

**CENTRE DE RECHERCHES ECONOMIQUES**

**CENIC**

**TABLE  
RONDE  
44**

LE TRAFIC  
DE VACANCES

**CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS**

PARIS 1979

**CENTRE DE RECHERCHES ÉCONOMIQUES**

**RAPPORT DE LA  
QUARANTE-QUATRIÈME TABLE RONDE  
D'ÉCONOMIE DES TRANSPORTS**

tenue à Paris les 7 et 8 décembre 1978  
sur le thème :

**LE TRAFIC  
DE VACANCES**

**CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS**

*La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) a été créée par un protocole signé à Bruxelles le 17 octobre 1953. Elle groupe les Ministres des Transports des 19 pays suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Irlande, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Turquie et Yougoslavie (pays associés : Australie, Canada, États-Unis, Japon).*

*La CEMT a pour objectifs :*

- de prendre toutes mesures destinées à réaliser, dans un cadre général ou régional, la meilleure utilisation et le développement le plus rationnel des transports intérieurs européens d'importance internationale ;*
- de coordonner et de promouvoir les travaux des Organisations internationales s'intéressant aux transports intérieurs européens (rail, route, voies navigables), compte tenu de l'activité des autorités supranationales dans ce domaine.*

\*  
\* \*

© CEMT, 1979

La diffusion des ouvrages publiés par la CEMT est assurée par le Service de Vente des Publications de l'OCDE, 2, rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16, France.

TABLE DES MATIERES

LE TRAFIC DE VACANCES

    C. KASPAR . . . . . 5

SYNTHESE DE LA DISCUSSION . . . . . 43

    (Débat de la Table Ronde sur le rapport)

LISTE DES PARTICIPANTS . . . . . 55

CEMT. CENTRE DE RECHERCHES ECONOMIQUES

    Prochaines publications . . . . . 59



LE TRAFIC DE VACANCES

Professeur C. KASPAR  
Université de Saint-Gall  
Suisse

## SOMMAIRE

1. Propos liminaires . . . . .	7
2. Les qualités du trafic vacancier . . . . .	9
2.1. Réflexions générales . . . . .	9
2.2. Le trafic vacancier des chemins de fer . . . . .	13
2.3. Le trafic vacancier routier . . . . .	14
2.4. Le trafic vacancier aérien . . . . .	16
2.5. Le trafic vacancier maritime . . . . .	18
2.6. Structures du trafic vacancier . . . . .	19
3. Déséquilibres du trafic vacancier . . . . .	22
3.1. Propos généraux . . . . .	22
3.2. Concentration - effet saisonnier . . . . .	22
3.3. Concentration - effet spatial . . . . .	25
3.4. Concentration - effet sur l'infrastructure . . . . .	26
3.5. Conclusions . . . . .	30
4. Solutions au problème du déséquilibre du trafic vacancier . . . . .	31
4.1. Etalement des vacances . . . . .	31
4.2. Etalement et échelonnement des vacances scolaires . . . . .	33
4.3. Congés collectifs . . . . .	34
4.4. Politique des prix . . . . .	35
4.5. Mesures de décongestion . . . . .	36
4.6. Planification coordonnée de l'infrastructure . . . . .	37
5. L'intérêt des transporteurs à la multiplication et à l'étalement des vacances . . . . .	39

## 1. PROPOS LIMINAIRES

"Le tourisme, les vacances et les loisirs sont désormais une aspiration et un besoin de plus en plus vifs qui se traduisent par une nécessité sociale profonde" remarquait récemment un représentant du tourisme social. En effet, l'ère des loisirs est reconnue aujourd'hui comme une évolution sociale considérable influençant fortement l'activité quotidienne et saisonnière de l'homme.

Le tourisme moderne, contrastant avec les mouvements antérieurs à l'apparition des moyens de transport à grandes capacités, est un phénomène de masse par l'étendue de son empreinte sociale, mais en même temps un phénomène d'individualité, si nous considérons les migrations des automobilistes et les exigences du touriste envers l'offre, soit de moyens de déplacement, soit de moyens d'hébergement. Ces moyens sont les deux composantes constitutives du tourisme.

Par les deux notions caractéristiques : masse - individualité, se contredisant pourrait-on croire, l'importance des transports est déjà tracée, laissant prévoir les propriétés énoncées ci-après de condition initiale et délimitatrice des flux touristiques.

Cette définition des fonctions entre tourisme et transport n'exclut néanmoins pas le fait que le tourisme et ses formes ont grandement contribué à l'évolution des modes de transport, plus particulièrement de l'automobile et de l'avion.

La propriété des transports comme condition initiale et délimitatrice des flux touristiques, s'explique par la définition que le tourisme peut être compris comme l'ensemble des rapports et phénomènes résultant du voyage et du séjour de personnes pour lesquelles le lieu de séjour n'est ni résidence principale et durable, ni lieu de travail usuel (1). Nous ne traiterons toutefois que les aspects du tourisme d'agrément.

Les moyens de transport, l'offre en prestations rendant possible le voyage, afin de séjourner à un endroit étranger au domicile, sont de ce fait non seulement la condition sine qua non et initiale du mouvement touristique, mais encore cette offre

---

1) C. Kaspar, Le tourisme, objet d'étude scientifique, Revue de tourisme no 4/76. Berne 1976.



délimite les flux touristiques de façon quantitative - le nombre des moyens de transport décide du volume touristique - et qualitative - la qualité de l'offre de prestations de transport détermine le genre des flux touristiques.

Le tourisme, facteur économique et social de premier ordre, comme le démontreront nos propos, demande dans notre optique d'étude une distinction entre le tourisme de courte durée et celui de longue durée. Le premier comprend le tourisme de passage n'excédant pas 3 nuitées ainsi que le tourisme récréatif à courte distance. Le second est caractérisé par une durée d'absence du domicile d'au moins 4 nuitées, et constitue le tourisme de vacances, nécessitant le trafic vacancier, sujet de notre réflexion.

## 2. LES QUALITES DU TRAFIC VACANCIER

### 2.1. Réflexions générales

Selon les statistiques de l'Organisation Mondiale du Tourisme OMT, à lui seul le nombre des arrivées du tourisme international est passé de 25,3 millions environ en 1950 à 240 millions en 1977, marquant une croissance de quelque 940 pour cent.

Le succès extraordinaire du tourisme d'après guerre repose sur les facteurs suivants (1) :

- L'augmentation réelle des revenus,  
grâce auxquels des couches sociales toujours plus grandes accèdent au tourisme. Aussi peut-on constater une augmentation de la part du revenu consacré aux vacances et aux voyages.
- La croissance démographique,  
induisant une amplification du nombre des touristes potentiels.
- Le progrès technique  
ayant largement joué au profit du tourisme du fait des progrès réalisés dans le domaine des transports et des communications.
- La croissance du taux de motorisation, profitant hautement à la croissance du tourisme, la voiture privée assurant la mobilité nécessaire du touriste et le poussant à se déplacer pour des raisons touristiques.
- L'augmentation des temps de loisir avec réduction des horaires de travail, prolongation des fins de semaine et généralisation des congés payés.
- Modification des structures professionnelles  
avec une extension du secteur tertiaire, où se recrutent en premier lieu les touristes.
- L'amélioration du niveau général d'instruction,  
stimulant le voyage, les connaissances, le besoin de découvertes.
- La concentration urbaine, entraînant le besoin d'évasion hors des contraintes quotidiennes.

---

1) J. Krippendorf, Les dévoreurs de paysages. Editions 24 heures, Lausanne 1977, p. 20.

Ces faits objectifs proviennent de besoins subjectifs caractérisant les besoins fondamentaux du touriste (1) :

- Détente et repos, provoqué par un besoin de se libérer d'une fatigue physique ou d'une tension intellectuelle et nerveuse ainsi qu'un besoin de se débarrasser des multiples sollicitations auxquelles est soumis l'homme au cours de sa vie quotidienne : agitation, bruit, hâte, etc.
- Changement et compensation pour l'effort constant et monotone que requiert l'activité professionnelle.
- Fuite des contraintes, nécessitant l'éloignement physique du cadre habituel.

Bien que phénomène de masse, il convient de discerner dans l'évolution du tourisme mondial les facteurs économiques et régionaux influençant les courants et directions des flux touristiques.

Les voyages de vacances sont devenus pour beaucoup une forme de vie pour un temps limité de l'année. En effet, les déplacements et distractions occupent dans le budget familial d'un ouvrier ou d'un employé une place supérieure à celle d'avant la deuxième guerre mondiale (2).

Une récente enquête de l'Organisation Mondiale du Tourisme démontre que plus de 500 millions de personnes bénéficient aujourd'hui dans le monde de congés payés et "qu'en tenant compte de la taille moyenne des familles, pour cet ensemble de travailleurs, le total de personnes qui, directement ou indirectement, bénéficient du droit des vacances grâce aux congés payés, s'élève à plus de deux milliards" (3). Ces réflexions nous apprennent qu'une large démocratisation du phénomène touristique a lieu, expliquant également la croissance considérable des flux touristiques. Bien qu'affecté également comme tous les secteurs de la production et de la consommation par la récession économique survenue en 1974, on a pu constater que le tourisme a réussi à faire face solidement aux épreuves

---

1) J. Krippendorf, op.cit. p. 14.

2) p.ex. les transports servent de moyens aux activités des loisirs et forment une condition constitutive pour le phénomène touristique. En comparant la structure du budget familial suisse, les dépenses pour transports représentaient en 1936 2,5% du budget d'une famille suisse, tandis qu'en 1973 ce pourcentage avait augmenté à 9,1 pour cent.

3) Allocution du Secrétaire général de l'OMT à l'ouverture de la Conférence sur le tourisme et le transport aérien à Mexico City le 17 avril 1978.

intérieures et extérieures qui se sont manifestées au sein de la plupart des pays. Malgré la contraction du commerce mondial, le fléchissement de l'épargne, le déséquilibre dans les paiements internationaux, les taux de change flottants, on a enregistré avec satisfaction que le total des arrivées du tourisme international en 1974 n'avait accusé qu'une baisse de 2 pour cent par rapport aux résultats de 1973, avec un total estimé à plus de 200 millions d'arrivées touristiques sur le plan international.

La légère diminution du tourisme international a néanmoins été compensée par une forte intensification des mouvements touristiques nationaux qui, à maintes reprises et dans de nombreux cas, ont agi comme catalyseur et ont compensé les défaillances imputables au tourisme international.

C'est ainsi qu'à partir de 1974, dans de nombreux pays, le tourisme national a pris ses véritables dimensions et s'est révélé comme un élément important de la distribution des richesses nationales (1).

Les statistiques nous démontrent aussi que le taux net de départs n'a cessé d'augmenter.

Pour la population totale de la Suisse, le taux net de départ en vacances est de 76% pour 1976. Par rapport à 1974, la progression est de 8% et par rapport à 1970, elle atteint même 16%. De 1964 à 1977, le proportion des Français partis en vacances a crû de 44% environ à plus de 54%.

Le taux net de départ (pourcentage de la population d'un pays qui effectue dans l'année au moins un voyage d'agrément de 4 nuitées ou plus) se présente pour quelques pays européens de la façon suivante

Pays	Année	Taux net de départ	Valeur de référence	Source
Suisse	1976	75,7 %	population totale	
Allemagne féd.	1976	53,0 %	population dès 14 ans	(1)
France	1976	54,0 %	population totale	(2)
Belgique	1976	47,2 %	population dès 14 ans	(3)
Pays-Bas	1976	54,2 % *	population totale	(4)
Grande-Bretagne	1975	60,9 %	adultes	(5)
Suède	1976	78,9 %	population de 15-69 ans	(6)

(1) Studienkreis für Tourismus e.V., Starnberg

(2) I.N.S.E.E., Paris

(3) West Flanders Development Council, Study Office, Brugge

(4) Centraal Bureau voor de Statistiek, Den Haag

(5) British Tourist Authority

(6) Touristkonsult A. Sundelin AB, Rönninge

\* sans les visites à la parenté ou à des connaissances

1) Organisation Mondiale du Tourisme OMT, Compendium sur le tourisme, Madrid 1977.

Ces chiffres nous démontrent toutefois qu'une large minorité n'est toujours pas à même de partir en vacances. Il conviendra de relever l'importance du facteur économique c'est-à-dire financier qui empêche beaucoup de personnes de quitter leur domicile pour séjourner ailleurs. Il ne nous surprendra pas d'apprendre que l'Europe et l'Amérique du Nord continuent à représenter les principales régions réceptrices et émettrices de tourisme international, avec respectivement 70 pour cent et 20 pour cent de réception des flux touristiques (1). Mais il convient là de souligner que le tourisme intrarégional, c'est-à-dire entre les pays d'une même région, influe considérablement dans la répartition des arrivées mondiales. Cela permet de noter que tout en constatant un accroissement des mouvements touristiques nationaux, de plus en plus les vacanciers et voyageurs tendent à s'éloigner du lieu de leur résidence habituelle pour effectuer des déplacements, dans la région en priorité et ultérieurement au-delà de la région, car sur l'ensemble de la réception des flux touristiques internationaux au sein de la région européenne et de l'Amérique du Nord, 80 pour cent, au moins, du mouvement est à considérer comme étant intrarégional.

Les directions des flux touristiques sont conditionnées par les motifs qui président au choix du lieu de vacances. D'après différentes enquêtes du Cercle d'études pour le tourisme de Starnberg (RFA), les attraits du paysage viennent en tête (56%). La qualité du climat réunit 40% des suffrages. Le coût des vacances n'arrive qu'en troisième position (32%) suivi de la tranquillité des lieux avec 27%.

Pour donner une idée de grandeur des effets économiques des flux touristiques, nous reproduisons les chiffres de la balance des paiements touristiques de certains pays et continents affectés par le tourisme. A défaut d'autres données statistiques, il ne s'agit toutefois que de paiements provenant du tourisme international (1977) en millions dollars E.U.

Les différents moyens de transport ont eu sans doute une influence déterminante sur l'importance et la direction des flux touristiques (2).

---

1) Organisation Mondiale du Tourisme OMT, Compendium sur le tourisme, Madrid 1977.

2) J.G. Ramaker, Tourisme et transports. Alliance Internationale de Tourisme AIT, Genève 1954.

Pays	Recettes	Dépenses	Excédent
Allemagne	3'804	10'805	- 7'001
Autriche	3'708	2'062	+ 1'646
Espagne	4'003	533	+ 3'470
France	4'377	3'920	+ 457
Grèce	981	89	+ 892
Italie	4'762	894	+ 3'868
Pays-Bas	1'110	2'454	- 1'344
Suisse	1'943	1'114	+ 829
Total Europe occ.	32'647	29'498	+ 3'149
Total Amérique du Nord	7'780	10'280	- 2'500

## 2.2. Le trafic vacancier des chemins de fer

L'invention de la locomotive par George Stephenson en 1814 et les qualités du chemin de fer touchant à la rapidité, la sécurité, le confort et le prix permettent au 19<sup>ème</sup> siècle un développement du tourisme de grande envergure. Pour beaucoup de régions, le chemin de fer ouvre la voie au tourisme, les reliant directement avec les grands centres économiques où naît un besoin accru d'évasion, de voyages à but vacancier. Avec une augmentation prodigieuse des réseaux de chemins de fer nationaux, ce moyen de transport assure jusqu'à la première guerre mondiale pratiquement tous les transports continentaux. Depuis lors, le chemin de fer, bien que modernisé et adapté au progrès technique, a vu diminuer sa part dans le trafic vacancier par suite de la concurrence de l'automobile et de l'avion suscitée par ce même progrès technique. Ainsi le chemin de fer et plus particulièrement son utilisation par les voyageurs s'est très peu développé au cours des dernières années, notamment dans les régions à grandes migrations touristiques. En Europe, mis à part l'Islande, la Finlande, l'Espagne et la Roumanie, le reste du continent pour ce qui est du développement du nombre de voyageurs par chemin de fer a connu un tassement et même parfois une régression.

Cependant, l'augmentation des prix de carburant qui a surtout affecté le transport aérien a permis une modeste progression de l'utilisation du chemin de fer dans certains pays d'Europe.

De plus en plus les lignes ferroviaires en Europe, en Amérique du Nord et au Japon introduisent des équipements pouvant concurrencer les autres modes de transport soit par le confort, les prix et la

qualité des services. Cependant le vrai problème qui se pose est celui de l'infrastructure existante qui ne permet pas toujours l'alignement voulu pour les trains à très grande vitesse. Compte tenu de ces contraintes, plusieurs pays européens ont opté pour la construction de nouveaux tracés de chemin de fer permettant aux trains d'aller plus vite : Paris-Lyon pour le cas de la France et Rome-Milan pour l'Italie.

Or la tâche éminemment promotrice des chemins de fer envers le tourisme peut être démontrée par l'exemple des Chemins de Fer rhétiques dont le réseau de 394 kilomètres à voie étroite couvre l'ensemble du canton suisse des Grisons.

Grâce à la construction de ce chemin de fer à la fin du 19e et au début du 20e siècle, les Grisons sont devenus la région touristique la plus importante de la Suisse avec les centres touristiques de St. Moritz, Davos et Arosa qui cependant ne sont aujourd'hui plus desservis que par le chemin de fer. En hiver, toutefois, les chemins de fer rhétiques assurent les communications entre les grands centres émetteurs de touristes avides de neige et de soleil et les centres sportifs grisonais surtout quand les routes et cols sont fermés pour cause d'avalanches. Un service de piggy-back pour automobiles existe entre la région de Coire (Thusis) et l'Engadine (Bever).

Il convient de souligner l'importance touristique des chemins de fer spéciaux (chemin de fer à crémaillère, funiculaires, téléphériques, télébennes, skilifts) qui assurent pleinement le déplacement des touristes séjournant dans les centres touristiques.

En Suisse, ces moyens de transports touristiques ont enregistré en 1976

	millions de personnes
Chemin de fer à crémaillère de montagne (93 km)	7,62
Funiculaires touristiques (51,5 km)	9,62
Téléphériques (626,5 km)	70,40

### 2.3. Le trafic vacancier routier

Ce n'est qu'à partir de l'invention du moteur par Daimler, Maybach et Belmont et par la construction en série par Ford, permettant la vente de l'auto à des prix à la portée des masses au début de ce siècle, que l'automobile a commencé son ascension tout à fait remarquable. En 1940 on comptait mondialement 37,1 millions de véhicules motorisés, dont 27,4 millions aux Etats-Unis.

En 1976, environ 328 millions de véhicules motorisés étaient enregistrés, plus précisément 260,2 millions de voitures privées et 67,7 millions de camions et autobus.

La répartition des véhicules motorisés (1975) est toutefois très inégale :

Continents	voitures privées en mio	habitants par voiture privée
Afrique	4,3	86
Asie	22,8	94
Europe	97,1	7,8
Australie et Océanie	6,2	3,3
Amériques du nord et centrale	119,5	2,8
Amérique du sud	10,2	19

Source : AIT, Genève.

Par sa grande faculté de pénétration et sa libre disponibilité, l'automobile est le moyen de transport préféré du touriste. Aux Etats-Unis, 90% des voyages à but de loisir se font en automobile. Les statistiques les plus récentes ont montré que la part de la voiture dans les déplacements de vacances en provenance de divers pays était de 61% pour l'Allemagne, 76% pour la France, 70% pour l'Italie et 72% pour les Pays-Bas.

Une enquête Suisse (1) révèle une répartition différente du moyen de transport touristique selon la destination et la distance parcourue (1976).

Moyen de transport	Voyages en Suisse	Voyages à l'étranger	moins de 300 km	300-700 km	700-1500 km
	%	%	%	%	%
Voiture privée	72	57	74	67	44
Train	25	14	23	20	11
Avion	-	23	-	5	39
Bateau	-	2	-	1	2
Bus, autocar	2	5	2	7	3
Autres	1	-	1	-	1

1) Institut de tourisme de l'Ecole des Hautes Etudes Economiques et Sociales de Saint Gall, Le marché touristique Suisse 1976/77, Saint Gall 1977.



Cette enquête démontre que le pourcentage de la voiture augmente pour les voyages jusqu'à 700 kilomètres pour toutefois diminuer sensiblement pour les voyages dépassant cette distance.

Ce qui nous intéresse est le fait déjà mentionné, que le taux de départ des ménages suisses avec auto est avec 79% (1976) bien supérieur aux ménages sans auto (64%).

Une amélioration continue de l'infrastructure routière (construction d'autoroutes, installation de services de bacs et car-ferries) encourage sans doute l'automobiliste à se servir de sa voiture pour ses déplacements vacanciers. Nous nous référons aux constructions d'axes routiers au service du tourisme (p.ex. route côtière dalmate, itinéraires touristiques dans les Alpes ou le long des littoraux etc.).

L'introduction des facilités douanières en faveur de l'importation temporaire des véhicules routiers privés a accéléré ce mouvement.

L'automobile de par sa faculté de pénétration a permis la valorisation touristique d'un grand nombre de régions qui par manque de relation ferroviaire vivaient à l'écart du mouvement touristique. L'autotourisme a donné naissance à de nouvelles formes d'hébergement (motels, campings, caravanings) et de services (stations services, garages etc.). Il a également changé les habitudes touristiques permettant une plus grande mobilité avec absences fréquentes du domicile (week-end) et séjour plus court au lieu de vacances (touring). N'oublions pas l'autocar, moyen de transport collectif, intéressant les voyages à forfaits de groupe, les excursions et les voyages touristiques bon marché.

#### 2.4. Le trafic vacancier aérien

Chaque nouveau moyen de transport considéré - chemin de fer et automobile - a influencé selon ses qualités les structures touristiques. L'aviation a donné au tourisme son caractère intercontinental, promouvant les déplacements internationaux. En effet, grâce au développement de l'aviation, des destinations toujours plus éloignées des centres économiques européens et américains ont vu naître le jour de leur vocation touristique. Nous pensons aux nouvelles régions touristiques en Afrique, au Proche Orient, en Asie et aux Caraïbes. La stimulation de l'aviation militaire pendant la deuxième guerre mondiale profita hautement à l'aviation civile dès la fin des hostilités.

La rapidité est sans doute la propriété la plus frappante de la voie des airs. Cette qualité lui revient par la vitesse de croisière et la possibilité d'effectuer un trajet en ligne droite. Par le survol des frontières, les problèmes de contrôles douaniers, de

restrictions monétaires etc. tombent. Sécurité, exactitude, fréquence, prix et confort sont des qualités de l'aviation civile qui n'ont cessé d'être améliorées, sous l'impulsion d'une concurrence soit entre les lignes régulières, soit venant des lignes charters.

Cette concurrence à laquelle nous faisons allusion est aussi la cause d'un abaissement des tarifs aériens permettant de plus en plus au touriste, et non plus seulement au trafic d'affaires, de se servir de l'avion pour atteindre son but de séjour. Ceci fut rendu possible par une importante augmentation des personnes transportées, ainsi que de la capacité des places disponibles par unité et d'une réduction des coûts au siège kilomètre, grâce à l'avion à réaction, puis au gros porteur (jumbo-jet).

Une meilleure segmentation du marché par une politique flexible des tarifs - différenciation des prix et du confort - permet d'inciter de nouvelles couches de la population à se servir de l'offre des différentes compagnies aériennes. L'évolution de la politique tarifaire des dernières années a sensiblement amélioré le rapport entre le prix d'un billet d'avion et le pouvoir d'achat du consommateur. En 1957, selon un rapport de l'IATA, il fallait à l'ouvrier américain moyen travaillant dans l'industrie, 207 heures de travail pour ne financer que la partie voyage d'un vol New York - Londres par service régulier. En 1977, pour un vol similaire, il lui suffit d'environ 50 heures de travail. Pour effectuer ce même voyage en sens contraire, son homologue du Royaume-Uni devait travailler 580 heures en 1957 contre 70 seulement en 1977.

Aujourd'hui, grâce à une politique dynamique des compagnies aériennes et aux améliorations du produit transport aérien, le transport aérien est devenu essentiel pour le développement du tourisme international. Le tourisme et les voyages à forfait ne sont d'ailleurs plus des sous-produits pour les compagnies puisqu'elles réalisent plus des quatre cinquièmes de leurs revenus avec le trafic des passagers touristiques.

L'avion représente, selon le pays, de 2 à 100% des entrées aux frontières. Le trafic mondial - national et international - des compagnies régulières et non régulières s'est élevé en 1977 (chiffres approximatifs) à environ 607 millions de passagers transportés sur 815 milliards de kilomètres, y compris l'URSS.

Depuis 1965, la croissance du trafic international a été en général légèrement supérieure à celle du trafic intérieur des Etats.

L'interdépendance du tourisme et de l'aviation est un fait indiscutable. L'ouverture de nouvelles routes facilite l'établissement d'entreprises touristiques en apportant des revenus supplémentaires et des investissements en capital. Les services aériens améliorés et des tarifs promotionnels attirent un nombre de touristes sans cesse croissant.

Une mutation profonde s'est opérée dans les infrastructures aéroportuaires, notamment dans les pays d'Europe à grandes migrations touristiques. Ainsi, dans les pays du bassin méditerranéen par exemple, plusieurs aérodromes se sont ouverts aux exploitants de nouveaux types de compagnies aériennes, se spécialisant dans les vols d'affrètement.

#### 2.5. Le trafic vacancier maritime

Du trafic maritime avec de grands bâtiments, des "hôtels-palaces flottants", fierté des nations navigatrices, n'est resté au service du tourisme que les croisières. Rappelons que le transport maritime constituait jusque dans les années 1950, le seul moyen de transport intercontinental. Depuis le paquebot a continuellement régressé, subissant ainsi l'évolution irréversible de la concurrence du transport aérien.

Le bateau est le mode de transport du tourisme international le moins utilisé sauf sur de rares destinations : si 69% des visiteurs à Haiti, 54,1% à Panama, 61,8% à Gibraltar, 33,4% au Maroc, 32% aux Bahamas entraient en 1974 par bateau, c'étaient d'abord des croisiéristes. Ailleurs, ce sont des touristes empruntant les car-ferries comme en Suède avec 58% des entrées de visiteurs, en Turquie 44,2%, ou au Royaume-Uni 33,8%. En dehors de ces exceptions dont les raisons sont géographiques, les entrées dans les ports maritimes ne représentent que 1 à 6% des entrées de visiteurs internationaux (1).

Le tourisme nautique des croisières connaît cependant un engouement toujours plus marqué et n'est plus uniquement réservé aujourd'hui aux classes à revenus élevés, recherchant quelques mondanités.

Aussi le marché des croisières continue son évolution malgré l'augmentation des prix provoquée par des frais d'exploitation onéreux. Ainsi, l'Union Soviétique a développé sa flotte et devient le premier partenaire de ce marché, appuyé par l'aide de l'Etat ce qui lui permet d'appliquer des tarifs très bas aux affrêteurs nord-américains et européens.

Toutefois ce marché reste rempli de possibilités. En 1975, près de 16 millions de journées-passagers étaient assurés par près de 70 navires dont l'activité s'est manifestée principalement dans les Caraïbes, en Amérique du Nord, en Méditerranée et en Europe mais également en Asie du Sud, en Asie et Pacifique et en Afrique dans une moindre mesure.

---

1) R. Lanquar, Le tourisme international, Paris 1977.

## 2.6. Structures du trafic vacancier

Le trafic vacancier est structuré de par la situation des centres émetteurs de touristes et les régions réceptrices de touristes. Comme nous le remarquons, le choix du moyen de transport se fait selon la distance parcourue, les moyens disponibles du touriste (automobiliste ou non), l'offre des moyens de transports (prix, confort, rapidité etc.).

### STRUCTURE REGIONALE DES ARRIVEES DE VISITEURS ET DE TOURISTES PAR MODE DE TRANSPORTS ET SON EVOLUTION

	1972 %	1975 %	Variation %
AFRIQUE			
Transport aérien	64,5	69,0	+ 7,0
Transport maritime	6,7	6,9	+ 3,0
Transport routier et ferroviaire	42,5	34,4	- 19
AMERIQUES			
Transport aérien	56,5	53,3	- 5,7
Transport maritime	11,2	14,7	+ 31,2
Transport routier et ferroviaire	37,4	36,1	- 3,5
EUROPE			
Transport aérien	30,1	29,2	- 3
Transport maritime	14,9	11,7	- 21,5
Transport routier	55,4	60,1	+ 8,5
Transport ferroviaire	11,4	11,1	- 2,7
ASIE DU SUD			
Transport aérien	59,3	60,8	2,5
Transport maritime	5,8	4,0	- 31,0
Transport routier et ferroviaire	43,5	42,9	- 1,4
MOYEN-ORIENT			
Transport aérien	27,7	28,2	+ 1,8
Transport maritime	2,5	2,7	8
Transport routier et ferroviaire	69,1	68,2	- 1,3
ASIE ET LE PACIFIQUE			
Transport aérien	81,5	78,1	- 4,2
Transport maritime	8,0	11,7	46,2
Transport routier et ferroviaire	25,3	22,8	- 9,9

Source : OMT. (1)

Note : Ces tableaux n'expriment que la tendance générale de l'évolution des arrivées de touristes par mode de transport. On a inclus pour chaque région uniquement les pays pour lesquels le Secrétariat dispose de données. Pour certaines régions les pourcentages concernant le transport routier et ferroviaire ont été regroupés.

1) Organisation Mondiale du Tourisme OMT, Etude économique du tourisme mondial, édition 1978, Madrid 1978.

En Europe, la route continue de représenter le mode de transport le plus utilisé, reflétant dans une très large mesure les mouvements entre les pays de cette région.

Les arrivées par voie aérienne en provenance des autres régions ont connu un léger fléchissement en 1975, compensé par une recrudescence des mouvements intra-régionaux.

Le transport maritime cependant a fléchi en Europe au cours de ces dernières années. (-21 pour cent en 1975 par rapport à 1972). Toutefois dans les mers du Nord d'Europe, ce mode de transport à des fins touristiques représente encore une part importante.

Quant au transport ferroviaire, il a légèrement décliné. La concurrence dont souffre ce mode de transport en Europe est très vive, surtout sur des distances dépassant 700 kilomètres.

Il est cependant intéressant de noter au cours de ces dernières années, une modification de la structure de touristes utilisant le transport aérien. On remarque de plus en plus en Europe et en Amérique du Nord, une plus grande utilisation de la route par les touristes.

En ce qui concerne la route, son utilisation est de plus en plus grande surtout pour ce qui a trait aux mouvements nationaux et intra-régionaux.

Pour sa part, le transport de voyageurs par chemin de fer affecté par la crise de l'énergie et la surenchère des prix qui en a résulté, est de plus en plus utilisé sur des courtes distances par les voyageurs et touristes nationaux. Cette utilisation du chemin de fer par les voyageurs est nettement en progression en Afrique et au Moyen-Orient.

Le transport maritime a connu une régression depuis plusieurs années. La réduction du marché mondial de voyageurs utilisant ce mode de transport explique dans une certaine mesure le désarmement de plusieurs navires en Europe et en Amérique du Nord. Par contre, les croisières et les transbordeurs (Car-Ferry) sont en augmentation constante dans certaines régions (Méditerranée et Caraïbes).

En Europe, d'une manière générale, ce sont les arrivées de visiteurs et de touristes utilisant les services réguliers qui représentent la part la plus importante. Toutefois l'Espagne et la Grèce se caractérisent par un pourcentage très élevé d'arrivées par vols d'affrètement. 72,0 pour cent en 1972 pour l'Espagne et 42,3 pour cent pour la Grèce en 1973.

ARRIVEES DE VISITEURS ET DE TOURISTES INTERNATIONAUX  
PAR LES SERVICES REGULIERS ET PAR VOLS D'AFFRETEMENT  
POUR QUELQUES PAYS EUROPEENS

Le tableau montre l'importance relative des modes de transport utilisés par les visiteurs et touristes internationaux utilisant soit les services réguliers soit les vols d'affrètement pour se rendre dans 5 pays européens.

Pays	Année	Arrivées %		Nombre total des arrivées par air (en chiffres absolus)
		Services réguliers	Vols d'affrètement	
Chypre	1970	..	..	114.660
	1971	..	..	156.659
	1972	72,7	27,3	214.559
	1973	73,0	27,0	248.748
	1974	..	..	139.230
	1975	..	..	41.010
Espagne	1970	68,0	32,0 *	5.396.668
	1971	71,0	29,0 *	7.023.851
	1972	..	..	7.974.047
	1973	29,0	71,0	8.598.050
	1974	28,0	72,0	8.243.860
	1975	..	..	8.720.446
Grèce	1970	..	..	834.144
	1971	..	..	1.231.249
	1972	58,2	41,8	1.587.198
	1973	57,7	42,3	1.817.728
	1974	..	..	1.243.035 **
	1975	..	..	1.715.434
Israël	1970	96,0	4,0	381.900
	1971	35,9	4,1	566.326
	1972	93,0	7,0	627.113
	1973	93,8	6,2	561.516
	1974	95,5	4,5	526.123
	1975	96,1	3,9	508.035
Turquie	1970	..	..	206.885
	1971	84,0	16,0	216.094
	1972	90,0	10,0	360.816
	1973	90,8	9,2	476.696
	1974	88,2	11,2	294.877
	1975	89,3	10,7	354.408

Source : OMT, Statistiques du tourisme mondial.

Notes : \*Espagne : estimations des arrivées par vol d'affrètement en 1970 et 1971.

\*\*Grèce : le total des arrivées par voie aérienne en 1974 comprend également les arrivées par vols à la demande.

### 3. DESEQUILIBRE DU TRAFIC VACANCIER

#### 3.1. Propos généraux

Sans remonter très loin dans le temps, nous pouvons remarquer qu'en l'espace de 10 ans (1968 - 1978), la demande touristique internationale elle seule est passée approximativement de 140 à 240 millions de touristes. Viennent en plus quelques 500 à 600 millions de touristes qui passent leurs vacances dans leur pays de domicile. Les effets d'une telle augmentation sont des plus néfastes du fait du caractère spécifique de la demande touristique :

- la demande touristique est saisonnière
- la concentration temporelle de la demande touristique se double d'une concentration spatiale
- la demande touristique est en perpétuelle augmentation et de moins en moins sensible aux conditions économiques (conjunctures) et politiques.

Les effets de ces caractéristiques de la demande touristique, et de ce fait du trafic vacancier, sont des déséquilibres qui entravent soit les buts propres des vacances (délassement) soit l'appareil de production des services assurant le déplacement entre le domicile et le lieu des vacances. Nous ne parlons pas ici des déséquilibres supplémentaires dus à la limitation des espaces prévus pour le développement massif du tourisme ou produits par les niveaux ou les catégories des services touristiques offerts ni des déséquilibres résultant des prix.

Or il ne nous est guère possible d'évaluer les coûts économiques aussi bien que sociaux qu'engendrent les grandes concentrations de touristes, ils doivent être très élevés surtout les coûts sociaux (pollutions, bruit, accidents, etc.).

#### 3.2. Concentration - effet saisonnier

Les concentrations des mouvements touristiques proviennent en premier lieu des effets saisonniers du tourisme, celui-ci étant de nature saisonnière. Les fluctuations saisonnières se produisent dans la période d'un an et dans le contexte d'une saison déterminée comprenant un ou plusieurs mois. Il n'est donc pas justifié d'appliquer

le terme de "fluctuation saisonnière" aux changements se manifestant dans le trafic de fin de semaine bien que celui-ci puisse également mener à des concentrations de trafics touristiques (trafic de fin de semaine en été et hiver comme tourisme récréatif à courte distance).

Partant des causes des fluctuations saisonnières, nous pouvons distinguer les facteurs météorologiques et psychologiques - facteurs pour ainsi dire irrationnels - et les facteurs institutionnels - facteurs caractérisés par une certaine rationalité.

La faveur que connaissent les mois de juillet et août auprès des vacanciers provient en partie du fait que ces deux mois sont généralement considérés comme jouissant des conditions atmosphériques les plus favorables de l'année. Le mois d'août, par exemple, exerce auprès des amateurs de bains de mer un attrait particulier; l'ensoleillement, la température et le nombre fort réduit de jours de nébulosité ou de pluie enregistrés dans les stations balnéaires en particulier, sont des arguments le plus souvent développés par les touristes qui en sont les habitués en cette période.

Quatre éléments sont prépondérants pour le choix de vacances, à savoir : la durée du jour, la durée de l'ensoleillement, l'évolution des températures et le nombre de jours de pluie. L'étude de ces facteurs atmosphériques donnerait cependant raison aux milieux qui se proposent une "démystification" des mois de juillet et août en faveur de juin et septembre.

Les facteurs psychologiques sont influencés par les facteurs météorologiques d'une part et par les facteurs institutionnels d'autre part. Aussi le touriste réagira différemment à la question "quelle est l'époque la plus propice pour les vacances", celui-ci se laissant guider par ses sympathies et ses préférences personnelles. N'oublions pas de citer parmi les facteurs psychologiques l'impression d'infériorité ressentie par le touriste voyageant hors saison par rapport au touriste de la haute saison. Comme le note Malfentheiner (1), les touristes de "basse" saison se sentent un peu comme les "cousins pauvres" des autres, alors qu'au contraire ce devrait être la clientèle la plus recherchée et la plus importante, parce qu'aussi la plus rare. Ce sentiment, qui varie naturellement selon l'individu, provient également du fait que le touriste paie moins - les prix étant plus bas en dehors de la saison.

L'importance des facteurs psychologiques, et de ce fait personnels, nous est démontrée par une enquête yougoslave indiquant les raisons pour lesquelles les employés et leur famille prennent leurs congés en haute saison (été).

---

1) Alliance Internationale du Tourisme, F. Malfentheiner, Les inconvénients actuels de la basse saison. 2e Congrès international AIT "Loisirs et tourisme", Florence 1968.



Mois	Raisons personnelles	Raisons professionnelles	Congés scolaires	Raisons familiales	Raisons de santé	Autres raisons
Juillet	37,95	25,80	13,76	5,45	2,84	14,20
Août	39,95	24,0	13,0	4,85	4,0	14,20

Une des causes primaires des fluctuations saisonnières, touristiques, qui suit immédiatement en importance les facteurs irrationnels, résulte de la situation politico-économique d'une région et revêt un caractère typiquement institutionnel. Il s'agit des mesures officielles et privées adoptées dans le domaine des vacances scolaires et des congés professionnels. Les règlements des vacances scolaires sont très divers selon le pays ou la région même. Les pays comme la France ou l'Italie connaissent une longue période (jusqu'à 3 mois) de vacances scolaires en été. D'autres pays comme la Suisse ou l'Allemagne fédérale ont partagé les vacances scolaires en différentes périodes, permettant ainsi une meilleure répartition sur les saisons. Il en résulte toutefois une plus grande concentration temporelle en été, abaissant cependant le seuil de départ. Alors qu'en 1970, 56% des voyages de la population suisse se faisaient encore durant les mois de juillet à septembre, leur part dans le total annuel de 1976 était de 43% (1). Sur la base de ces chiffres, on peut supposer que l'étalement des vacances s'est considérablement amélioré au cours de ces dernières années. La variété des organes de décision (concordat sur la coordination scolaire, cantons, communes) permet à la Suisse de bénéficier tout naturellement d'un étalement des vacances relativement satisfaisant. Pour l'année 1978, les autorités scolaires suisses ont fixé les dates des vacances scolaires de la manière suivante :

- Semaine de sports : 1 - 2 semaines durant la période allant du 28 janvier au 4 mars.
- Vacances de printemps : 2 - 3 semaines durant la période allant du 20 mars au 22 avril.
- Vacances d'été : en général 5 - 8 semaines durant la période allant du début de juillet à la fin du mois d'août.
- Vacances d'automne : 2 - 3 semaines durant la période allant du 23 septembre au 23 octobre.
- Vacances d'hiver : en général 2 semaines durant la période allant du 23 décembre au 6 janvier.

---

1) Institut de tourisme de l'Ecole des Hautes Etudes Economiques et Sociales de Saint Gall, Le marché touristique Suisse 1976/77, Saint Gall 1977.

Un grand nombre d'entreprises fixent leur fermeture pour raison de congés d'après les vacances scolaires. Parmi les entreprises allemandes prévoyant des congés payés

- 2% ferment une semaine;
- 20% ferment deux semaines;
- 57% ferment trois semaines;
- 21% ferment plus de trois semaines.

L'industrie automobile allemande (env. 960 000 employés) connaît également la fermeture fixe pour cause de congés pendant la période estivale. Les usines, par exemple Ford, Opel et Volkswagen, cherchent toutefois à échelonner les périodes de congés tenant compte des périodes échelonnées des vacances scolaires des Länder respectifs. L'industrie chimique allemande (620 000 employés environ) ne prévoit par contre pas de congés fixes.

La France (industrie automobile), l'Italie (secteurs de la chimie et de l'automobile), et la Suisse (industrie horlogère) connaissent des périodes de congés fixes s'alignant également sur les vacances scolaires.

### 3.3. Concentration - effet spatial

Rappelons simplement que la concentration saisonnière est accompagnée par une concentration spatiale du fait des différents avantages climatiques et topographiques des régions touristiques. Il convient de souligner que les mouvements touristiques intrarégionaux sont les plus importants à l'intérieur des deux grands continents à courants touristiques (Europe et les Amériques). Il existe de ce fait une concentration touristique intense sur certains points, laquelle favorise certaines régions déterminées alors que d'autres zones, qui disposent de ressources potentielles, ne reçoivent même pas le minimum de touristes qui leur permettrait d'entreprendre des activités de promotion et de développement. Et si l'on procède en particulier à l'examen du cas européen, on remarque que sur les 170 millions de personnes qui se déplacent à l'extérieur de leurs frontières, une grande majorité se concentre sur un nombre réduit de pays, et, à l'intérieur de ces pays, non seulement sur un petit nombre de régions mais encore sur un nombre réduit de kilomètres.

Le problème de la concentration, s'il n'existe pas dans tous les pays récepteurs de touristes - c'est le cas de la région des Caraïbes, par exemple - est rendu encore plus aigu du fait de la saisonnalité du tourisme des différents points ou marchés émetteurs.

Nous pourrions dire que fondamentalement, la concentration spatiale de la demande a pour origine le caractère saisonnier du tourisme sans qu'il soit tenu compte du fait que cette saisonnalité

est due aux conditions climatiques défavorables de certains mois, ou à l'impossibilité d'étaler les vacances sous une forme mieux répartie.

### 3.4. Concentration - effet sur l'infrastructure

Pour quantifier l'ampleur des mouvements touristiques, nous prenons l'exemple de l'Allemagne fédérale. En 1977, environ 24 millions d'Allemands ont quitté leur domicile pour se rendre en vacances, dont 10 millions ont passé leur séjour en Allemagne et 14 millions à l'étranger. Près de 8 millions de touristes allemands se sont rendus dans les pays limitrophes : Autriche, Italie, France, Suisse, Danemark et aux Pays-Bas. D'importance, pour juger des effets sur l'infrastructure, est la répartition des départs sur les différents moyens de transport et leur concentration temporelle.

#### MOYENS DE TRANSPORT UTILISES POUR LE VOYAGE DES VACANCES

	1977		1974	
	%	en mio	%	en mio
Voiture privée	61,2	14,9	58,5	13,7
Chemin de fer	17,9	4,4	20,0	4,7
Avion	13,0	3,2	12,3	2,9
dont charter	10,4	2,5	9,1	2,1
service régulier	2,6	0,6	3,2	0,7
Autobus	6,3	1,5	7,0	1,6
Bateau	0,8	0,2	1,1	0,3
autres moyens	0,7	0,2	0,9	0,2
sans indication	0,2		0,3	0,1

Source : Studienkreis für Tourismus, Starnberg.

Aux départs des voyages vacanciers viennent s'ajouter les départs des voyages de fin de semaine et d'excursion journalière de courte distance. Ces deux dernières formes de trafic encombrant en premier lieu les axes reliant les agglomérations aux régions limitrophes de délasserment. Dans certains cas, cette juxtaposition de différents trafics touristiques entraîne de sérieux embouteillages p.ex. axe reliant l'agglomération de Zurich à la région touristique des Grisons.

Il va de soi qu'une réflexion sur les déséquilibres dus à la concentration des mouvements touristiques doit être accompagnée non seulement d'une analyse de la partie demande, comme nous venons de le faire, mais également du facteur offre.

## ENTREES D'ETRANGERS EN ITALIE PAR MOYEN DE TRANSPORT ET PAR MOIS (1976)

EN MILLIONS PERSONNES

Mois	Entrées par chemin de fer	Entrées par route	Entrées par bateau	Entrées par avion	Total
Janvier	308,4	1 182,8	13,2	185,4	1 689,8
Février	302,2	1 039,1	8,7	193,8	1 543,8
Mars	345,1	1 336,2	12,9	261,8	1 956,0
Avril	534,2	2 189,4	30,6	338,1	3 092,3
Mai	525,7	2 006,6	44,3	392,7	2 969,3
<u>Juin</u>	629,2	3 024,1	45,6	388,8	<u>4 087,7</u>
<u>Juillet</u>	834,5	4 383,6	91,4	471,5	<u>5 781,0</u>
<u>Août</u>	779,3	5 294,0	116,6	427,1	<u>6 617,0</u>
Septembre	516,9	2 515,3	83,7	419,8	3 535,7
Octobre	475,5	1 763,3	40,2	316,3	2 595,3
Novembre	443,7	1 206,0	10,8	226,4	1 886,9
Décembre	439,0	1 279,8	9,8	222,0	1 950,6

Source : ENIT, Statistica del turismo, Roma 1978.

Partons du trafic touristique aérien international pour donner une idée de grandeur. Demande et offre ont évolué cette dernière décade de la façon suivante (1) :

Année	Evolution des capacités de transport aérien millions de t-km	Evolution de la capacité d'hébergement millions	Nombre des arrivées internationales
1967	26.800	12,26	139,5
1976	73.531	14,97	219,0
Taux d'accroissement annuel	11,9 %	2,2 %	5,1 %

Il va sans dire que l'industrie des transports aériens s'est efforcée d'équilibrer demande et offre par la mise en service de nouvelles unités à grande capacité, par une liberté spécifique envers les systèmes de trafic régulier et à la demande, par une politique tarifaire flexible (même dans le cadre de l'IATA) et par le financement de capacités hôtelières (Hilton, Intercontinental, etc.).

1) H. Wendlik, Capacité de transport, d'accueil et d'hébergement. Symposiom OMT/IATA, Mexique 1978.

Dans l'hôtellerie, les goulets d'étranglement provoqués par les pointes saisonnières se produisent à des périodes différentes suivant les régions. D'autre part, l'occupation des lits est relativement faible dans l'avant et l'après saison. Une extension massive de l'offre des lits apporterait certes davantage de nuitées durant les pointes saisonnières, mais elle détériorerait simultanément l'occupation des lits en moyenne annuelle.

Le taux mensuel moyen d'occupation hôtelière selon le Comité du tourisme de l'OCDE a été, en 1977, de l'ordre de 74% au Japon, 58% au Portugal, 56% en Finlande, 53% en Suède et en Turquie, 49% en Norvège, 46% en Espagne, 45% en Yougoslavie, 43% en Belgique, 40% au Danemark, 39% en Suisse, 38% en Allemagne et 28% en Autriche.

Les taux d'occupation mensuels dans l'hôtellerie ont atteint, en 1977, leur niveau maximum dans ces pays successivement en juin en Finlande (62%), en juillet au Danemark (74%), en Norvège (67%), en Autriche (56%) et en Allemagne et en Suisse (53%), en août en Yougoslavie (85%), au Portugal (79%), en Espagne (72%) et en Turquie (71%), en septembre en Finlande (62%) à nouveau, en Suède (60%) et en Belgique (58%) et en octobre au Japon (84%). Ces taux ont atteint leur niveau minimum successivement en janvier en Suède (38%), en février en Belgique (30%), en novembre en Autriche (6%) et en Suisse (25%) et en décembre en Allemagne (18%), au Danemark (21%), en Yougoslavie (22%), en Norvège (33%), au Portugal (37%), en Espagne et à nouveau en Suède (38%), en Finlande (40%), en Turquie (42%) et au Japon (59%).

En dehors de ces maxima et minima, les taux d'occupation dans l'hôtellerie ont fluctué dans ces pays d'un mois sur l'autre. Des pointes plus ou moins marquées ont été relevées successivement en janvier en Belgique et en Yougoslavie, en février en Autriche, en Suisse et en Turquie, en mars en Finlande, au Japon, en Norvège et en Suède, en avril en Espagne et au Portugal, en mai à nouveau en Belgique, au Japon et en Turquie, en juillet à nouveau en Suède, et en août à nouveau au Japon.

Pour une capacité d'accueil donnée dans l'hôtellerie et les établissements similaires, l'incidence du tourisme international sur les taux d'occupation de ces moyens d'hébergement est d'autant plus sensible que la part des nuitées de touristes étrangers dans le total annuel des nuitées enregistrées est relativement importante. Cette part, qui fluctue d'une année sur l'autre, s'élevait, en 1976 et 1977 respectivement, à environ 78% et 77% en Autriche, 67% et 68% en Irlande, 62% et 65% en Belgique, 61% et 62% en Suisse, 59% et 62% en Espagne, 52% et 53% au Danemark, 54% et 50% en Yougoslavie, 38% et 36% en Norvège, 36% et 33% en Italie, 27%, sans changement, en Finlande, 22% et 35% au Portugal et 13% et 14% en Allemagne. En

Turquie et en Suède, pour lesquelles il n'existe pas de données concernant la situation en 1977, cette part était respectivement de 73% et 25% en 1976

Sans toutefois rentrer dans les détails des difficultés rencontrées au niveau de l'offre touristique de l'hébergement et des installations sportives et de distractions par suite de cette avalanche de touristes concentrée temporellement et spatialement, nous allons démontrer par quelques exemples les effets sur l'infrastructure routière.

L'Automobile-Club allemand ADAC a élaboré une documentation intéressante sur le développement du trafic de vacances sur route en 1977. Selon cette étude, le trafic routier pendant la saison des vacances 1977 (juin, juillet, août) marquait une croissance.

Le Club est préoccupé par le fait que le nombre d'indications sur des embouteillages sur les routes allemandes a augmenté

1975	total	1'356	rappports	
1976	total	2'100	rappports	
1977	total	3'055	rappports	(+ 45%)

Non seulement le nombre mais également la longueur des files de véhicules arrêtés, dépassant souvent 50 km et plus, a augmenté. La Basse-Saxe était confrontée, par exemple, le 2 juillet 1977 à un trafic intense à basse vitesse sur 300 km d'autoroute entre Hambourg et Kassel. Le 9 juillet entre Stuttgart et Ulm on notait un embouteillage sur une distance de 70 kilomètres. Le 30 juillet était remarqué un embouteillage entre Appenweiler et Bruchsal (Autoroute Bâle - Francfort) sur 90 kilomètres.

Toutefois le Club automobile allemand n'impute pas ces difficultés de trafic uniquement à une augmentation du trafic, mais en rend fautif les différents chantiers également en augmentation depuis 1974 (137 chantiers ouverts en juin et 128 en août 1977).

Il va de soi que les axes menant aux frontières avec le contrôle douanier et les tronçons de route à faible capacité, par exemple dans les Alpes, sont également sujet à des embouteillages pendant les périodes de trafic de pointe, en premier lieu au début et à la fin des vacances. Nous abordons avec cette constatation le problème épineux du trafic de transit qui peut être une lourde charge pour les pays traversés (charges d'infrastructure, pollution, bruit etc.)

L'intensité du trafic vacancier est également la cause d'une augmentation des accidents routiers comme l'indique une statistique des Pays-Bas.

Mois	Intensité du trafic 1972 = 100	Accidents routiers	
		nombre	personnes tuées
Mars	121	4'153	208
Avril	127	4'138	174
Mai	131	4'983	196
Juin	134	5'012	223
Juillet	134	4'323	178
Août	138	4'912	201
Septembre	134	4'917	200
Octobre	130	4'218	200

Source : Statistique des transports CBS.

Il serait toutefois à remarquer qu'une augmentation du trafic routier ne mène pas nécessairement à une croissance des accidents, étant donné que la vitesse de circulation des véhicules est diminuée. Comme le démontre le tableau suivant, le caractère de l'infrastructure routière influence fortement le nombre des accidents, sans oublier bien sûr les conditions atmosphériques.

vhc/jour	Accidents par million km/vhc					
	Autoroutes 1ère classe		Autoroutes 2e classe		Routes princi- pales	Routes se- condaires
	plat	accidenté	plat	accidenté		
> 20'000	0.56					
10 - 20'000	0.46	0.97	0.53		2.2	
5 - 10'000			0.39	1.24	2.1	
> 5'000					1.5	2.0

Source : Etude de la Commission suisse pour une conception globale des transports, Berne 1977.

### 3.5. Conclusions

L'excessive concentration des vacances sur une courte période de l'année entraîne toute une série de conséquences économiques et d'incidences sociales de portée individuelle et collective, à savoir, parmi les plus importantes :

- des répercussions sur les transports : embouteillages, goulets d'étranglement, suremploi de l'infrastructure avec des effets néfastes sur les coûts, augmentation des accidents etc.
- une rentabilité moindre du fait de la sous-utilisation d'installations et de services hors saison
- un accroissement de la vulnérabilité de l'économie en période de récession ou de crise
- le coût onéreux pour la collectivité des pointes de trafic
- des prix plus élevés pour les utilisateurs par suite de l'amortissement des frais et des investissements à réaliser sur une période très limitée.

#### 4. SOLUTIONS AU PROBLEME DU DESEQUILIBRE DU TRAFIC VACANCIER

Nous avons constaté à plusieurs reprises que la demande touristique et de ce fait le trafic vacancier sont d'ordre saisonnier. Il s'agit dès lors de trouver des solutions qui permettent de réduire l'effet de concentration soit temporelle, soit spatiale. Une partie des solutions esquissées ci-après sont le fruit de longues discussions et d'études des milieux touristiques. Bien que leur application aux niveaux national et régional ait mené à des résultats satisfaisants, leurs effets pourraient être améliorés si une majorité de pays se déclarait prêt à adopter ces mesures.

##### 4.1. Etalement des vacances

L'étalement des vacances sur la période de toute l'année ne peut se concevoir du fait des facteurs météorologiques. Toutefois le développement de moyens de transport à grand rayon d'action, tel que l'avion, et l'abaissement des tarifs sous forme de meilleure segmentation du marché par différenciation du prix, ouvrent une possibilité de meilleur étalement. L'engouement croissant pour les sports d'hiver a permis à différentes régions des Alpes d'instaurer une deuxième saison en hiver.

Les enquêtes de l'Institut de tourisme de Saint Gall sur le marché touristique suisse démontrent le succès de cette évolution.

REPARTITION TRIMESTRIELLE DU TOTAL DES VOYAGES  
EFFECTUES (EN %) SELON LE DEBUT DU VOYAGE

	1976 %	1974 %	1972 %	1970 %
janvier - mars	20	16	15	17
avril - juin	20	17	17	13
juillet - septembre	43	52	52	56
octobre - décembre	17	15	16	14
	100	100	100	100

L'augmentation des voyages supplémentaires par rapport à 1974 se traduit par un renforcement de l'avant et de l'après-saison aux dépens du troisième trimestre.



La répartition trimestrielle 1976 des voyages en Suisse ou à l'étranger, ainsi que des vacances principales annuelles ou supplémentaires se présente comme suit :

	voyages en Suisse %	voyages à l'étranger %	voyages des vacances principales %	supplémentaires %
janvier - mars	30	9	10	29
avril - juin	15	27	16	24
juillet - septembre	38	48	65	22
octobre - décembre	17	16	9	24
	100	100	100	100

Il est à relever qu'environ 2/3 des voyages de vacances principales s'effectuent dans les mois de juillet à septembre. Par contre, les voyages supplémentaires se répartissent de façon égale tout au long de l'année. 34,3% de tous les voyages commencent en juillet ou en août. En multipliant la proportion des voyages effectués en juillet/août par la fréquence moyenne de voyages dans l'année, on obtient le pourcentage des personnes qui sont en vacances pendant les deux mois de haute saison et qui ont voyagé en 1976 par segment.

Nous arrivons à une moyenne de 71,3%. Les pourcentages les plus élevés ainsi que les plus faibles se trouvent parmi les groupes de personnes suivants :

	Pourcentage des voyages effectués en juillet ou en août
- 3 voyages ou plus effectués en 1976	97 %
- Familles avec des enfants allant à l'école seulement	91 %
- Etrangers	90 %
- Formation scolaire : collège, lycée etc. avec maturité	89 %
- Classe d'âge : 7 - 15 ans	88 %
- Profession du chef de famille : employé ou fonctionnaire supérieur	85 %
- Profession : jeunes en formation	83 %
- Encore pas de profession (enfants en-dessous de 16 ans)	83 %
- Grandeur du ménage : 4 personnes	83 %
- Profession du chef de famille : agriculteur	81 %
- Revenu du ménage : inférieur à 1'800.-	42 %
- Rentiers	47 %
- Ménages d'une personne	52 %
- Revenu par tête : supérieur à 2'600.-	54 %
- Ménages de 2 personnes	56 %
- Classe d'âge : 56-65 ans	56 %
- Un seul voyage effectué en 1976	56 %

Les raisons principales, qui poussent les gens à voyager en juillet/août ou non, semblent être les vacances scolaires, la fréquence des départs en voyage et en partie leurs possibilités financières.

Il apparaît clairement que les personnes qui ne sont pas obligées de partir en juillet/août (par exemple, ménages de 1 ou 2 personnes) choisissent relativement peu cette période (52-56%) en comparaison des familles avec des enfants en âge de scolarité par exemple (91%).

Il va de soi que l'extension des saisons touristiques dépend à la fois du degré de liberté qu'ont les vacanciers pour choisir la date de leurs vacances et pour les fractionner, et des incitations qui peuvent les amener, dans la mesure où ils sont libres de leur choix, à partir en dehors de la haute saison.

#### 4.2. Étalement et échelonnement des vacances scolaires

Les résultats de l'enquête de Saint Gall démontrent qu'un moyen d'action important sinon décisif consiste dans l'étalement et l'échelonnement des vacances scolaires pour les pays et régions qui prévoient des vacances d'été relativement courtes (5-8 semaines).

En République Fédérale d'Allemagne, l'idée d'étaler les vacances scolaires en vue d'étendre la saison touristique fut discutée pour la première fois peu de temps après la deuxième guerre mondiale. Des services publics, des organisations de tourisme, des fédérations de parents d'élèves et des fédérations d'instituteurs participèrent à cette discussion. C'est la Conférence permanente des ministres de l'instruction publique et des cultes des Länder de la RFA qui fixe les dates de vacances des différents Länder. Les vacances scolaires d'été qui durent en général 35 jours sont échelonnées entre les Länder sur une période allant du mois de juin au mois de septembre, c'est-à-dire 90 jours (avant 1972 : 67 jours). L'échelonnement des dates selon le Bundesland tient compte des habitudes des voyages vacanciers du Land émetteur et des pays récepteurs.

Ce règlement a eu pour effet d'abaisser le taux de départ en juillet et août de 56% (1972) à environ 50% (1977). Considérant que le taux de départ de la population en général va en augmentant, différentes organisations, dont le Deutscher Industrie- und Handelstag et le Conseil du tourisme auprès du Ministère de l'Economie publique ont soumis une proposition visant à compléter le règlement des vacances scolaires adopté jusqu'ici. Il s'agirait comme solution alternative aux vacances d'été d'introduire une période de vacances de 3 semaines au printemps ou en automne selon le début des vacances d'été. En plus une période de 10 jours de vacances serait introduite

REGLEMENT DES VACANCES SCOLAIRES 1978

Land	début	fin
Bade-Württemberg	15 juin (jeudi)	29 juillet (samedi)
Rhénanie du Nord/ Westphalie	29 juin (jeudi)	12 août (samedi)
Rhénanie/Palatinat	13 juillet (jeudi)	23 août (mercredi)
Hesse	20 juillet (jeudi)	1 septembre (vendredi)
Schleswig-Holstein	20 juillet (jeudi)	30 août (mercredi)
Sarre	21 juillet (vendredi)	2 septembre (samedi)
Hambourg	24 juillet (lundi)	2 septembre (samedi)
Berlin	27 juillet (jeudi)	13 septembre (mercredi)
Bavière	27 juillet (jeudi)	9 septembre (samedi)
Brême	27 juillet (jeudi)	9 septembre (samedi)
Basse Saxe	27 juillet (jeudi)	9 septembre (samedi)

en automne ou en hiver selon la solution retenue pour des vacances du printemps et d'automne. Il est proposé de prévoir le début et la fin des vacances entre le mardi et le jeudi pour éviter la superposition avec le trafic de week-end. Enfin la proposition prévoit la coordination des dates des vacances avec les pays limitrophes, soit les Pays-Bas, la Belgique et l'Autriche, étant donné que les vacances d'été de quelques Etats commencent simultanément. Par exemple les vacances d'été 1978 ont débuté en France, en Belgique et dans une partie des Pays-Bas le 1er juillet, en Rhénanie du Nord/Westphalie le 29 juin.

En Suisse, les villes de Zurich, Bâle et Berne ont introduit, il y a déjà plusieurs années, un échelonnement du début des vacances scolaires d'été et des vacances de sports d'hiver en février et mars. Dans d'autres pays, le début des vacances est échelonné selon les zones ou régions.

#### 4.3. Congés collectifs

Dans différents pays, certaines branches industrielles (automobile, chimie) prévoient la fermeture des entreprises pendant la période des vacances scolaires. Ce règlement aggrave sans doute la situation de concentration puisqu'elle vient se superposer à la

concentration des départs due aux vacances scolaires. Ce cumul du nombre des partants pose de grands problèmes pour le marché touristique. Les démarches du Deutscher Industrie- und Handelstage plaident de ce fait en faveur de l'introduction d'un décalage dans la fermeture des entreprises ou même d'un décalage entre le début des vacances scolaires et la fermeture des entreprises et proposent parallèlement à la solution préconisée pour les vacances scolaires, une coordination entre les pays voisins, quant au règlement des congés d'entreprises.

Il est clair que le second système possible des congés dans l'industrie, les congés par roulement du personnel convient bien mieux aux mesures d'étalement des vacances, puisque les départs en vacances du personnel sont échelonnés sur toute l'année.

A l'instar des vacances scolaires, un fractionnement des vacances, par exemple une semaine en hiver ou hors de saison lorsqu'il s'agit de prolonger les congés payés d'une semaine, postulat de l'économie touristique, à la place d'une augmentation de temps libre journalier ou de fin de semaine, pourrait faciliter le problème.

L'industrie de la construction automobile française, répondant aux souhaits des pouvoirs publics, a adopté, pour 1977, un nouveau calendrier des congés. Un arrêté, pris à la fin de l'année 1976, a fixé la semaine et non le mois comme unité de base de la location en meublés. Cette décision qui facilite le fractionnement du mois va modifier progressivement les conditions de ce marché.

Enfin, n'oublions pas les mesures nécessaires de la part des représentants de l'offre touristique pour favoriser l'échelonnement des vacances, telles que :

- établissement, par les stations touristiques, de programmes attractifs d'avant et d'après saison (manifestations culturelles, telles que semaines musicales, cours spéciaux de ski dans la période précédant l'hiver, manifestations sportives, etc.),
- établissement et amélioration d'installations touristiques collectives, afin d'offrir aux hôtes des possibilités de distraction, même par temps défavorable (piscines couvertes, patinoires artificielles),
- établissement de centres de congrès, permettant de prolonger par cette forme de tourisme les périodes d'avant et d'après saison.

#### 4.4. Politique des prix

Aujourd'hui déjà, l'économie touristique de l'hébergement et les entreprises de transports ont introduit des tarifs encourageant les départs en vacances hors saison. Nous nous posons toutefois la question

de savoir si la différenciation du prix se fait d'une manière susceptible d'intéresser sérieusement les personnes non tenues de prendre leurs vacances en haute saison?

En Suisse par exemple, les personnes âgées (65 ans révolus) profitent de tarifs ferroviaires réduits. Certains hôtels leur accordent pour un séjour hors saison également des rabais substantiels. En Suède, des forfaits-semaines pour des catégories de touristes particuliers (mères avec leurs enfants) ont été introduits. Les chemins de fer européens et les compagnies aériennes prévoient des facilités de voyages pour jeunes dont la validité dépasse le cadre de la haute saison.

La France connaît les billets de chemin de fer à tarifs réduits - congés payés. Le nombre de bénéficiaires en 1975 a été de 2,42 millions de personnes, soit 9.7% des partants. Toujours pour la même année, le montant total de l'indemnité compensatrice versée à la S.N.C.F. par l'Etat s'est élevé à 134 millions de francs (30% de réduction). Bien que le nombre des bénéficiaires de billets congés-payés S.N.C.F. n'augmente guère, il se pose la question d'une augmentation de la réduction ou de l'introduction d'une nouvelle formule (montant du rabais en relation avec le jour du départ, afin d'éviter les pointes, introduction de ce billet de vacances pour toutes les catégories de voyageurs).

La question d'une différenciation du prix de transport au service d'une réduction des pointes se pose non seulement pour les transports ferroviaires et aériens, mais également pour l'automobiliste qui utilise des autoroutes à péages. Nous touchons ici au problème du "road pricing".

#### 4.5. Mesures de décongestion

La Suède connaît déjà l'interdiction de circulation pour poids lourds à longue distance sur certains axes routiers pendant la période des vacances d'été, de Noël et de Pâques afin de décongestionner le trafic routier et de réduire les risques d'accidents. En Allemagne fédérale, cette interdiction de circulation pour les transporteurs routiers existe pendant les week-ends de la période des vacances sur certaines autoroutes. Le prolongement au vendredi de 15 à 19 h est discuté. Une solution s'impose en ce qui concerne les chantiers routiers qui entravent la circulation des vacanciers. Une politique plus restrictive à l'égard des autorisations d'ouverture des chantiers pendant la période vacancière est prévue.

L'Automobile-Club allemand souhaite parvenir à une meilleure information des automobilistes partant en vacances sur les possibilités de déviations, sur les goulets d'étranglement (croisées d'autoroutes, postes frontaliers), sur les embouteillages prévisibles à

certains jours (début et fin de vacances, fins de semaines) sur des tronçons de routes et autoroutes, afin d'obliger l'automobiliste à mieux planifier son voyage en vacances, en améliorant notamment la diffusion de telles informations par les mass-media, les agences de voyage etc. Le Ministère des transports français a introduit diverses actions afin d'éviter les bouchons de la circulation routière : opération "bison futé" (enquête réalisée auprès de 80.000 personnes pour connaître les intentions de départ, et diffusion, région par région, de conseils d'étalement horaire; 3.500 km d'itinéraires bis fléchés en vert; 450.000 cartes routières distribuées gratuitement; 14 points d'accueil et d'information sur les aires de repos des routes nationales); opération décalage de la fermeture dans l'industrie automobile (avec amélioration et amplification de l'opération "bison futé", information des chefs d'entreprise). Les résultats sur la route : 1,2 million d'heures perdues en 15 jours, soit moins qu'en 1974 alors que globalement le trafic a augmenté de 20% dans le même temps.

Des systèmes techniques de régulation de la circulation existent déjà dans certains pays, afin de pouvoir informer les automobilistes sur les encombrements et en vue de guider ou de dévier les courants de circulation à l'aide de signaux à messages variables.

Il s'agirait également de promouvoir à la radio des émissions d'informations sur la circulation routière, étant donné qu'un nombre croissant d'automobiles est équipé de postes de réception radio-phonique et que les automobilistes écoutent régulièrement les émissions d'informations sur la circulation routière.

Le problème du trafic dans les stations de tourisme s'aggrave d'année en année du fait que le trafic routier s'intensifie sur un réseau de chemins et de routes dont les dimensions ne sont pas adaptées aux conditions du trafic actuel. Les stations commencent à interdire la circulation motorisée dans les centres, prévoyant de plus en plus de moyens de transport publics pour transporter les touristes de leur lieu de séjour aux installations touristiques (téléphérique, skilift etc.). Aménagement de parcs automobiles hors des centres touristiques.

Reste la question d'une meilleure internalisation des coûts sociaux, les mettant à la charge de ceux qui occasionnent ces coûts (pollution, bruit, accidents etc.).

#### 4.6. Planification coordonnée de l'infrastructure

Partant de son objectif principal qui est "d'assurer la meilleure utilisation et le développement le plus rationnel des transports intérieurs européens d'importance internationale", la CEMT se pré-occupe depuis déjà des années des questions afférentes aux

investissements infrastructurels. Sur le plan pratique, sa tâche consiste pour l'essentiel à rassembler, à l'échelle internationale, les travaux entrepris dans les pays Membres pour chaque mode de transport intérieur. C'est ainsi que la CEMT dresse à intervalles réguliers des cartes du réseau routier européen d'intérêt international et du réseau de chemins de fer. Elle exécute également des travaux portant sur les caractéristiques de chacun de ces types d'infrastructure selon le mode de transport. Elle participe de près à la définition du tracé du réseau de routes "E" et de leur capacité ainsi qu'à celle des caractéristiques des réseaux ferroviaires, compte tenu notamment des progrès de l'électrification.

Nous renvoyons à l'Accord Européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) du 15 novembre 1975 de la Commission Economique pour l'Europe ainsi qu'aux travaux de la CEMT concernant les grands axes de communication et les transports guidés à grande vitesse.

Il serait sans doute souhaitable que la CEMT puisse agir plus encore comme une organisation coordonnant réellement les planifications d'infrastructure intéressant les pays limitrophes.

## 5. L'INTERET DES TRANSPORTEURS A LA MULTIPLICATION ET A L'ETALEMENT DES VACANCES

Les progrès techniques ont considérablement abaissé le prix des transports; en monnaie constante, un déplacement en chemin de fer coûte aujourd'hui, avec une vitesse et un confort tout différents, le quart de son prix d'il y a 100 ans et les tarifs aériens ont baissé des 2/3 en moins de 20 ans. A cause du relèvement des niveaux de vie, la différence est plus éloquente encore dans les pays industrialisés si on compare les prix non plus en pouvoir d'achat mais en salaires; l'acquisition d'une automobile ne représente aujourd'hui guère plus d'heures de travail, pour les salariés du bas de l'échelle, que l'achat il y a un siècle d'une bicyclette fort rustique. Mais l'abaissement du prix de revient des déplacements est contrarié par les pointes de trafic; qu'il s'agisse de pointes saisonnières, quotidiennes ou horaires, ces pointes augmentent plus vite que le volume total des déplacements. Or l'inégale répartition du trafic dans le temps coûte fort cher.

Les déséquilibres du trafic de vacances coûtent cher parce que le prix de revient des transporteurs comporte, à niveau d'équipement donné, une forte proportion de frais indépendants du volume des services assurés et parce que les recettes dépendent du degré d'occupation des places offertes.

Un autocar, une voiture de chemin de fer, un avion, un paquebot représentent un investissement important, qui se démode avec le temps et se détériore au moins autant en fonction des années qui passent qu'en fonction des services effectués. L'amortissement du matériel de transport est donc en partie indépendant de son utilisation. Il en est de même de son entretien. Quant à l'intérêt sur les capitaux engagés, il court en tout état de cause. Au total, accroître de 100% le kilométrage annuel n'augmenterait souvent que de 20 à 30% les dépenses annuelles de matériel.

De plus, les effectifs du personnel des entreprises de transport ne peuvent varier au même rythme que leurs activités. Un transporteur routier peut, à la rigueur, embaucher des chauffeurs de renfort en haute saison; c'est beaucoup plus difficile pour les compagnies de transport aérien ou pour les réseaux nationaux de chemin de fer. Même les transporteurs saisonniers ont des frais de personnel en morte saison.



Enfin, dès lors qu'un service de transport est assuré, le voyageur supplémentaire ne coûte guère que le prix du papier de son billet ou la commission de l'agence tant qu'il reste des places disponibles ou, plus exactement, tant que la probabilité est négligeable qu'à cause de ce voyageur supplémentaire il faille accroître les services. Par contre, le niveau d'équipement des transporteurs en matériel, en personnel et en installations fixes dépend avant tout, ou même uniquement, du volume du trafic de pointe. Là où des services réguliers de transport bouclent leur budget avec, par exemple, un coefficient d'occupation moyen annuel de 57% (qui est celui de l'aviation mondiale) mais une occupation de 100% en pointe, ils pourraient aussi bien, leurs services restant les mêmes, équilibrer leurs comptes avec des tarifs abaissés en moyenne d'un tiers si cette réduction parvenait à procurer une occupation moyenne de 80% avec des variations en plus ou en moins de 25% seulement. Il est vrai que les transporteurs programment la révision de leur matériel de façon à disposer du maximum de possibilités au moment des pointes saisonnières, mais le renfort ainsi apporté à leur parc moyen disponible ne peut guère dépasser 10%.

Lorsque le transporteur construit et gère sa propre infrastructure son intérêt à l'étalement des pointes de trafic est plus grand encore.

Pour les collectivités publiques qui ont la charge des routes, des aérodromes et des aides à la navigation aérienne ou qui, au moins en Europe Occidentale, supportent les déficits ferroviaires, l'avantage de l'étalement du trafic est également évident (1).

Comme le souligne P. Le Vert, l'étalement ou le fractionnement des vacances n'est pas une fin en soi. S'il doit être recherché, c'est parce que seul il permet de procurer le maximum de satisfactions aux vacanciers avec le minimum de dépenses. En entraînant une mauvaise utilisation des équipements touristiques, la concentration des vacances est coûteuse. Il est vrai que si les vacanciers préféreraient payer le prix de cette concentration, il n'y aurait pas lieu de chercher à la combattre, mais, en fait, la concentration ne résulte que pour partie du libre choix des vacanciers convenablement orientés par le mécanisme des prix. En particulier, les vacanciers sont souvent mal conscients des inconvénients qu'ils subissent du fait de cette concentration.

Les Pouvoirs Publics ont, sans doute, des efforts à faire pour réduire les contraintes qui pèsent sur le choix des vacanciers et améliorer leur information, mais c'est également aux entreprises de

---

1) P. Le Vert, Les transports au service de l'extension des saisons touristiques. Rapport du 2e Congrès International AIT, Florence 1968.

transport et aux industries touristiques qu'incombe un effort substantiel pour l'étalement des vacances et pour l'amélioration de la prise en compte réelle des coûts économiques et sociaux.

Pour ne pas conclure sur cet aspect négatif du trafic de vacances, rappelons que l'évolution du tourisme et de ses formes est grandement conditionnée par le développement des différents moyens de transport. Par contre, les entreprises de transport profitent aujourd'hui largement du phénomène touristique qui, d'une façon importante, comme nous l'avons démontré, décide de l'ampleur du trafic des moyens de transport.



## SYNTHESE DE LA DISCUSSION

### 1. QUALITES DU TRAFIC VACANCIER

Le trafic des vacances ne peut constituer un aspect isolé; s'imbriquant par définition dans un problème plus vaste de loisirs, voire même dans le contexte général de la mobilité de l'homme, la Table Ronde a d'emblée constaté que l'approche de ces problèmes doit être globale et multidisciplinaire.

Par ailleurs, des études systématiques du tourisme au niveau international seraient nécessaires afin de renseigner sur deux aspects importants :

- les transferts d'une région à l'autre
- le bilan des coûts et des avantages par région et également par catégorie de touristes dans cette région.

Une ventilation des mouvements par région permettrait de mieux localiser les destinations et également les mouvements de transit. Ces données fourniraient des matrices origine-destination qui, accompagnées de critères qualitatifs, constitueraient une base pour étudier la répartition modale des trafics.

Ce schéma de mouvements se complique par deux facteurs dont l'importance peut fortement faire varier les flux ou modifier leur répartition modale. Il s'agit de l'influence de certains événements politiques sur le tourisme, influence qui peut provoquer de sensibles chutes. Par ailleurs, les vacances des émigrants ont créé une catégorie particulière de déplacements qui, actuellement, se font de plus en plus par la route et également par la voie aérienne.

Des données générales apprennent que 51% des Européens prennent actuellement en moyenne 14 jours de vacances; 20% de ces séjours se font en Espagne.

De toute évidence, des données aussi générales ne font pas apparaître suffisamment certains traits spécifiques qui eux engendrent les problèmes réels liés aux vacances et aux déplacements touristiques.

En particulier, il convient de relever l'existence de nombreux séjours brefs qui se multiplient rapidement et dont le trafic peut donner lieu à de fortes pointes.

Chaque type de vacances pose ses propres problèmes de transport; le tourisme hivernal se concentre géographiquement et implique un usage relativement plus faible de la voiture; les mouvements des immigrants se modifient tant par leurs flux que leur usage du moyen de transport.

La durée du séjour se répercute directement sur le choix du mode de transport; à cet égard, une limite se situant autour de quinze jours constitue une assez nette ligne de partage.

Les problèmes de trafic ne se posent pas exclusivement sous la simple forme d'intenses trafics vacanciers. Puisque l'activité économique ne s'arrête jamais entièrement (ceci vaut surtout pour les secteurs du tertiaire), le trafic vacancier se déroule presque toujours parmi d'autres trafics et c'est dans ce mixage qu'il faut chercher un des plus importants problèmes du trafic vacancier.

Cette dernière constatation est particulièrement importante pour le tourisme des week-ends (et à plus forte raison encore pour les week-ends prolongés par un jour de fête additionnel); une partie de ces mouvements coïncident alors avec les mouvements domicile-travail aux abords des grands centres. Ceci permet d'affirmer qu'un des problèmes les plus redoutables des pointes du trafic vacancier provient en fait des mouvements de week-end. Un problème similaire se manifeste également pour les trains et pour les avions. Dans l'espace, ce problème se conscrit essentiellement aux grandes villes et aux aires de tourisme. Il en découle que l'étalement des mouvements est en priorité souhaitable à ces périodes et à ces endroits.

Une planification globale et adéquate des vacances doit tenir compte d'une relation qui existe entre la distance et la durée du séjour, relation où intervient de manière décisive l'élément du coût.

Un problème particulier peut résulter sur de courtes distances autour des lieux vacanciers, où les touristes rayonnent pour leurs excursions.

Quant au transit, il fait l'objet de renseignements nettement plus incomplets que ceux qui se rapportent au tourisme qui a sa destination au pays. Comme il s'agit là d'une des difficultés majeures de nos systèmes de transport, il y aurait un intérêt évident à être mieux informé sur les mouvements de transit.

Que jusqu'à présent l'attention se soit essentiellement portée sur les difficultés causées par le transit des marchandises est vraisemblablement dû au fait que ce dernier transit fait l'objet d'un recensement douanier très complet; comme cette information constitue l'unique source suffisamment complète, il peut très bien y avoir mésestimation des différents phénomènes de transit et il importerait de corriger ces lacunes afin de pouvoir mieux apprécier la composition des mouvements de transit.

Les effets du ralentissement de la croissance économique se traduisent pour les années 73-76 par une baisse de 7% des dépenses du touriste, ce qui ne signifie pas que le tourisme ait baissé. On peut en déduire que cette baisse, liée au développement numérique, pose en de nouveaux termes le bilan des coûts et des avantages du tourisme. Aussi est-il regrettable qu'on ne dispose pas de données précises renseignant sur les tranches de dépenses effectuées par les différentes catégories de touristes.

Après ce ralentissement passager, il y a de nouveau une augmentation, mais celle-ci peut cacher une modification des destinations, c'est-à-dire que la crise peut avoir eu pour effet de réduire les distances. En conséquence, les variations peuvent être importantes suivant les distances qui séparent un pays de tourisme des pays qui génèrent les flux touristiques. Ici encore, un manque de données ventilées par flux ne permet pas des appréciations suffisamment précises.

De toute manière, les mouvements touristiques continuent d'augmenter au moins en quantité et on peut se demander si l'évolution moins favorable des dépenses par touriste est à attribuer au niveau économique global ou bien au niveau économique spécifique des nouveaux touristes. De surcroît, il apparaît dans plusieurs pays que l'impact de la stagnation économique se répercute de manière plus sensible sur la consommation de biens durables dont l'achat est retardé, tandis que les répercussions sur les vacances sont à peine perceptibles. Avant d'attribuer cette apparente priorité à un choix naturel, il faudrait toutefois savoir dans quelle mesure elle n'est pas encouragée par divers facteurs tels que ceux du transport plus avantageux et des séjours plus avantageux. En d'autres termes, est-ce la demande ou est-ce l'offre qui constituent le stimulant le plus puissant?

L'évolution continue des départs en vacances s'accompagne toutefois d'une modification permanente et assez rapide dans la structure de ces départs.

On peut constater une tendance à l'étalement des pointes qui est vraisemblablement moins due à des initiatives globales d'étalement qu'à des réactions individuelles à la suite d'expériences moins heureuses.

Parmi les autres facteurs qui déterminent la structure des mouvements, il y a les événements politiques dans certains pays de provenance ou d'accueil, l'évolution du niveau de vie des pays de provenance et d'accueil, les variations dans les cours des changes et l'évolution des tarifs des transports.

Actuellement, on assiste à un fort développement du trafic touristique par voie aérienne en vols charter; cette formule est d'ailleurs souvent étendue à des groupes qui utilisent les vols de

ligne dont ils améliorent ainsi le taux d'occupation. A terme, la juxtaposition de tarifs normaux et de tarifs fortement réduits (qui existe également dans l'hôtellerie) risque toutefois de déboucher sur un problème que connaissent les chemins de fer. En considérant comme marginal un apport de trafic qui devient une partie trop substantielle de ce trafic, la couverture des frais n'est plus garantie.

Quant aux trafics par trains auto-couchettes, ils ont actuellement tendance à stagner après s'être considérablement développés au départ. L'application de tarifs diversifiés suivant les périodes de demande est toutefois parvenue à mieux étaler dans le temps ces mouvements qui se caractérisaient par de fortes pointes et qui, en conséquence, constituaient un marché moins intéressant pour l'exploitant. Les réseaux de ces services se stabilisent actuellement sur quelques grands axes où ils permettent aux usagers des gains de temps et de fatigue. Seul un abaissement important des coûts de ces trafics permettrait d'en entrevoir un nouvel essor, puisque cette formule revient assez cher pour un touriste moyen.

## 11. DESEQUILIBRES DU TRAFIC VACANCIER

En l'occurrence, il s'agit de décrire les caractéristiques physiques et économiques des déséquilibres inhérents aux trafics de vacances.

Les déséquilibres en question proviennent de facteurs externes et compliquent ainsi le problème qui consiste à savoir s'il faut infléchir, où, quoi et comment.

La façon la plus appropriée est de commencer par considérer les buts de la récréation collective et individuelle; comment le tourisme est essentiellement conditionné par des décisions individuelles (au moins en dernier ressort et abstraction faite de puissantes influences qui sont exercées sur ces décisions), on peut se demander s'il existe une grande marge de manoeuvre économique et politique dans cette matière.

Par ailleurs, il y a déséquilibre chaque fois que se manifestent des nuisances engendrées par l'accumulation desdites décisions individuelles mais dont les conséquences ne sont pas nécessairement supportées par les individus en question. Au fond, la mobilité, considérée comme un bien à mettre à la portée de tous et une expression primordiale de liberté, voit son essence restreinte et entravée par la naissance de nuisances issues de cette mobilité. Chacun désire faire usage de sa mobilité mais, ce faisant, il risque d'entraver la mobilité des autres, soit par la création de trop fortes densités humaines, soit par des détériorations qualitatives, soit encore par la confrontation d'aspirations et d'échelles de valeur qui ne sont

pas concordantes. Dans la mesure où ces facteurs donnent lieu à des bénéfiques ou à des charges quantifiables, ils donnent lieu à l'établissement d'un bilan socio-économique.

L'orientation du tourisme par des mesures de trafic ne peut fonctionner que très partiellement, étant donné que nombre d'autres facteurs déterminent l'ampleur et la nature du tourisme. A retenir notamment l'intérêt spécifique que représente ce secteur pour la balance des paiements des pays hôtes, les conditions topographiques et climatologiques qui attirent ou incitent au déplacement, une vie de plus en plus confinée au milieu urbain et qui appelle le dépaysement et enfin le développement rapide d'une puissante industrie touristique qui stimule constamment la consommation dans ce domaine. Sur ce dernier point, on peut noter qu'on se trouve en présence d'un véritable automatisme dont le guidage n'est pas commode; en outre, cet automatisme suscite des conflits économiques au fur et à mesure que son expansion modifie les rapports des intérêts en jeu.

La Table Ronde recommande une distinction élémentaire entre la capacité de réception touristique et le problème de la rentabilité touristique qui constituent deux critères complémentaires. Il faut appréhender que, tant pour l'un que pour l'autre, des seuils ne soient bientôt dépassés et que des problèmes d'inadéquation ne soient ainsi soulevés.

Quant au trafic, il apparaît souvent être concentré sur quelques grands couloirs et les pointes vacancières portent généralement sur 3 à 4 jours au début ou à la fin du mois.

C'est surtout l'étalement des départs qui est souhaitable et efficace; son étalement allégerait les plus fortes concentrations et aurait également un effet d'étalement sur les séjours et sur le retour. Il apparaît, à la suite de certaines études dont les résultats ont été exposés dans la Table Ronde, que deux éléments sont surestimés en tant que justification pour concentrer les vacances. Moins de personnes qu'on ne pense sont directement liées à des périodes scolaires, mais celles-ci affectent également certaines catégories de vacanciers de manière indirecte (par exemple, par des liens de famille ou de groupe dont certains éléments ont des contraintes scolaires). Il en va de même pour l'influence du climat qui ne justifie pas objectivement la préférence pour certains mois. Une meilleure information sur la température, l'ensoleillement et la précipitation pour la moyenne d'un mois, ou mieux encore pour la moyenne de chaque quinzaine, pourraient enlever certains préjugés sur le climat et permettre un étalement sur trois à quatre mois dans un pays comme, par exemple, la France (où il est vérifié que juillet bénéficie de meilleures conditions de climat qu'août).

Si la disponibilité de changer ses dates de vacances est limitée par certaines déterminantes comme l'école ou l'industrie, elle dépend



également de la certitude que désire le vacancier au sujet de ses conditions de vacances; il entend passer les vacances qu'il veut. Dès lors, une information meilleure sur les véritables conditions offertes peut être considérée comme un préalable à l'étalement.

Un élément qui incitera certainement à l'étalement dans les années qui viennent est une hésitation grandissante à aménager les routes et les lieux d'accueil en fonction d'un maximum. D'une part, des considérations de rentabilité freinent l'extension de ces capacités et, de plus en plus, une protection de l'environnement devient incompatible avec un afflux touristique trop grand. Dans ce contexte, il y a lieu de souligner qu'un nombre croissant de touristes désirent échapper aux contraintes de capacité en utilisant des logements plus sommaires (caravanes, campings), déplaçant ainsi le problème de la construction permanente vers une invasion passagère des espaces touristiques.

Une enquête belge sur les possibilités d'étalement a notamment appris que 60% des entreprises y sont indifférentes et seulement 20% s'y opposeraient. Quant aux vacanciers eux-mêmes, 40% sont tout à fait libres dans le choix de leurs dates, tandis que 60% sont liés par l'école, le travail ou par les vacances d'autres personnes. Les deux tiers de la population sont plutôt favorables à un étalement, mais la pratique a appris que les difficultés commencent lorsqu'il s'agit de traduire ces dispositions de principe dans la pratique. Enfin, il s'est avéré que l'introduction de l'heure d'été a modifié certains choix.

Pour la France, on trouve un pourcentage identique de 60% de personnes qui ne sont pas libres dans le choix de leurs dates de vacances (23% tenus à des dates fixes, 22% tenus à des dates par roulement imposé et étalé pratiquement sur deux mois, 15% tenus par des dates d'un conjoint).

Quant aux possibilités d'étalement vers le mois de juin, 7% des vacanciers français prennent effectivement leurs vacances pendant ce mois, 17% souhaiteraient le faire et 25% pourraient le faire sans contrainte scolaire (ces pourcentages ne sont pas cumulables). La pointe du mois d'août, qui est particulièrement prononcée en France, connaît treize millions de vacanciers; on a pu calculer qu'un meilleur étalement pourrait réduire de 1/8 le prix de revient de la journée de vacances.

La Table Ronde estime que d'appréciables possibilités subsistent pour réduire certains déséquilibres qui caractérisent actuellement les vacances. La solution passe souvent par la question de l'initiative, étant donné que les éléments actuels de contrainte manifestent à cet égard une indifférence d'autant mieux compréhensible qu'ils n'ont pas à supporter les conséquences des déséquilibres.

Plutôt que d'attendre des initiatives d'industrie, d'écoles ou de vacanciers, il appartiendrait plutôt aux pouvoirs publics d'entreprendre certaines initiatives ou du moins d'inciter à la concertation. S'il est vrai que les pouvoirs publics n'ont qu'une autorité limitée (et parfois même aucune directe) sur lesdits éléments de contrainte, il n'en reste pas moins que le problème posé est un problème global de société qui comprend des aspects sociologiques et économiques et, dès lors, les pouvoirs publics sont concernés par la solution d'un problème à ce niveau qui n'est visiblement plus celui d'initiatives particulières. Il s'y ajoute que des initiatives particulières, même efficaces à leur niveau, ne convergent pas nécessairement vers un optimum global.

C'est à un examen plus détaillé des possibilités de solution que s'est attachée la Table Ronde dans la dernière partie de ses travaux.

### III. SOLUTIONS A ENVISAGER

#### A. Étalement et Contrôle

Les statistiques de certains pays donnent à penser que proportionnés aux véhicules/Km, les accidents de circulation ne sont pas plus fréquents en période de vacances. Il apparaît toutefois à l'analyse de ces données que certains itinéraires sont particulièrement dangereux, notamment certains axes de transit dont le trafic vacancier est fort dense. Il s'agit donc d'un phénomène localisé et imputable à certaines catégories d'usagers.

Les mesures ne peuvent être efficaces sans une certaine concertation internationale, faute de quoi les mesures prises dans un pays peuvent se trouver en contradiction avec celles prises dans un pays voisin. Par ailleurs, les flux touristiques étant pour une large part internationaux, l'emprise efficace sur ce phénomène ne peut pas se concevoir à des échelles fractionnées.

L'aménagement des calendriers des vacances des entreprises et des écoles doit tenir compte d'un ensemble d'interactions sociologiques et économiques.

Un aspect très important est la fixation pluri-annuelle afin d'informer les intéressés longtemps à l'avance. Inversement, on a pu constater que des mesures d'étalement, prises de manière précipitée, ont eu des effets limités, voire quelquefois négatifs, puisque le délai trop court n'a pas laissé aux différentes catégories d'intéressés la possibilité de prendre leurs dispositions en conséquence.

En République fédérale d'Allemagne fonctionne depuis plusieurs années un système d'étalement comportant six groupes géographiques répartis sur une durée totale de six mois. Les groupes voisins ont des plages communes de durée et les journées de début sont délibérément

placés en milieu de semaine. Cette dernière mesure est toutefois handicapée par les dates fixes des locations. Enfin, le système allemand voit parfois son efficacité réduite par le fait que les afflux des pays voisins ne font pas l'objet d'un étalement analogue, perturbant ainsi l'efficacité d'un système national.

Les milieux de l'éducation sont peu accessibles à l'idée de l'étalement, entre autres à cause de certains systèmes d'examens nationaux de fin d'année.

Quant aux entreprises, il a déjà été signalé plus haut qu'elles sont souvent plutôt neutres; une information correcte renseignant notamment sur les dates critiques de congestion à prévoir, peut provoquer des réactions favorables. En France, par exemple, un tiers des entreprises a réagi par un aménagement des dates.

Quant aux répercussions fâcheuses que pourrait avoir une fermeture non simultanée sur des activités interdépendantes, ce danger semble être surestimé. En Allemagne fédérale, ce type de difficultés se présente d'autant plus rarement que les entreprises ne ferment plus totalement mais maintiennent une activité permanente à effectifs réduits; ces derniers prennent alors leurs vacances par roulement.

Comme les vacances se généralisent de plus en plus, la nécessité d'une meilleure répartition dans le temps et dans l'espace s'impose également de plus en plus. Mais précisément la généralisation et l'allongement des loisirs offre implicitement d'intéressantes possibilités d'étalement.

En conclusion, l'étalement est une mesure complexe et importante qui doit couvrir une longue durée et être préparée par la concertation des pays et des secteurs concernés.

Il s'avère que la réalisation d'un étalement pourrait se trouver stimulée fortement si un effort était consenti pour éviter les distorsions trop fortes entre la demande et l'offre de capacités en cette matière. Les mesures de rééquilibrage sont donc souvent des compléments aux mesures d'étalement.

## B. Réduction des Déséquilibres

Plusieurs catégories de mesures peuvent inciter adéquatement à une meilleure utilisation des capacités.

Les mesures de prix peuvent être abordées sous plusieurs angles. Si elles sont souvent combattues énergiquement par les milieux syndicaux, il entre incontestablement dans cette hostilité une part d'incompréhension vis-à-vis de la réalité économique. En définitive, le manque d'étalement est coûteux et l'incitation à l'étalement devrait à terme se traduire par une réduction du coût des vacances.

Le "pricing" proprement dit se heurte rapidement à des limites lorsqu'il bouleverse des situations existantes qui sont souvent

assimilées à des droits acquis. Dès lors, une restructuration des tarifs avec l'introduction d'une surtaxe aux périodes d'affluence ne paraît réalisable que pour des offres nouvelles. C'est ainsi que la SNCF a introduit un barème fortement différencié suivant les périodes au trafic des trains auto-couchettes.

Par contre, il serait incongru de développer délibérément une politique de bas tarifs en période de pointe; on constate cette pratique dans le transport aérien, où la recette par passager/km est la plus faible aux périodes de plus forte affluence. Cet état de choses se complique par un déséquilibre de trafics par sens, par une concurrence qui n'est pas toujours judicieuse en termes d'économie et par un fort afflux additionnel d'émigrants. Il a été calculé que l'étalement pourrait réaliser dans le cas d'Air France une économie annuelle de 100 millions sur l'exploitation et de 300 millions sur les investissements.

Des mesures isolées ou restreintes à un seul mode de transport risquent évidemment de transférer la pointe sur un autre moyen de transport. C'est pourquoi une politique cohérente et judicieuse de prix ne peut se pratiquer qu'à une échelle globale.

Une seconde possibilité de "pricing" réside dans les péages autoroutiers, où les tarifs ne sont pas toujours suffisamment proportionnés à l'encombrement routier réel de certains véhicules. Or, le débit optimal d'une route est souvent entravé par des véhicules non homogènes qui causent des ralentissements et qui sont des facteurs d'insécurité.

L'imputation directe du coût à l'utilisateur peut toutefois être remplacée par un système globalisé qui constituerait une alternative valable à un régime de taxes de congestion. Il consisterait dans l'institution d'un fonds européen d'investissement dans certains axes qui sont particulièrement importants pour le trafic international et spécialement pour le transit. Un tel fonds permettrait une répartition plus équitable des charges entre les usagers réels mais ceux-ci seraient traités globalement par pays. En quelque sorte, les finances publiques d'un pays auraient à intervenir pour la construction de routes à l'étranger dans la mesure où celles-ci servent au transport de ses citoyens.

Cette solution ne résout toutefois pas complètement le problème des coûts et des bénéfices pour les pays d'accueil et présente le défaut de ne pas inciter à l'étalement, à moins de le combiner avec un système de péages qui rétribuerait chaque investisseur.

Quoi qu'il en soit, il reste la question du coût de congestion à destination, question qui se complique par le développement rapide d'une catégorie de tourisme qui effectue un minimum de dépenses. Il s'agit pour l'essentiel de touristes qui emportent en voyage leur propre logement (caravanes, véhicules aménagés, camping, etc.).

Outre les réductions de débit que ces véhicules infligent généralement aux infrastructures de transport, leur usage conduit à une consommation touristique restreinte et donne lieu à de nouveaux problèmes de détérioration du cadre de vie, lorsqu'il se pratique massivement. A la limite, cette importation de la résidence touristique peut influencer le bilan touristique d'un pays et inspirer des rétributions pour le manque à gagner que ce type de tourisme inflige au pays d'accueil.

L'évolution de certaines formes de tourisme risque à terme de poser sous de nouvelles formes le bilan des coûts et des avantages par une aggravation des premiers et par une diminution sensible des derniers; il s'y ajoute le coût général à attribuer à la congestion.

En vue de réduire les facteurs d'encombrement et de danger, la Table Ronde recommande une série de mesures visant à la fois l'économie et la sécurité :

- Fixation de critères internationaux pour la limitation du nombre de personnes et du poids des bagages pour chaque catégorie de véhicules; des abus flagrants se produisent effectivement dans ces domaines et devraient faire l'objet d'un contrôle plus strict à l'entrée des pays.
- Fixation de critères internationaux pour l'admission de véhicules tractés, notamment adaptation suffisante de la force motrice et, le cas échéant, permis de conduire particulier.
- Incitation à transporter par d'autres moyens qu'à bord des voitures les excédents de bagages et les remorques sur les longues distances.
- Développement de la location de véhicules, de caravanes et de bateaux dans les pays d'accueil touristique.

Enfin, dans certains cas extrêmes, il serait souhaitable de prévoir des plafonnements de l'offre des moyens de transport (trains, avions, bateaux) ou des restrictions temporaires d'accès aux routes; ceci afin d'éviter que les superpointes exigent des capacités additionnelles dont le rendement est forcément très insuffisant.

Cependant, avant de recourir à des mesures de restriction, la Table Ronde estime qu'il faut d'abord épuiser toutes les ressources de l'information préventive, puisque ces mesures tactiques préudent nécessairement à de plus amples mesures si les premières n'ont pas donné les résultats espérés.

L'information radiophonique et par voie d'imprimés au sujet des itinéraires et des horaires critiques et au sujet de l'état du réseau routier et des possibilités de délestage existe actuellement au niveau des pays. Par conséquent, les étrangers n'en bénéficient pas suffisamment.

Afin d'étendre le bénéfice de cette information à l'ensemble des usagers, il est indispensable d'échanger cette information entre les pays et de la diffuser à l'intention des pays voisins. Dans un même ordre d'idées, une coordination des systèmes de radio-guidage implique une unification technique des systèmes utilisés. L'objectif devrait être l'informatisation et la standardisation des messages. Il convient de souligner le coût très modeste de l'information au regard des résultats que celui-ci peut donner.

Outre une amélioration des débits de trafic, les mesures envisagées doivent arbitrer entre l'investissement et le fonctionnement, c'est-à-dire éviter le suréquipement et inciter au meilleur usage des capacités offertes.

Quant à la répartition modale, il est incontestable que le chemin de fer convient souvent moins bien à la demande des vacanciers. Pour des familles, la structure tarifaire entraîne une dépense assez lourde pour le transport. Dans le domaine qualitatif, le transport des bagages est souvent un inconvénient dissuasif qui n'a jamais été techniquement résolu; la solution de ce problème, qui est très important pour des groupes, est probablement à rechercher dans l'emploi de petits conteneurs qui seraient transportés dans les fourgons des trains et par des petits camions sur les trajets terminaux.

La construction progressive d'un réseau cohérent d'autoroutes internationales est intervenue à une époque où stagne pratiquement l'offre des services internationaux par train. Par ailleurs, l'étude dite "Action 33" préconisait une vitesse moyenne de 140 km/h comme un élément indispensable de l'expansion des trafics intervilles par rail.

Si certaines sociétés de chemins de fer ont réussi dans cette voie (l'augmentation constante de leurs trafics en témoigne), une telle réussite est loin d'être générale pour l'ensemble de l'Europe. A l'heure actuelle, les chemins de fer mettent au point une stratégie de dessertes intervilles qui développe davantage les voyages en seconde classe et explore essentiellement les moyennes distances de jour et les longues distances de nuit. Les différences d'heure légale ont semé de nombreuses perturbations dans les chemins de fer où ils ont imposé un important travail additionnel pour la préparation des nouveaux services d'été.

Quant au rendement des infrastructures touristiques d'accueil, il apparaît que l'étalement y apporte des bénéfices moins substantiels qu'aux trafics.

Si certaines études de marketing ont pu conclure à un besoin d'étalement, elles le nuancent toutefois et le mettent en rapport avec d'autres impératifs qui peuvent fortement différer suivant les régions.

Une meilleure utilisation des équipements touristiques peut également être obtenue par le développement et l'étalement (relativement

plus facile) des vacances d'hiver, ainsi que par la stimulation des autres formes de tourisme, telles que les vacances du troisième âge, les vacances à la campagne, etc., formules qui reviennent à alléger les surcharges dans l'espace et dans le temps.

Si les actions relèvent souvent d'agents externes au transport (éducation, information, industrie, écoles, usagers), il n'en reste pas moins que le problème des vacances est un problème global et un problème de société qui ne peut recevoir de solution par un renvoi systématique à d'autres instances supposées être plus compétentes.

En guise de conclusion, il paraît opportun de reproduire ici le dernier passage d'un article sur "Le Tourisme et l'Environnement" publié en janvier 1979 dans l' "Observateur de l'OCDE" par M. Gérard Eldin, Secrétaire général adjoint de cette Organisation :

- Il s'agit d'un problème de gouvernement car, dans la société moderne, les gouvernements n'ont pas pour fonction de favoriser le développement des activités économiques sans se soucier de l'environnement, mais ils ont la responsabilité de préserver le patrimoine naturel et culturel de l'humanité. C'est donc à une synergie des politiques du tourisme et de l'environnement qu'il faut viser afin de multiplier les interactions positives et de limiter les interactions négatives - seuls les gouvernements peuvent donner les incitations nécessaires. Le problème délicat et complexe de l'étalement des congés en est un exemple.
- Il s'agit d'un problème à long terme, qui requiert prévision et prévention : prévision des besoins touristiques futurs et des équipements nécessaires; prévention des effets non désirés du tourisme sur la base d'études d'impact et par des mesures appropriées d'internalisation des coûts externes. De même que la préoccupation tourisme doit être inscrite dans la politique d'aménagement du territoire, la considération de la protection de l'environnement doit être présentée à un stade très précoce dans toute programmation du tourisme.

L'explosion du tourisme dans un environnement physique et humain, qui ne peut pas connaître la même expansion, pose ainsi un problème aux multiples ramifications économiques, sociales et humaines. Il n'est pas trop tôt de s'en préoccuper.

LISTE DES PARTICIPANTS

M. le Professeur A. BONNAFOUS  
Directeur de l'Institut  
des Etudes Economiques  
Université de Lyon II  
16, Quai Claude Bernard  
69007 LYON (France)

Président

Prof. Dr. rer. pol. C. KASPAR  
Directeur de l'Institut de Tourisme  
et d'Economie des Transports  
Université de Saint-Gall  
Varnbuelstrasse 19  
9000 SAINT-GALL (Suisse)

Rapporteur

Professor E. ALKJAER  
Institute for Transport, Tourism and  
Regional Science  
Copenhagen School of Business Administration  
10, Jul. Thomsens Plads  
1925 COPENHAGUE V (Danemark)

Mr. K.E. ANDERSEN  
Civil Engineer  
Vejdirektoratet  
(Ministère des Transports de  
l'Etat danois, Direction des Routes)  
Havnegade 23  
Postbox 2169  
1016 COPENHAGUE K (Danemark)

Mme C. AZIERES  
Conseiller technique auprès  
du Directeur commercial  
S.N.C.F.  
54, Boulevard Haussmann  
75436 PARIS CEDEX 9 (France)

Mr. W. BRÖG  
Director SOCIALDATA  
Institut für empirische  
Sozialforschung GmbH  
Hans-Grässel Weg 1  
8000 MUNICH 70 (Allemagne)



Mr. S.J. DENNIS  
Senior Economist  
Perkins Engines  
Eastfield Factory  
Frank Perkins Way  
PETERSBOROUGH (Royaume-Uni)

Dr. J. EBNER  
Syndikus der Bundessektion Verkehr  
der Bundeskammer der gewerblichen  
Wirtschaft  
1, Bauernmarkt 13  
1011 VIENNE (Autriche)

Mr. S.L. EDWARDS  
Chief Statistician  
Department of the Environment  
and Transport  
South West Region  
Froomsgate House  
Rupert Street  
BRISTOL BS1 2QN (Royaume-Uni)

Dr. Ing. B. FARACHI  
Chef de la Section Etudes et  
Planification  
"AUTOSTRADE"  
Via Nibby, 10  
00161 ROME (Italie)

M. Y. FOUROT  
Ingénieur chargé du Bureau  
de l'Animation Routière  
Service de l'Exploitation Routière  
et de la Sécurité  
Ministère des Transports  
208, rue Raymond Losserand  
75014 PARIS (France)

M. M. GULLÓN  
Dr. Ingeniero de Caminos,  
Canales y Puertos  
Direccion General de Carreteras  
Ministerio de Obras Publicas y Urbanismo  
Paseo de la Castellana  
MADRID 3 (Espagne)

Dr.-Ing. R. HERZ  
Institut für Städtebau  
und Landesplanung  
Universität Karlsruhe  
Kaiserstrasse 12  
Postfach 6380  
7500 KARLSRUHE (Allemagne)

Mr. P. KASSAPIS  
Civil Engineer - Transport Planner  
National Energy Council  
Ministry of Co-ordination and Planning  
Syntagma Square  
ATHENES (Grèce)

Prof. Dr. L.H. KLAASSEN  
Directeur, Stichting het  
Nederlands Economisch Instituut  
Burgemeester Oudlaan 50  
3016 ROTTERDAM (Pays-Bas)

Mme A. LE GALL  
Direction des Routes et de la  
Circulation Routière  
Ministère des Transports  
208, rue Raymond Losserand  
75014 PARIS (France)

M. J.-L. LESAGE  
Ingénieur chargé de mission au  
Commissariat au Plan  
Commissariat Général au Plan  
18, rue de Martignac  
75007 PARIS (France)

M. A. MACHADO RODRIGUES  
Directeur de Services au Bureau  
d'Etudes et de Planification des  
Transports et des Communications  
Rua da Prata, 8  
LISBONNE (Portugal)

Mr. K.J. ORFORD  
Public Transport Co-Ordination Officer  
Derbyshire County Council  
County Planning Department  
Public Transport Unit  
County Offices  
MATLOCK Derbyshire DE4 3AG (Royaume-Uni)

M. J. RAVEL  
Directeur Commercial "Voyageurs"  
de la Société Nationale  
des Chemins de Fer Français  
54, boulevard Haussmann  
75436 PARIS CEDEX 9 (France)

M. J.-M. TAYZEN  
Capitaine de Gendarmerie  
Etat-Major Général de la Gendarmerie  
Rue Fritz Toussaint, 47  
1050 BRUXELLES (Belgique)

Dr. M.C. TIDEMAN  
Consultancy on Tourism  
and Hotel Economics  
69b-23 Van Beethovenlaan  
VOORSCHOTEN (Pays-Bas)

Prof. Dr. N. VANHOVE  
Directeur Général Adjoint  
Gewestelijke Ontwikkelingsmaatschappij  
Baron Ruzettelaan 33  
8320 BRUGES 4 (Belgique)

M. J. GILMER  
Direction des Affaires Financières  
et Fiscales  
Chef de Service  
Fiscalité, Concurrence, Politique des  
Consommateurs et Tourisme  
OCDE

Observateur

M. J. SELETTI  
Direction des Affaires Financières  
et Fiscales  
Secrétaire du Comité du Tourisme  
Fiscalité, Concurrence, Politique des  
Consommateurs et Tourisme  
OCDE

Observateur

Secrétariat : MM. G. BILLET  
A. DE WAELE  
G. AURBACH  
F. ESTEBAN  
A. RATHERY

CEMT

CENTRE DE RECHERCHES ECONOMIQUES

PROCHAINES PUBLICATIONS

- Table Ronde 45 : "Problèmes de capacité infrastructurelle posés par le transit international"
- Table Ronde 46 : "Politiques tarifaires des transports urbains autres que le road pricing"
- Table Ronde 47 : "Possibilités offertes par les chemins de fer en milieu urbain"
- Table Ronde 48 : "Les transferts à travers le secteur des transports : évaluation des effets redistributifs"
- Table Ronde 49 : "Position concurrentielle et avenir du transport fluvial"
- Huitième Symposium International sur la théorie et la pratique dans l'économie des transports.
  - "Les transports face aux changements structurels"
  - Thème 1 : "Redéploiement de l'activité, des échanges et transport de marchandises"
  - Thème 2 : "Décentralisation et environnement régional (voyageurs et marchandises)"
  - Thème 3 : "Evolution des comportements"
  - Partie 1 - Rapports introductifs
  - Partie 2 - Synthèse des discussions

## OECD SALES AGENTS DÉPOSITAIRES DES PUBLICATIONS DE L'OCDE

### ARGENTINA - ARGENTINE

Carlos Hirsch S.R.L., Florida 165, 4° Piso (Galería Guemes)  
1333 BUENOS-AIRES, Tel. 33-1787-2391 Y 30-7122

### AUSTRALIA - AUSTRALIE

Australia & New Zealand Book Company Pty Ltd.,  
23 Cross Street, (P.O.B. 459)  
BROOKVALE NSW 2100 Tel. 938-2244

### AUSTRIA - AUTRICHE

Gerold and Co., Graben 31, WIEN 1. Tel. 52.22.33

### BELGIUM - BELGIQUE

LCLS

44 rue d'Outel, B1070 BRUXELLES .Tel. 02-521 28 13

### BRAZIL - BRÉSIL

Mestre Jou S.A., Rua Guaipá 518,  
Caixa Postal 24090, 05089 SAO PAULO 10. Tel. 261-1920  
Rua Senador Dantas 19 s/205-6, RIO DE JANEIRO GB.  
Tel. 232-07. 32

### CANADA

Renouf Publishing Company Limited,  
2182 St. Catherine Street West,  
MONTREAL, Quebec H3H 1M7 Tel. (514) 937-3519

### DENMARK - DANEMARK

Munksgaards Boghandel,  
Nørregade 6, 1165 KØBENHAVN K. Tel. (01) 12 85 70

### FINLAND - FINLANDE

Akateeminen Kirjakauppa  
Keskuskatu 1, 00100 HELSINKI 10. Tel. 65-11-22

### FRANCE

Bureau des Publications de l'OCDE,  
2 rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16. Tel. (1) 524.81.67

Principal correspondant:  
13602 AIX-EN-PROVENCE : Librairie de l'Université.  
Tel. 26.18.08

### GERMANY - ALLEMAGNE

OECD Publications and Information Centre  
4 Simrockstrasse  
5300 BONN Tel. 21 60 46

### GREECE - GRÈCE

Librairie K. Kaufmann, 28 rue du Stade,  
ATHÈNES 132. Tel. 322.21.60

### HONG KONG

Government Information Services,  
Sales and Publications Office, Beaconsfield House, 1st floor,  
Queen's Road, Central. Tel. 5-233191

### ICELAND - ISLANDE

Snaebjörn Jónsson and Co., h.f.,  
Hafnarstraeti 4 and 9, P.O.B. 1131, REYKJAVIK.  
Tel. 13133/14281/11936

### INDIA - INDE

Oxford Book and Stationery Co.:  
NEW DELHI, Scindia House. Tel. 45896  
CALCUTTA, 17 Park Street. Tel. 240832

### ITALY - ITALIE

Libreria Commissionaria Sansoni:  
Via Lamarmora 45, 50121 FIRENZE. Tel. 579751  
Via Bartolini 29, 20155 MILANO. Tel. 365083  
Sub-depositari:

Editrice e Libreria Herder,  
Piazza Montecitorio 120, 00 186 ROMA. Tel. 674628  
Libreria Hoepli, Via Hoepli 5, 20121 MILANO. Tel. 865446  
Libreria Lattes, Via Garibaldi 3, 10122 TORINO. Tel. 519274  
La diffusione delle edizioni OCSE è inoltre assicurata dalle migliori  
librerie nelle città più importanti.

### JAPAN - JAPON

OECD Publications and Information Center  
Akasaka Park Building, 2-3-4 Akasaka, Minato-ku,  
TOKYO 107. Tel. 586-2016

### KOREA - CORÉE

Pan Korea Book Corporation,  
P.O.Box n° 101 Kwangwhamun, SÉOUL. Tel. 72-7369

### LEBANON - LIBAN

Documenta Scientifica/ Redico,  
Edison Building, Bliss Street, P.O.Box 5641, BEIRUT.  
Tel. 354429-344425

### MALAYSIA - MALAISIE

University of Malaya Co-operative Bookshop Ltd.  
P.O. Box 1127, Jalan Pantai Baru  
KUALA LUMPUR Tel. 51425, 54058, 54361

### THE NETHERLANDS - PAYS-BAS

Staatsuitgeverij  
Verzendenboekhandel  
Chr. Plantijnstraat  
S'GRAVENHAGE Tel. nr. 070-789911  
Voor bestellingen: Tel. 070-789208

### NEW ZEALAND - NOUVELLE-ZÉLANDE

The Publications Manager,  
Government Printing Office,  
WELLINGTON: Mulgrave Street (Private Bag),  
World Trade Centre, Cubacade, Cuba Street,  
Rutherford House, Lambton Quay, Tel. 737-320  
AUCKLAND: Rutland Street (P.O.Box 5344), Tel. 32.919  
CHRISTCHURCH: 130 Oxford Tce (Private Bag), Tel. 50.331  
HAMILTON: Barton Street (P.O.Box 857), Tel. 80.103  
DUNEDIN: T & G Building, Princes Street (P.O.Box 1104),  
Tel. 78.294

### NORWAY - NORVÈGE

J.G. TANUM A/S  
P.O. Box 1177 Sentrum  
Karl Johansgate 43  
OSLO 1 Tel (02) 80 16 00

### PAKISTAN

Mirza Book Agency, 65 Shahrah Quaid-E-Azam, LAHORE 3.  
Tel. 66839

### PORTUGAL

Livraria Portugal, Rua do Carmo 70-74,  
1117 LISBOA CODEX.  
Tel. 360582/3

### SPAIN - ESPAGNE

Mundi-Prensa Libros, S.A.,  
Castelló 37, Apartado 1223, MADRID-1. Tel. 275.46.55  
Libreria Bastinos, Pelayo, 52, BARCELONA 1. Tel. 222.06.00

### SWEDEN - SUÈDE

AB CE Fritzes Kungl Hovbokhandel,  
Box 16 356, S 103 27 STH. Regeringsgatan 12,  
DS STOCKHOLM. Tel. 08/23 89 00

### SWITZERLAND - SUISSE

Librairie Payot, 6 rue Grenus, 1211 GENÈVE 11. Tel. 022-31.89.50

### TAIWAN - FORMOSE

National Book Company,  
84-5 Sing Sung Rd., Sec. 3, TAIPEI 107. Tel. 321.0698

### THAILAND - THAÏLANDE

Suksit Siam Co., Ltd.  
1715 Rama IV Rd.  
Samyan, Bangkok 5  
Tel. 2511630

### UNITED KINGDOM - ROYAUME-UNI

H.M. Stationery Office, P.O.B. 569,  
LONDON SE1 9 NH. Tel. 01-928-6977, Ext. 410 or  
49 High Holborn, LONDON WC1V 6 HB (personal callers)  
Branches at: EDINBURGH, BIRMINGHAM, BRISTOL,  
MANCHESTER, CARDIFF, BELFAST.

### UNITED STATES OF AMERICA - ÉTATS-UNIS

OECD Publications and Information Center, Suite 1207,  
1750 Pennsylvania Ave., N.W. WASHINGTON, D.C. 20006.  
Tel. (202)724-1857

### VENEZUELA

Libreria del Este, Avda. F. Miranda 52, Edificio Galipán,  
CARACAS 106. Tel. 32 23 01/33 26 04/33 24 73

### YUGOSLAVIA - YOUGOSLAVIE

Jugoslovenska Knjiga, Terazije 27, P.O.B. 36, BEOGRAD.  
Tel. 621-992

Les commandes provenant de pays où l'OCDE n'a pas encore désigné de dépositaire peuvent être adressées à :  
OCDE, Bureau des Publications, 2 rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16.  
Orders and inquiries from countries where sales agents have not yet been appointed may be sent to:  
OECD, Publications Office, 2 rue André-Pascal, 75775 PARIS CEDEX 16.

**PUBLICATIONS DE L'OCDE**  
**2, rue André-Pascal, 75775 Paris Cedex 16**

N° 41 340 1979  
IMPRIMÉ EN FRANCE  
(UH 75 80 01 2) ISBN 92-821-2058-9

