. L'"Excursionniste"; il s'agit d'un autocar spécial qui relie terrains de campings et autres résidences de vacances aux diverses attractions de la région.
2. La "Carte de transport vacances". Ce système permet aux vacanciers d'acquérir facilement une carte d'autobus valable dans toute la région.
3. L'amélioration des services de location de bicyclettes et l'aménagement de pistes cyclables.

L'évaluation de ce plan a montré que la mise en œuvre d'un certain nombre de mesures bien ciblées pouvait avoir un impact substantiel sur la mobilité.

L'amélioration de la mobilité sur les routes à destination et au départ des grands centres d'attractions, qui sont souvent fortement touchées par les encombrements aux heures de pointe, tel est un autre exemple de politique des transports axée sur les problèmes liés aux déplacements de loisirs. Bien souvent, le problème tient au fait que ces parcs sont généralement situés loin des principales zones d'habitation. La mise en place de services de transports publics coordonnés pourrait accroître la compétitivité de ces transports. Une telle réorganisation des transports publics présente les caractéristiques suivantes :

4. Les horaires sont ajustés afin de permettre la connexion entre les trains et les autobus.
5. La compatibilité des trains et des autobus en termes de confort est assurée.
6. Des billets "train plus autobus" sont mis à la disposition du public.

De telles solutions de transport pourraient se substituer de manière satisfaisante à l'automobile pour se rendre en ces lieux. Si elles se révèlent concluantes, il serait également dans l'intérêt des propriétaires des centres d'attractions qu'elles se généralisent ; en effet, les encombrements ne font que réduire l'attrait des attractions et engendrent une demande massive de places de stationnement à proximité des parcs.

5. ÉVOLUTION DU TOURISME

D'après une estimation de l'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT), 594 millions d'arrivées de touristes aux frontières ont été au total enregistrées à travers le monde en 1996, soit une hausse de 75 pour cent au cours des dix dernières années. Le tourisme, toutes catégories confondues, progresse de 4.6 pour cent par an (OMT, 1997) pour l'ensemble du monde et de 6.2 pour cent pour les seuls pays occidentaux. L'Europe continue d'occuper une place importante, bien que la part de ce continent dans le nombre total d'arrivées de touristes dans le monde soit passée de 72 pour cent en 1960 à 60 pour cent en 1996 (source : OMT, 1997). Cette chute ne traduit pas un recul absolu du tourisme en Europe, mais s'explique davantage par la diversification des destinations touristiques à travers le monde. L'augmentation, de 10 pour cent environ, du tourisme européen en Asie et en Amérique entre 1985 et 1995 (source : OMT, 1997) illustre bien ce phénomène. 64 pour cent des touristes européens restent cependant en Europe. En résumé, on enregistre une forte croissance du tourisme international, avec une progression plus rapide toutefois des destinations plus lointaines.

5.1. Différences entre les pays

L'analyse des évolutions intervenues dans différents pays européens permet de construire la matrice suivante :

Tableau 6. **Taux de croissance moyen en Europe du nombre d'arrivées de touristes en provenance d'autres pays européens pour la période 1986-1996 (en %)**

Origine	Destination				
	Europe du Nord-Ouest	Europe du Nord	Europe du Sud	Europe centrale et orientale	Est méditerranéen
Europe du Nord-Ouest	3.1	7.5	3.5	21.8	7
Europe du Nord	4.3	4	3.5	8.4	9.4
Europe du Sud	7.5	8.4	6.3	5.6	30.5
Europe centrale et orientale	17.4	31.8	0.6	8.3	6.9
Est méditerranéen	1.7	28.6	0.6	2.6	8.2
Total Europe	4.3	6.5	3	10.8	9

Source: OMT, 1997.

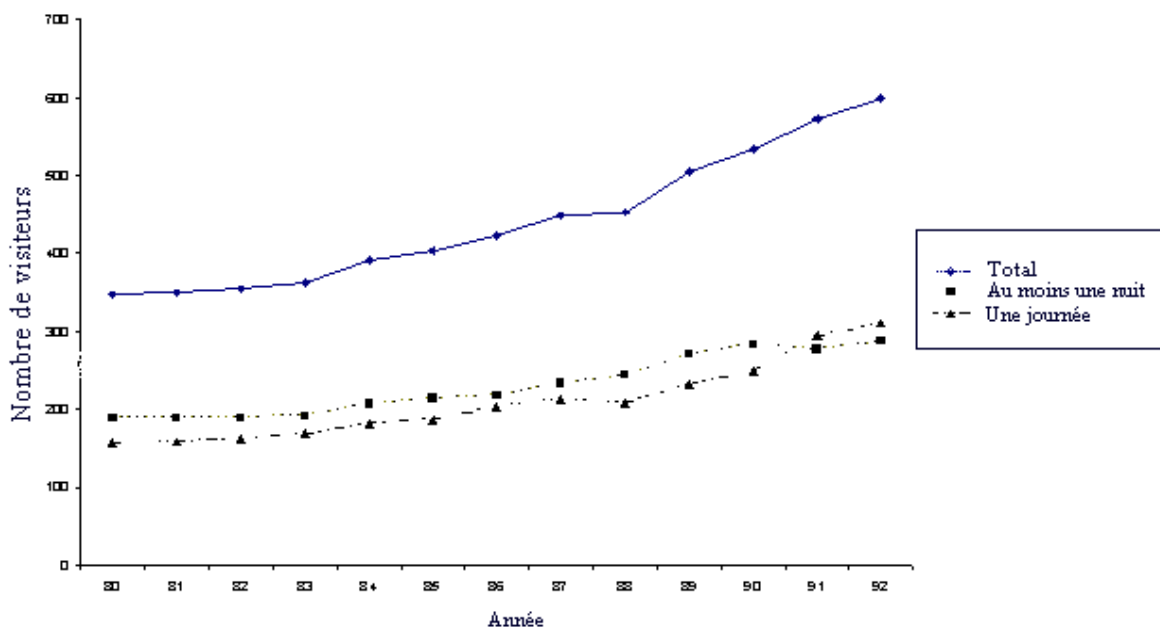
Il ressort du Tableau 6 que le tourisme à l'intérieur de l'Europe a connu un essor considérable au cours de la période 1986-1996, en particulier en Europe centrale et orientale et dans les pays de l'Est méditerranéen. Une analyse plus précise révèle que le tourisme dans certains pays comme l'Italie, l'Autriche, le Royaume-Uni, l'Espagne et la Suisse a progressé plus lentement (source : OMT, 1993). Il semble par conséquent que la part relative des pays d'Europe occidentale dans les destinations touristiques ait diminué au profit des pays d'Europe orientale.

5.2. Voyages d'une journée et voyages de plusieurs jours

Une distinction peut être établie, dans le cadre de l'étude du tourisme international, entre les visiteurs qui restent moins d'un jour dans le pays et ceux qui passent au moins une nuit sur place. La Figure 3 présente l'évolution de ces deux catégories de voyages en Europe.

On voit que, sur l'ensemble des arrivées de voyageurs internationaux en Europe, la moitié environ des visiteurs arrivent et repartent le même jour. Il s'agit essentiellement de visiteurs en provenance de pays voisins qui viennent dans le pays pour y effectuer des achats, pour se détendre ou pour d'autres motifs touristiques (source : OMT, 1993). Le nombre de voyages internationaux d'une durée inférieure à 24 heures a doublé entre 1980 et 1992, avec une croissance annuelle de 4.8 pour cent par an. Ce taux de croissance est supérieur à celui enregistré pour les voyages internationaux d'une durée supérieure à 24 heures (3.5 pour cent).

Figure 3. **Évolution du nombre total de visiteurs, du nombre de visiteurs de la journée et du nombre de visiteurs passant au moins une nuit dans le pays visité**



5.3. Destinations à l'intérieur de l'Europe occidentale

Le Tableau ci-après indique les principales destinations touristiques au sein de l'Europe occidentale.

Tableau 7. **Nombre d'arrivées de touristes en provenance d'Europe et du reste du monde dans les pays européens, 1980-1992**

Pays	1980	1992	% croissance par an
France	30 100	58 500	5.7
Espagne	23 403	36 054	3.7
Italie	22 087	26 974	1.7
Hongrie	9 413	22 500	7.5
Autriche	13 879	19 098	2.70
Royaume-Uni	12 420	17 855	3.1
Allemagne	11 122	15 950	3.1
Total Europe	189 830	287 529	3.5

Il est avant tout frappant de constater, lorsque l'on analyse ce Tableau, que les pays d'Europe du Sud restent les destinations privilégiées des touristes étrangers. Plus récemment, on a néanmoins pu observer une hausse du tourisme dans les pays d'Europe centrale, tels que la Hongrie. Les touristes continuent de provenir essentiellement des pays d'Europe du Nord et du Nord-Ouest, Allemagne,

Pays-Bas et Scandinavie essentiellement. Toutefois, si bon nombre d'Européens du Sud continuent de passer leurs vacances dans leurs pays respectifs, le nombre d'arrivées de visiteurs en provenance de ces pays en Europe du Nord s'est fortement accru à la fin des années 80.

5.4. Mobilité

Comme mentionné dans l'introduction, le marché des voyages internationaux est dominé par le tourisme -- en effet, les voyages de vacances et les visites à la famille et aux amis représentent respectivement environ 74 pour cent et 11 pour cent du total des voyages internationaux d'une durée supérieure à 24 heures (Potier *et al.*, 1993). Les enquêtes entreprises sur toutes les catégories de voyages internationaux -- y compris les déplacements à l'étranger effectués dans la journée -- confirment cette tendance. Par exemple, les vacances constituaient le motif de 62 pour cent des kilomètres parcourus au départ ou à destination de l'Allemagne en 1991, contre 7 pour cent pour les visites à la famille et aux amis et seulement 30 pour cent pour les voyages à caractère professionnel (Intraplan, 1995). Le secteur des voyages à caractère social et récréatif représente donc une part très importante du marché des voyages internationaux.

S'agissant du poids des différents modes de transport dans les voyages internationaux, Potier fait observer que l'automobile occupe une position dominante dans les voyages internationaux effectués pour des motifs de vacances (45 pour cent) et pour rendre visite aux amis ou à la famille (55 pour cent). L'avion représente par ailleurs environ un tiers de l'ensemble des voyages internationaux. La place occupée par l'autocar devient non négligeable pour les vacances de courte durée et les vacances en zone urbaine (30 pour cent), qui se caractérisent également par une utilisation accrue de l'avion (45 pour cent).

On note une réelle différence, pour les Néerlandais tout au moins, entre les modes de transport choisis pour les vacances de courte et de longue durée (*source* : CVO, 1996). Ainsi, l'automobile constitue le mode de transport privilégié pour les longues vacances à l'étranger (54 pour cent), suivi de l'avion (28 pour cent) et de l'autocar (12 pour cent). La place du train pour ce type de voyage est relativement limitée (3 pour cent). La popularité des transports aériens pour les vacances de longue durée à l'étranger s'est accrue, ce que l'on peut expliquer par la chute du prix des billets d'avion associée à l'essor touristique de certaines destinations plus lointaines. L'automobile est également le mode de transport de prédilection pour les vacances de courte durée à l'étranger (65 pour cent), avant l'autocar touristique (15 pour cent), le train (5 pour cent) et l'avion (5 pour cent).

Des données, exprimées en termes de distances parcourues, sont désormais également disponibles sur la place des différents modes de transport utilisés en 1991 en Allemagne pour les voyages de vacances. L'avion représente ainsi environ 85 pour cent du total des kilomètres parcourus dans le cadre de vacances à l'étranger, contre 12 pour cent pour l'automobile. Ce rapport s'inverse, en revanche, pour les voyages internationaux effectués pour rendre visite aux amis ou à la famille, puisque 65 pour cent de la distance totale parcourue est couverte en voiture et 18 pour cent en avion. Ces voyages sont généralement plus courts que ceux effectués dans le cadre de vacances à l'étranger.

Des prévisions sur les distances parcourues au départ de l'Allemagne et pour se rendre en Allemagne ont été élaborées pour l'année 2010. D'après les estimations, les départs et les retours de vacances à l'étranger, calculés en nombre de kilomètres couverts, devraient ainsi s'accroître d'environ 65 pour cent entre 1991 et 2010. Les voyages internationaux entrepris pour rendre visite à

la famille et aux amis devraient, au cours de la même période, progresser de 40 pour cent (*source* : Intraplan, 1995). Les secteurs du train et de l'avion devraient connaître la plus forte expansion. La croissance anticipée des voyages en train sera étroitement liée à l'essor du réseau de trains à grande vitesse. Quant à l'accroissement des voyages en avion, il devrait essentiellement résulter de la baisse du prix des billets d'avion liée la déréglementation.

D'après ces analyses, il apparaît qu'en ce qui concerne les voyages internationaux, ce sont, d'une part, la croissance du transport aérien de passagers et, d'autre part, la popularité de l'automobile qui poseront le plus de problèmes aux autorités. Une partie de la croissance du tourisme devrait toutefois être absorbée par le train, grâce à l'arrivée d'un réseau ferroviaire à grande vitesse. Une telle évolution aura essentiellement une incidence sur les déplacements relativement courts à destination des villes. Cette croissance devrait se faire au détriment de la voiture, de l'avion et des autocars de tourisme. Parmi les autres problèmes importants, on peut mentionner les distances sans cesse croissantes parcourues par les touristes pour se rendre sur leur lieu de vacances, l'avion étant alors dans bien des cas le seul mode de transport envisageable. Par ailleurs, l'actuelle dispersion des touristes à travers l'ensemble de l'Europe devrait vraisemblablement se poursuivre, au détriment du schéma traditionnel selon lequel les touristes en provenance d'Europe du Nord affluent vers les plages de la Méditerranée.

5.5. Politique des transports

Il est important, en ce qui concerne la politique des transports, de réduire, au profit du train et de l'autocar, la place prééminente occupée par la voiture et l'avion. La mise en place d'une bonne politique en matière de mobilité est également dans l'intérêt même des secteurs du tourisme et des loisirs. En effet, les personnes qui entreprennent des voyages de détente recherchent bien souvent avant tout le repos et l'espace dans un cadre naturel. L'expansion probable du tourisme à l'échelon mondial ne peut se faire qu'au détriment de l'attrait exercé par les destinations touristiques européennes. Par ailleurs, la mise en place d'un système de transport attrayant permet, en offrant une solution de remplacement viable, de réduire de façon non négligeable l'impact considérable de l'automobile et de l'avion sur l'environnement.

Il semble que les secteurs qui offrent les perspectives les plus intéressantes en la matière soient les suivants :

1. Excursions d'une journée. Ce type de déplacements représente actuellement la moitié de l'ensemble des voyages touristiques internationaux. Il s'agit de déplacements d'une durée relativement courte. La place du train et de l'autocar dans ce type de voyages peut être accrue, au détriment de l'automobile, en augmentant l'attrait de ces modes de transport. Une solution pourrait notamment consister à offrir aux voyageurs la possibilité d'utiliser de manière combinée plusieurs modes de transports, en supprimant les distinctions traditionnellement établies entre les différents modes de transports publics. De tels voyages pourraient être proposés par des agences de voyages. Cela permettrait de mettre en place un système intégré de vente de billets et de renseignements aux voyageurs. Une expérience concluante a été menée en ce sens au Pays-Bas sur le marché touristique intérieur. La mise en œuvre d'une politique en vue de pouvoir proposer de tels forfaits à l'échelon international représenterait une tâche considérable, mais néanmoins digne d'intérêt.

2. Voyages de vacances en avion à courte distance. Pour réduire efficacement la place de l'avion dans ce secteur, il serait non seulement nécessaire de proposer une solution de remplacement intéressante, mais également de mettre en place des mesures de tarification. Actuellement, en exemptant les transports aériens de taxes sur le kérosène et en appliquant un taux zéro de TVA sur les billets d'avion, on favorise en effet ce type de transports. Remédier à cette situation, tout au moins en Europe, contribuerait à rendre plus loyale la concurrence entre les différents modes de transport.
3. Il faudra enfin chercher à renforcer la coopération entre les différentes parties actives sur le marché des transports. Les compagnies de transport ferroviaire et de transport par autobus devront par conséquent nouer des liens plus étroits avec les agences de voyages.

6. CONCLUSIONS

Il paraît clair à ce stade que les déplacements à caractère social et récréatif représentent une part considérable du total des voyages. Le poids économique de ces déplacements est également tout à fait significatif, puisqu'ils contribuent à 75 pour cent au moins au marché international des voyages. Par ailleurs, on peut s'attendre, d'une part, à ce que les mutations du marché du travail entraînent un accroissement des déplacements effectués pour des motifs sociaux ou de détente au cours des prochaines années et, d'autre part, à ce que la nature de ces voyages évolue.

Il est également clair qu'à l'avenir l'accroissement des déplacements à caractère social et récréatif nécessitera la mise en œuvre de mesures spécifiquement axées sur ce segment du marché. Ces mesures devront tenir compte de la diversité des objectifs secondaires des voyages dans ce secteur et de la variabilité des provenances et des destinations qui caractérise ce dernier.

Il est possible de formuler un certain nombre de recommandations :

1. Recherches. Le manque de données pertinentes entrave la recherche de renseignements sur les déplacements nationaux et internationaux à caractère social et récréatif. En effet, s'il existe de nombreuses sources de données sur les déplacements à caractère social et récréatif, aucune d'entre elles ne rend pleinement compte de l'hétérogénéité de ce type de voyages et l'acquisition des données ne fait, pour l'instant, l'objet d'aucune coordination internationale. Par ailleurs, la somme importante de données collectées par les organismes touristiques n'est que très peu axée sur les aspects du tourisme relatifs aux transports.
2. Dans de nombreux pays membres de la CEMT, la politique des transports est avant tout axée sur les déplacements professionnels et les migrations quotidiennes domicile-travail. Or, en raison de l'importance du rôle des déplacements à caractère social et récréatif dans le trafic total, la réalisation des objectifs économiques et environnementaux de ces politiques des transports rend nécessaire l'élaboration de mesures spécifiquement axées sur ce secteur. L'élaboration et la coordination d'une politique internationale des transports dans le domaine du tourisme n'en sont encore en effet qu'à leurs premiers balbutiements.

3. Des mesures doivent être mises en œuvre afin de réduire la place croissante occupée par les transports aériens dans ce secteur. A côté du développement de modes de transport de substitution pour les courtes et moyennes distances (dans le cadre d'une gestion des transports à l'échelon international), la révision des taxes et des droits paraît indispensable. En l'absence d'une telle action, en effet, la déréglementation aura pour effet d'entraîner un abaissement du prix des billets d'avions, ce qui ne fera qu'aggraver la position concurrentielle du train et de l'autocar. L'introduction de taxes sur le kérosène et l'application d'une TVA sur les billets, par exemple, paraissent nécessaires dans le secteur aérien.
4. La collaboration entre les transporteurs devra être renforcée si l'on veut pouvoir mettre à la disposition du public des forfaits de transport attractifs et correctement intégrés. Par ailleurs, le développement de chaînes d'offres, avec unification des tarifs, des processus de délivrance de billets et des informations diffusées aux voyageurs, sera essentiel au succès des politiques engagées pour lutter contre la place prééminente de l'automobile.

BIBLIOGRAPHIE

- Boulin, J. (1998), “*Social and societal issues of working time policies in Europe*”, dans : K. Breedveld et E. Conijn (éds.), *New strategies for everyday life: work, free time and consumption*. *Vrijtijdsstudies*, 16, pp. 57-67.
- CBS (1996), *Vakanties van Nederlanders 1996*. Voorburg, Pays-Bas.
- Gershuny, J. (1992), “*Are we running out of time?*”, *Futures*, pp. 3-22.
- Gratton, C. (1996), *Work, Leisure and the Quality of Life: A Global Perspective*. Leisure Industries Research Centre, Sheffield.
- Intraplan (1995), *Langfristige Prognose der Verkehrsstroeme der Deutschen Bahn AG und ihr Wettbewerber*, Munich.
- Linder, S. (1971), *The harried leisure class*, New York.
- Meurs, H. et N. Kalfs (1995), *Ontwikkelingen en trends in het vrije tijdsverkeer*, Rotterdam/Amersfoort.
- MuConsult (1997), *Sociaal-recreatief verkeer (la mobilité sociale et de loisirs)*. Rapport établi pour le Ministère néerlandais des Transports, Amersfoort.
- Nishi, M. (1993), “*Emerging work and leisure time patterns in Japan*”, dans : J.R. Brent Ritchie, D.E. Hawkins (éds.), *World Travel and Tourism Review*, 3, 1993, CAB International, Oxford, Luxembourg.
- OMT (1993), *Évolution mondiale du tourisme à l'échelle mondiale et en Europe 1980-1992*, Genève.
- OMT (1997), *Tourism Market Trends: Europe*, Genève.
- Potier, F., A. Turel et J.P. Orfeuil, “*Travelling across Europe: Going for pleasure and profit*”, dans : I. Salomon *et al.* (éds.), *A billion trips a day*, Dordrecht, Pays-Bas.
- Roberts, K. (1998), “*Work and Leisure: a recent history of a changing relationship and related issues*”, dans : K. Breedveld et E. Conijn (éds.), *New strategies for everyday life: work, free time and consumption*. *Vrijtijdsstudies*, 16, pp. 21-34.
- Tyrell, B. (1995), “*Time in our lives: facts and analysis in the 90s*”, *Demos Quarterly* 5, pp. 23-25.
- WTO (1993), *Tourism Trends Worldwide and in Europe 1980-1992*, Geneva.
- WTO (1997), *Tourism Market Trends*, Europe. Geneva.

ROYAUME-UNI

Anne GRAHAM
Université de Westminster
Londres
Royaume-Uni

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION.....	165
2. LE MARCHÉ DES LOISIRS ET L'INDUSTRIE DES TRANSPORTS.....	166
2.1. L'importance de la demande de loisirs pour les opérateurs de services de transport	166
2.2. Utilisation des différents modes	168
2.3. Les différents rôles des transports pour les touristes.....	170
2.4. Structure de la demande.....	171
3. RELATIONS D'INTERDÉPENDANCE ET CONFLITS ENTRE LES POLITIQUES DE TRANSPORT ET DE TOURISME AINSI QU'ENTRE LES ÉVOLUTIONS DE CES DEUX SECTEURS D'ACTIVITÉ	173
3.1. Interdépendance	173
3.2. Incidences du point de vue de l'action des pouvoirs publics	175
4. LES ATTITUDES A L'ÉGARD DES DÉPLACEMENTS.....	176
4.1. Se rendre à destination.....	176
4.2. A destination.....	177
5. TOURISME DURABLE ET POLITIQUES DES TRANSPORTS	178
5.1. L'évolution vers la durabilité.....	178
5.2. L'aviation.....	178
5.3. Gestion des visiteurs.....	180
5.4. Bicyclette	184
6. PERSPECTIVES D'AVENIR.....	185
BIBLIOGRAPHIE	188

Londres, avril 1998

1. INTRODUCTION

La présente étude porte sur la relation entre transport et déplacement de loisirs (ou d'agrément). La définition de ce que l'on entend par "déplacement de loisir" est très large, et recouvre autant un court déplacement pour se rendre à un centre sportif local que des vacances d'été d'une durée de quinze jours. Chaque sous-segment de la demande de loisirs correspondra à des besoins et des souhaits différents en matière de transport. La présente étude s'attache aux activités de loisirs qui impliquent un déplacement important à partir de l'environnement habituel, c'est-à-dire les voyages de tourisme.

Il est souvent très difficile d'établir la distinction entre l'utilisation des différents modes de transport pour les loisirs et leur utilisation à d'autres fins (par exemple, déplacements d'affaires ou trajets domicile-travail), sauf lorsqu'il s'agit de formes de transport spécialisées comme les navires de croisière ou les vols charters. Néanmoins, les caractéristiques et les besoins du voyageur d'agrément sont si différents qu'ils méritent une attention particulière, d'autant plus que le nombre de voyages d'agrément continue d'augmenter et représente une part sans cesse croissante de l'ensemble des déplacements.

La relation entre transport et tourisme peut être abordée sous différents angles -- économique, géographique ou commercial, par exemple --, mais il est également possible d'analyser le transport touristique dans une optique globale. Cela met en évidence l'importance des éléments qui interviennent dans le système (par exemple demande/offre) ainsi que les influences auxquelles il est soumis (par exemple, l'action des pouvoirs publics), ses résultats (l'expérience du voyage touristique) et son effet sur l'environnement (Page, 1994).

C'est dans une optique globale que sera analysé ici le transport de tourisme (ou de loisirs). La section 2 examine l'importance de la demande de loisirs pour les opérateurs de services de transport, évalue la nature de cette demande et passe en revue les différents types de services de transport offerts pour répondre à la demande de tourisme ou de loisirs. La section 3 est ensuite consacrée aux incidences des liens qui existent entre les industries des transports et du tourisme, en particulier du point de vue de l'action des pouvoirs publics. En ce qui concerne les extrants du système, la section 4 examine comment les voyageurs d'agrément perçoivent la dimension transport de leur activité de loisirs, et la section 5 porte sur l'impact du système de transport de tourisme sur l'environnement ainsi que sur les moyens à prendre pour favoriser une plus grande viabilité dans la durée. Enfin, pour conclure, la section 6 porte un regard sur l'avenir et évalue les problèmes qui devront être pris en compte dans le cadre d'un système de transport de tourisme.

2. LE MARCHÉ DES LOISIRS ET L'INDUSTRIE DES TRANSPORTS

2.1. L'importance de la demande de loisirs pour les opérateurs de services de transport

La croissance sensible de la demande de loisirs et de tourisme en Europe et dans d'autres régions du monde a fait augmenter la part du transport de tourisme dans l'ensemble du marché des transports ces dernières années. Au Royaume-Uni, par exemple, on dénombrait en 1976, 15.3 millions de déplacements d'agrément internationaux (vacances ou visites amicales ou familiales) à destination et en provenance du pays. En 1986, le nombre de ce type de déplacements avait doublé, pour atteindre 29.5 millions et il atteignait 48.6 millions en 1996. Cette année-là, les voyages d'agrément internationaux effectués par les résidents du Royaume-Uni représentaient 79 pour cent de l'ensemble des voyages par avion, 74 pour cent des voyages maritimes et 64 pour cent de l'ensemble des traversées du Tunnel sous la Manche. Les habitants d'autres pays se rendant au Royaume-Uni ont effectué une part moins importante de leurs voyages d'agrément par avion (57 pour cent), mais environ les trois quarts des voyages par bateau et des traversées du Tunnel correspondaient à des voyages d'agrément (Tableau 1).

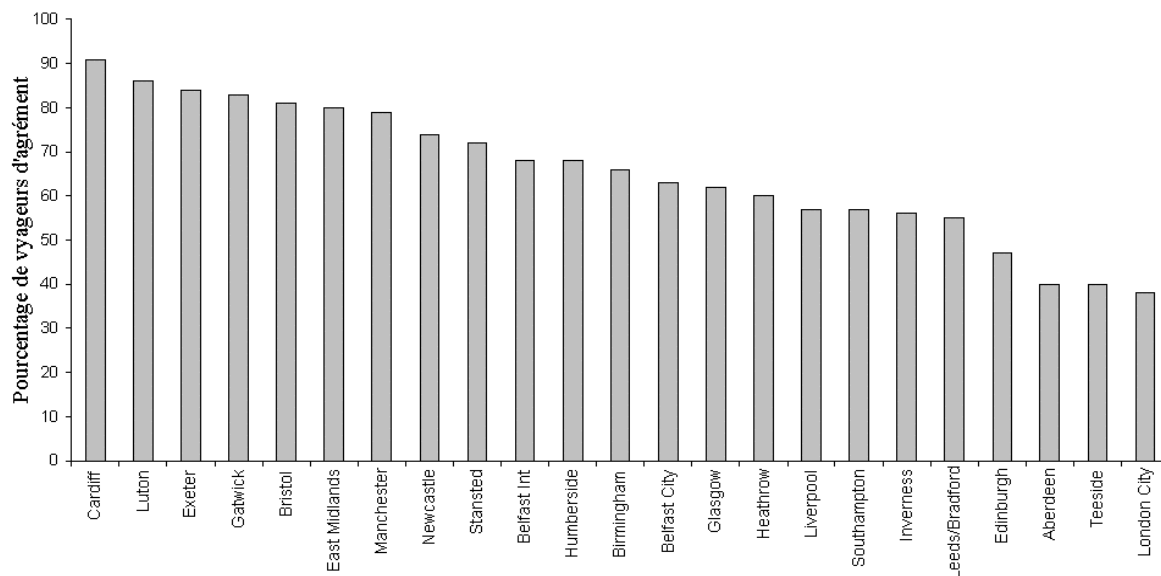
Tableau 1. **Déplacements à destination et en provenance du Royaume-Uni, par type de déplacement (%), 1996**

Résidents du Royaume-Uni vers l'étranger	Avion	Bateau	Tunnel	Voyageurs étrangers vers le Royaume-Uni	Avion	Bateau	Tunnel
Vacances : voyages à forfait	40	20	13		10	21	14
Vacances : voyages individuels	26	41	42		26	38	40
Visites amicales/familiales	13	13	9		21	15	18
TOTAL AGRÉMENT	79	74	64		57	74	72
Déplacements professionnels	19	10	19		30	12	18
Autres	2	16	17		13	14	10
TOTAL	100	100	100		100	100	100

Source : *International Passenger Survey*.

Les voyageurs d'agrément constituent également la catégorie de passagers la plus importante aux aéroports britanniques, et représentent au moins la moitié, et souvent beaucoup plus, du trafic total enregistré par 19 des 23 principaux aéroports du pays (Figure 1).

Figure 1. Part des voyageurs d'agrément dans les aéroports britanniques, 1996



Source : CAA Airport Surveys.

S'agissant des déplacements effectués à l'intérieur du Royaume-Uni au cours de la période 1994-1996, la distance parcourue lors de déplacements d'agrément s'établissait en moyenne à 479 miles par personne et par an pour les vacances et de 365 miles en moyenne pour les excursions (comparativement à 337 et 307 miles respectivement en 1985-1986). Ces déplacements, globalement, représentaient 13 pour cent de la distance totale parcourue à l'intérieur du pays, tous motifs confondus. En moyenne, chaque personne effectuait 9 déplacements pour vacances et 20 déplacements pour excursion, comparativement à 7 et 16 respectivement en 1985-1986, mais ces déplacements ne représentaient que 4 pour cent du nombre total de déplacements effectués (Tableau 2).

Si l'on ajoute les autres formes d'activités de loisirs (visites amicales, divertissement et sport), on constate qu'en 1994-1996, les déplacements d'agrément représentaient dans l'ensemble environ 29 pour cent de la totalité des déplacements effectués, mais 41 pour cent de la distance totale parcourue, en raison des longs trajets qu'impliquent bon nombre de voyages d'agrément.

**Tableau 2. Déplacements à l'intérieur du Royaume-Uni,
par type de déplacement (%), 1994-1996**

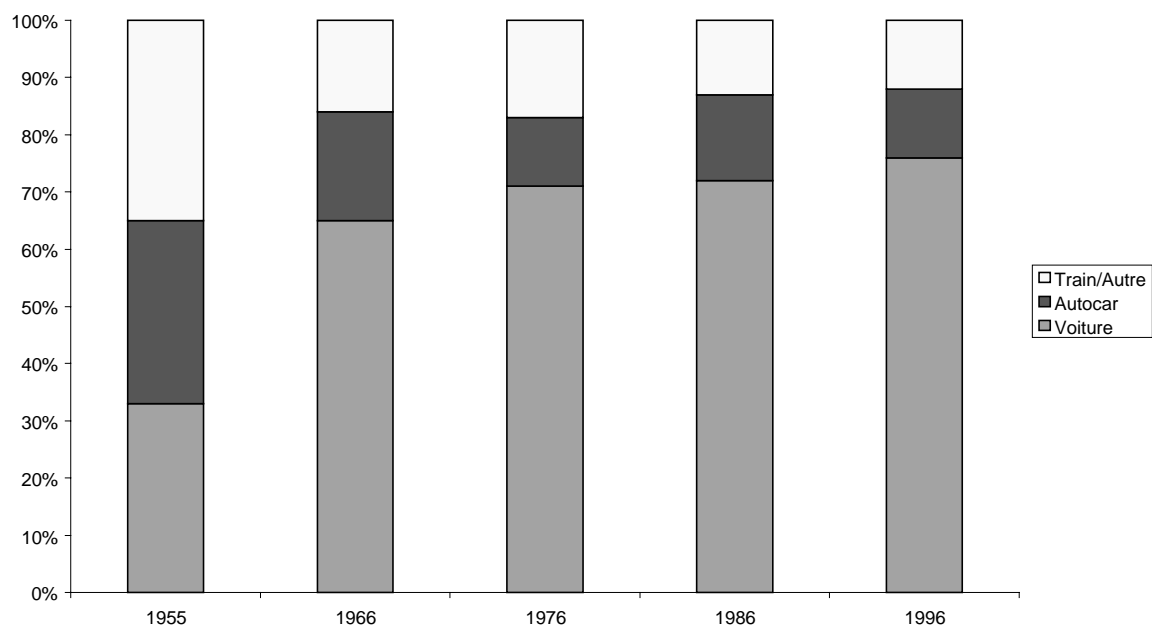
	Nombre de Déplacements	Distance parcourue
Vacances	1	7
Excursions	3	6
Visites amicales	18	21
Divertissement	4	5
Sport	3	2
<i>TOTAL AGRÉMENT</i>	29	41
Trajets domicile-travail	19	20
Déplacements professionnels	4	11
Études et formation	8	4
Achats	20	12
Raisons personnelles	9	6
Autres	11	6
TOTAL	100	100

Source : National Travel Survey.

2.2. Utilisation des différents modes

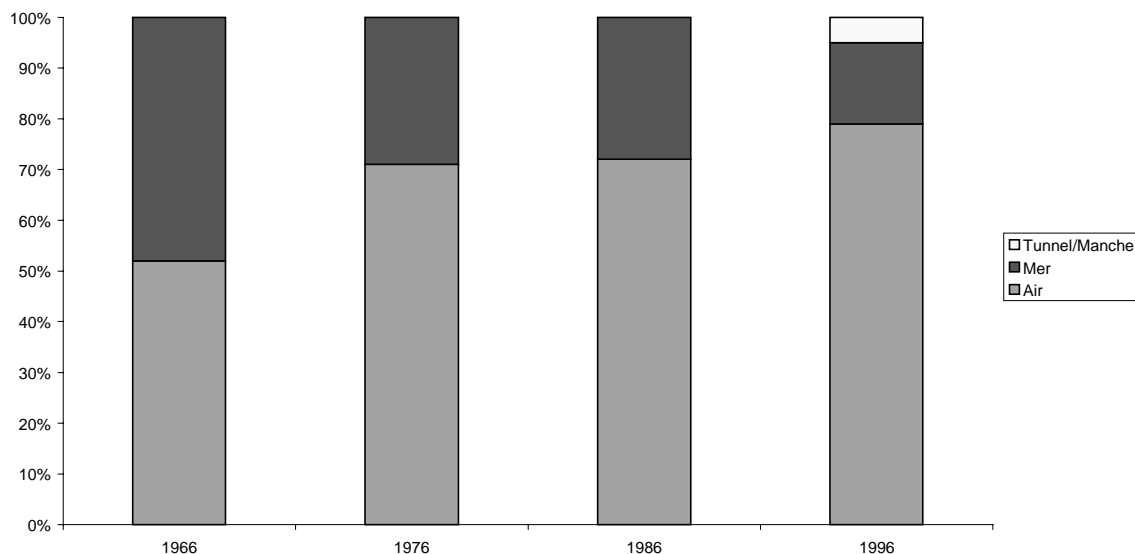
Si l'on considère plus particulièrement le marché des vacances, on constate que l'avion est le principal mode de transport pour les voyages internationaux et que sa part du marché est en augmentation (Figure 2). Pour les voyages de vacances longs (4 jours et plus) à l'intérieur du Royaume-Uni, l'automobile est le mode de transport privilégié, sa part étant passée de seulement 33 pour cent en 1955 à 76 pour cent en 1996, dans une large mesure aux dépens du train et de l'autocar (Figure 3). Pour tous les voyages de vacances et les excursions effectués entre 1994 et 1996 à l'intérieur du pays, la *National Travel Survey* (Étude nationale sur les déplacements) révèle que l'automobile a été utilisée pour environ 80 pour cent d'entre eux, l'autobus et l'autocar pour 5 pour cent, et la bicyclette également pour 5 pour cent.

Figure 2. Déplacements d'agrément longs (4 jours et plus) à l'intérieur du Royaume-Uni
Mode de transport utilisé



Source : British National Travel Survey.

Figure 3. Vacances des Britanniques à l'étranger -- Mode de transport utilisé



Source : British National Travel Survey.

Si l'avion est le mode de transport le plus utilisé au Royaume-Uni pour les voyages internationaux, en raison essentiellement de la situation géographique du pays, c'est en général l'automobile qui est le principal mode de transport en Europe pour les voyages d'agrément (intérieurs comme internationaux). Il est difficile d'obtenir des statistiques comparatives, mais des études couvrant les 12 États membres de la Communauté Européenne dans les années 80 révèlent que la part de l'automobile était de 68 pour cent, suivie du rail (14 pour cent), de l'avion (13 pour cent), de l'autocar (10 pour cent), du bateau (5 pour cent) et de la bicyclette (1 pour cent). Pour certains pays (Belgique, Grèce, France et Portugal), plus des trois quarts de l'ensemble des déplacements ont été effectués en automobile et c'est seulement au Royaume-Uni et en Irlande que la part de l'automobile est inférieure à 60 pour cent. Les caractéristiques géographiques et culturelles expliquent pourquoi la Grèce présente une part anormalement élevée de voyages maritimes (25 pour cent) et les Pays-Bas une part plus élevée de déplacements à bicyclette (6 pour cent) (Commission Européenne, 1986).

De toute évidence, pour les déplacements d'agrément et les voyages de vacances plus longs, l'automobile, de par la commodité, la souplesse et l'accessibilité qu'elle offre, est avantagée par rapport aux transports publics. L'automobile est également considérée en général comme le mode de transport le plus économique, puisque très souvent, elle peut être utilisée par plusieurs personnes voyageant ensemble. Par exemple, l'étude nationale sur les déplacements effectués pour 1992-1994 révèle des taux moyens d'occupation des automobiles de 2.66 pour les voyages de vacances et les excursions, par rapport à 1.17 pour les trajets domicile-travail et à 1.20 pour les déplacements professionnels. En général, seuls sont pris en compte les coûts marginaux de l'essence et de l'usure du véhicule, étant donné que l'automobile sera principalement utilisée pour des activités quotidiennes (travail, achats, etc.) tandis que le coût en capital ainsi que les coûts fixes (taxes, assurances) le seront rarement. Des données concrètes concernant le marché des déplacements de loisirs intervilles au Royaume-Uni révèlent par exemple que les élasticités croisées de la demande de transport en voitures particulières par rapport aux caractéristiques du transport ferroviaire (prix, horaires, fréquence) sont très faibles (Wardman, Toner et Whelan, 1997).

2.3. Les différents rôles des transports pour les touristes

Les transports constituent forcément un élément essentiel du tourisme, étant donné que ce dernier implique par définition que l'on s'éloigne de son milieu habituel. Ce rôle d'acheminement vers une destination est primordial pour l'industrie des transports, mais il existe deux autres domaines importants où transport et tourisme se recoupent :

- *Les déplacements à la destination touristique*
Une fois que les touristes sont arrivés à destination, le transport leur donne les moyens de se déplacer. Exemples : transferts aéroports/ports et hébergement, tours de ville, location de voitures ou simplement déplacements individuels.

- *Le transport comme attraction touristique*
Le transport en soi peut également être la principale raison de faire un voyage. Les voyages sur les canaux ou les voies navigables, les trajets ferroviaires de luxe et les voyages par avion supersonique sont autant d'exemples du transport considéré comme attraction touristique. Il convient aussi de mentionner le secteur des croisières, qui connaît une croissance dynamique dans certains pays européens, comme le Royaume-Uni, en raison de la diversification des principaux voyagistes (par exemple, Airtours et Thomson) dans ce secteur.

2.4. Structure de la demande

Comme pour la plupart des déplacements, la nature de la demande de déplacements de loisirs est en général très inégale et se traduit par des pointes de trafic. Très souvent, on constatera des situations saisonnières attribuables aux congés religieux ou institutionnels (par exemple, Noël, Pâques et les congés scolaires) et d'autres facteurs, notamment climatiques. Pendant une période de pointe saisonnière, il peut exister d'autres pointes, qui correspondent en général à de nombreux longs congés débutant ou se terminant le week-end. Les voyages de courte durée font augmenter la demande le vendredi et dimanche soir.

Au Royaume-Uni, l'*International Passenger Survey* (Enquête sur les voyageurs internationaux) révèle qu'en 1996, 35 pour cent de l'ensemble des voyages internationaux des résidents du Royaume-Uni effectués par avion, et 36 pour cent de l'ensemble des voyages par bateau ou des traversées du Tunnel sous la Manche ont eu lieu entre juillet et septembre. La structure de la demande mensuelle aux aéroports est également le reflet de la répartition voyages professionnels/voyages d'agrément. Par exemple, pour les aéroports où les voyageurs d'agrément constituent une part importante du trafic (comme Gatwick et Manchester -- voir Figure 1 ci-dessus), la structure de la demande est beaucoup plus irrégulière. A Heathrow, où le trafic d'agrément est moins important, la structure saisonnière est moins prononcée tandis qu'à London City, il ne semble pas y avoir de profil saisonnier du tout (il s'agit plutôt d'un profil de croissance, l'aéroport étant encore en train de développer ses services) (Figure 4). En trafic intérieur, la structure de pointe de la demande pour différentes activités de loisirs ressort clairement (Figure 5). De toute évidence, cela s'explique par le fait que sur une base quotidienne, la plupart des activités de loisirs sont concentrées pendant le week-end.

Dans certains cas, ces pointes recouperont d'autres types de demandes de transport attribuables par exemple aux modalités de travail. De nombreux aéroports sont très fréquentés le vendredi soir, parce qu'ils doivent absorber une demande accrue composée des personnes en déplacement professionnel qui rentrent chez eux et de voyageurs d'agrément effectuant un voyage de courte durée. A destination également, les pointes peuvent se recouper, ce qui n'est pas sans conséquences. Ainsi, un certain nombre de villes britanniques (par exemple, Brighton et Bournemouth) connaissent un afflux considérable d'étudiants étrangers pendant les mois d'été, qui se rendent tous vers les écoles de langue en même temps que la population locale se déplace pour aller travailler.

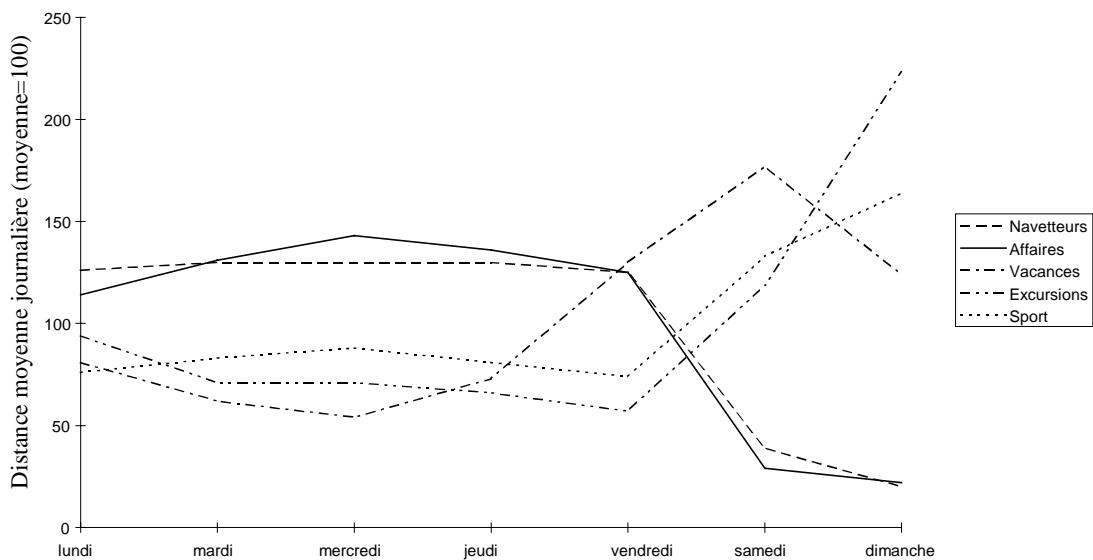
Pendant les autres périodes, la demande de tourisme peut compléter une autre demande et aider à mieux utiliser la capacité disponible et les ressources en général. Quelques compagnies aériennes européennes telles que British Midland et Finnair louent leurs appareils en charter pendant les périodes creuses, le soir et le week-end à des voyageurs, tandis que d'autres transporteurs comme British Airways réaffectent le week-end un certain nombre d'avions utilisés habituellement sur des itinéraires à trafic majoritairement professionnel, où la demande n'est pas très forte, sur des itinéraires d'agrément plus fréquentés.

Figure 4. Répartition mensuelle des voyageurs dans les aéroports du Royaume-Uni, 1996



Source : Statistiques de la CAA.

Figure 5. Distance moyenne parcourue par jour au Royaume-Uni, 1994-1996



Source : National Travel Survey.

Pendant la journée, de nombreux opérateurs de transport ferroviaire et aérien à longue distance ont besoin d'une combinaison de trafic professionnel et de trafic d'agrément pour utiliser efficacement leurs ressources, et les uns comme les autres doivent élaborer des stratégies de commercialisation visant simultanément le marché d'affaires et le marché d'agrément (Hollings, 1997). Autre exemple analogue, le système de transport public de Londres tire une part importante de ses recettes des touristes, qui se déplacent la plupart du temps après l'heure de pointe du matin.

Si l'opérateur de services de transport dessert exclusivement ou principalement le marché d'agrément, les pointes et les creux associés à la demande de loisirs auront des incidences importantes. Si l'optimisation de la recette unitaire (*yield management*) ainsi que d'autres techniques de gestion de la demande peuvent permettre d'égaliser la structure de la demande autant que possible, il subsistera néanmoins une certaine inadéquation de l'offre et de la demande. La société *Guide Friday*, qui exploite une centaine de bus à étage pour des visites guidées dans 19 villes du Royaume-Uni et emploie de 600 à 700 personnes pendant la période de pointe, constitue un exemple intéressant à cet égard. Pendant l'hiver, elle ne dessert que six destinations et n'effectue au total que de 40 à 50 trajets quotidiens, comparativement à 500 pendant l'été. Cette exploitation caractérisée par une période de pointe nécessite l'emploi d'un personnel saisonnier nombreux ainsi que l'achat de vieux véhicules d'occasion à bas prix, qui sont fiables pour l'usage qui en est fait (parcours à courte distance) et se déprécient peu.

3. RELATIONS D'INTERDÉPENDANCE ET CONFLITS ENTRE LES POLITIQUES DE TRANSPORT ET DE TOURISME AINSI QU'ENTRE LES ÉVOLUTIONS DE CES DEUX SECTEURS D'ACTIVITÉ

3.1. Interdépendance

Au cours de l'histoire récente, la croissance de l'industrie des transports et celle du tourisme ont été très étroitement liées. Par exemple, le tourisme intérieur a été révolutionné par le développement des chemins de fer au 19^{ème} siècle, et par la voiture particulière dans la seconde partie du 20^{ème}. De même, l'apparition de l'avion à réaction est directement à l'origine de l'industrie du charter et des voyagistes et, par conséquent, d'un essor considérable des vacances à l'étranger. Un certain nombre de régions de villégiature, notamment en Méditerranée, mais également des destinations plus lointaines comme les Seychelles, l'Île Maurice, les Maldives et diverses îles des Caraïbes n'auraient pas pu se développer sans les services aériens.

Pour toute destination touristique, la mise à disposition d'infrastructures et de services de transport de qualité est bien sûr essentielle, mais les liens entre les industries du tourisme et des transports varieront, notamment en fonction de la nature de la destination et de l'importance du tourisme. Citant l'exemple de la petite île de Bornholm, au Danemark, Robbins (1997) prétend que c'est dans les destinations périphériques, c'est-à-dire celles qui sont les plus inaccessibles ou les plus éloignées des grandes régions génératrices de touristes, que l'indépendance entre l'industrie touristique et le transport considéré comme service d'acheminement est la plus marquée.

Les liens entre les industries des transports et du tourisme sont très ramifiés et doivent être pris en compte pendant tout le processus décisionnel concernant notamment la formulation des politiques, la planification, la mise à disposition des infrastructures, la réglementation et la commercialisation. Lamb et Davidson (1996) donnent des exemples de liens entre transport et tourisme pour les différents modes :

Bus/autocars :

- Appropriation du marché du tourisme intervilles
- Appropriation du marché du tourisme des personnes âgées, qui est en expansion

Rail :

- Prise en compte du train grande vitesse
- Prise en compte des effets du renforcement ou de la suppression des services ferroviaires

Avion :

- Capacité de piste permettant d'assurer la compétitivité
- Négociation d'accords bilatéraux de services aériens
- Accès aux avions

Autoroutes :

- Centres de service pratiques et sûrs, et aires autoroutières
- Fléchage et cartes touristiques
- Entretien
- Développement des itinéraires touristiques
- Installations de stationnement suffisantes

Bateau :

- Appropriation du marché des navires de croisière
- Desserte des destinations touristiques par bateau

Bicyclette/couloirs axiaux :

- Protection des corridors ferroviaires abandonnés à des fins de tourisme/loisirs
- Établissement de liaisons pour établir des "voies vertes" pour le tourisme et les loisirs

Transport intermodal :

- Facilitation du transfert modal
- Coordination des horaires et tarifs

Accès :

- Liaisons entre les aéroports et gares ferroviaires et le centre des villes
- Amélioration de l'accès aux attractions touristiques
- Offre d'abonnements spéciaux pour touristes

3.2. Incidences du point de vue de l'action des pouvoirs publics

L'efficacité des liaisons de transport revêt une importance primordiale pour la prospérité de l'industrie touristique d'une région ou d'un pays. Dans le même temps, l'industrie du transport peut beaucoup bénéficier du tourisme en raison des voyageurs supplémentaires que celui-ci induit, parfois pendant les périodes creuses (voir section 2.4). Cependant, pour que les deux industries bénéficient de ces liens, les décideurs doivent véritablement les prendre en compte et les intégrer au processus décisionnel. Dans la pratique, cela ne sera pas toujours facile, notamment si les deux industries relèvent d'organismes publics ou de Ministères différents.

Comme l'expriment Lamb et Davidson (1996, page 265) :

"Il n'est plus réaliste de considérer les deux secteurs comme des domaines séparés, relevant d'organismes ou de Ministères distincts poursuivant leurs propres objectifs sur des voies parallèles. L'importance de chaque secteur pour l'autre doit être pleinement reconnue et prise en compte, et des mécanismes, politiques et activités de coopération s'imposent pour promouvoir et renforcer les liens entre les deux secteurs, au bénéfice de toutes les parties prenantes."

Au Royaume-Uni, la nomination prochaine, auprès de l'*English Tourist Board*, d'un Conseiller chargé des questions de gestion des transports et du trafic est un exemple de mesure visant à améliorer la compréhension entre les deux secteurs. Ce conseiller fait partie d'une petite équipe dont chaque membre s'occupe d'un secteur jugé d'une grande importance pour le secteur.

Le fait que les pouvoirs publics poursuivent des buts et des objectifs différents pour l'industrie des transports et celle du tourisme, peut souvent donner lieu à des conflits. L'exemple classique à cet égard est celui des politiques en matière d'aviation, qui visent à protéger les intérêts commerciaux et financiers des compagnies aériennes nationales, notamment dans certains pays en développement. Ces politiques risquent d'entraver la croissance des voyages touristiques et peut-être de réduire les avantages attendus du tourisme. En revanche, si l'on autorise des compagnies *charter* étrangères à desservir le pays, on attirera davantage de touristes, mais les dépenses moyennes de ces derniers pourraient être faibles, alors que leur simple nombre risque d'avoir des impacts sensibles sur l'environnement et la collectivité. En pareil cas, il convient de mettre en place un cadre analytique tel celui qui est suggéré par Wheatcroft (1994), pour être à même de mesurer et de comparer les coûts et les avantages des politiques envisagées. Trop souvent, prétend Raguraman (1997), les études sur les retombées économiques du tourisme négligent l'élément transport.

Des services de transport par autobus ou de transport ferroviaire qui ne sont pas viables financièrement mais qui sont essentiels pour maintenir l'accessibilité locale pour les touristes, constituent un exemple analogue au niveau local. Convierait-il alors dans ce cas de subventionner les services de transport en question pour que la collectivité dans son ensemble puisse bénéficier des retombées économiques plus larges du tourisme ?

4. LES ATTITUDES A L'ÉGARD DES DÉPLACEMENTS

4.1. Se rendre à destination

Le débat sur la relation entre l'industrie du transport et celle du loisir/tourisme doit s'articuler autour d'une discussion sur la façon dont les voyageurs d'agrément perçoivent les services de transport. Dans la théorie économique classique des transports, le transport constitue une demande dérivée qui n'a pas d'existence en soi et, par conséquent, une désutilité à laquelle on doit avoir recours pour se rendre d'un point A à un point B. Dans cette optique, le temps de déplacement est primordial, tandis que les autres caractéristiques, comme l'agrément du déplacement, revêtent moins d'importance.

Robbins (1995) se demande si cette optique est tout à fait appropriée lorsqu'il s'agit du transport axé sur les loisirs. De toute évidence, c'est le gain de temps attribuable au développement du transport ferroviaire, de l'automobile et du transport aérien qui est l'un des principaux facteurs (avec la réduction des coûts) à l'origine de l'essor du tourisme. Par contre, la question-clé est de savoir si des gains de temps moindres sont aussi importants pour les voyageurs d'agrément que pour les personnes se déplaçant pour des raisons professionnelles et les navetteurs. Dans certains cas -- par exemple des vacances d'une semaine ou d'une quinzaine -- un gain de temps d'une heure ou deux ne sera vraisemblablement pas considéré comme particulièrement important, alors que les voyageurs y seront plus sensibles pour les déplacements d'une journée ou les week-ends.

Par conséquent, en ce qui concerne les déplacements de loisirs, le temps de parcours sera peut-être moins important que l'agrément. S'appuyant sur une étude détaillée des attitudes à l'égard des navires transbordeurs et du Tunnel sous la Manche, Robbins estime que le degré d'agrément d'un voyage de vacances est déterminé par les facteurs ci-après :

- personnalité et profil du voyageur ;
- nombre de personnes qui voyagent ensemble (avec ou sans enfants) ;
- mode de transport ;
- durée des vacances ;
- familiarité du mode de transport ;
- niveau de retard et d'encombrement ;
- qualité du service.

Robbins développe ses idées en construisant un *continuum* de transport d'agrément borné à une extrémité par les voyages "extrêmement désagréables" et, à l'autre, par les voyages "très agréables", sur lequel il positionne chaque voyage en fonction de facteurs tels que le mode de transport (par exemple, automobile ou navire de croisière) et le type de personne (par exemple, accompagnée d'enfants ou non).

Les voyageurs se comporteront donc souvent différemment lorsqu'ils effectuent des déplacements d'agrément (en particulier à grande distance). Les gains de temps seront moins importants que pour d'autres types de déplacement et dans de nombreux cas, le voyage proprement dit fera partie de la période de loisirs globale. Ces caractéristiques ont d'importantes incidences pour l'industrie du transport. Les gains de temps de parcours ont toujours joué un rôle important dans l'évaluation des projets d'investissement dans le secteur des transports. Mais est-ce approprié quand il s'agit de projets dont pourront bénéficier un grand nombre de voyageurs d'agrément ? L'industrie

elle-même ne devrait-elle pas également accorder beaucoup plus d'importance à la commercialisation de "l'expérience de loisirs" et à l'amélioration de la qualité du service plutôt que s'efforcer d'améliorer le temps de parcours (par exemple, convient-il de réduire la durée de la traversée par transbordeur en mettant en service des catamarans ou est-il préférable d'améliorer la qualité du produit existant ?)

4.2. A destination

Arrivé à destination, le voyageur d'agrément partagera en général les services et les infrastructures de transport avec d'autres usagers, tels que les résidents. Grant, Human et Le Pelley (1997) ont recensé pour le visiteur arrivé à une destination touristique six besoins-clés en matière de transport :

- **Fiabilité** : par exemple, ponctualité des transports publics.
- **Tarification réaliste** : les tarifs doivent correspondre au niveau de service offert. Le touriste doit "en avoir pour son argent".
- **Rapidité** : il ne s'agit pas de vitesse absolue mais, par exemple, d'une perte de temps minimale attribuable aux encombrements.
- **Facilité d'utilisation** : arrangements faciles à comprendre, qui inspirent confiance dans le fonctionnement du système, par exemple des fléchages et des indications claires.
- **Accessibilité** : prise en compte des besoins des personnes handicapées, par exemple trottoirs abaissés.
- **Sécurité** : des installations sûres, attrayantes et bien entretenues, par exemple télévision en circuit fermé dans les parcs de dissuasion.

Il va de soi que bon nombre de ces caractéristiques sont exigées également par d'autres usagers. Cependant, s'agissant de la demande touristique, il importe également de prendre en compte les différents sous-marchés (par exemple, les excursions en autocar (une journée) par rapport aux séjours comportant au moins une nuitée) ainsi que leurs caractéristiques en période de pointe.

Il est tout aussi important, au niveau local, d'évaluer les liens qui existent entre les deux industries. En prenant l'exemple du Royaume-Uni, Grant, Human et Le Pelley (1997, page A-29), tiennent le raisonnement suivant :

"Il existe plusieurs niveaux de compétences et procédures politiques qui interviennent dans la planification des transports au Royaume-Uni. L'industrie touristique doit en être consciente et connaître précisément les possibilités de les influencer, faute de quoi, elle pourrait être insatisfaite du système, qui ne répondra peut-être pas toujours à ses besoins, car ceux-ci n'auront pas été communiqués aux responsables des transports en temps opportun."

5. TOURISME DURABLE ET POLITIQUES DES TRANSPORTS

5.1. L'évolution vers la durabilité

Les questions relatives à la durabilité ayant pris une importance de premier plan dans le débat politique au cours des années 90, les entreprises de tourisme et les décideurs ont examiné les moyens de rendre l'industrie plus durable. Étant donné l'impact très visible des transports et la nécessité de maintenir la mobilité du touriste et l'accessibilité des destinations, les politiques de transport durable sont au coeur du débat sur le tourisme durable.

Gotch (1995, p.1) s'exprime en ces termes :

“En Europe, le problème du transport durable prime sur l'élément tourisme, car le trafic et la mobilité sont des problèmes qui touchent l'économie et la vie quotidienne de tous les pays du continent. Toute réflexion sur le tourisme durable doit au préalable poser la nature du problème de transport afin de cerner, dans le cadre de ce problème, les problèmes de tourisme.”

Les problèmes liés aux industries du transport et du tourisme, ainsi qu'à la durabilité sont complexes et ont de vastes ramifications. L'analyse qui suit se limite à trois domaines-clés : le transport aérien, la gestion des visiteurs et la bicyclette. Elle soulève certaines questions importantes qui doivent être prises en compte pour que les industries deviennent plus durables.

5.2. L'aviation

Comme le montrent le Tableau 1 et la Figure 1, les voyages par avion à destination et en provenance du Royaume-Uni concernent essentiellement les voyageurs d'agrément. De fait, à l'échelle mondiale, Boeing (1993) estime qu'environ 85 pour cent de l'ensemble des passagers des lignes internationales prennent l'avion à des fins de loisirs (la proportion est moindre en ce qui concerne les vols intérieurs). Les faits nouveaux intervenant dans l'industrie de l'aviation ont par conséquent un effet très sensible sur le tourisme international.

Soumises au double impératif de respecter davantage l'environnement et d'améliorer leurs résultats économiques, de nombreuses compagnies aériennes, tout comme d'autres types de transporteurs, ont accordé ces dernières années beaucoup d'attention aux questions d'environnement. Ainsi, British Airways a officiellement intégré la responsabilité environnementale dans ses principes de gestion en avril 1989 (Middleton, 1998). Les autres compagnies aériennes qui ont mis en oeuvre de nouvelles pratiques en matière d'environnement sont Austrian Airlines, pour la gestion des déchets en vol, SAS et Lufthansa pour les techniques d'économie de carburant et Qantas pour la séparation des déchets liquides (British Airways, 1997).

Les aéroports consacrent eux aussi de plus en plus de temps à l'élaboration de stratégies acceptables du point de vue de l'environnement. En raison de l'opposition environnementaliste à l'expansion des aéroports, il est de plus en plus difficile d'accroître en Europe la capacité aéroportuaire, même si le besoin s'en fait vivement sentir pour faire face à une demande de transport aérien qui continue d'augmenter. Dans les quelques cas où une nouvelle infrastructure a été autorisée en Europe, on a accordé beaucoup d'attention à l'atténuation des effets de l'expansion sur l'environnement. Ainsi, à Manchester, où l'on a récemment autorisé la construction d'une deuxième

piste, l'administration de l'aéroport a conclu avec les autorités responsables de la planification locale un accord juridique qui porte sur plus d'une centaine de points distincts concernant des domaines tels que les relations avec la collectivité, la lutte antibruit, le survol de nuit, la capacité définitive, les travaux environnementaux, l'amélioration de la voirie, les transports publics ainsi que la politique sociale (Twigg, 1998).

L'aviation a de toute évidence sur l'environnement des impacts très divers, qui sont liés au bruit et aux émissions des aéronefs, à la consommation de carburant, à l'utilisation des terrains, à la capacité et à la congestion (Association du transport aérien international, 1990). Le bruit des aéronefs a toujours été une source de grande préoccupation et le sera toujours. En Europe, il a été convenu de mettre hors service les aéronefs les plus bruyants (les aéronefs dits "du chapitre II") d'ici à 2002, et certains aéroports ont déjà pris des mesures draconiennes à leur égard. Par exemple, Amsterdam a instauré une surtaxe sur les redevances d'atterrissage pour les aéronefs du chapitre II en novembre 1995, l'a augmentée de 50 pour cent en avril 1996, puis encore de 100 pour cent en novembre 1996 et en avril 1997, et encore une fois de 50 pour cent en novembre 1997. Les aéronefs du chapitre II sont en outre désormais interdits de vol la nuit ainsi que sur les nouveaux services. C'est en partie grâce à cette politique que la proportion d'avions du chapitre II est tombée de 15 pour cent en 1995 à 6 pour cent à la fin de 1996 puis à 4 pour cent en 1997. Comparativement à la plupart des autres grands aéroports européens, Amsterdam présente maintenant le pourcentage le plus faible de ce type d'aéronefs (Amsterdam Airport Schipol, 1997 et 1998). D'autres restrictions sont proposées pour 1998 (Jones, 1998).

Les émissions provenant des aéronefs ainsi que leur impact sur l'environnement font l'objet d'une attention accrue depuis quelques années. Il a été estimé que de 2 à 4 pour cent de l'effet de serre, ainsi que moins de 1 pour cent de la détérioration de la couche d'ozone sont attribuables à l'aviation mondiale (Amsterdam Airport Schipol, 1997), bien que les effets précis des émissions des aéronefs sur l'environnement ne soient pas encore entièrement compris. C'est pourquoi des pressions croissantes s'exercent en faveur de l'imposition d'une sorte de taxe sur l'aviation, qui frapperait soit le kérosène, soit les émissions proprement dites, et qui serait fonction du dommage causé par l'industrie à l'environnement.

Selon Alamdari et Brewer (1994, p. 158) :

“Étant donné que l'impact d'une exploitation aérienne de plus en plus intense va en s'accroissant et que la technologie n'offre qu'une solution partielle au problème, il est fort probable que le principe du pollueur-payeur soit un jour appliqué à l'aviation.”

En 1989, le Gouvernement suédois a imposé des taxes sur les émissions pour les vols intérieurs suédois, d'abord au taux de 12 couronnes par kilogramme d'oxydes d'azote et d'hydrocarbures et de 0.25 couronne par kilogramme de dioxyde de carbone. En septembre 1997, l'aéroport de Zurich a également majoré sa redevance d'atterrissage d'une surtaxe sur les émissions. Au lieu d'opter pour une taxe sur les émissions, la Norvège a instauré en 1995 une redevance passagers "par siège" plutôt que "par passager", qui devrait par conséquent inciter les compagnies aériennes à remplir leurs appareils (SAS, 1996).

D'autres pays, comme les Pays-Bas, sont connus pour être en faveur d'une taxe sur les émissions, et au Royaume-Uni, la Commission royale sur la pollution de l'environnement a recommandé la perception de ce type de taxes (RCEP, 1994). L'un des principaux problèmes que pose une telle taxe

est qu'elle va fausser la concurrence à moins d'être appliquée dans tous les pays. La Commission Européenne est en train d'élaborer un important document stratégique concernant l'impact de l'aviation sur l'environnement, qui examinera notamment la possibilité de taxer le kérosène (EC Inform, 1998).

Les récentes prévisions du trafic aérien au Royaume-Uni (Ministère de l'Environnement, des Transports et des Régions, 1997) ont été soumises à un test de sensibilité dans l'hypothèse qu'une taxe sur le carburant soit instaurée en 2000 et augmente le prix prévu du carburant de 50 pour cent. Selon les prévisions (page 20) :

"L'impact de la taxe sur le carburant sur la demande n'est pas sensible, car le prix du carburant représente environ de 8 à 13 pour cent des coûts d'une compagnie aérienne, et une augmentation de 50 pour cent des prix du carburant entraînerait une hausse des tarifs variant de 4 à 7 pour cent. Si l'ensemble de la hausse des coûts est répercutée sur les passagers par des tarifs plus élevés et que l'élasticité-prix directe de la demande de voyages par avion est de - 0.8 pour tous les marchés, la diminution de la demande qui en résultera se situera entre 3 et 6 pour cent, ce qui correspond environ à la croissance d'une année."

Dans un climat de plus grande sensibilité écologique, l'impact du transport aérien sur l'environnement continue de susciter des préoccupations croissantes. En décembre 1997, par exemple, le groupe de défense de l'environnement, *Friends of the Earth* (les amis de la terre), a lancé une nouvelle campagne intitulée *"The Right Price for Air Travel"* (le vrai prix du voyage par avion), qui préconise une réduction de ce qu'on appelle les subventions artificielles (par exemple, le fait qu'aucune TVA ne soit perçue sur le transport aérien, les achats hors taxes, l'aide financière des Gouvernements aux liaisons d'accès de surface à proximité des aéroports, aux compagnies aériennes nationales ainsi qu'aux aéroports régionaux) et l'instauration de taxes écologiques, par exemple sur le kérosène (De Clerck et Klingers, 1997).

5.3. Gestion des visiteurs

Le transport a eu une influence décisive sur le développement du tourisme, mais il a également souvent contribué aux pressions exercées sur l'environnement, auxquelles sont actuellement confrontées de nombreuses régions touristiques, comme les villes historiques, les parcs nationaux ou les centres de villégiature en montagne ou en région littorale. Dans des cas extrêmes, la prestation de services de transport, qui vise à répondre aux besoins des touristes en matière de mobilité et d'accessibilité, aura en même temps pour effet de détruire les qualités mêmes qui confèrent à un site son intérêt comme destination touristique.

La structure des déplacements de loisirs a évolué. Les voyageurs sont en général plus mobiles et exercent, par conséquent, sur les destinations touristiques une pression plus importante que jamais auparavant. Cela s'explique en partie par le recul des vacances traditionnelles de longue durée passées à un même endroit (par exemple, dans une station balnéaire) et par l'augmentation des séjours de courte durée, des excursions, ainsi que des vacances à thème. Le Tableau 3, par exemple, montre comment la proportion de touristes par rapport aux résidents peut être très importante dans certaines villes (comme Salzbourg, Canterbury et Venise). Bon nombre des problèmes d'environnement auxquels sont confrontées ces destinations touristiques, sont essentiellement attribuables à l'énorme proportion de visiteurs qui s'y rendent en voiture, comme l'illustre le Tableau 4 pour un échantillon de villes historiques.

Tableau 3. **Ratio touristes/résidents dans les villes historiques**

Ville	Année	Touristes	Résidents	Ratio
Bruges	1990	2 740 000	117 000	23:1
Florence	1991	4 000 000	408 000	10:1
Oxford	1991	1 500 000	130 000	12:1
Salzbourg	1992	5 415 000	150 000	36:1
Canterbury	1993	2 250 000	41 000	55:1
Venise	1992	8 627 000	80 000	108:1

Source : Grant, Human et Le Pelley (1996).

Tableau 4. **Répartition modale (%) des visiteurs des villes historiques du Royaume-Uni**

	Automobile	Train	Autobus/autocar	Autres	Total
York (1989)	67	20	13	0	100
Chester (1990)	62	13	23	2	100
Bath (1986)	59	17	21	3	100
Cambridge (1994)	55	17	23	5	100
Stratford-upon-Avon (1987)	53	10	34	3	100
Oxford (1991)	48	16	33	3	100

Source : Grant, Human et Le Pelley (1995a).

A certains endroits, on a réagi en mettant en oeuvre des techniques de gestion des visiteurs, discipline relativement nouvelle mais qui gagne rapidement en popularité, notamment au Royaume-Uni. On estime souvent que ces techniques consistent simplement à trouver une solution à l'encombrement automobile ou piétonnier, mais il convient en fait de leur attribuer une utilité beaucoup plus grande. Elles devraient en effet intégrer l'activité liée aux visiteurs au sein de la planification à long terme et de la gestion quotidienne d'une destination. (Davidson et Maitland, 1997). Comme l'explique l'*English Tourist Board* (1991, pp. 6 et 7) :

"Le terme "gestion des visiteurs" englobe un large éventail de mesures visant à gérer à la fois le tourisme et l'environnement dans lequel il s'inscrit. Par conséquent, les initiatives en matière de gestion des visiteurs, peuvent être axées sur les visiteurs proprement dits, sur le site ou sur la collectivité d'accueil, et parfois sur ces trois éléments simultanément."

Les programmes de gestion de la circulation, comme ceux qui concernent la mise à disposition de parcs de dissuasion, les services améliorés de transport public, la priorité aux piétons et la modération de la circulation, ne constituent par conséquent qu'une dimension d'un processus plus vaste de gestion des visiteurs. En raison de son omniprésence, il va de soi que l'automobile sera au coeur de tout débat sur la gestion de la circulation. Une récente étude sur les visiteurs réalisée à Oxford, a révélé que les avis défavorables qui revenaient le plus souvent (25 pour cent) étaient liés à l'impact sur la circulation (Glasson, 1994). Dans une enquête plus vaste portant sur 28 villes

touristiques du Royaume-Uni, les personnes interrogées, pour 27 de ces villes, s'accordaient à dire que "les touristes se déplaçant en voiture étaient essentiels à l'économie de la ville". Les personnes interrogées estimaient en général que l'accès en automobile devrait être découragé à l'avenir, par une limitation des aires de stationnement (pour 20 des 28 villes), par des hausses des frais de stationnement (pour 25 des villes considérées) et par l'aménagement ou l'amélioration de parcs de dissuasion (pour 22 des villes considérées). La tarification routière n'a été suggérée que par les personnes interrogées de 5 villes (Morris, 1997).

Toutefois, l'impact de l'automobile ne constitue pas le seul sujet important de préoccupation, et la circulation des autocars (que ce soit pour les tours de ville ou pour l'acheminement des touristes à destination) entre également en ligne de compte. Comme le note Higginson (1994, p. 37) dans son étude sur les autocars de tourisme exploités dans les grandes villes européennes :

"Il a été constaté dans la plupart des villes que les autocars font l'objet d'un traitement légèrement différent par rapport aux autres types de trafic routier. Ils sont en effet soumis avant tout à des contrôles ponctuels qui ont pour but de vérifier la conformité aux normes en vigueur dans certains endroits, et ne font pas véritablement l'objet d'une politique globale. C'est seulement dans une minorité de villes que l'on comprend véritablement l'impact des autocars ou que l'on dispose de statistiques permettant de mesurer l'importance de ce type de trafic. A mesure que les villes seront plus nombreuses à s'attaquer aux problèmes de la congestion routière et de la pollution de l'environnement, il deviendra de plus en plus urgent de quantifier le rôle que l'autocar joue actuellement et pourrait jouer potentiellement en assurant le transport de grands nombres de visiteurs de façon économique et en respectant l'environnement."

Diverses destinations ont abordé la gestion du trafic d'autocars de différentes façons. A Windsor, par exemple, on a aménagé des parcs et des itinéraires à leur intention ; à Cambridge, on a établi des points de débarquement ; à Salzbourg, on a aménagé un service d'échange de type "park and ride" pour autocars, tandis qu'à Bruges et à Canterbury, les visiteurs arrivant par autocar doivent devenir des piétons et marcher au moins pendant 20 minutes pour atteindre le centre de la ville (Grant, Human et Le Pelley, 1995b).

Face aux pressions de plus en plus fortes exigeant la maîtrise du transport par autocar dans un certain nombre de destinations touristiques du Royaume-Uni, les autorités locales ainsi que l'industrie du transport par autocar et celle du tourisme ont adopté en 1996 un code de conduite préconisant des mesures pratiques pour faciliter la gestion des mouvements et du stationnement des autocars dans les villes historiques et autres sites d'Angleterre (Markson, 1997).

Une récente étude portant sur plus d'une centaine de villes historiques d'Europe a examiné les systèmes courants de gestion de la circulation utilisés, à la fois pour l'automobile et pour les autocars (Glasson J., Godfrey K. et Goodey B., 1995). Les systèmes les plus répandus étaient la mise à disposition de services de bus-navettes pour les touristes, ainsi que l'aménagement de points spéciaux de débarquement et de ramassage pour les autocars et de parcs de stationnement réservés à ces véhicules. Près de la moitié des villes considérées avaient un plan d'aménagement de zones piétonnes. Un peu moins des deux tiers disposaient de "parcs d'échange" (bien que les entretiens aient par la suite révélé que ce terme était souvent mal compris) (Tableau 5).

Tableau 5. Mesures de gestion de la circulation mises en oeuvre dans les villes historiques d'Europe

	Mesure mise en oeuvre (%)	Mesure non mise en oeuvre (%)
Transformation du centre-ville (ou d'une partie) en zone piétonne	88	12
Service de bus-navette à partir du parc d'autocars ou de la gare ferroviaire	84	16
Point de débarquement des autocars	75	25
Parc d'échange	62	38
Tarifs de transports publics moins élevés pour les résidents	2	98

Source : Glasson, Godfrey et Goodey (1995).

Il existe un certain nombre d'études de cas bien documentées sur les systèmes de gestion des visiteurs, par exemple, s'agissant du Royaume-Uni, à Oxford (Glasson, 1994), à Cambridge (Human, 1994), ainsi qu'à Canterbury et Stratford-upon-Avon (Page, 1995). Selon Godfrey (1997), il faut approfondir les recherches sur les succès relatifs des différents systèmes. De fait, dans le cadre du programme d'action future de l'*English Tourist Board* (ETB), "ACTION 2000", des programmes-pilotes seront établis pour recueillir des exemples de techniques de gestion des visiteurs qui serviront de repère pour l'établissement de meilleures pratiques.

Cependant, ce ne sont pas seulement les villes historiques qui subissent des pressions croissantes attribuables à l'augmentation du nombre de visiteurs, arrivant principalement en automobile. Les régions rurales populaires, comme les parcs nationaux du Royaume-Uni, sont également confrontées à de graves problèmes de pollution, de congestion et de dégradation de l'environnement causés par une utilisation excessive de l'automobile.

Le Tableau 6 indique le nombre considérable de visiteurs qui se rendent dans les 11 parcs nationaux du pays, ainsi que la population locale, ce qui révèle le faible degré de circulation induit par les résidents. La grande majorité des visiteurs de l'ensemble des parcs utilisent l'automobile.

Tableau 6. Visiteurs qui se rendent aux parcs nationaux du Royaume-Uni

Parc national	Superficie (en km ²)	Population (1981)	Fréquentation annuelle approximative (nombre de visiteurs-jour par an)
Northumberland	1 031	2 200	2 millions
Lake District	2 292	40 000	14 millions
North York Moors	1 432	27 000	13 millions
Yorkshire Dales	1 760	18 600	6 millions
Peak District	1 404	37 400	22 millions
Snowdonia	2 171	23 800	10 millions
Pembrokeshire coast	583	23 000	13 millions
Brecon Beacons	1 344	32 200	4 millions
Exmoor	686	10 000	2.5 millions
Dartmoor	945	29 100	10 millions
Norfolk/Suffolk Broads	288	5 500	1.5 million

Source : Cullinane (1997).

Des programmes de gestion des visiteurs ont par conséquent été mis en oeuvre dans les parcs nationaux ainsi que dans d'autres régions rurales populaires. Ces programmes comprennent notamment les mesures suivantes : fermeture de routes, modération de la circulation, réglementation du stationnement, et amélioration de la signalisation et des services de transport public, y compris l'aménagement de parcs d'échange (Walsh, 1994 ; ETB, 1991).

Il est toutefois permis de se demander si ces programmes ont donné les résultats escomptés et s'ils étaient suffisamment ambitieux. Selon Cullinane (1997, p. 277) :

"Dans la plupart des parcs nationaux, on s'est efforcé, dans une certaine mesure, soit de promouvoir l'utilisation des transports publics, soit de limiter l'utilisation de l'automobile, mais bon nombre des mesures mises en oeuvre manquaient d'unité et avaient une portée insuffisante. C'est seulement dans quelques parcs que les autorités semblent véritablement sensibilisées à la gestion de circulation. Cependant, dans plusieurs cas où des programmes intégrés fondés sur une vision à plus long terme et plus ambitieux ont été élaborés, ils n'ont pas été mis en oeuvre, parce qu'ils se sont heurtés à l'opposition locale, ou ils ont dû être abandonnés peu de temps après leur mise en oeuvre en raison d'une utilisation insuffisante, d'un manque de moyens financiers, ou de l'opposition locale. Seuls quelques programmes sont demeurés en vigueur et pourraient être jugés efficaces."

5.4. Bicyclette

C'est l'inquiétante progression de l'utilisation de l'automobile pour les loisirs, dans les villes historiques comme dans les régions rurales populaires, qui est essentiellement à l'origine de la mise en oeuvre des diverses techniques de gestion de la circulation décrites précédemment. Bon nombre de ces mesures ont pour double objectif de tenter de réduire l'utilisation de l'automobile (dissuasion) et encourager les gens à utiliser davantage les transports en commun (incitation). Mais qu'en est-il du plus écologique de tous les modes de transport : la bicyclette ?

En ce qui concerne le cyclisme à des fins récréatives, Beioley (1995) décrit un certain nombre de facteurs qui militent en faveur d'une utilisation accrue de ce mode de transport :

- l'image "écologique" de la bicyclette comme mode de transport et la nécessité de maîtriser l'utilisation de la voiture particulière ;
- une meilleure compréhension des bienfaits de l'exercice régulier pour la santé en général et la condition physique ;
- une nouvelle image "à la mode" de la bicyclette ainsi que l'existence d'un vaste choix d'accessoires perfectionnés.

Malgré ces facteurs favorables, le cyclisme tous usages est encore très peu répandu au Royaume-Uni et représente à peine 2 pour cent de l'ensemble des déplacements effectués dans le pays, comparativement, par exemple, à 18 pour cent au Danemark (Robbins, à paraître). La Commission royale sur la pollution de l'environnement (RCEP, 1994) a recommandé de fixer comme objectif 10 pour cent de tous les trajets urbains d'ici à 2005. En juillet 1996, le Ministère britannique des Transports a rendu publique sa stratégie nationale en matière de cyclisme, dont l'objectif-clé est de faire doubler le nombre de déplacements à bicyclette d'ici à 2002 et de le faire doubler encore une fois ensuite d'ici à 2012 (Wardman, Hatfield et Page).

Grieve (1997) estime que 500 000 Britanniques ont fait du cyclotourisme en 1995, ce qui représente environ 1 pour cent de l'ensemble des déplacements de vacances au Royaume-Uni. Un faible nombre de visiteurs étrangers (100 000) ont également fait du cyclotourisme dans le pays. On estime aussi qu'il y a eu 71 millions d'excursions à bicyclette, représentant environ 2 pour cent de l'ensemble des excursions. Par rapport au total, les déplacements d'agrément à bicyclette sont donc pratiquement négligeables. Cependant, selon l'enquête nationale sur les déplacements, l'utilisation de la bicyclette pour les loisirs semble gagner en popularité, puisque la part de la distance parcourue à bicyclette pour tous types de loisirs par rapport à la distance totale parcourue en utilisant ce mode de transport est passée de 27 pour cent en 1975-1976 à 31 pour cent en 1985-1986 puis à 37 pour cent en 1992-1994.

L'amélioration des aménagements, tels que les pistes cyclables et les itinéraires hors routes, peut contribuer à stimuler l'utilisation de la bicyclette. Par exemple, un organisme de bienfaisance nationale -- Sustrans -- est en train d'aménager un réseau cyclable national de 6 500 miles qui sera achevé en 2005 et traversera la plupart des grandes villes du Royaume-Uni. Le noyau de ce réseau, devant couvrir une distance de 2 500 miles ("*the Millennium Routes*"), devrait être prêt pour 2000 (Ove Arup and Partners, 1996). On estime que le nouveau réseau induira 100 millions de nouveaux déplacements, dont 40 pour cent seront axés sur les loisirs, mais il est encore trop tôt pour dire si cette initiative sera couronnée de succès. Un certain nombre d'autorités locales, comme le *Kent County Council* et le *Norfolk District Council*, ont aménagé des pistes cyclables bien fléchées qui constituent la base de stratégies d'incitation au cyclotourisme au moyen desquelles elles espèrent attirer de nouveaux visiteurs.

L'utilisation de la bicyclette pour les loisirs n'est cependant pas sans problèmes. Par exemple, à Cambridge, les cyclistes sont devenus si nombreux qu'ils constituent un problème en soi exigeant des solutions relevant de la gestion de la circulation. Dans les régions rurales également, comme dans celle de New Forest (Royaume-Uni), une circulation trop dense sur les itinéraires populaires a causé de graves dommages à l'environnement, la capacité des routes étant dépassée. L'utilisation de la bicyclette peut en fait aggraver les problèmes de la pollution et de l'encombrement dus à l'automobile, si les cyclistes utilisent leur voiture (plutôt que les transports publics qui, la plupart du temps, ne sont pas accueillants pour eux) pour rejoindre leur itinéraire cyclable et en revenir.

6. PERSPECTIVES D'AVENIR

Dans de nombreuses régions, les voyages d'agrément et de tourisme constituent le secteur porteur du voyage ces dernières années. Dans bon nombre de marchés, cette tendance semble devoir se maintenir à l'avenir, mais la croissance pourrait dans certains cas se ralentir lorsque le marché parviendra à maturité. Tel pourrait être le cas du marché du voyage d'agrément par avion vers l'étranger à partir du Royaume-Uni, surtout en ce qui concerne les voyages à courte distance (Graham, 1996). Selon les dernières prévisions du Ministère de l'Environnement, des Transports et des Régions (DETR, 1997), les marchés du voyage d'agrément au Royaume-Uni atteindraient un certain degré de maturité, ce qui explique en partie pourquoi on prévoit des taux de croissance plus élevés pour les voyages d'affaires que pour les voyages d'agrément (Tableau 7).

Tableau 7. **Prévisions du trafic aérien international pour le Royaume Uni**

	1995: Année de référence Passagers (en millions)	2015 : Prévisions Passagers (en millions)	Croissance moyenne annuelle (%) 1995-2015
Résidents du Royaume-Uni			
Agrément - à longue distance	12.1	33.9	5.3
Affaires - à longue distance	2.6	12.5	8.2
Agrément - à courte distance	35.9	73.3	3.6
Affaires - à courte distance	7.4	17.6	4.4
Étrangers			
Agrément - à longue distance	11.1	24.1	4.0
Affaires - à longue distance	3.6	14.9	7.4
Agrément - à courte distance	10.4	31.1	5.6
Affaires - à courte distance	7.6	18.8	4.6

Source : Ministère de l'Environnement, des Transport et des Régions (DETR), 1997.

Bien qu'il soit possible que certains marchés parviennent bientôt à maturité, la croissance du transport d'agrément devrait globalement se maintenir. Elle aura de fortes incidences pour les transports et des décisions devront être prises quant à savoir s'il importe de s'y préparer et comment il convient de la gérer.

De profondes mutations structurelles et opérationnelles de l'industrie des transports auront également des répercussions sensibles sur les voyages d'agrément -- répercussions qui sont trop nombreuses pour être abordées dans la présente étude. S'agissant du transport aérien, il est encore trop tôt pour évaluer les impacts à long terme de la libéralisation du transport aérien réalisée dans l'Union Européenne en 1997, et de déterminer si le coût du transport aérien diminuera ou si les transporteurs à bas tarif comme East Jet et Debonair joueront un rôle important à cet égard (French, 1996). On constate une concentration et une mondialisation croissantes du transport aérien et, compte tenu du fait que le secteur aéroportuaire évolue également vers la privatisation, il est permis de croire que ce dernier secteur s'est engagé dans la même voie (Doganis, 1998). Les autres éléments d'incertitude importants sont les effets qu'aura sur le voyage d'agrément l'amélioration des réseaux ferrés grande vitesse en Europe, ainsi que les incidences à long terme du Tunnel sous la Manche.

Les politiques fiscales joueront également un rôle déterminant. La vente en franchise à l'intérieur de l'Union Européenne prendra fin le 30 juin 1999. Cette décision a été prise au terme d'un débat houleux qui a duré plusieurs années. Les partisans de l'abolition font valoir que la vente en franchise fausse la concurrence entre les modes de transport et les autres détaillants, ce qui induit en erreur le consommateur et occupe un espace précieux, dans les aéroports par exemple, qui pourrait être utilisé à des fins opérationnelles (Davidson, 1998). Au contraire, les partisans du maintien de la vente en franchise (surtout les aéroports, les exploitants de transbordeurs et les compagnies aériennes) prétendent que ces ventes sont avantageuses, non seulement pour les passagers, mais également pour l'ensemble de l'industrie du voyage et que leur abolition compromettrait un volume de vente de

4.1 milliards d'ECU et se traduirait par une hausse sensible du coût des voyages ainsi que par la perte de 112 000 à 147 000 emplois, touchant tous les secteurs de la région (*European Travel Research Foundation*, 1997).

Le voyage touristique par avion pourrait également devenir un domaine d'application privilégié de la fiscalité -- comme l'ont déjà compris un certain nombre de pays ces dernières années (Abeyratne, 1993). De fait, s'agissant du Royaume-Uni, l'Administration de l'aviation civile (CAA) a estimé que l'instauration, en 1994, d'une taxe par passager de £5 sur les vols intérieurs et les vols intra-européens et de £10 par passager pour tous les autres vols internationaux (avec un doublement de cette taxe en 1997) a dissuadé 1.3 million de personnes de voyager en 1995 et en 1996, dont un bon nombre aurait voyagé pour leur agrément (Tourism Society, 1997).

*
* * *

La présente étude a voulu montré certains aspects des rapports complexes qui existent entre le tourisme et les loisirs d'une part, et le transport d'autre part, ainsi que le rôle essentiel que le transport joue dans l'expérience de loisirs. Du point de vue de l'action des pouvoirs publics, les secteurs des transports et du tourisme ont trop souvent été considérés séparément, sans que soient pris suffisamment en compte les liens étroits qui existaient entre eux. Les opérateurs des services de transports et les décideurs doivent prendre conscience des besoins des touristes et de l'idée que ceux-ci se font du voyage. De leur côté, les organisations de tourisme doivent comprendre les procédures et les processus de base de la planification des transports au plan national et local, et s'efforcer de jouer un rôle actif pour influencer cette activité.

Les opérateurs de services de transport pourraient peut-être tirer parti de la structure irrégulière qui est caractéristique de la demande de voyages d'agrément pour améliorer l'utilisation des ressources, surtout en période creuse, à défaut de quoi, l'inadéquation de la demande et de l'offre devra être gérée au moyen de diverses techniques de régulation de la demande et de la capacité.

Enfin, ce qui est peut-être le plus important, les deux industries doivent coopérer pour obéir à l'impératif d'une plus grande durabilité. Les déplacements d'agrément en automobile, ainsi que les moyens de contrôler l'utilisation de ce mode de transport, comme pour les autres types de déplacement, seront au coeur du débat politique. S'agissant des voyages à grande distance, le transport aérien fera lui aussi l'objet d'une attention accrue, et les industries devront intensifier leurs efforts en vue de trouver des solutions acceptables.

BIBLIOGRAPHIE

- Abeyratne, R.I.R. (1993), "*Air Transport Tax and its consequences on Tourism*", *Annals of Tourism Research*, Vol. 20, pp. 450-460.
- Alamdari, F. et D. Brewer (1994), "*Taxation Policy for Aircraft Emissions*", *Transport Policy*, Vol. 1, No. 3, pp. 149-159.
- Amsterdam Airport Schiphol (1998, 1997), *Environmental Reports 1997 and 1996*, Amsterdam Airport Schiphol, Amsterdam.
- Boeing (1993), *Current Market Outlook*, Boeing, Seattle.
- British Airways (1997), *Aviation and the Environment*, British Airways, Londres.
- Commission Européenne (1996), *Les Européens et les vacances*, CE, Luxembourg.
- Cullinane, S. (1997), "*Traffic Management in Britain's National Parks*", *Transport Reviews*, Vol. 17, No. 3, pp. 267-279.
- Davidson, R. (1998), *Travel and Tourism in Europe*, 2ème édition, Longman, Londres.
- Davidson, R. et R. Maitland (1993), *Tourism Destinations*, Hodder and Stoughton, Londres.
- De Clerck, P. et J. Klingers (1997), "*The Right Price for Air Travel*", *In Focus*, automne, p. 4.
- Department of the Environment, Transport and the Regions (1997), *Air Traffic Forecasts for the United Kingdom 1997*, DETR, Londres.
- Doganis, R. (1998), "*Future Shape of the Airport Industry*", *Airport Economics and Finance Symposium*, Université de Westminster, Londres.
- EC Inform (1998), "*Preview of Policy Paper on Air Transport and Environment*", *EC Inform Transport*, No. 14, mars, p. 5.
- English Tourist Board (1991), *Tourism and the Environment: Maintaining the Balance*, ETB, Londres.
- European Travel Research Foundation (1997), *The Duty and Tax-Free Industry in the European Union: The Facts*, ETRF, Englefield Green (RU).

- French, T. (1996), “*No Frills Airlines in Europe*”, *Travel and Tourism Analyst*, No. 3, pp. 4-19.
- Godfrey, K.B. (1997), “*Crying out for Research*”, *In Focus*, automne, p. 13.
- Glasson, J., K. Godfrey et B. Goodey (1995), *Towards Visitor Impact Management*, Averbury, Aldershot.
- Glasson, J. (1994), “*Oxford: A Heritage City under Pressure*”, *Tourism Management*, Vol. 15, No. 2, pp. 137-144.
- Gotch, J. (1995), “*Road and Rail Transport*”, *Transport for Sustainable Tourism Conference*, Balaclava, avril.
- Graham, A. (1996), “*Limits to Air Transport Growth: The Demand Factors*”, *PTRC European Forum*, Brunel University.
- Grant, M., B. Human et B. Le Pelley (1997), “*More than Getting from A to B: Transport Strategies and Tourism*”, *Insights*, mars, English Tourist Board, Londres.
- Grant, M., B. Human et B. Le Pelley (1995a), “*Tourism and Park and Ride*”, *Insights*, novembre, English Tourist Board, Londres.
- Grant, M., B. Human et B. Le Pelley (1995b), “*Towards a Management Policy for Coach-Based Tourism*”, *Insights*, septembre, English Tourist Board, Londres.
- Grant, M., B. Human et B. Le Pelley (1996), “*Canterbury City Centre Initiative -- Visitor Destination Management in Practice*”, *Insights*, juillet, English Tourist Board, Londres.
- Grieve, D. (1997), *The Impacts of Cycling Tourism*, thèse inédite, Université de Westminster.
- Higginson, M. (1994), “*Maria took our Bus -- How about You?*”, rapport inédit pour le Chartered Institute of Transport, Londres.
- Hollings, D. (1997), “*Europe’s Railways in the 21st Century*”, *Travel and Tourism Analyst*, No. 4, pp 4-22.
- Human, B. (1994), “*Visitor Management in the Public Planning Policy Content: A Case Study of Cambridge*”, *Journal of Sustainable Tourism*, Vol. 2, No. 4, pp. 221- 231.
- International Air Transport Association (1990), *Air Transport and the Environment*, Air Transport Action Group.
- Jones, L. (1998), “*Restrictions put KLM all out at sea*”, *Airline Business*, janvier, pp. 22-23.
- Lamb, B. et S. Davidson (1996), “*Tourism and Transportation in Ontario: A Vital Link*”, in: Harrison, L. and W. Husbands (éds.), *Practicing Responsible Tourism*, John Wiley and Sons, New York.

- Markson, N. (1997), *“A Positive Approach to Coach Management”*, Insights, mai, English Tourist Board, Londres.
- Middleton, V. (1998), *Sustainable Tourism: A Marketing Perspective*, Butterworth Heinemann, Oxford.
- Morris, B. (1997), *“The Importance of Cars to UK Tourism”*, Tourism, hiver, p. 16.
- Ove Arup & Partners (1996), *The National Cycle Network: Guidelines and Practical Details*, Sustrans, Bristol.
- Page, S. (1995), *Urban Tourism*, Routledge, Londres.
- Page, S. (1994), *Transport for Tourism*, Routledge, Londres.
- Raguraman, K. (1997), *“Estimating the Net Economic Impact of Air Services”*, Annals of Tourism Research, Vol. 24, No. 3, pp. 658-674.
- Robbins, D. (1995), *“The Leisure Transport Continuum”*, UTSG Conference, Cranfield University.
- Robbins, D. (1997), *“The Relationship between Scheduled Transport Operations and the Development of Tourism Markets to Peripheral Island Locations”*, Peripheral Area Tourism International Research Conference, Bornholm, septembre.
- Robbins, D. (en cours de publication), *An Evaluation of Cycle Tourism on the Island of Bornholm*, Bornholms Forskningscenter, Nexø.
- Royal Commission on Environmental Pollution (1994), *Transport and the Environment*, 18th Report, HMSO, Londres.
- SAS (1996), *Environmental Report*, SAS, Stockholm.
- Tourism Society (1997), *“The Economic Impact of Air Passenger Duty”*, Tourism, hiver, p. 7.
- Twigg, J. (1998), *“The True Cost of Environmental Issues”*, Airport Economics and Finance Symposium, Université de Westminster, Londres.
- Walsh, B. (1994), *“Tourist Trips put Mounting Pressure on Historic Towns and Fragile Land”*, Local Transport Today, 9 juin, pp. 12-13.
- Wardman, M., R. Hatfield et M. Page (1997), *“The UK National Cycling Strategy: Can Improved Facilities meet the Targets?”*, Transport Policy, Vol. 4, No. 2, pp. 123-133.

Wardman, M., J. Toner et G. Whelan (1997), "*Interactions between Rail and Car in the Inter-Urban Leisure Travel Market in Great Britain*", *Journal of Transport Economics and Policy*, mai, pp. 163-181.

Wheatcroft, S. (1994), *Aviation and Tourism Policies: Balancing the Benefits*, Routledge/OMT, Londres.

SYNTHÈSE DE LA DISCUSSION

SOMMAIRE

INTRODUCTION.....	197
1. LES DÉPLACEMENTS LIÉS AUX LOISIRS : UNE RÉALITÉ MÉCONNUE ET SOUS-ESTIMÉE.....	197
2. CONSÉQUENCES DE LA CROISSANCE DE LA MOBILITÉ LIÉE AUX LOISIRS ET AU TOURISME.....	200
CONCLUSIONS	204

INTRODUCTION

Historiquement, les loisirs ont été rendus possibles par les gains de productivité du secteur productif, qui ont permis l'abaissement de la durée du travail, et par les conquêtes sociales. Même si tout le temps libre, c'est-à-dire hors du travail, n'est pas un temps de loisirs, les loisirs occupent une place importante parmi les occupations des Européens. De plus, la tendance est à un accroissement du temps libre de toute contrainte professionnelle, et à une multiplication des loisirs.

Malgré cette importance des loisirs dans nos civilisations, juxtaposer une réflexion sur les transports à une analyse des loisirs, comme le propose cette Table Ronde, n'est pas chose courante.

Les activités que l'on effectue pendant les loisirs vont du *shopping* à la découverte de destinations lointaines, en passant par la visite à des parents ou amis proches. Toutes ces activités ont des répercussions sur les transports, mais l'on manque d'analyses systématiques.

Par comparaison, la mobilité contrainte par le travail est amplement décrite et analysée. Il y a certainement une fausse dichotomie entre les déplacements pendulaires qui seraient prévisibles et la mobilité liée aux loisirs qui serait exceptionnelle. Aussi, le premier point que la Table Ronde a abordé (1. Les déplacements liés aux loisirs : une réalité méconnue et sous-estimée) concerne le fait que la mobilité liée aux loisirs est peu connue. Ce point est abordé de façon à mieux apprécier l'ampleur et les caractéristiques de la mobilité liées aux loisirs. Ensuite, dans un deuxième point, la Table Ronde a examiné les conséquences de la croissance de la mobilité liée aux loisirs et au tourisme

En guise de conclusion, la Table Ronde s'est efforcée de dresser des recommandations qui découlent logiquement des implications, pour la mobilité, de l'importance des loisirs.

1. LES DÉPLACEMENTS LIÉS AUX LOISIRS : UNE RÉALITÉ MÉCONNUE ET SOUS-ESTIMÉE

L'on peut affirmer que **le trafic et les déplacements liés aux loisirs sont sous-estimés** en importance et ne font pas l'objet d'une attention suffisante au niveau politique. L'Europe, premier marché au monde pour le tourisme international, reçoit 60 pour cent des arrivées mondiales touristiques. Ainsi, près de la moitié des trafics aux aéroports sont liés à des déplacements de loisirs. L'on peut saisir l'importance du tourisme proprement dit lorsque l'on sait que celui-ci représente 10 pour cent des emplois en Europe.

Il faut comprendre, de plus, qu'il n'y a pas que le tourisme international qui corresponde à des activités de loisirs, le tourisme comportant par exemple une forte composante urbaine. Ainsi, plus de 40 pour cent des distances parcourues par des personnes sont liées au Royaume-Uni à des activités de loisirs. Des chiffres comparables aux précédents peuvent être alignés pour tous les pays européens.

L'incidence des loisirs sur les transports est en effet plus importante que celle des mouvements domicile-travail. Les loisirs présentent trois dimensions importantes à prendre en compte pour toute analyse :

- les types de loisirs (culture, sport, repos, sociabilité, dépaysement, etc.) ;
- la localisation (domicile, proximité locale, régionale, nationale, etc.) ;
- la temporalité (loisirs journaliers, hebdomadaires, annuels, etc.).

En cherchant à expliciter cette typologie, on peut montrer que les activités que l'on entreprend pendant son temps de loisirs sont en fait très variées : *shopping*, visite à des parents ou amis, fréquentation de centres sportifs, randonnées dans des lieux appropriés, visite de lieux touristiques, séjours dans une résidence secondaire, etc. Les activités de loisirs sont ainsi multiformes et ont toutes des ramifications sous forme de transports qui sont eux-mêmes très diversifiés.

Les attributs des loisirs sont multiples, il peut s'agir des sports, de la culture, de la sociabilité, des jeux, du dépaysement qui correspondent à de la distraction, à des amusements et du plaisir. L'on comprend dès lors aisément que les transports, qui précèdent et suivent les activités de loisirs, sont particulièrement conséquents et peuvent être spécifiques.

On peut ainsi constater que **les déplacements de loisirs recourent des réalités très différentes** qui vont du *shopping* urbain -- les déplacements de *shopping* iront d'ailleurs s'accroissant avec la hausse des niveaux de vie -- aux déplacements lointains, liés à l'héliotropisme par exemple. De plus, avec l'avènement de la monnaie unique en Europe, la distinction économique entre des loisirs intra-européens et nationaux s'estompera.

On peut segmenter les lieux où se prennent les loisirs : à domicile, à proximité du domicile, dans une aire régionale, nationale ou à l'étranger. A ce découpage spatial correspond un découpage temporel selon la durée des nuitées hors du domicile.

La culture, les sports, le dépaysement, le repos et la sociabilité correspondent à des logiques différentes, ayant des conséquences différentes, même s'il s'agit toujours de loisirs. Encore une fois, il s'agit de phénomènes multiformes pour lesquels on dispose de peu de connaissances. Il s'agirait aussi de bien ventiler et identifier les déplacements non liés au travail. En menant des enquêtes auprès des personnes, à leur domicile, et en reconstituant leurs déplacements ainsi que les motifs de ces déplacements, on parviendrait à mieux analyser l'ampleur et la typologie des déplacements induits par les loisirs.

Une des caractéristiques des activités de loisirs est en effet d'être mal connues parce qu'elles sont très variées. Il faudrait des enquêtes sur les modes de vie pour connaître le temps passé dans du *shopping* ou la fréquence des déplacements à destination des résidences secondaires. Comparer internationalement ces enquêtes pose des difficultés si les définitions ne sont pas harmonisées. Il faut bien reconnaître que tourisme et loisirs sont multiformes et qu'il est difficile de les appréhender dans leur ensemble.

Les réalités touristiques sont de plus variables d'un pays à l'autre : les modes de transport employés et la fréquence des départs varient selon les pays si l'on considère le tourisme international. En revanche, la notion de tourisme international disparaît avec l'ouverture des frontières en Europe et, ainsi, le critère de différenciation national/international perd de plus en plus de sa pertinence. Si le domaine des loisirs est important, ceux-ci constituent aussi de phénomènes complexes parce que l'on constate une diversité de comportements des Européens. Par exemple, les Scandinaves sortent davantage de leur pays que les Méditerranéens. Les taux de départ varient en Europe de un à dix. La part de l'automobile varie de 10 à 56 pour cent et celle de l'avion de 23 à 77 pour cent. On ne trouve jamais une telle différence entre les pays dans les autres secteurs du transport. En revanche, la durée des voyages n'est pas discriminante. La situation géographique du pays d'origine (pays de transit, zone périphérique, position insulaire) influence le mode de transport utilisé.

L'on doit également considérer que le tourisme professionnel gagne en importance avec les foires, les congrès et autres manifestations où travail et loisirs se jouxtent.

Le fait de représenter les transports comme une demande dérivée n'est pas cohérent pour les déplacements touristiques. Souvent, le déplacement fait partie intégrante du motif de déplacement, par exemple lors d'excursions. Ceci implique que les attributs qualitatifs du déplacement ont leur importance. Le confort, les facilités et prestations annexes offertes sont déterminants dans ce cas de figure. Il n'y a en effet pas que la vitesse qui compte. Cette perspective est différente de celle des navetteurs entre le lieu de domicile et celui de travail, ce qui fait peser des exigences particulières sur les transporteurs. Ceci est renforcé par le fait que les voyageurs peuvent aussi bien être des individus seuls que des familles entières.

Le modèle qui fait jouer aux coûts de transport une importance stratégique perd de son importance et de sa pertinence pour expliquer les transports de loisirs. Le coût n'est pas lié à la distance car le niveau de concurrence augmente fortement sur certains marchés. En revanche, le prix reste un élément déterminant pour les déplacements de loisirs.

Le tourisme a la particularité de faire jouer aux offreurs un rôle important par la publicité et par le fait qu'en vendant des activités souvent éloignées du domicile, ils vendent aussi du transport. Du fait de l'intégration verticale existante, l'usager qui achète en fait un package, n'a pas le choix du mode de transport.

Pour en revenir aux loisirs, leurs évolutions et celles des transports qui découlent de ces loisirs ne sont pas homogènes sur tous les marchés. Sans vouloir en nier l'importance, les déplacements de week-end à destination d'une résidence secondaire, après avoir connu une progression liée à la place tenue par l'automobile, ne croissent plus autant que les déplacements pour des destinations lointaines attrayantes. On peut également noter que l'on constate une croissance forte des voyages de courte durée avec la tendance au fractionnement des vacances. Globalement, le nombre de déplacements de loisir stagne alors que la distance et la répartition modale changent. Le budget "distance" des ressortissants des pays de l'Ouest a tendance à croître.

Le marché des loisirs et des transports qui en découlent est difficile à appréhender car les définitions sont floues et l'on constate une absence de statistiques fiables. Il s'y ajoute des difficultés conceptuelles et épistémologiques. De plus, les offreurs et la publicité jouent un rôle non négligeable.

Pour ce qui est du tourisme, il existe certes des définitions comme celles de l'Organisation Internationale du Tourisme. Il est prévu d'ailleurs de revenir prochainement sur certaines de ces définitions qui datent de 1993 pour les enrichir et les réorienter. Ainsi, il importerait de mieux quantifier le poids économique du tourisme et d'harmoniser les enquêtes aux frontières. **Quant à la composante transport, les données actuelles ne sont pas assez fines.** Il faudrait partir d'une définition simple, c'est-à-dire le déplacement non lié au travail, et ensuite ventiler par type de déplacement, ce qui permettrait de mieux appréhender le manque réel de données. Les études sur le tourisme mettent trop l'accent sur les comptes économiques du tourisme alors que la segmentation n'est pas assez fine pour les transports. Il faut grouper transport et tourisme dans les mêmes enquêtes et mieux croiser les données afin de savoir quel type de touriste utilise quel type de transport.

Les lacunes portent sur le tourisme national intérieur, le tourisme de week-end n'est pas compté et le tourisme urbain est ignoré. De plus, même dans le cas des déplacements internationaux, on connaît très mal les déplacements des touristes une fois qu'ils sont sur leur lieu de destination. Les petits déplacements sur un lieu de résidence sont ignorés car en général, les informations sont collectées sur le lieu d'origine et non de destination. Par ailleurs, on envisage encore l'Europe des frontières. Tout ceci fait que ce que l'on a besoin de mieux connaître, ce sont les modes de vie. Pour progresser dans l'étude des transports de loisirs, il faut commencer par améliorer la connaissance du comportement de loisirs. L'on a également un manque de connaissance sur le trafic de transit et les itinéraires empruntés. Si l'on en reste à des connaissances trop vagues, on prend pour référence un touriste ectoplasmique, qui agirait sans différenciation d'un individu à l'autre. Mais, il faut bien reconnaître que des enquêtes pointues sont coûteuses. Ceci, en revanche, serait parfaitement justifié si l'on considère que la mobilité liée aux loisirs est supérieure à celle liée aux mouvements pendulaires entre le domicile et le lieu de travail.

A défaut d'enquêtes systématiques, les activités touristiques ou de loisirs et leurs incidences sur les transports sont ignorées la plupart du temps dans les analyses sur la mobilité, il s'agit d'un marché oublié. Le temps de loisir est difficile à définir et à mesurer -- les données sont rares -- et l'on n'en trouve pas le reflet dans la politique des transports.

2. CONSÉQUENCES DE LA CROISSANCE DE LA MOBILITÉ LIÉE AUX LOISIRS ET AU TOURISME

Il existe des pointes journalières, hebdomadaires et mensuelles liées au tourisme et aux loisirs. Les opérateurs de transport doivent utiliser au mieux ces phénomènes de pointe. Si les compagnies aériennes transfèrent des avions d'un usage à clientèle touristique le week-end à une clientèle d'affaire la semaine, le tourisme urbain ou les migrations lors des pointes estivales posent d'autres types de problèmes.

On peut tout de suite mentionner que la croissance du tourisme et celle des loisirs, qui sont liées à la hausse des niveaux de vie, au fait que l'on part en retraite plus tôt, et à la tendance à la baisse du temps de travail, ont une forte incidence sur l'environnement. En effet, les deux modes de transport privilégiés pour les loisirs sont, à courte et moyenne distance, la voiture et à longue distance, l'avion qui est celui qui se développe le plus rapidement. Ainsi, la voiture est le mode de transport utilisé pour 70 pour cent des vacances au Royaume-Uni.

Si l'on regarde les fluctuations du tourisme, l'on a pu constater une progression fulgurante du tourisme issu des pays de l'Est à partir de 1989 puis un reflux conséquent lié aux difficultés économiques de la transition. Désormais, l'évolution est parallèle à celle de la progression des revenus. En tant que pays de destination, l'Est de l'Europe, en raison de problèmes de qualité, semble avoir déçu les attentes des touristes et l'on constate, sauf exception, une perte d'attrait des destinations de l'Est de l'Europe.

Suite à une très forte concurrence, l'avion est devenu particulièrement bon marché, surtout sur les destinations lointaines, là où la concurrence est effective. Certains experts estiment que les compagnies aériennes subventionnent les destinations lointaines à partir des tarifs pratiqués sur les liaisons où la concurrence entre compagnies n'est pas aussi forte. Le tourisme de masse est influencé par les prix et promotions tarifaires que l'on rencontre et qui sont possibles parce que le transport est une prestation sous-tarifée.

A plus courte distance, l'automobile par sa flexibilité, sa disponibilité et par le fait qu'elle peut transporter une famille et ses bagages, apparaît de prime abord irremplaçable. Mais l'on peut affirmer aussi que l'intermodalité est systématique dans le tourisme et c'est pourquoi une réflexion plus approfondie mériterait d'être lancée sur l'intermodalité des transports dans le tourisme. Lors des voyages internationaux des Européens, l'avion prend une part de marché comparable à celle de la voiture qui d'ailleurs résiste très bien. D'une manière générale, le nombre de déplacements est très stable. La distance parcourue s'accroît et le partage modal s'infléchit en faveur des modes rapides.

On peut déduire, d'une manière générale, de l'expansion du tourisme, que celui-ci fait peser une charge non négligeable sur l'environnement. Non seulement, il y a les déplacements vers le lieu de villégiature, mais il y a également les déplacements sur place. Par ailleurs, l'essentiel des dépenses est souvent effectué avant le départ, au lieu d'origine, lors d'un déplacement par avion, et pendant le voyage lors d'un déplacement en voiture. Le tourisme a ainsi pour certains experts des retombées économiques positives inférieures à ce que l'on imagine. De plus, les nuisances environnementales sont bien présentes lorsque l'on pense que les déplacements sur place, à destination, s'ajoutent à la congestion des lieux touristiques. Aussi, pour certains experts, il faudrait redécouvrir un tourisme local, peu consommateur en transport si ce n'est par les modes prévenants pour l'environnement. Il est sans doute possible de favoriser le tourisme vert, en développant les incitations à la marche et à l'utilisation du vélo. On peut imaginer des zones sans automobiles où par exemple le parking serait interdit et forcerait les touristes à prévoir un autre moyen de transport que la voiture. Mais d'autres actions sont nécessaires pour que le tourisme soit moins consommateur de ressources environnementales.

Il a semblé tout d'abord aux experts de la Table Ronde que **le prix de la mobilité** ne correspondait pas aux ressources consommées, notamment environnementales. Le prix de la mobilité est toujours une question centrale lorsque l'on évoque l'environnement. On peut dire que sur ce sujet, la Table Ronde n'a pas fondamentalement innové en demandant que les conséquences environnementales soient intégrées dans les prix de transport. Personne ne doute, qu'en matière de mobilité, nous payons trop peu pour ce que nous recevons en utilisant les moyens de transport. Il ne faut jamais négliger le fait que des changements de prix de transport peuvent avoir un effet spatial non négligeable, en permettant par exemple la redécouverte des lieux proches. L'élasticité au prix de transport est beaucoup plus forte pour les déplacements de loisirs que pour les trajets pendulaires quotidiens. De plus, les problèmes de congestion routière les week-ends pourraient être atténués, si le prix de la mobilité correspondait de façon plus précise aux coûts et nuisances engendrés, même si la fidélité à un lieu peut expliquer pour partie des mobilités de plus en plus grandes.

La Table Ronde a en revanche fait remarquer que **le transport public** pouvait accompagner la mobilité de loisirs s'il se transforme. Les déplacements pour les loisirs sont spontanés et multiformes. Ils sont également variables, ce qui pose un défi aux structures de transport lourdes. Les actions que l'on entreprend pour influencer les déplacements domicile-travail seront inopérantes sur les déplacements de loisirs tant la configuration et les motivations de ces déplacements sont différentes. En ayant une approche radicalement différente des transports publics jusqu'ici exclusivement axés sur les déplacements domicile-travail, on peut rendre les transports publics flexibles, disponibles et adaptés aux loisirs. Plutôt que de chercher à contrecarrer des tendances lourdes, il faut savoir saisir les opportunités qu'elles offrent. En fait, c'est à une véritable révolution par l'innovation et le bouleversement des modes de pensée que la Table Ronde invite. Il n'est pas hors de portée de rendre les transports publics adaptés aux déplacements de loisirs. Il faut oser penser et concevoir différemment (minibus, taxis collectifs, systèmes *dial a ride*, services de nuit, transport accompagné des bagages, offres touristiques promotionnelles, voitures électriques en complément, etc.). Lorsque les transports publics auront réussi cette adaptation, ils seront également adaptés à toute forme de mobilité y compris le domicile-travail.

L'on a besoin de mieux connaître les déplacements des non-résidents sur leur lieu de villégiature. De toute façon, davantage d'enquêtes sur les déplacements liés aux loisirs aideraient grandement à la compréhension des phénomènes de mobilité. On peut d'ailleurs noter à ce sujet que les opérateurs de transport ont besoin de ces informations pour cerner leurs marchés potentiels. D'ailleurs, avec la privatisation qui se répand des entreprises de transport, ces dernières deviennent davantage sensibles aux vertus du marketing et ont donc besoin de davantage d'informations. En revanche, les informations dont les opérateurs disposent sont souvent frappées du sceau du secret commercial et ne sont donc pas susceptibles d'être largement diffusées.

On peut utilement remarquer que les lacunes dont on se plaint en matière de données statistiques sur le tourisme (absence de connaissance des itinéraires, des lieux de transit, des déplacements à courte distance, perte d'information consécutive au marché unique) ont toutes leur pendant dans le domaine de la connaissance statistique des transports de marchandises. Ceci montre bien qu'il y a **un problème général de lacunes statistiques** qui empêche de faire des analyses pointues des phénomènes de transport en Europe. Ainsi, si l'on mène des enquêtes sur les déplacements quotidiens, il importerait d'y inclure les déplacements du week-end.

Enfin, si l'on regarde les nouvelles technologies comme le réseau Internet, on peut dire qu'il favorise le tourisme en donnant notamment des renseignements sur l'éventail des destinations et modalités de transport offertes. Dans ces conditions, nouvelles technologies et loisirs apparaissent complémentaires, ce qui renforce d'autant plus la nécessité d'inciter les transports publics à offrir des prestations radicalement différentes. Le potentiel des nouvelles technologies sera utilisé par les automobilistes tout autant, si ce n'est plus, que par les transports publics. On pense ici au guidage routier à partir d'ordinateurs de bord qui indiqueront le chemin à suivre pour joindre les sites touristiques attrayants tout en évitant les embouteillages. On comprend dès lors aisément que les transports publics devront ne pas se laisser distancer dans le recours au potentiel des nouvelles technologies. Ceci est d'autant plus vrai que pour certains experts, la croissance des loisirs sera très élevée dans le futur.

C'est ainsi que la distance moyenne parcourue par les Européens en une année a doublé au cours des 20 dernières années, sous l'effet de la démocratisation de l'avion. Ceci n'enlève rien au tourisme local. Une des particularités des déplacements liés aux loisirs, c'est que les marchés peuvent croître

parallèlement. Il n'y a pas de concurrence entre les destinations lointaines et le tourisme de proximité. Dans ces conditions, sur les lieux touristiques, il nous faut résoudre les problèmes de transport de proximité, là où les flux touristiques s'ajoutent aux flux des résidents.

En revanche, si l'on s'intéresse aux problèmes du changement climatique et des émissions de gaz à effet de serre, il est clair qu'il faut promouvoir des voyages plus courts, c'est-à-dire **des déplacements d'agrément de proximité**. C'est ainsi que les lieux urbains doivent apparaître plus polyvalents, davantage versatiles pour satisfaire le besoin d'évasion des autochtones. L'important, dans cette perspective, serait de redécouvrir notre proximité. Mais l'on peut aussi penser que cette attitude est le reflet d'une peur de la mondialisation et des pertes d'identité qu'elle peut engendrer. En outre, certains experts estiment que le besoin d'évasion s'explique par la mauvaise qualité de l'environnement quotidien. La réalité virtuelle offerte dans d'autres lieux lointains s'accompagne d'une désutilité du voyage, c'est-à-dire d'une absence de visite des sites se trouvant le long du chemin. On en vient à rallier des extrêmes en ignorant l'intermédiaire, ce qui est l'une des autres conséquences du tourisme tel que nous le pratiquons.

Il faut voir dans ces réflexions, une interrogation sur la part de l'inné et du culturel. Pour certains, les comportements favorables à l'automobile, par exemple, sont le résultat de structures permissives ou incitatrices à cet égard, tandis que, pour d'autres, ce sont les comportements qui ont engendré les facteurs culturels qui nous entourent. Le débat n'a pas été tranché par la Table Ronde. Pour changer les comportements, il faut changer les structures (par exemple en ayant un habitat avec un meilleur environnement). Cependant, il est apparu qu'il ne fallait pas simplifier à l'extrême : les structures sont complexes et les influences culturelles sont multiples de telle sorte que l'on ne peut facilement inverser des tendances lourdes. On découvre néanmoins que dans les zones sans automobiles, les gens reconquièrent une mobilité par la marche et les transports non motorisés. Il est indéniable que si l'on veut infléchir les tendances, des programmes éducatifs seront nécessaires. Les gens ne sont pas formés par le système éducatif pour bien utiliser leur temps de loisir. Ils sont en fait capturés par les offreurs de services, par les constructeurs automobiles et par l'image du tourisme donnée par la publicité. Il est évidemment clair que, si au sein de nos villes, davantage d'espaces verts étaient aménagés, plutôt que de la voirie, le besoin d'évasion du week-end serait diminué. Dans toute analyse des loisirs, on a ainsi besoin d'associer des spécialistes de l'environnement si l'on veut que la réflexion soit fructueuse. En fait, il faut établir des partenariats entre spécialistes du secteur public et du secteur privé, entre administrations responsables du tourisme et des transports, pour que tous les aspects soient pris en considération et pour une gestion correcte des zones touristiques.

Il y a lieu également d'associer des spécialistes du tourisme à toute action qui combine le transport et l'aménagement du territoire. En retour, une sensibilisation des spécialistes du tourisme à l'environnement pourrait en résulter. En effet, tout spécialiste des transports soulignerait l'importance de concevoir des zones sans voiture ou des zones où la circulation est modérée. Ceux qui incitent à utiliser des prestations de transport devraient davantage contribuer à la couverture des coûts de transport. Mais pour que les comportements changent et par cohérence, il faut agir en tous lieux et notamment à la place d'origine, même si ces lieux d'origine des touristes sont variés au contraire des lieux de destination. Les comportements ne peuvent en effet s'infléchir que par une politique d'ensemble. Il ne faut en effet pas qu'il y ait différents objectifs de politique publique selon les échelons de décision, il faut une meilleure coordination entre les différents niveaux de décision politique (nationaux, régionaux, locaux).

CONCLUSIONS

Les formes de loisirs sont variées et les transports correspondants sont multiformes. Mais, ils ont tous en commun d'utiliser des ressources rares sans en payer véritablement le prix. Il s'agit là pratiquement d'un phénomène de société où les comportements sont le reflet de structures et agissent sur elles en même temps. On peut essayer de promouvoir des modes de déplacements prévenants pour l'environnement dans le cadre des loisirs, mais cela suppose une action combinée sur plusieurs leviers (la fiscalité, l'aménagement des espaces, la gestion du temps, l'incitation et la dissuasion, le changement des pratiques révolues dans la conception des transports publics).

Tout ceci peut être analysé comme une chance : si l'on relève le défi que posent les transports pour les loisirs, on aura relevé le défi des transports quelle que soit la finalité de leur usage. Ceci est particulièrement vrai pour les transports publics.

L'on ne peut que regretter le manque d'information sur nos modes de vies, sur l'analyse de tous nos déplacements. Ceci fait que bien des considérations ne peuvent pas être étayées par des arguments chiffrés. On retrouve là une lacune souvent soulignée. Pourtant, si l'on regarde le tourisme par exemple, sa compréhension relève d'une analyse scientifique que l'on souhaiterait pouvoir mener à bien.

A défaut, il importe d'associer les spécialistes du tourisme à toute politique et réflexion, qu'elle soit d'ambition locale ou nationale.

L'analyse des loisirs et des modes de transport attenants met en exergue l'influence de structures favorables aux modes polluants, et on ne pourra inverser cette tendance sans une prise de conscience collective, dont on sent bien les prémices, mais dont on a pas encore juxtaposé tous les éléments. Beaucoup d'argent est investi pour promouvoir l'acquisition et l'usage d'une voiture ou pour valoriser la découverte des destinations lointaines. Il y a une perception d'accroissement du niveau de bien être de la société par ces consommations. Pourtant, l'on fait peser une contrainte sur l'environnement. Aussi, il serait judicieux qu'à chacune de ces consommations soient attachés des indicateurs de performances environnementales. C'est par des actions de cet ordre -- qui ont une incidence à un niveau individuel -- que l'on pourra infléchir des tendances lourdes.

LISTE DES PARTICIPANTS

M. le Professeur Philippe H. BOVY
Institut des Transports et de Planification
École Polytechnique Fédérale de Lausanne
GCB (Ecublens)
CH-1015 LAUSANNE

Président

Mrs. Anne GRAHAM
Senior Lecturer
Transport Studies Group
University of Westminster
35 Marylebone Road
GB-LONDON NW1 5LS

Rapporteur

Professor Dr. G.W. HEINZE
Technische Universität Berlin
Hardenbergstrasse 4-5
D-10623 BERLIN

Rapporteur

Professor Dr. H. KNOFLACHER
Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik
Technische Universität Wien
Gusshausstrasse 30/231
A-1040 WIEN

Rapporteur

Mr. Henk MEURS
MuConsult
P.O. Box 2054
NL-3800 CB AMERSFOORT

Rapporteur

Madame Françoise POTIER
Directeur de Recherche
INRETS-DEST
2 avenue Malleret-Joinville
F-94114 ARCUEIL CEDEX

Mw. drs. J.E. AARNINK
Adviesdienst Verkeer en Vervoer
Postbus 1031
NL-3000 BA ROTTERDAM

Monsieur Gilles ARNAUD
Commissariat Général du Plan
5 rue Casimir-Périer
F-75700 PARIS

M. le Professeur Michel BASSAND
Chaire de Sociologie
École Polytechnique Fédérale de Lausanne
Institut de Recherche sur l'Environnement Construit (IREC)
Case postale 555
CH-1001 LAUSANNE

Mr. John CASTREE
Business Planning Director
Union Railways Limited
106 Tottenham Court Road
GB-LONDON W1P 9HF

M. le Professeur Georges CAZES
Professeur Université Paris I
19 rue de Montmorency
F-75003 PARIS

Mrs Nancy COCKERELL
Managing Editor
Travel and Tourism Intelligence
48 Bedford Square
GB-LONDON WC1B 3DP

Mr. Rob DAVIDSON
Senior Lecturer in Tourism
Department of Tourism
University of Westminster
35 Marylebone Road
GB-LONDON NW1 5LS

Monsieur Alain DUPEYRAS
Direction de la Science, de la Technologie
et de l'Industrie
Section Politique du tourisme
OCDE
PARIS

Dr. Sheila FLANAGAN
School of Tourism
Dublin Institute of Technology
Cathal Brugha Street
IRL-DUBLIN 1

Dr. Lotta FRÄNDBERG
Göteborg University
Department of Interdisciplinary Studies
of the Human Condition
Human Ecology Section
Box 700
S-405 30 GÖTEBORG

Mr. Santiago GUERREIRO BRÉMON
Économiste
Instituto de Estudios Turísticos
Ministerio de Economía y Hacienda
Secretaría de Estado de Comercio, Turismo y Pymes
c/ José Lazaro Galdiano 6
E-28036 MADRID

Mr. Jan Vidar HAUKELAND
Chief Research Officer
Institute of Transport Economics (TØI)
PO Box 6110 ETTERSTAD
N-0602 OSLO

Dr. Odile HEDDEBAUT
Chargée de Recherche
INRETS-TRACES
20 rue Elisée Reclus
F-59650 VILLENEUVE D'ASCQ

Professor Lars HULTCRANTZ
CTS
Dalarna University
S-781 88 BORLANGE

Professor Konstantinos KOUTSOPOULOS
National Technical University of Athens (NTUA)
Department of Geography and Regional Planning
9 Iroon Polytechniou Str.
Zographou Campus
GR-ATHENS 15780

M. Paul LAEREMANS
Administrateur délégué
FBAA
"Dobbelenberg"
Avenue de la Métrologie 8
B-1130 BRUXELLES

Monsieur Jean-Loup MADRE
Directeur de recherche
INRETS/DEST
2 avenue du Général Malleret-Joinville
F-94114 ARCUEIL CEDEX

Mme le Professeur Mara MANENTE
Directeur
CISSET
Villa Moncenigo
Riviera San Pietro 83
I-30030 ORIAGO DI MIRA (VE)

Professor Dr. R. MAGGI
Univeristà della Svizzera Italiana
Via Ospedale 13
CH-6900 LUGANO

Dr. Lluís MORENO i BARCELÓ
Direcció General de Ports i Transports
Generalitat de Catalunya
Av. Josep Tarradellas 2
E-08029 BARCELONA

Mr. Etienne PAUCHANT
Représentant Général du Groupe IPK International
Administrateur délégué
4bis rue Anna Jacquen
F-92100 BOULOGNE BILLANCOURT

Dipl. Ing. Robert THALER
Department for Transport, Mobility, Regional Planning
and Noise Protection
Federal Ministry for the Environment, Youth and Family
Stubenbastei 5
A-1010 WIEN

Professor Dr. Hab. Marian TRACZ
Cracow University of Technology
Faculty of Civil Engineering
Department of Highway and Traffic Engineering
Warszawska Str. 24
PL-31-155 CRACOW

Ing. Marianne J.W.A. VANDERSCHUREN
TNO INRO
Schoemakerstraat 97
P.O. Box 6041
NL-2600 JA DELFT

Professor Roger W. VICKERMAN
Department of Economics
Keynes College
University of Kent
GB-CANTERBURY
Kent CT2 7NP

SECRETARIAT DE LA CEMT

Monsieur Gerhard AURBACH, Secrétaire Général

DIVISION DES RECHERCHES ÉCONOMIQUES, DES STATISTIQUES ET DE LA DOCUMENTATION

Monsieur Alain RATHERY, Chef de Division

Monsieur Michel VIOLLAND, Administrateur

Mrs Julie PAILLIEZ, Assistante

Mlle Françoise ROULLET, Assistante

ÉGALEMENT DISPONIBLES

La mobilité induite par les infrastructures. Série CEMT - Table Ronde 105ème (1998)

(75 98 07 2 P) ISBN 92-821-2232-8 France FF400 £40 \$US67 DM119

Le marché des transports interurbains dans les pays en transition. Série CEMT - Table Ronde 106ème (1998)

(75 98 10 2 P) ISBN 92-821-2235-2 France FF400 £41 \$US66 DM119

Les redevances d'usage des infrastructures ferroviaires. Série CEMT - Table Ronde 107ème (1998)

(75 98 14 2 P) ISBN 92-821-2240-9 France FF290 £30 \$US50 DM86

14ème Symposium International sur la Théorie et la Pratique dans l'Économie des Transports. Quels changements pour les transports au siècle prochain ? (1999)

(75 1999 01 2 P) ISBN 92-821-2241-7 France FF590 £63 \$US105 DM176

Quels marchés pour les transports par voies navigables ? Série CEMT – Table Ronde 108ème (1999)

(75 1999 06 2 P) ISBN 92-821-2246-8 France FF300 £32 \$US53 DM89

Les transports de marchandises et la ville. Série CEMT – Table Ronde 109ème (1999)

(75 1999 08 2 P) ISBN 92-821-2247-6 France FF280 £29 \$US47 DM84

Recherche en économie des transports et décision politique. Séminaire international (1999)

(75 1999 10 2 P) ISBN 92-821-2249-2 France FF230 £23 \$US37 DM70

La congestion routière en Europe. Série CEMT – Table Ronde 110ème (1999)

(75 1999 09 2 P) ISBN 92-821-2248-4 France FF320 £32 \$US51 DM95

Prix de vente au public dans la librairie du siège de l'OCDE.

LE CATALOGUE DES PUBLICATIONS de l'OCDE et ses suppléments seront envoyés gratuitement sur demande adressée soit à l'OCDE, Service des Publications, soit au distributeur de l'OCDE de votre pays.

LES ÉDITIONS DE L'OCDE, 2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16
IMPRIMÉ EN FRANCE
(75 2000 04 2 P) ISBN 92-821-2256-5 – n° 51212 2000