

LES CHANGEMENTS DANS LES MODELES DE MOBILITES TOURISTIQUES ET DE LOISIRS FACE A L'ENJEU DU RECHAUFFEMENT CLIMATIQUE GLOBAL : LE CAS DE LA FRANCE¹

Jean-Paul CERON

*Centre de recherche interdisciplinaire en droit
de l'environnement, de l'aménagement et
de l'urbanisme (CRIDEAU : Université de Limoges- CNRS-INRA)²*

Ghislain DUBOIS

Tourisme Environnement Consultants (TEC)³

INTRODUCTION

L'accès aux loisirs, au tourisme et donc à la mobilité qu'ils impliquent sont maintenant acceptés comme une importante dimension du bien être. Ceci n'a pas toujours été le cas dans les sociétés occidentales. Dans la société industrielle, les usages du temps tels que le loisir et encore plus le tourisme n'étaient guère considérés comme légitimes, si ce n'est que pour les classes sociales les plus élevées : Napoléon ne disait-il pas qu'un travailleur pouvait travailler chaque jour puisqu'il mange chaque jour... (cité par Viard 2002 a). En son temps (1883) le livre de Lafargue, *le droit à la paresse* fut considéré comme extrêmement provocant (Lafargue, 1970)... Plus près de nous, on peut rappeler, qu'une des premières tâches de l'organisation mondiale du tourisme a été d'obtenir la reconnaissance d'un droit au tourisme, ce qui est souligné depuis la déclaration de Manille sur le tourisme mondial (1980) jusqu'au code global d'éthique du tourisme (1999), (Dubois et Céron, 2000).

Aujourd'hui dans les sociétés industrielles les vacances sont habituellement considérées comme un droit et censées être accessibles à tous. Rester à la maison est largement considéré comme un indicateur de pauvreté et d'exclusion : ne pas partir en vacances quand la majorité en a les moyens revient à ne pas participer à l'un des temps les plus importants de la vie collective. La croissance actuelle du tourisme interne dans les pays en développement montre aussi qu'il existe un réel désir de prendre des vacances dès que les conditions économiques le permettent.

Parallèlement à l'affirmation de ces tendances, les impacts des activités humaines sur l'environnement sont de plus en plus mises en cause. Après une vingtaine d'années de débats autour de la relation développement/environnement a été formulée la notion de développement durable qui « a survécu a plus d'une dizaine d'années d'excès rhétoriques et de scepticisme académique » (Lafferty 1996) et reste, du moins dans les discours, la référence d'un grand nombre de politiques publiques et d'initiatives dans le domaine du tourisme.

¹ Cet article est lié à une recherche en cours : Temps hors travail, loisirs, tourisme, et mobilité scénarios à 20-30 ans entreprise pour la direction de la recherche des affaires scientifiques et techniques (DRAST) du ministère de l'équipement, des transports et du logement, du tourisme et de la mer.

² 32 rue Turgot, 87000 Limoges. ceron@chello.fr

³ 89 rue de la République - F. 13 002 Marseille
ghislain.dubois@tec-conseil.com

Pourtant, sans aller jusqu'à dire qu'une grande partie des discussions sur le développement durable (et sur le tourisme durable) vont à contre sens, ou n'ont absolument rien à voir avec ce qui en a été à l'origine, il semble qu'une mauvaise perception (plus ou moins volontaire) des implications de la conférence de Rio, du projet de société et de l'éthique globale que contient l'Agenda 21, soit à l'origine du flou et des confusions que l'on constate dans les débats.

A la lecture des documents officiels sur le développement durable, il semble en effet que la référence constante à un « development that meets the needs of present generations without compromising the ability of future generations to meet their own needs. », (définition du rapport Brundtland, WCED, 1987) suffise à convaincre que tout le monde parle effectivement de la même chose. Rien n'est moins sûr.

Le développement durable est avant tout un concept d'origine internationale, dont l'affirmation a été suscitée par des problèmes d'environnement et de développement globaux : maintien de la pauvreté dans les pays du Sud et accroissement des inégalités entre pays développés et pays en développement, effet de serre, épuisement des ressources non renouvelables. A ces questions, la communauté internationale a répondu par l'affirmation d'un principe moins équivoque qu'il n'y paraît, si l'on prend la peine de lire les quelques lignes qui suivent la définition tant rabâchée :

« [...] It contains within it two keys concepts: the concept of 'needs', in particular needs of the world's poor, to which overriding priorities should be given; and the idea of limitations imposed by the state of technology and social organisation on the environment's ability to meet present and future needs»

La déclaration sur l'environnement et le développement de Rio ne dit pas autre chose: priorité au développement des pays pauvres (articles 5 et 6), responsabilité des pays développés dans la lutte contre les pollutions (article 7), rééquilibrage en faveur du long terme et des enjeux globaux.

A la lecture des documents de référence sur le développement durable (stratégies nationales, agenda 21 locaux, démarches sectorielles), on est souvent surpris de constater que ces préoccupations fondatrices de contraintes globales et d'équité Nord/Sud sont souvent absentes, pour laisser la place à une masse d'enjeux concernant d'abord le cas traité. Si la lutte contre les pollutions globales est affirmée (mais avec quelle priorité ?), le développement des pays du Sud passe généralement à la trappe, et la question des générations futures est très fréquemment évitée.

La raison en est que si le développement durable est l'affirmation d'un projet de société global, il est aussi une méthode d'approche des problèmes d'environnement et de développement, qui consiste à évaluer les externalités sociales et environnementales du développement, et à chercher une vision à long terme. Méthode séduisante, qui peut-être mise en œuvre non seulement au niveau global, mais également appliquée à des échelles plus locales, ou pour des secteurs particuliers, pour étudier des problèmes bien éloignés des enjeux de la conférence de Rio : les enjeux particuliers du développement d'un territoire, de la gestion d'une ressource ou d'un secteur d'activité, le maintien à long terme de la rentabilité de l'activité touristique par exemple. Le hiatus se produit lorsque ces évaluations locales ou sectorielles privilégient uniquement les enjeux « internes » à un cas particulier, et oublient de considérer les impacts externes et les contraintes globales : le tourisme ne se pose plus la question de sa contribution à l'effet de serre, ou du moyen de devenir une force de développement pour les pays du Sud. Cette divergence progressive des points de vue induit

qu'on a l'impression de parler de la même chose alors qu'en fait ce n'est pas le cas. Si le développement durable ne s'évalue en définitive qu'au niveau global, il n'en reste pas moins que dans l'état actuel chaque acteur l'évalue par rapport à ses propres objectifs et priorités.

Ce qui précède montre que l'interrogation sur la relation entre le tourisme et le changement climatique global est non seulement légitime mais également incontournable si l'on se situe dans une perspective de développement durable

Ces relations revêtent trois dimensions :

- les effets du changement climatique sur les ressources climatiques et non climatiques du tourisme : changement dans les conditions climatiques selon les saisons et les régions, effets du changement climatique sur les ressources environnementales (eau, paysage, neige pour les sports d'hiver etc.) (Besancenot, 1989 ; Ceron, 2000 ; Ceron et Dubois, en cours de publication a; Dubois et Ceron, en cours de publication b; Department of the environment 1996; Elsasser et Burki 2002 ; Harrison , Winterbottom, et Sheppard, 1999 ; König et Abegg, 1997 ; Mc Boyle et Wall 1987 ; Scott, 2003 ; Wall , 1997)
- La contribution du tourisme au changement climatique, en raison essentiellement de son fort recours aux transports
- Les effets possibles des politiques de lutte contre le changement climatique sur le tourisme qui pourraient avoir un impact sur le tourisme bien avant que le climat ne change

Nos travaux précédents ont cherché à évaluer la contribution du tourisme au changement climatique. Il est bien connu que les transports sont une source majeure d'émission de gaz à effet de serre et aussi, en raison de la croissance forte de toutes les formes de mobilités humaines, la plus difficile à maîtriser. La part des transports dans les émissions totales de gaz à effet de serre en France est ainsi passée de 8 % à 39% entre 1960 et 1990 (Fontelle, Chang et Allemand, 1999.)

Le potentiel de réchauffement global (PRG 100) des transports touristiques par route représente 3.8% des émissions totales du pays (4.8MT de tonnes équivalent carbone). La contribution totale du tourisme (national et international) tous modes de transports considérés atteint de l'ordre du double : 7 à 8%. On peut également constater que l'intensité en transports du tourisme augmente (plus de km parcourus par nuitée touristique) et que la répartition modale évolue en faveur des vecteurs émettant le plus de gaz à effet de serre par passager km. La contribution du tourisme français à l'effet de serre croîtra plus vite que le nombre de départs vu que seuls les modes de transport les plus polluants (automobile et avion) voient leur importance relative croître. Le tourisme français paraît structurellement de plus en plus dépendant vis à vis de la route et de l'avion ; l'attitude des touristes au regard des transports, la distribution spatiale des destinations touristiques, les choix passés d'infrastructures (l'autoroute plutôt que le train) et les tendances actuelles de la demande touristique (l'attraction des touristes français pour les destinations lointaines...) conduisent à cet impact élevé (Ceron et Dubois, 2002 ; Ifen 2000). Les transports représentent de l'ordre de 80 à 90% des émissions de gaz à effet de serre par le tourisme. Les résultats disponibles pour les pays étrangers confortent ceux obtenus pour la France avec notamment l'insistance sur le problème croissant que pose le transport aérien (Schaefer et Victor, 1999, Peeters, 2003 ; OECD , 2001 ; Hoyer, 2001 ; Hoyer, 2000 ; EPA, 2000 ; Becken , Simmons et Frampton, sous presse ; Becken, 2002).

Les impacts de la mobilité sur le changement climatique devront donc certainement être traités et ceci peut constituer une menace majeure pour le tourisme, d'autant plus s'il continue à croître à un rythme annuel de 4% comme l'Organisation mondiale du tourisme le suggère (WTO, 2001). Y aura-t-il dans un futur plus ou moins prévisible des restrictions d'une sorte ou d'une autre sur le voyage ? Si c'est le cas, quels sont les modèles d'usage du temps de loisir qui sont le plus en cause ? Mais au bout du compte, jusqu'à quel point des restrictions potentielles sur le tourisme mettraient-elles en question le bien-être : le tourisme après tout n'est qu'un des usages des temps de loisirs parmi d'autres. Y a-t-il des éléments qui tendent à montrer que le tourisme n'est pas destiné à croître indéfiniment et que les gens pourraient accepter de le substituer partiellement par d'autres usages de leur temps de loisirs qui nécessitent moins de mobilité ? Jusqu'à quel point des politiques visant le temps libre peuvent-elle influencer les tendances actuelles ?

La recherche sur le tourisme a naturellement tendance à se concentrer d'abord sur l'offre et la demande touristique elle-même (motivations, attentes, pouvoir d'achat...), bien que dans les sociétés industrielles les arbitrages en amont entre le tourisme et les autres usages du temps soient un facteur clef pour expliquer le volume de la demande touristique et son évolution, et aussi, pour ce qui nous concerne, l'impact de la mobilité de tourisme et de loisir sur le changement climatique. Nous essaierons ici d'expliquer comment, pour le cas de la France, ces articulations entre les différents usages du temps pourraient produire des schémas de mobilité variés, avec des niveaux d'impacts différents sur le changement climatique et nous montrerons que moins de tourisme ne veut pas dire nécessairement un impact moindre.

I- LES FACTEURS DE CHANGEMENT : LE TOURISME ET LES AUTRES USAGES DU TEMPS

Les facteurs influençant la demande de mobilité pour le tourisme et le loisir

Le tourisme n'est pas, par nature, destiné à croître indéfiniment. On peut rappeler que seule une petite partie des jours non travaillés est consacrée au tourisme. Les salariés français disposent 135 à 155 jours hors travail, mais ils ne passent que 15 à 17 nuits hors de leur domicile (ou 24 à 28 nuits si l'on prend seulement en compte les 62% d'entre eux qui ont quitté leur domicile en 1999), (INSEE : enquête vacances, enquête SDT). Très globalement, bien que le temps de loisir ait cru ces dernières vingt années, les français ne passent pas plus de temps en vacances et refusent obstinément de les voir organisées par des professionnels : les deux tiers de leurs nuitées en France sont prises dans le secteur non marchand (résidences secondaires, chez la famille et les amis). Les agences de voyages et tour-opérateurs ne gèrent que 19% de la demande touristique interne (y compris celle des français se déplaçant vers l'étranger (Enquête SDT).

Il n'est donc pas surprenant de voir certaines formes de tourisme marquer le pas : les 57 millions de nuitées perdues par le tourisme des français en France entre 1983 et 1999 ne peuvent qu'avoir eu un impact sur certains types de destinations. Le déclin de certaines destinations n'est pas un phénomène nouveau comme le montrent les études historiques sur le tourisme français (Boyer 1982, 1987), mais cela montre aussi que ce ne sont pas seulement les destinations mais également le volume des activités qui sont façonnées par les tendances à long terme.

L'évolution de la demande de mobilité à des fins de tourisme et de loisirs dépend d'un large nombre de facteurs. Sa croissance ne peut pas simplement être considérée comme

couplée avec la croissance économique : en fait pour l'instant elle est plutôt découplée, croissant plus vite que la moyenne des autres activités. Parmi les facteurs influençant la demande touristique on peut citer : la croissance économique et les inégalités, la démographie (y compris la structure de la famille), les conditions de voyage (sécurité...), les développements des infrastructures de transport, l'offre de tourisme de loisirs (jusqu'ou la libéralisation ira-t-elle et jusqu'ou le marchand pénétrera-t-il l'activité ?), les stratégies de marketing, les technologies, le regard de la société sur les aménités liées au tourisme (soleil, sport, etc) et bien sûr les deux variables fondamentales que sont les ressources en temps et en revenus...

Ce qui suit insiste sur un seul de ces aspects : dans un contexte où à la fois le revenu et le temps de loisir croissent, comment évoluent les usages de temps de loisirs autres que le tourisme ; quelles sont les perspectives de leur concurrence avec le tourisme et les impacts de cette concurrence sur la mobilité ? Plus précisément la méthode de cette recherche est fondée sur les deux étapes, ci-dessous, et l'objectif de cet article est d'en présenter la première :

Première étape : Elaboration de schémas de mobilité du tourisme et des loisirs pour les ménages, en fonction d'hypothèses contrastées sur l'articulation du tourisme avec les autres usages du temps ; calcul de l'impact de ces schémas sur les émissions de gaz à effet de serre.

Ceci sera suivi par une recherche en cours qui est consacrée à :

Deuxième étape : La combinaison de ces schémas dans des scénarios de la demande de mobilité de tourisme et de loisirs. Chacun de ces scénarios combinera dans des proportions différentes les schémas précédents, en fonction de scénarios démographiques et socio-économiques sur la population française.

Selon Dumontier et Pan Ké Shon (1999) les usages du temps peuvent être classés en quatre catégories :

- Le temps physiologique : environ la moitié de la journée,
- Le temps domestique : de l'ordre de 4 heures,
- Le temps de loisirs : 4h30,
- Le temps de travail qui diffère largement selon les catégories de personnes considérées.

Sur un axe allant du temps de travail au temps consacré au tourisme, des catégories intermédiaires de temps sont elles aussi associées au loisir. La part qu'elles prennent dans la réponse à la demande de loisirs pourrait être un facteur clef expliquant les développements futurs de la mobilité des ménages.

1- 1- Le temps de travail

Sachant qu'à l'échelle sociale et pendant une génération, le temps physiologique ne change guère, le temps de travail est traditionnellement considéré comme la variable de commande façonnant les autres catégories.

Le travail occupait 70% de la vie éveillée d'un individu au 19^e siècle, ce chiffre est maintenant ramené à 14% en France. Depuis la guerre nous avons gagné plus en espérance de vie que nous passons de temps au travail dans notre vie entière (Viard 2002, p.44). Même si dans les pays de l'OCDE, les valeurs et cultures du travail diffèrent, la part de temps non travaillé ne diffère que de moins de 7% entre les deux extrêmes que sont l'Italie et les Etats-Unis (voir graphique 1).

On peut se demander si la tendance à la diminution des heures de travail va continuer. Dans la plupart des pays européens, il semble qu'il y ait un désir pour une diminution du temps de travail (Viard 2002, p. 76), mais il existe aussi une pression croissante sur les salariés pour les faire travailler plus longtemps : la concurrence liée en particulier à la globalisation, la menace du chômage (WTO 1999, p. 118)... Ainsi en France, pendant la dernière décennie, alors que le temps libre a continué à croître au niveau de la société dans son ensemble, la plupart des catégories de salariés ont vu leur temps de travail augmenter (8h21mn en 1986, 8h29mn en 1999 pour les salariés travaillant à temps plein), ceci au moins jusqu'à la loi des trente cinq heures (Dumontier, Pan Ké Shon, 1999).

Globalement, on ne peut pas exclure une perspective où le temps de loisirs augmente pour la société dans son ensemble alors qu'il diminue pour les salariés. Ceci pourrait avoir de sérieux impacts sur le tourisme : plus de temps pour voyager pour les retraités et pour les étudiants, ce qui peut contribuer à un étalement des vacances d'une part, un besoin de courts séjours, un besoin de « tourisme efficace », d'un accès rapide aux destinations d'autre part.

2- Le temps de non travail : contraintes et loisirs

Le tableau 1 donne la moyenne des usages du temps en France en 1986 et 1999 sur une base journalière (les moins de 15 ans sont exclus). Ces chiffres ne correspondent pas à l'occupation de son temps par un « individu moyen » parce que personne ne peut être au même moment un étudiant, un salarié et un retraité. Les chiffres comprennent les week-end et les vacances ce qui explique la faiblesse du temps consacré au travail. Ils permettent à la fois

de repérer des tendances et de distinguer à l'intérieur du temps hors travail ce qui peut être qualifié de loisir.

La première chose à constater est que le temps physiologique reste à peu près constant tout au long de cette période. On notera toutefois que cette catégorie comprend les repas pris avec des amis et des parents etc, qui ont quelque chose à voir avec le loisir et qui croissent de manière certaine, ceci étant significatif d'une évolution dans les styles de vie qui peut avoir un impact sur le tourisme : des styles de vie plus centrés sur la maison, des opportunités de loisirs localisées à proximité du domicile peuvent induire un désir moindre de se déplacer fréquemment. Globalement le temps libéré par la diminution du temps du travail est consacré aux activités domestiques et aux loisirs.

Le temps domestique comprend des activités contraintes, que Dumazedier appelle le semi-loisir (Creux 2001, p.301) : le bricolage, le jardinage. Celles-ci peuvent être caractérisées comme du travail non marchand qui crée de la richesse, même si le produit national brut n'en rend pas compte. Les individus peuvent être plus ou moins contraints à de telles activités (revenus insuffisants), mais aussi ils les pratiquent sans aucune contrainte hiérarchique et peuvent y exprimer une certaine créativité (Bonnette-Lucat 2001).

Le fait est que le temps consacré aux semi-loisirs croît, y compris parmi les salariés. Ceci, ainsi que le temps consacré aux repas avec les amis que nous avons déjà évoqué et au temps pris pour leur rendre visite, constitue un changement significatif dans la relation qu'entretiennent les français avec leur résidence. Les conditions de confort des logements s'améliorent, les logements sont plus grands, (voir tableau 2), la proportion des maisons individuelles de banlieues avec un jardin augmente en France 12 millions de ménages s'occupent de 13,5 millions de jardins (Creux 2001, p. 297).

3- Temps de loisirs et tourisme

Cette amélioration du logement permettant de nouvelles activités de loisirs induit de consacrer un certain temps à l'auto-organisation et au bricolage. Ceci peut avoir des conséquences importantes pour les activités de loisirs hors de la résidence principale (et de son jardin) et pour le tourisme⁴ des français en France et à l'étranger. De plus, des activités plus centrées sur le logement que l'on pourrait à priori considérer comme contraintes peuvent aussi être vécues comme agréables : par exemple, 53% des hommes vivant en couple et 33% des hommes vivants seules trouvent plaisir à cuisiner (Dumontier, Pan Ké Shon 1999, p. 2).

Parmi les activités considérées comme du loisir pur, il est évident les gains majeurs concernent la télévision qui est de loin l'activité principale. La promenade, les jeux, enregistrent moins de gains que les activités sportives. Enfin, les français ne passent pas plus de temps que naguère à se déplacer que se soit pour leur loisir ou pour leur travail, tout en voyageant sur des distances plus longues (la vitesse moyenne de déplacement à augmenter) avec les impacts environnementaux qui en découlent.

4- Ce que les chiffres ne montrent pas

⁴ Par exemple N. Curry montre que la stagnation des sorties dans la campagne anglaise peuvent être reliées à la croissance à l'accession à la propriété du logement principale constaté pendant le gouvernement Tacher (Curry 2001).

Les chiffres hautement agrégés mentionnés plus haut ne montrent pas l'extrême diversité des modèles d'usage du temps. Certaines différences sont traditionnelles et bien connues (ce qui ne veut pas dire qu'elles ne sont pas importantes), d'autres sont plus ou moins spécifique au cas français, d'autres enfin commencent juste à émerger. La période actuelle peut être caractérisée par une individualisation des usages du temps en rupture avec les modèles de masse qui dominaient précédemment.

Les différences dans les usages du temps selon les catégories socio-professionnelles sont bien connues et bien renseignées de même que l'est leur percolation des classes plus aisées vers les autres (Packard 1960, Bourdieu 1979). On doit aussi mentionner la disparition graduelle des usages très spécifiques du temps chez les agriculteurs (qui influençaient les autres habitants du milieu rural) en raison principalement de leur déclin numérique.

Il y a bien entendu des différences entre les sexes. La spécificité française est ici à la profondément culturelle (statut des femmes dans les civilisations latines) et expliquée par l'histoire récente : après la guerre, les femmes ont commencées à travailler essentiellement à plein temps ce qui n'est pas le cas à ce point dans les pays voisins (plus de temps partiel au Pays-Bas, plus de femmes à la maison en Allemagne avec un système de garde des enfants moins développé etc). On dit donc volontiers que les femmes françaises ont deux emplois, un à la maison, l'autre à l'extérieur et pas beaucoup de loisirs. Ceci change très lentement avec une implication très forte des hommes dans les tâches domestiques (Chenu et Herpin 2002 p. 24 et suivantes).

Il y aussi des différences tenant à l'âge qui reflètent la situation par rapport au travail mais également les expériences que les diverses générations ont eu du travail et du loisir. Les jeunes et les retraités ont une relation très différente aux loisirs. Les retraités ont été intégrés dans la société à travers le travail, ils ont eu un accès progressif aux loisirs et aux vacances. C'est très différent pour la génération montante qui commence à travailler beaucoup plus tard et a eu, avant l'entrée dans la vie active une expérience d'intégration dans la société largement à travers les activités de loisirs et souvent à travers le tourisme. Alors que le travail a été le facteur déterminant qui structurait une vie cela peut être moins le cas dans le futur et les expériences de loisirs peuvent jusqu'à un certain point se substituer à lui dans cette tâche.

Les schémas de temps de loisir ne sont pas seulement plus différenciés mais également beaucoup plus individualisés. Différents facteurs y poussent : la flexibilité du temps de travail qui favorise des usages plus individualistes du temps de loisir, vu que les heures de travail coïncident de moins en moins à l'intérieur de la famille (Boulin et Du Tertre 2001), étant donné la fragilité croissante des couples, etc. Globalement les individus veulent de plus en plus décider de ce qu'ils font avec leur temps libre.

Les frontières entre les différentes catégories de temps sont de plus en plus floues et poreuses. Plus de gens travaillent à la maison, parfois pendant le week-end ou pendant qu'ils sont en vacances : 40% admettent qu'ils travaillent un certain temps pendant le week-end et 20% pendant leurs vacances (Potier 2002, p. 26). Réciproquement, certaines personnes incluent des activités de loisirs pendant leurs heures de travail. L'usage privée d'internet, les courses en deux réunions de travail... Les ordinateurs portables, les le courrier électronique, les téléphones cellulaires ont dans l'espace d'une décennie permis que les temps de loisir et de travail se pénètrent l'un l'autre, et l'on peut formuler le même diagnostic à propos des lieux précédemment consacrés au travail et aux loisirs.

Ceci implique par exemple que nos visions de l'usage des résidences secondaires devraient probablement être réexaminées. Il y a environ 2,3 millions de résidences secondaires en France et elles semblent être utilisées par une proportion de plus en plus importante de vacanciers (graphique 2) qui serait encore plus grande si les mobil homes, les caravanes qui ne circulent plus, les cabanes de jardins améliorées, etc. Qui jouent le rôle de résidences secondaires étaient inclus. On pense que les statistiques disponibles ne reflètent pas correctement l'importance des modèles de vie bi-résidentielle qui sont en train d'émerger (Urbain 2002, p 173).

A un niveau très global, il apparaît que le développement local et régional sont de plus en plus déterminés par des atouts de qualité de la vie. Jusqu'ici, on nous a enseigné que la distribution spatiale des français était liée aux ressources naturelles (potentialités agricoles, paysage, etc) qui ont déterminé (avec des facteurs sociologiques et politiques) la localisation des activités et de l'emploi (Braudel 1986). La population française se déplace maintenant vers des régions qui ont de sérieux atouts en terme de loisirs, de climat, c'est-à-dire précisément celles qui ont été visitées pendant les vacances. Ces atouts tendent à déterminer la localisation des nouvelles industries. Les dirigeants d'entreprises se préoccupant d'où ils vivront avec leurs familles, sont aussi sensibles à la possibilité d'attirer une main d'œuvre de qualité. Un nombre de plus en plus important de salariés développent des stratégies résidentielles à l'échelle d'une vie (Viard 2002, C), dans lesquelles les différents endroits où ils souhaitent vivre jouent un rôle central (dans un ville pendant qu'ils sont étudiants, à la campagne pendant que les enfants sont jeunes, ensuite plus près d'un centre ville quand ils sont dans une école secondaire, dans une métropole près de service médicaux quand ils deviennent vieux par exemple).

Le tourisme qui peut être décrit comme un loisir pris ailleurs, évoluera en raison de tous les éléments contextuels qui ont été précédemment décrits. La prospective insiste sur le fait qu'il est impossible de prédire un futur déterminé. Dans le cas qui nous occupe, il est tentant de penser les perspectives touristiques en termes de modèles alternatifs de manière à cadrer les ordres de grandeur de leurs impacts en terme de mobilité.

II- MODELES DE LA DEMANDE DE MOBILITE POUR LE TOURISME ET LES LOISIRS

1- Hypothèses et méthodologie

Notre travail définit des schémas de mobilité prenant en compte les tendances de l'évolution du tourisme et des autres usages du temps de façon à expliciter leurs impacts respectifs sur le changement climatique, ceci avec les limites suivantes :

- Nous sommes bien sûrs conscients que la mobilité de loisir et de tourisme dépend d'un large nombre de variable (démographie, choix d'infrastructure, politiques urbaines etc.) tout autant que sur les tendances des usages du temps (voir ci-dessus). Les développements qui suivent sont construit sur une vision simplifiée de ces derniers.
- De plus, alors que le futur du tourisme semble hautement incertain, il reste clair que ces différents schémas d'usage du temps se développeront parallèlement. La question est plutôt celle de la répartition de ces schémas de voyage à l'intérieur d'une mobilité globale, point qui n'est pas traité dans cet article.

Comme on l'a déjà souligné, à l'échelle nationale l'avenir du tourisme dépend largement de la façon dont il se partagera le temps de non travail avec les autres activités de

loisirs. Nous considérerons quatre schémas d'usage du temps qui déclinent les évolutions actuelles décrites dans la première partie de cet article.

On distingue cinq catégories de mobilité de tourisme et de loisirs qui se combinent en différentes proportions pour construire chacun des modèles mentionnés ci-dessus :

- Les voyages de très longue distance avec une distance moyenne de 6000 km par voyage, effectués en avion, qui correspondent à des longs séjours (une à trois semaines), ils ont pour principale objet la visite d'un pays, la découverte d'une culture, l'exotisme, la recherche d'un environnement tropical.
- Les voyages à longue distance, avec une distance moyenne de 1500 km, qui correspondent au schéma de vacances conventionnelles des européens : un voyage vers une destination côtière ou de ski, soit à l'intérieur du pays ou dans un pays voisin (principalement méditerranéen). Les voyages à longue distance à l'intérieur du pays dans leur grande majorité utilisent l'automobile (plus de 80%). Nous admettons que les deux usages marginaux du train et de l'avion se neutralisent l'un à l'autre ce qui revient au regard de l'impact sur les émissions de gaz à effet de serre à ce que l'ensemble de ces voyages utilisent des voitures. A titre de cadrage rappelons qu'en 2001, en moyenne les français ont passé 22 nuitées hors de chez eux avec 2,4 séjours de plus de 4 nuits (enquête SDT).
- Les courts séjours et excursions, qui peuvent impliquer de découcher, avec une distance moyenne de 200 km par voyage, effectué très majoritairement en voiture. En 2001 les français ont effectué par personne 1,7 court séjour auquel il faut ajouter les excursions.
- La mobilité bi-résidentielle, entre la résidence principale et une résidence secondaire, ou dans un scénario extrême entre deux résidences principales avec une distance moyenne de 500 km parcourue par voyage, la moitié desquels serait effectuée en voiture et l'autre moitié en train ou par d'autres moyens de transport publics.
- La mobilité de loisir à courte distance, à l'intérieur de la ville de résidence ou dans son environnement immédiat avec une distance moyenne par semaine dépendant de chaque schéma, la moitié de laquelle serait effectuée en voiture et l'autre moitié par train ou d'autres moyens publics de transport. Une personne vivant en France bouge environ de 40 km par jour ou de 14 400 km par an (Ifen 2002, p. 453).

Les hypothèses faites sur ces schémas de mobilité (voir ci-dessous) ont permis de calculer un nombre annuel de kilomètre effectué par ménages, avec une répartition modale qui dépend du type de mobilité impliquée.

Trois moyens de transports ont été considérés, dont les intensités en émission de gaz à effet de serre sont différentes et données dans le tableau 5. Les schémas de mobilité sont établis une famille de 4 personnes. Ce choix est très déterminant pour les émissions de gaz à effet de serre : les émissions d'une famille seront quatre fois plus importantes pour un trajet en avion que s'il s'agit d'un voyageur individuel, alors qu'elles seraient les mêmes pour un trajet en automobile. Dans cette perspective, le transport aérien est trois fois plus polluant que la route, et le rail est 0,5 fois moins polluant que l'automobile. Les coefficients d'émission de gaz à effet de serre (voir graphique 3) synthétisent les impacts des transports (CO₂ et autres gaz...) et de la répartition modale de chaque type de mobilité (un coefficient de 0,75 est affecté à la mobilité bi-résidentielle par exemple, puisqu'on considère que les trajets sont effectués en train et en automobile dans une proportion égale).

Au total, cette approche a permis de calculer un indice de changement climatique qui reflète les impacts associés à chaque modèle.

2- Les schémas de mobilité

Le premier schéma est de type conventionnel. La famille prend 20 à 30 jours hors de son domicile, comprenant deux voyages à longue distance et 6 courts séjours (week-end, courts séjours proprement dits ou excursions). Ce schéma implique un usage modéré des opportunités de loisirs près de la maison soit 30 km de trajet par semaine. Tout ceci aboutit à 5760 km (tableau 3) par adulte appartenant au ménage. Ils se déplacent principalement en automobile comme c'est le cas maintenant (environ 80% : Ifen 2000, p. 39).

Le second schéma (« grands voyageurs », ou scénario parisien), pousse le tourisme à ses extrémités. Les ménages effectuent toujours deux voyages à longue distance mais aussi un autre loin à l'étranger (6000 km par voyage). Ils se déplacent fréquemment pour des sorties mais en conséquence ils tendent à se déplacer moins pour le loisir à courte distance (15 km par semaine). Ceci conduit au chiffre de 11 380 km.

Avec le troisième schéma, la résidence principale devient de plus en plus attractive pour le loisir. Les gens restent plus dans et autour de celle-ci. Ils ne sont plus tentés de partir et de vivre ailleurs pour une quinzaine de jours : le jardin nécessite d'être arrosé, etc. Ils restent pourtant intéressés à visiter des destinations lointaines exotiques, tous les deux ans puisque de tels déplacements sont plutôt onéreux, soit 0,5 voyage par an. Entre temps, ils se déplaceront toujours pour des courts séjours : trois chaque année, et ils se déplacent toujours beaucoup pour les loisirs près de la maison (60 km). Ceci aboutit à une distance totale de 6720 km.

Le dernier schéma est un schéma bi-résidentiel dans lequel il est difficile de savoir quelle est la résidence principale et quelle est la résidence secondaire, étant donné que ces personnes passent la plupart de l'année trois jours dans l'une et quatre dans l'autre. Ceci implique à peu près 40 déplacements d'une résidence à l'autre, distante en moyenne de 250 km. Ceci est accompagné par un voyage vers une destination exotique tous les deux ans, par un nombre limité de 3 courts séjours par an et par peu de déplacements pour les loisirs de proximité (15 km par semaine). La distance totale des voyages est dans ce cas de 24380 km.

3- Résultats

Les résultats sont présentés dans le tableau 3, ce dernier peut être analysé de plusieurs points de vue :

- dans la perspective du kilométrage total voyagé,
- eu égard à l'impact sur le changement climatique de chaque schéma de mobilité,
- et finalement en combinant ces schémas pour bâtir des scénarios de la demande française de mobilité de tourisme et de loisirs.

L'approche en terme de kilométrage n'est pas le principal objectif de notre recherche. Cependant elle permet de se faire une idée complémentaire des autres impacts environnementaux des transports. Par exemple, si les schémas « grands voyageurs » et bi-résidentiel sont tout à fait équivalents, au regard du changement climatique, le schéma bi-

résidentiel peut avoir de sérieux impact sur les embouteillages routiers (spécialement les vendredis et lundis) sur le bruit, sur le développement des infrastructures, alors que le schéma « grands voyageurs » peut aboutir à la saturation des aéroports et rendre plus difficile la sécurité du trafic aérien.

On peut tirer plusieurs enseignements de l'indice de changement climatique.

- Aucune des tendances actuelles ne semble mener à une décroissance des impacts du tourisme des loisirs sur le changement climatique. Les schémas montrent que ces impacts varient de 2,2 à 4,7 fois ceux du schéma conventionnel actuel ;
- Moins de tourisme ne signifie pas nécessairement moins d'impact sur l'atmosphère. Un déclin dans le tourisme conventionnel peut être facilement annihilé par le développement de modes de vie bi-résidentiels et conduire à une situation à fort impact. De même, l'avantage de loisirs plus centrés sur la maison qui se manifeste sur la mobilité peut facilement être compensé par la recherche d'un tourisme de plus en plus exotique. Ceci suggère dans l'avenir de faire de plus en plus attention aux phénomènes para-touristiques tels que les sorties, les excursions, la bi-résidence.
- Le transport aérien et la mobilité à très grande distance jouent un rôle central dans les modèles « grands voyageurs » et « centré sur la maison » avec respectivement 77% et 75% des impacts totaux, alors que le transport routier joue un rôle plus important dans les schémas conventionnel et bi-résidentiel (56% et 35%). En valeur absolue les impacts liés au transport aérien restent importants dans le schéma bi-résidentiel. Eu égard à la propension croissante des français à voyager à l'étranger, le développement du transport aérien est un sérieux problème pour le futur. Ceci est cohérent avec la prévision d'un déplacement de la contribution principale au changement climatique du transport par route au transport par air comme l'annonce l'OCDE (OCDE 2001). Les destinations sont bien sur plus ou moins bien placées eu égard à la distance de leurs bassins de clientèle : de ce point de vue il faut reconnaître que les Antilles ne sont pas particulièrement favorisées puis qu'un trajet Paris fort de France émet légèrement plus de trois fois les gaz à effet de serre d'un voyage Paris Djerba (calculs effectués sur www.chooseclimate.org).
- La part de la mobilité à courte distance dans les schémas varie de 2,3% (bi-résidentiel) à 21% (conventionnel). Elle est plus importante dans les schémas qui présentent les émissions les plus basses ce qui peut dire que sa valeur absolue est très faible. Si on ajoute que la possibilité, spécialement dans les centres villes d'une substitution modale vers des modes de transport moins polluants (bicyclette, tramways...), la substitution du tourisme par des loisirs à proximité de la maison apparaît comme une bonne opportunité pour réduire les impacts, d'autant plus que ce type de loisirs occupe pas mal de temps et est très positif en terme de qualité de vie et de bien-être.
- Le schéma bi-résidentiel est très coûteux en termes d'émissions (5 fois la distance et impacts du schéma conventionnel). Il le reste même dans le cadre d'un usage raisonnable du train entre les deux résidences. Son impact est équivalent ou légèrement supérieur à celui du schéma grand voyageur.

Assembler les schémas pour construire des scénarios contrastés de la demande en mobilité de tourisme et de loisir global reste à faire. Ceci suppose de traiter des difficultés sérieuses, comme de déterminer des hypothèses vraisemblables sur la part de chaque schéma en fonction de scénarios démographiques et socio-économique variés, introduisant la taille des ménages (le facteur de charge des automobile a un impact réel sur les émissions) et la possibilité de modèles de mobilité divers à l'intérieur du même ménage (2 automobiles par

ménage ou un membre salarié du ménage avec un modèle bi-résidentiel donc la famille a un mode de vie plus centré sur la résidence). A cette étape, seule des évaluations grossières sont possibles. Par exemple une société qui combinerait les 3^e et 4^e modèles dans des perspectives de 90% et 10% obtiendrait une distance moyenne de 9158 km, ce qui est 60% de plus que dans le modèle conventionnel avec 2,5 fois ses émissions. La fonction de ces schémas est de tester différents scénarios d'évolution qui divergent progressivement du modèle conventionnel lequel devrait toujours rendre compte de la partie la plus importante de la mobilité pendant les 20 ou 30 années qui viennent.

CONCLUSION

Le tourisme implique nécessairement la mobilité. D'une manière ou d'une autre les impacts de celle-ci sur l'environnement global devront être traités. Les progrès techniques prévisibles ne semblent pas à la hauteur de cet enjeu : le progrès technique tend à améliorer beaucoup plus rapidement les conditions des communications virtuelles que celles du voyage physique (Céron et Dubois 2002). La réponse à ce déficit peut être recherchée dans deux types de directions.

La première est de tenter de maintenir la possibilité de voyager sans restrictions réelles. Le respect des contraintes globales signifierait alors une diminution des autres usages énergétiques générant des gaz à effet de serre, encore plus drastiques que ce qui est envisagé. La société confrontée aux dilemmes cruels que ceci impliquerait y serait-elle prête ?

La seconde possibilité est d'essayer de mener une vie tout aussi plaisante avec moins de tourisme à longue distance. Nous avons de grandes difficultés à imaginer des modes de vie radicalement différents de nos habitudes ce qui est après tout surprenant si nous considérons combien les modes de vie ont changé et ce que nous avons vécu au travers du dernier demi-siècle (par exemple, l'augmentation du temps passé devant la télévision⁵), et si l'on considère que manifestement le rythme du changement ne décélère pas. Le point clé est la part que le tourisme occupera à l'intérieur du temps de loisir. Prendre ces questions sérieusement en considération implique que nous devrions admettre que les activités de loisirs et les usages du temps de loisirs changeront probablement considérablement pendant les prochaines décennies. Ce qui importe ce n'est pas tellement de prédire ce qui changera (quel est le futur du jardinage, de la lecture, de la télévision, des jeux d'ordinateurs à la maison, etc) mais de se rendre compte que le changement sera considérable et qu'il pourra à la fois modifier la demande pour une mobilité touristique (pression vers une croissance ou un déclin, personne ne sait...) et permettre de repenser la place de la mobilité touristique à l'intérieur du temps de loisirs.

En France, les politiques publiques pendant les vingt dernières années (depuis l'éphémère ministère du temps libre en 1981) se sont centrées essentiellement sur le tourisme et ont laissé de côté le loisir. Elles ont été principalement guidées par la recherche des bénéfices économiques du tourisme marchand (en particulier l'apport de devises étrangères) ainsi que par les effets sur le chômage d'un raccourcissement des heures de travail (les 35 heures). Ne laisse-t-on pas ainsi de côté des politiques plus ambitieuses de loisirs et de qualité de la vie ? Le besoin de tourisme est souvent lié à une mauvaise qualité de la vie, un désir de s'échapper (essentiellement des zones urbaines : le syndrome parisien...). Une meilleure

⁵ Qui en 1950 aurait prédit qu'une cinquantaine d'année après les français passeraient en moyenne 2 heures par jours à regarder la télévision ? (Dumontier, Pan Ké Shon 1999).

qualité de la vie, la possibilité de loisirs extérieurs (ceintures vertes, etc) ne diminuerait-elle pas la tendance à une extension définie de la mobilité ?

Nous vivons une époque où les changements technologiques, économiques et sociaux ouvrent de nouvelles opportunités mais aussi où l'on est confronté à des contraintes globales. Dans un contexte de mondialisation, une mobilité durable est un des défis auxquels on est confronté et la mobilité touristique est une partie, mais pas la seule, de ce problème.

BIBLIOGRAPHIE

Données statistiques

Le texte fait référence à une série d'enquêtes française de niveau national qui sont entreprises périodiquement par l'INSEE parfois en commun avec les ministères, lesquels peuvent aussi faire leurs enquêtes propres. Ces enquêtes sont les suivantes :

- Enquête vacances (INSEE)
- Enquête Suivi des déplacements touristiques des Français (SDT) (Sofres-ministère du tourisme)
- Enquête aux frontières
- Enquête Transports et communications (Insee-Ministère des transports) Enquête Emplois du temps (INSEE)
- Enquête Logement (INSEE)

Le résultat de ces enquêtes conduit à des publications diverses qui donnent des résultats synthétiques ou analysent un point particulier que l'enquête renseigne. Certaines de ces publications peuvent être trouver dans la bibliographie qui suit.

1. Becken S. (2002), Analysing International Tourist Flows to Estimate Energy Use Associated with Air Travel, *Journal of Sustainable Tourism* (10(2), 114-131
2. Becken S., Simmons D., Frampton C. (In press), Energy use associated with different travel choices, *Tourism Management*
3. Besancenot, J. P. (1989) Climat et tourisme. Masson: Paris. 223p
4. Bonnette-Lucat C. (2001) Figures du rapport entre métier et loisir chez les bricoleurs in Green A.M. ed. Les métamorphoses du travail et la nouvelle société du temps libre : autour de Joffre Dumazedier L'Harmattan, Paris, Montréal. 380p.
5. Boulin Y. Du Tertre C. (2001). L'impact de la réduction-aménagement du temps de travail sur les usages du temps : conséquences pour les loisirs et le tourisme. Rapport pour le secrétariat d'Etat au Tourisme et le Commissariat général du Plan . IRIS-CNRS-Université Paris Dauphine
6. Bourdieu P. (1979) La distinction. Paris Editions de Minuit. 670p.
7. Boyer M. (1982) Le tourisme. Paris, le Seuil 288p
8. Boyer M. (1996) L'invention du tourisme. Paris, Gallimard 160p.
9. Braudel F. (1986) L'identité de la France Paris : Arthaud-Flammarion 3Vol.
10. Cazes G. Potier F. Un système vacancier Français ? In Viard J. ed. La France des temps libres et des vacances. La Tour d'Aigues : Editions de l'Aube. 226p
11. Ceron, 2000, « Tourisme et changement climatique » in Impacts potentiels du changement climatique en France au XXIème siècle. Premier ministre. Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement 1998. pp 104-111. (deuxième édition 2000
12. Ceron, JP and Dubois G (2001) Tourism and sustainable development indicators: two French experiments facing theoretical demands and expectations. In Proceedings of the International Sustainable Development Research Conference, April 5-6 2001. Manchester: University of Manchester.
13. Ceron, JP and Dubois G (2002) Why French Tourism Should pay attention to climate change, Proceedings of the Symposium "Tourism and the Natural Environment", Eastbourne, September 18-20, 2002

14. Ceron et Dubois, (en cours de publication) a, "The potential impacts of climate change on French tourism", in Burns P. (Ed), *Tourism and the Natural Environment: Inter-relationships, Impacts and Management Issues*
15. Commissariat Général du Plan (1998) *Réinventer les vacances. La nouvelle galaxie du tourisme*. Paris: La Documentation française. 335p.
16. Creux G. (2001) Les pratiques de jardinage dans l'espace des loisirs : une ambiguïté ? in Green A.M. ed. *Les métamorphoses du travail et la nouvelle société du temps libre : autour de Joffre Dumazedier* L'Harmattan, Paris, Montréal. 380p.
17. Curry N Access to the countryside in England and Wales in L Mermet et P Moquay eds. *L'accès du public aux espaces naturels*. Hermes-Lavoisier. 2002.
18. Chenu A, Herpin N. (2002) Une pause dans la marche vers la civilisation des loisirs ? *Economie et Statistique* N° 352-353 pp15-37
19. Department of the environment (1996) *Recreation and tourism In Review of the potential effects of climate change in the United kingdom. Second report* London: HMSO. (pp.199-209).
20. Dewailly, J. M. and Flament, E. (1993) *Géographie du tourisme et des loisirs*. Paris : SEDES. 287p.
21. Dubois G. Ceron JP (2000) "A la recherche d'une éthique du tourisme" in *Tourisme Durable. Les Cahiers Espaces*. 67., pp 10-30
22. Dubois et Ceron, (en cours de publication) b, "An evaluation of French tourism contribution to climate change", in Hall C.M. (Ed.), *Tourism, Recreation and Global Climate Change*, Channel view publications
23. Dumontier F, Pan Ké Shon J. L. (1999) En 13 ans, moins de temps contraints et plus de loisirs. *INSEE-Première* N° 675. 4p.
24. Dumontier F, Guillemot D. Méda D. (2002) L'évolution des temps sociaux au travers des enquêtes emploi du temps *Economie et Statistique* N° 352-353 INSEE Paris 13p.
25. Elsasser H. and Burki R. (2002) Climate change as a threat to tourism in the Alps. *Climate research* 20 253-257
26. EPA (2000) A method for quantifying environmental indicators of selected leisure activities in the United States. EPA-231-R-00-001. 92 p.
27. Fontelle J.P., Chang J.P., Allemand N. (1999) *Inventaire des émissions dans l'air en France*, Citepa, août 1999.
28. Harrison S.J., Winterbottom, S.J. and Sheppard, C. (1999) The potential effects of climate change on the Scottish tourist industry *Tourism Management* 20, 203-211.
29. Hoyer K. G. (2000) Sustainable tourism or sustainable mobility *Journal of Sustainable Tourism*. vol 8 N° 2 pp147-160
30. Hoyer KG (2001) Conference tourism: a problem for the environment, as well as for Research *Journal of sustainable tourism* vol 9 N° 6 pp.451-470
31. IFEN (1994) *L'environnement en France. édition 1994-1995* Paris: Dunod. 400p.
32. IFEN, (2000), *Tourisme, Environnement, Territoires : les Indicateurs*. 262 p.
33. IFEN (2002) *L'environnement en France*. Paris. La découverte. 606p.
34. König U. and Abegg B. (1997) Impacts of climate change in the Swiss Alps. *Journal of sustainable tourism* (5)1 46-58
35. Lafargue P. *Le droit à la paresse. Réfutation du droit au travail de 1948*. Paris. Maspéro 1970 153p. Original publication 1883.
36. Lafferty W. M. (1996), «The Politics of Sustainable Development: Global Norms for National Implementation», *Environmental Politics*, 5(2), pp. 185-208
37. Mc Boyle, G and Wall G. (1987) Impact of CO2 induced warming on downhill skiing in the Laurentians *Cahiers de géographie du Québec* 31, 39-50

38. OECD, (2001) Household tourism travel : trends, environmental impacts and policy responses- Report n°ENV/EPOC/WPNEP(2001)14, Paris: OCDE, 57 p.
39. Packard V. (1960) Les obsédés du standing Paris Calman-Lévy 312p.
40. Peeters P. (2003) The tourist, the trip and the earth Presentation of the NHTV lectureship Sustainable Transport and Tourism, Breda, April 2003
41. Potier F. De l'évolution de la mobilité pendulaire à celle des loisirs In Viard J. ed. La France des temps libres et des vacances. La Tour d'Aigues : Editions de l'Aube. 226p
42. Potier La république du temps libre n'est pas une et indivisible In Viard J. ed. La France des temps libres et des vacances. La Tour d'Aigues : Editions de l'Aube. 226p
43. Rouquette C. Taché C. (2002) Les vacances des Français. Résultats de l'enquête « vacances » 1999. INSEE Résultats, collection Société N°4. 38p.
44. Schaefer and Victor (1999), "Global Passenger Travel: Implications for Carbon Dioxide Emissions" Energy 24: 657-679
45. Scott D. (2003) Climate change and tourism and the mountain regions of north America. First international conference on climate change and tourism. Djerba, Tunisia 9-11 avril 2003 10p
46. Secrétariat d'Etat au tourisme (2000) Repères économiques du tourisme. Paris 113p.
47. Secrétariat d'Etat au tourisme (2002) Mémento du tourisme. Paris. (*yearly editions from 1191 to 2002*)
48. SES, (2002) Les voyages à longue distance des Français en 2000, *SES Infos rapides*, n°143.
49. Transport visions. (2000) Society and lifestyles. Landon publishing ltd London. 80p.
50. Urbain J-D. Les sphères de la mobilité d'agrément. Paradoxes, corrélations tendances. In Viard J. ed. La France des temps libres et des vacances. La Tour d'Aigues : Editions de l'Aube. 226p
51. Viard J. (2002 a) Le sacre du temps libre. La société des 35 heures. La Tour d'Aigues : Editions de l'Aube. 215p.
52. Viard J. (2002 b) Temps libre, vacances, et art de vivre : le triangle des Bermudes des sociétés modernes. In Viard J. ed. La France des temps libres et des vacances. La Tour d'Aigues : Editions de l'Aube. 226p
53. Viard (2002 c) Le temps libre ré-aménageur du territoire In Viard J. ed. La France des temps libres et des vacances. La Tour d'Aigues : Editions de l'Aube. 226p
54. Wall G. (1998) Implications of global climate change for tourism and recreation in wetland areas. Climatic Change 40, 371-389
55. WCED (1987) Our common future. The world commission on environment and development. Oxford: Oxford University press
56. WTO (1999) Changes in leisure time : the impact on tourism. Madrid 151p

Tableau 1 : Les usages du temps moyens en France en 1986 et 1999

	Homme				Femme				Total actifs occupés		Ensemble	
	Actif occupé		Inactif		Active occupée		Inactive		1986	1999	1986	1999
	1986	1999	1986	1999	1986	1999	1986	1999				
Temps physiologique dont	11h22	11h22	12h51	12h39	11h32	11h35	12h42	12h37	11h26	11h28	12h06	12h04
Sommeil	8h31	8h23	9h53	9h34	8h46	8h37	9h47	9h32	8h37	8h29	9h13	9h03
Toilette, soins	46	42	48	46	53	49	56	53	49	45	51	48
Repas dont	2h05	2h16	2h09	2h18	1h54	2h09	1h59	2h12	2h00	2h13	2h02	2h14
repas avec amis, parents, etc.	25	43	20	34	24	38	22	33	25	41	23	37
Temps prof. et de formation¹ dont	6h33	6h22	1h54	1h32	5h15	5h01	59	59	6h00	5h46	3h39	3h23
Travail professionnel	5h53	5h42	23	13	4h43	4h28	10	5	5h23	5h09	2h48	2h32
Trajets domicile-travail	35	37	11	9	28	30	6	5	32	34	20	20
Études	1	1	1h16	1h07	1	0	42	47	1	1	28	29
Temps domestique dont	1h51	1h59	2h45	2h55	3h49	3h48	5h16	4h47	2h41	2h48	3h30	3h26
Ménage, cuisine, linge, courses, etc.	1h00	1h04	1h33	1h35	3h13	3h06	4h26	3h59	1h56	1h58	2h38	2h30
Soins aux enfants et adultes	9	11	5	6	24	27	32	26	16	18	19	18
Bricolage	25	30	30	36	3	4	2	5	16	18	14	18
Jardinage, soins aux animaux	18	14	38	38	9	11	17	18	14	13	19	20
Temps de loisirs dont	2h46	2h57	4h38	5h06	2h00	2h19	3h15	3h57	2h27	2h40	3h07	3h35
Télévision	1h35	1h47	2h22	2h44	1h09	1h24	1h59	2h28	1h24	1h37	1h46	2h07
Lecture	21	16	42	36	19	17	29	30	20	17	27	25
Promenade	11	15	26	32	10	14	16	22	10	14	15	20
Jeux	10	12	18	30	7	6	10	15	8	9	10	16
Sport	10	10	16	15	5	5	4	5	7	8	8	9
Temps de sociabilité (hors repas) dont	51	47	1h04	1h10	48	43	1h09	1h04	49	45	58	56
Conversations, téléphone, courrier	26	13	34	20	26	16	33	22	26	15	31	18
Visites, réceptions	16	26	21	36	17	22	27	33	16	24	20	29
Temps libre (loisirs et sociabilité)	3h36	3h44	5h38	6h15	2h48	3h02	4h24	5h01	3h16	3h25	4h05	4h31
Transport (hors trajets domicile-travail)	39	33	49	38	36	34	38	35	40	34	39	35
Total	24 h	24 h	24 h	24 h	24 h	24 h	24 h	24 h	24 h	24 h	24 h	24 h

Champ : personnes de 15 ans et plus de France métropolitaine

1. La prise en compte des samedis et dimanches pour le calcul de ces moyennes rend surprenant les temps quotidiens de travail ou d'études ; multipliés par 7, ils sont plus conformes au sens commun.

Source : Insee, enquêtes « emploi du temps ; 1986 et 1999

Tableau 2: Indicateur d'espace et de confort des résidences principales

	1984	2002
Par logement		
Superficie moyenne: m ²	82	90
- maisons individuelles	96	108
- appartements	65	65
Nombre de pièces	3,8	4,0
Nombre moyen d'occupants	2,7	2,4
Par individu		
Superficie moyenne : m ²	31	37
Nombre moyen de pièces	1,4	1,7
Proportion de maisons individuelles(%)	54,0	56,6

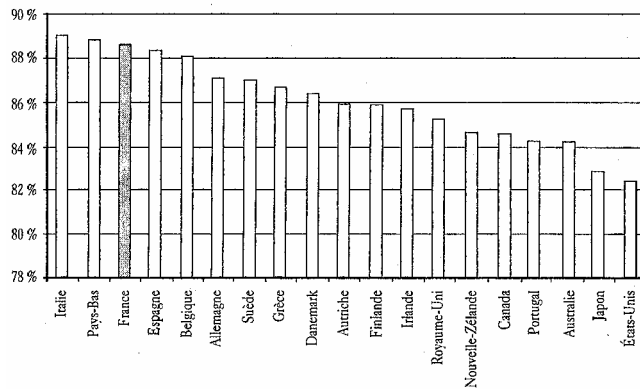
Source , Insee Enquête logement

Tableau 3 : Schémas de mobilité tourisme/loisirs

		Nombre annuel de voyages	Distance par voyage	Kms annuels parcourus	Coefficient d'intensité en gaz à effet de serre	Emissions de gaz à effet de serre	Indice d'impact climatique
conventionnel				5760		5370	1
	Longue dist	2	1500	3000	1	3000	
	très longue dist		6000	0		0	
	sorties	6	200	1200	1	1200	
	bi-residentiel		500	0		0	
	proximité	52	30	1560	0,75	1170	
Grands voyageurs				11380		23185	4,32
	Longue dist	2	1500	3000	1	3000	
	très longue dist	1	6000	6000	3	18000	
	sorties	8	200	1600	1	1600	
	bi-residentiel		500	0		0	
	proximité	52	15	780	0,75	585	
Centres sur la maison				6720		11940	2,22
	Longue dist		1500	0		0	
	très longue dist	0,5	6000	3000	3	9000	
	sorties	3	200	600	1	600	
	bi-residentiel		500	0		0	
	proximité	52	60	3120	0,75	2340	
Bi-résidentiel				24380		25185	4,69
	Longue dist		1500	0		0	
	très longue dist	0,5	6000	3000	3	9000	
	sorties	3	200	600	1	600	
	bi-residentiel	40	500	20000	0,75	15000	
	proximité	52	15	780	0,75	585	
coefficients							
automobile		1					
Train		0,5					
avion		3					

Graphique 1.

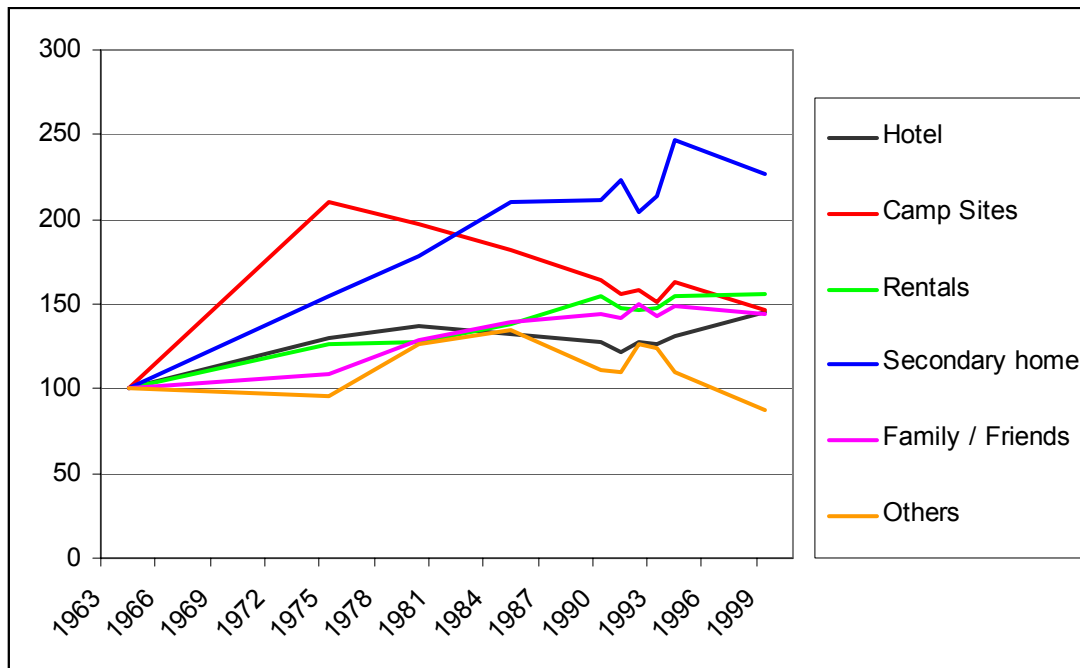
*Part du temps éveillé de non-travail
dans certains pays de l'OCDE*



Source: OCDE, calculs Sefi, 1999.

Cité par Viard 2002

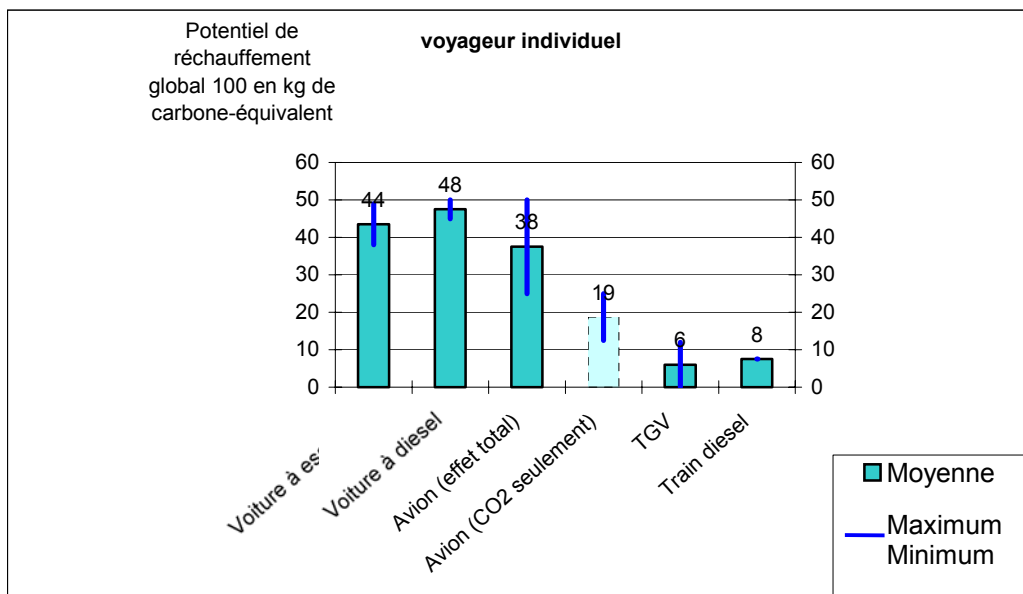
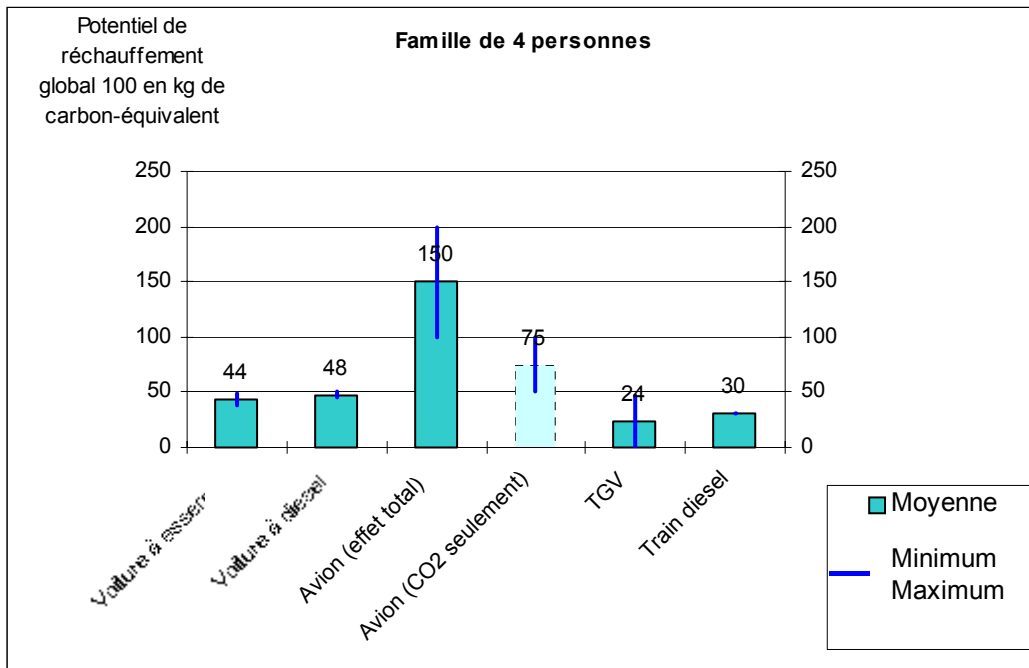
Graphique 2 : Evolution des nuitées par type de logement, 1964-1999



SOURCE: INSEE, ENQUETE VACANCES DE 1964 TO 1999

Graphique 3

Impacts sur l'effet de serre sur un trajet Paris Nice selon le mode de transport.



Source : IFEN basé sur SNCF, Agence européenne de l'environnement (programmes Copert III et MEET), IPCC, Airbus industries, EDF.

Remarques : du véhicule le plus au moins polluant dans chaque catégorie.

Automobiles ; variables : âge, puissance, type de trajet (autoroute ou route nationale)

Avions ; variables : type d'avion. Deux estimations sont données : une pour les émissions de dioxyde de carbone (CO2) qui sont bien connues et l'autre les impacts sur le changement climatique de tous les polluants émis pendant le vol ; dans ce cas les effets des oxydes d'azote, de la vapeur d'eau, des oxydes de soufre et des traînées sont tous pris en compte.

Trains, variable : type d'énergie utilisée pour produire de l'électricité, pour un TGV, de l'énergie hydraulique (0 ou presque) au carbone (47).

