

Séminaire IHEDATE Politiques Publiques et transformations de la mobilité des personnes
Siège Colas - Jeudi 19 novembre 2009



**L'Espagne,
une destination « mature » :**

**Mutation des mobilités
touristiques,**

**enjeux pour les infrastructures
et les politiques territoriales**

Nacima BARON YELLES

Pr. Univ. Paris Est

Laboratoire Ville Mobilité Transports

1. De l'intérêt d'aborder le champ du tourisme et du loisir dans une réflexion sur l'avenir de la mobilité

1. La thématique générale du séminaire ...

Quel avenir de la mobilité des personnes et des infrastructures dans le contexte de crise économique et de renforcement des contraintes climatiques ?

... Nécessite de travailler à l'articulation entre trois champs :

- *changement observé dans le domaine des mobilités (analyse et prospective des stratégies socio-spatiales)*
- *évolution des infrastructures (modalités de financement, de montage institutionnel, de soutenabilité)*
- *réforme territoriale et modification des politiques publiques (transport, territoire, dév. Éco)*

1. De l'intérêt d'aborder le champ du tourisme et du loisir dans une réflexion sur l'avenir de la mobilité

2. L'application au champ du tourisme et des loisirs ...

Conduit à décliner trois clés de changement et d'incertitude :

- *Pratiques de mobilité du tourisme : une demande volatile et mutante*
- *Modes de production et de mise en marché des produits touristiques (notamment dans la composante transport, un des segments du produit avec l'offre résidentielle, hôtelière, services)*
- *Politiques d'attractivité et d'excellence territoriale renforcée pour contrer une crise conjoncturelle ET une crise systémique*

-... est d'autant plus pertinente pour le cas espagnol :

- *deuxième récepteur touristique mondial (58 M de touristes internationaux)*
- *premier rang mondial en terme de recettes (44 Mds d'euros)*
- *un marché domestique dynamique (81 % des recettes = marché intérieur)*
- *une destination mature*
- *de gigantesques projets d'infrastructure de transport (AVE...)*
- *la dynamique de la construction et de l'immobilier qui laisse vide plus d'un million de logements et crée un « appel d'air » pour l'immobilier touristique et de loisirs*

1. De l'intérêt d'aborder le champ du tourisme et du loisir dans une réflexion sur l'avenir de la mobilité

	Pré-modernité 1500-1800	Modernité 1850-1960	Post-modernité Après 1960
Caractéristiques sociales			
Espace dominant	Rural	Urbain	Métropolitain
Base productive	Agraire	Industrielle	Services
Système	Église/Monarchie	Entreprise/État	Grandes entreprises/ Moyens de communication
État	Colonial	État-Nation	Transnational
Opinion	Traditionnelle et religieuse	Réformateurs, paternalisme	Publiciste
Relations	Communales	Impersonnelles	Corporatives
Identité	Liée à la naissance et à l'activité	Production	Consommation -plaisir
Communication	Orale	Médiatique	Promotion
Groupe	Famille corps de métier	Classe	Fragmenté

Source : Botterill, 1993, Scénarios récréatifs

1. De l'intérêt d'aborder le champ du tourisme et du loisir dans une réflexion sur l'avenir de la mobilité

	Pré-modernité 1500- 1800 i	Modernité 1850- 1960	Post-modernité Après 1960
Caractéristiques du tourisme et du loisir			
Forme	Foire	Parc d'attraction	Parc thématique
Cas	Foire de San Bartolomé, Londres	Coney Island, New York	Walt Disney World, Orlando
Lieu	rue	Front maritime	Périphérie urbaine
Limites	ouvertes	Semi-ouvertes	fermé
Tempo	Calendrier religieux	saisonnier	Annuel
Motivation	religieuse et commerciale	Commercial et citoyen	Hédonisme
Offre	Expression	Éducation/Culture	Divertissement
Fréquentation	Pèlerinage / Agriculteurs	Ouvrier	Classe moyenne
Système économique	Communautaire	Mono polistique	Oligopolistique
Transport	Marche cheval	Route et train	Voiture et avion
Mode	Allégorie	Faits	Hyperréalité, simulacre
Produit	Fait pour	Fait par	Produit de consommation

1. De l'intérêt d'aborder le champ du tourisme et du loisir dans une réflexion sur l'avenir de la mobilité

Davantage de gens ont accès à davantage de lieux.

Le luxe est de maîtriser une diversité de mouvements, de déplacements.

« Celui qui a le droit à la mobilité est celui qui est capable de profiter des lieux »

(IVM Cerisy la Salle 2004, Jacques Lévy)

Le tourisme comme INVENTION (*culturelle, sociale, spatiale*) de la société occidentale

Le tourisme comme FACTEUR DE CONSTRUCTION DE L'ESPACE (*distances, modalités d'appropriation et de transformation des lieux, à différentes échelles, à différentes vitesses*)

Le tourisme comme INSTRUMENT D'INNOVATION dans la production économique et territoriale, à travers des processus de production utilisant des systèmes technologiques intelligents

Le tourisme est un MOYEN ET SUPPORT PRIVILÉGIÉ D'EXPANSION DES RÉSEAUX D'INFRASTRUCTURES TRANSPORT

2. Evolution des transports aériens et nouvelles mobilités touristiques

Intérêt ... et méconnaissance des réseaux aériens de charters

- Charter = ligne non régulière, généralement inaccessible au public, mise à la disposition d'un Tour Opérateur qui achète tous les sièges et se charge de remplir les avions via la vente de ses packages aux particuliers.
- Les sources officielles ne décrivent que les lignes régulières (87,8 % de l'offre) et oublient donc environ 12 % de l'offre aérienne mondiale
- L'offre de charters s'est développée après la seconde guerre mondiale et a structuré l'organisation du tourisme en Méditerranée occidentale.
- L'offre charter a toujours fonctionné à côté de l'offre des lignes régulières et des compagnies officielles, mais elle a une grande importance pour certains couples origine-destination

2. Evolution des transports aériens et nouvelles mobilités touristiques

Carte des destinations au départ des 5 pays d'Europe du nord - ouest :

- Grande homogénéité des destinations
- Poids décisionnel des Tour opérateurs qui jouent un rôle pivot en coordonnant les prestations des autres acteurs
- Façonnent l'inscription spatiale de l'offre via la sélection des destinations
- Grèce, Turquie Portugal, Espagne

2. Evolution des transports aériens et nouvelles mobilités touristiques

La clé d'un succès

- Rapport du force du TO face aux prestataires (hôteliers, etc.)
- Économies d'échelle pour la compagnie d'aviation
- Appareils d'occasion
- Densité de sièges dans les avions charterisés
- Personnel moins rémunéré
- Horaires nocturnes
- Moindre service à bord
- Pas de frais de commercialisation individuels

2. Evolution des transports aériens et nouvelles mobilités touristiques

Une offre spatialement concentrée

- Concentration quelques
aéroports spécialisés
(accessibilité)

- Préférences nationales des TO

- Coût et qualification de la main
d'œuvre

- Programmation des macro
stations :

= grand nombre de lits et très
grands hôtels sur un même lieu
pour avoir des ristournes
importantes
sur les prix unitaires

2. Evolution des transports aériens et nouvelles mobilités touristiques



Les destinations phares : les stations balnéaires de Catalogne (première région d'accueil, 15 millions de touristes internationaux), celles de la baie de Palma aux Baléares (plus de 10 millions de touristes), les murs de béton de la costa del Sol (Benidorm, Torremolinos, Fuengirola).



2. Evolution des transports aériens et nouvelles mobilités touristiques

Une mutation brutale : La libéralisation du ciel européen et l'émergence du low cost

Déclencheur : en 1985, Nouvelles Frontières assigne la cour européenne de justice pour avoir le droit de casser les prix au niveau national

Abolition de la distinction a priori entre compagnies régulières et non régulières
Possibilité pour toute compagnie d'un pays de l'UE d'exploiter n'importe quel vol entre deux aéroports communautaires et vols domestiques

2. Evolution des transports aériens et nouvelles mobilités touristiques

- Espagne deuxième rang mondial de fréquentation des compagnies low cost.
- Quasi-disparition des charters touristiques comme Air Condor de Thomas Cook qui reliaient les hubs allemands et Palma de Majorque.
- L'été, en Espagne, 40 % des touristes venus par voie aérienne utilisent Vueling, Easyjet, Ryanair et Clickair.
- Au mois d'août 2007, 6,7 millions de passagers entrent sur le territoire espagnol par les airs dont 2,7 millions de low cost
- Rentabilité remarquable : malgré un baril entre 80 et 100 euros, les compagnies low cost offrent des trajets à 4 centimes le kilomètre, quand une compagnie comme Iberia proposent le double.
- Impact sur des aéroports secondaires qui imposent peu de taxes et de charges, qui permettent aux avions de rester peu de temps à terre, si bien connectés aux autres modes de transport
- En 2000, 60 % du trafic de l'aéroport d'Alicante était lié à du charter et 10 % à du low cost. Aujourd'hui les proportions sont inversées 19 et 53 %.
- Gerone : Ryanair à 94 % mais plus d'un million d'arrivées.

2. Evolution des transports aériens et nouvelles mobilités touristiques

La fin du modèle touristique « fordiste » et irruption d'un modèle « post-fordiste »

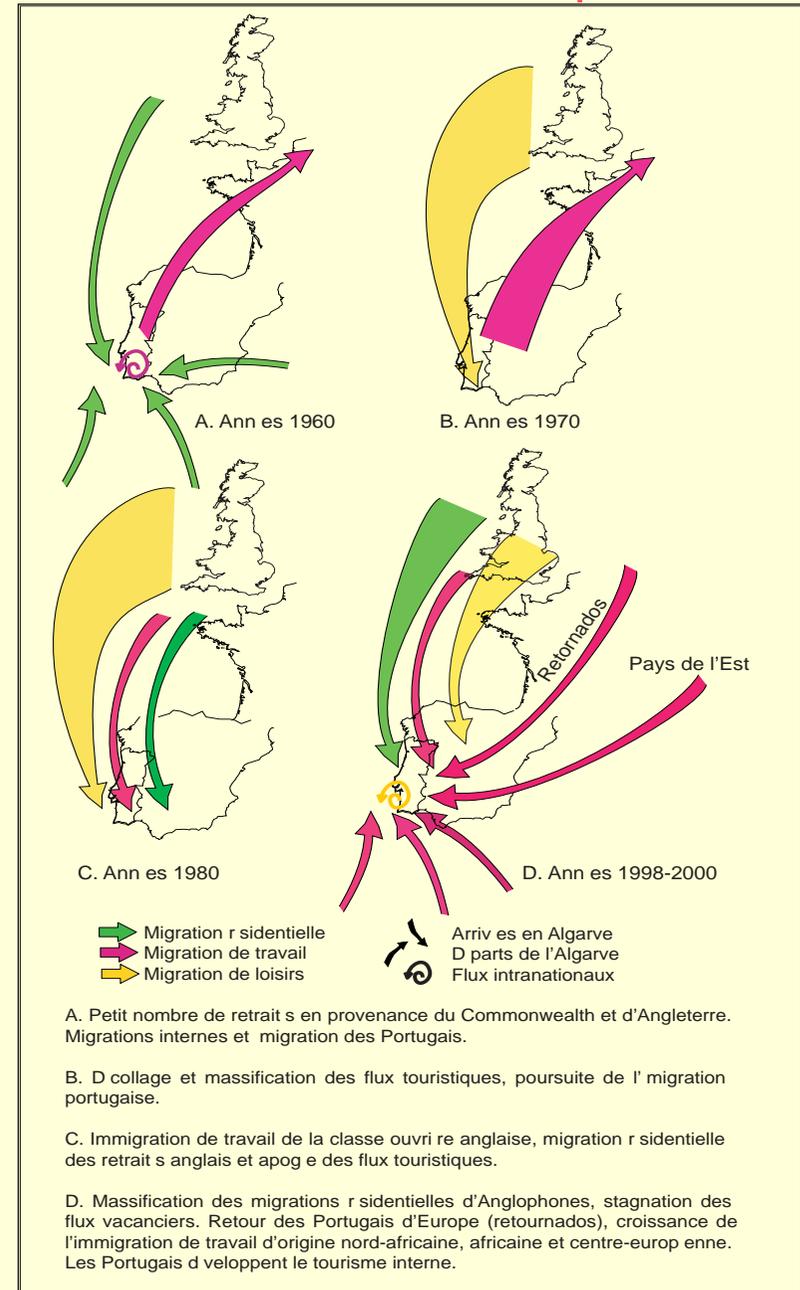
- *Segmentation et Bipolarisation du marché : montée en gamme et prix bas*
- *Amélioration de l'accessibilité et de la desserte*
- *Packaging et liberté de composition du produit*
- *Thématisation de l'offre*
- *Stratégie de marque (des territoires, des produits)*
- *Nouvelles technologies de production et nouveaux systèmes de gestion de l'information*
- *Turn over des destinations*

Mutations de la demande

- *Compression et personnalisation de la demande*
- *Raccourcissement séjour, désaisonnalisation*
- *Recherche de rupture avec la vie quotidienne*
- *Désir d'expérimentation simultanée : nouveauté et familiarité, excitation et sécurité*
- *Recherche d'authenticité, valeurs (patrimonialisation, éthique écologique) et « moralisation » du tourisme*
- *Sensibilité aux risques (sanitaires, sécurité)*
- *Connectivité (communautés d'internautes)*

2. Evolution des transports aériens et nouvelles mobilités touristiques

- Potentiel de génération de la demande
- Nouveaux types de flux : migrations
Mobilités de loisir, de travail, de santé ...
- Nouvelles attractivités (arrière-pays, villes)
- Grenade 230 000 passagers en 2005, 97 % en low cost, et 44 % de passagers ne seraient pas venus à Grenade s'il n'y avait pas eu de low cost
- Restructuration du trafic charter international avec un système saisonnier marqué lié au tourisme côtier vers un système de trafic orienté low cost



2. Evolution des transports aériens et nouvelles mobilités touristiques

Quelques effets du low cost sur l'attractivité touristique : la maturation d'une destination

- augmentation des visites, plus forte fréquence des voyages et désaisonnalisation
- développement d'un tourisme de courts séjours et de week end ainsi que des city breaks à Valence, saint Jacques de Compostelle et Santander Bilbao
- changements qualitatifs dans le comportement touristique et l'activité résidentielle
- moins de packaging, plus de voyages individuels, de dernière minute, avec e commerce
- moins de consommation hôtelière et plus de tourisme résidentiel

- des voyageurs pas plus riches 65 % en middle class

« Pas de relation de cause à effet directe entre le déclin « systémique » du tourisme fordiste des années 1960 et l'émergence du low cost, mais une confluence de facteurs qui permettent la spécialisation dans la promotion immobilière de certains secteurs de la côte espagnole » (Francisco Vera, Pr. U. Alicante)

2. Evolution des transports aériens et nouvelles mobilités touristiques

Vers une cohabitation charter / low cost :

- Souplesse et rentabilité du Low Cost sur moyens courriers (vols de moins de 2,5 heures entre 1200 et 1600 km) avec courts séjours, réservation internet, aéroports secondaires, clientèle jeune, urbaine.
- Intérêt des charters sur destinations de plus de 2000 km de distance (mer rouge, Afrique du nord, Canaries)
- Rôle stratégique des agences de réservation online

	Business	Loisir VFR (Visit friends and relatives)	Loisir Inclusive tourism
Court courrier	Compagnie rgu lire ou low cost	Low cost	Charter
Moyen Courrier	Comp. Rgu lire	Low Cost	Charter
Long courrier	Comp. rgu lire	Comp rgu lire	Classique

2. Evolution des transports aériens et nouvelles mobilités touristiques

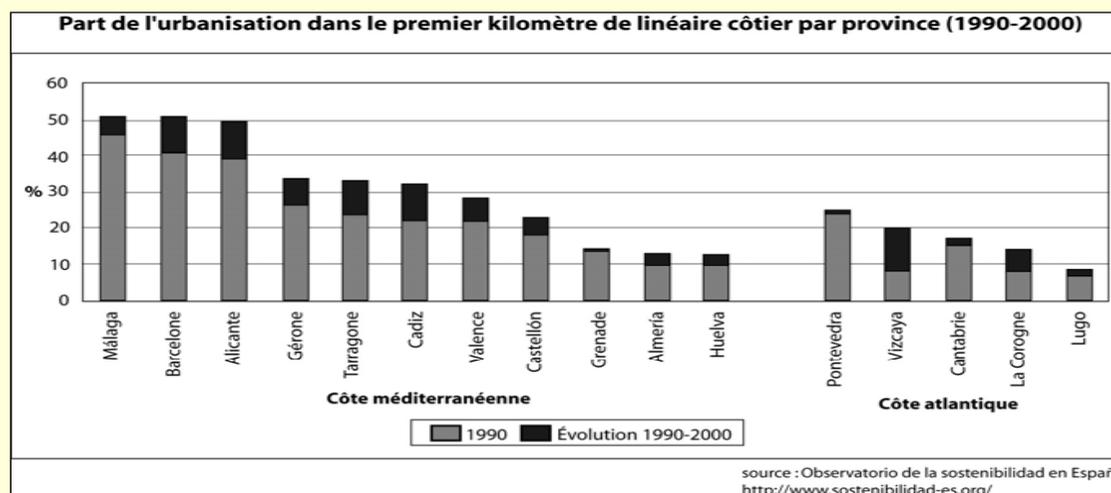
Effets territoriaux des nouvelles mobilités touristiques : spécialisation résidentielle du littoral méditerranéen

-« *Un alignement des politiques de développement régional, des stratégies des compagnies aériennes low cost et des processus de développement urbain* »

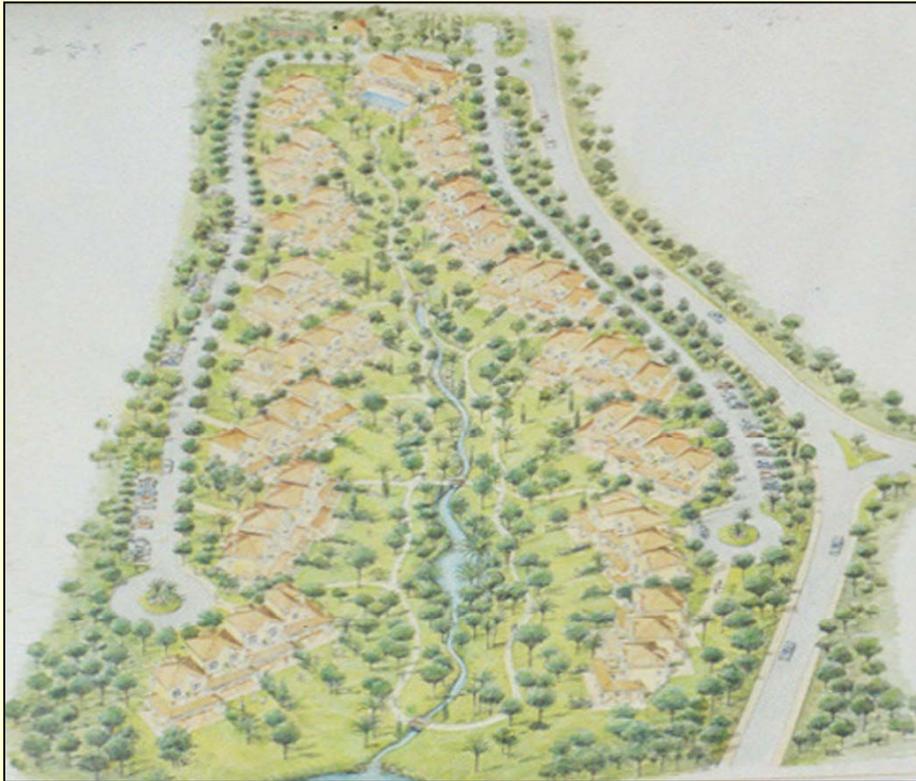
Nouvel aéroport de Castellon : développement très linéaire entre l'offre touristique résidentielle du nord de cette province (marina d'or) et le développement du low cost

Nouvel aéroport Corvera Murcia, autoroute Carthagène Vera et cap Cope 9000 logements,

- 1,2 millions de logements construits entre 1992 et 2000
- 91 % de lits privatifs sur le littoral valencien)



2. Evolution des transports aériens et nouvelles mobilités touristiques



Une innovation spatiale :
Spécialisation résidentielle,
typologie des formes urbaines,
stratégies
d'occupation du sol

L'arrondissement d'Almancil (canton de Loul)
ou les d pendances des villes-nature

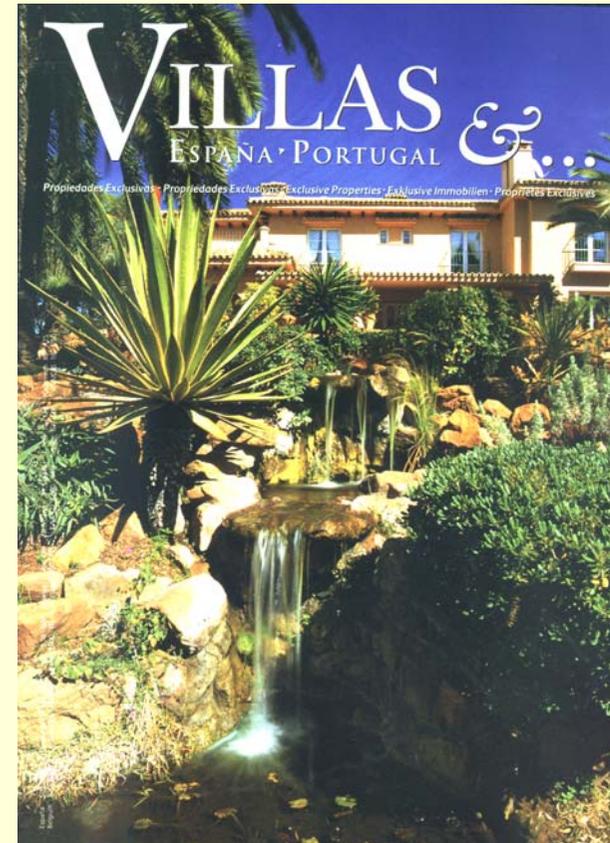


2. Evolution des transports aériens et nouvelles mobilités touristiques



L'espace public touristique résulte du mélange de la fête et du commerce

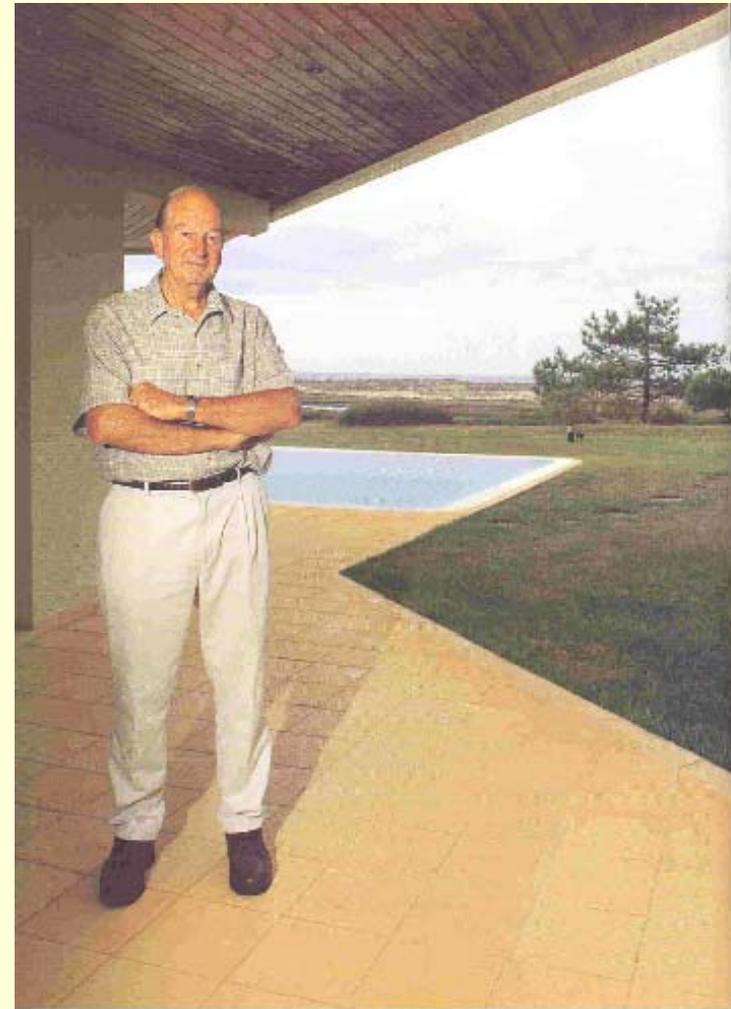
Innovation dans l'élaboration des formes urbaines



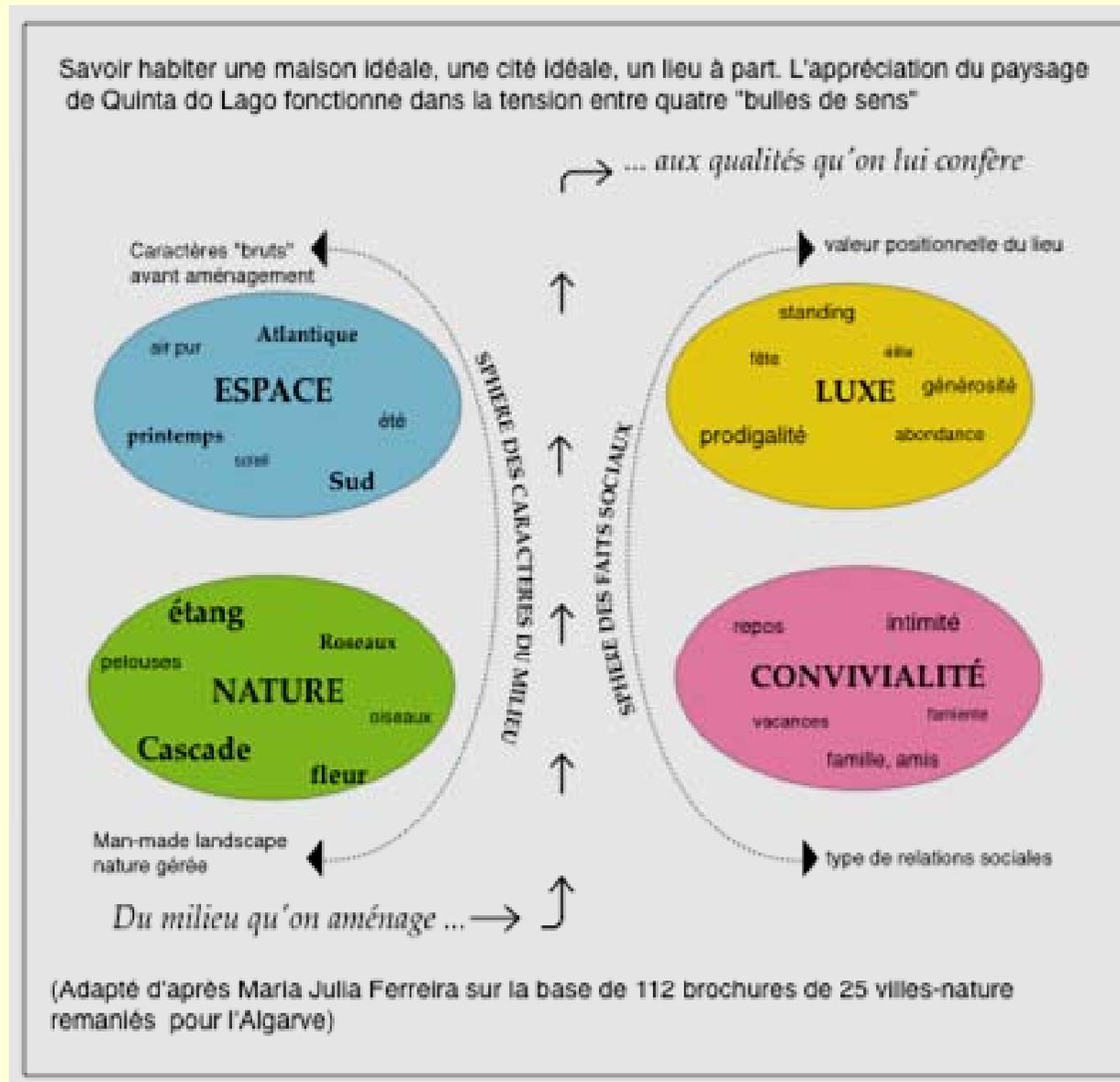
L'espace résidentiel, hybride de la ville et du jardin,

2. Evolution des transports aériens et nouvelles mobilités touristiques

Innovation dans les modes de vie,
les manières d'habiter, de se déplacer, de consommer
Et de se définir.



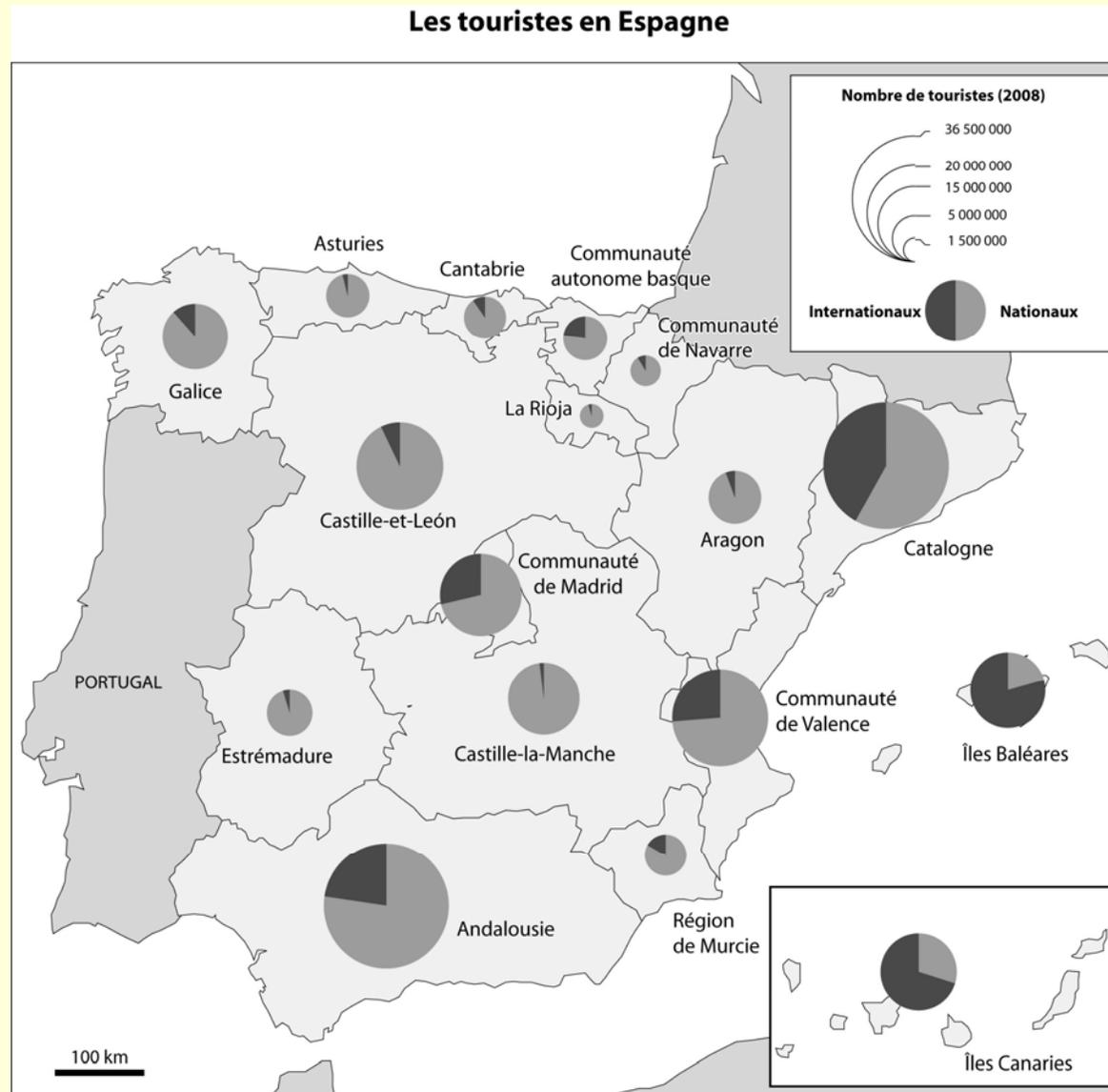
2. Evolution des transports aériens et nouvelles mobilités touristiques



3. Evolution des transports ferroviaires et nouvelles mobilités touristiques



3. Evolution des transports ferroviaires et nouvelles mobilités touristiques



3. Evolution des transports ferroviaires et nouvelles mobilités touristiques

Typologie des aires urbaines attractives :

- attractivité internationale (visiteur internationaux supérieur à 50%: Barcelone et Madrid)
- grandes villes en essor : Valence, Bilbao
- villes plus petites et patrimoniales (Tarragone, Cuenca, Valladolid, ...)

Effet Barcelone : une métropole devenue touristique

Jeux Olympiques, grands réaménagements touristico-ludiques (ports de plaisance, (« *ramblas* »). Ambitieuse politique culturelle, événementielle et patrimoniale (musées Joan Miró, etc.).

Le nombre de touristes de 1,7 millions en 1990 à 7,1 millions en 2007

Tourisme d'agrément 22 % du total en 1990 est devenu majoritaire en 2000, tourisme d'affaire a régressé de 69 % à 46 %.

Effet AVE, tourisme de week end sur les villes de première couronne madrilène



Conclusion : une crise féconde

- « *Il est suicidaire pour le marché touristique espagnol de se battre sur les prix. Au contraire, pour contrer les effets de la crise, qui a entraîné une chute nette de visiteurs internationaux et de recettes, il faut renforcer les investissements et parier sur la qualité.* »

Joan Mesquida, secrétaire d'Etat au tourisme espagnol, interview El Pais, 26 janvier 2009

Du spectre de la crise ...

Une crise, des crises : choc pétrolier, 11 septembre, ... crise de 2008

- offre immobilière excessive sur le littoral?
- désaffection des produits touristiques bon marché ?
- chute du pouvoir d'achat des classes populaires d'Europe du nord ?
- Programmes de rénovation de l'offre dans les secteurs de forte concentration touristique

... aux métamorphoses du tourisme

- Evolution des stations littorales les plus anciennes vers des pôles urbains offrant des services diversifiés (santé, éducation, tertiaire commercial et administratif) et une vie culturelle à l'année.
- Ouverture de nouveaux espaces touristiques : routes culturelles, espaces ruraux, pôles résidentiels thématiques
- Dynamique métropolitaine et offre hôtelière haut de gamme (Barcelo, NH, Sol Melia)

Conclusion

Evolution des mobilités touristiques et politiques de transport :

Un faisceau de mutations : évolution de l'urbanisme et des infrastructures de transport, nouveaux comportements de tourisme et de loisirs, efforts des opérateurs et des municipalités pour améliorer l'offre

-Dans l'histoire, depuis l'invention du tourisme au 19e siècle, des acteurs ont organisé des lieux touristiques en développant des structures de transport et ont fait évoluer les pratiques de déplacement.

-Mais il ne faut pas faire de déterminisme : on ne doit pas surévaluer le rôle de l'offre et ne comprendre la diffusion du tourisme qu'à l'aune des évolutions techniques.

-D'un côté, les progrès techniques des transports ont été facteur de l'élargissement de l'espace touristique

-D'un autre côté, les transports ont un rôle central dans l'organisation des réseaux touristiques

- La réduction de la distance coût est un catalyseur de la diffusion

La crise touristique offre des potentialités de restructuration et de « redéveloppement » aux échelles locales, régionales, globales.