HAL
open science

Pratiques touristiques dans la métropole parisienne : une analyse des mouvements intra-urbains

Gwendal Simon

To cite this version:

Gwendal Simon. Pratiques touristiques dans la métropole parisienne : une analyse des mouvements intra-urbains. Sociologie. Université Paris-Est, 2010. Français. NNT : 2010PEST1122 . tel-00601277

HAL Id: tel-00601277

https://theses.hal.science/tel-00601277v1

Submitted on 17 Jun 2011

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

ÉCOLE DOCTORALE *« VILLE, TRANSPORTS ET TERRITOIRES »*

Thèse
Pour obtenir le grade de
Docteur de l'Université Paris Est
Discipline : Sociologie
Présentée et soutenue publiquement par

GWENDAL SIMON

PRATIQUES TOURISTIQUES DANS LA MÉTROPOLE PARISIENNE

Une analyse des mouvements intra-urbains

Thèse dirigée par Francis Godard et Marie-Hélène Massot

Jury :

Francis GODARD, co-directeur de thèse, professeur à l'Université Paris Est
Maria GRAVARI-BARBAS, examinatrice, professeur à l'Université Paris Panthéon-Sorbonne
Dominique LAOUSSE, examinateur, « Prospective et conception innovante », RATP
Marie-Hélène MASSOT, co-directrice de thèse, directrice de recherche à l'INRETS
Alain TARRIUS, rapporteur, professeur émérite à l'Université Toulouse le Mirail
Jean-Didier URBAIN, rapporteur, professeur à l'Université Paris Descartes

ÉCOLE DOCTORALE *« VILLE, TRANSPORTS ET TERRITOIRES »*

Thèse

Pour obtenir le grade de

Docteur de l'Université Paris Est

Discipline : Sociologie

Présentée et soutenue publiquement par

GWENDAL SIMON

PRATIQUES TOURISTIQUES DANS LA MÉTROPOLE PARISIENNE

Une analyse des mouvements intra-urbains

Thèse dirigée par Francis Godard et Marie-Hélène Massot

Jury :

Francis GODARD, co-directeur de thèse, professeur à l'Université Paris Est

Maria GRAVARI-BARBAS, examinatrice, professeur à l'Université Paris Panthéon-Sorbonne

Dominique LAOUSSE, examinateur, « Prospective et conception innovante », RATP

Marie-Hélène MASSOT, co-directrice de thèse, directrice de recherche à l'INRETS

Alain TARRIUS, rapporteur, professeur émérite à l'Université Toulouse le Mirail

Jean-Didier URBAIN, rapporteur, professeur à l'Université Paris Descartes

À Hervé

Remerciements

La thèse est un exercice partiellement solitaire, dont l'écriture finale est sans nul doute l'acmé, mais elle tient par un ensemble de soutiens matériels, intellectuels et affectifs plus ou moins visibles. Qu'ils soient ici rappelés.

Ce travail n'aurait pas vu le jour, du moins sous cette forme, sans la confiance, la disponibilité et le regard aiguisé de Francis Godard et de Marie-Hélène Massot, qui ont dirigé cette thèse, et d'Edith Heurgon, à l'époque responsable de la Mission Prospective de la RATP. Sur la base d'un contrat CIFRE (Convention Industrielle de Formation par la Recherche), ils ont, outre l'aide concrète apportée à la réflexion, rendu possible l'accueil du doctorant dans un double environnement de recherche, universitaire et opérationnel. Ce cadre intellectuel dual a été indéniablement nourrissant. Il a notamment permis de concilier différentes temporalités de recherche et de conjuguer des relations parfois divergentes à la praxis.

Il faut rappeler le rôle actif de Francis Godard dans l'impulsion de ce travail. Il a accompagné mes années d'apprentissage dans une discipline relativement nouvelle pour moi, nimbant nos discussions d'une bienveillance naturelle et guidant toujours les débats en bonne intelligence.

Le laboratoire Ville Mobilité Transport, institution académique d'accueil, a été un lieu important car il m'a offert ses conditions matérielles et un cadre opportun de stimulation des échanges, tant sur un registre intellectuel que sur une ouverture sur le monde social. La qualité humaine de ses membres contribue à en faire un lieu de vie marquant. La capacité de mobilisation et de mise en synergie de Marie-Hélène Massot, responsable de l'équipe de recherche « Mobilités et métropolisation », y a fortement contribué. Son aide, sur ce travail, ne peut être oubliée : sa rigueur fut un précieux support, ses relectures une aide conséquente.

La Mission Prospective de la RATP fut un pendant complémentaire au laboratoire : lieu de projets à la recherche de formes innovantes, animé par le souci de l'idée neuve, elle a fortement contribué à porter le regard du doctorant devant lui et non derrière. Son responsable, Georges Amar, attentif à une pensée évoluant de l'abstrait au concret, et inversement, a constitué un tandem proactif avec Francis Godard, et leurs critiques furent opérantes. Que les autres membres de cette Mission qui ont le plus alimenté les réflexions autour de ce travail ne soient pas oubliés : Dominique Laousse, « tuteur » de ce travail au sein de l'entreprise et, accessoirement, agitateur d'idée, ainsi que Catherine Espinasse et Mike Rackelboom. Enfin, au sein du groupe de recherche sur la « pédagogie de la mobilité », Jean-Pierre Texier.

Il est clair que moult personnes ne sont pas remerciéés nommément. Rappelons toutefois combien les étudiants, lors des années d'ATER, ont pu mettre à mal des croyances sociologiques et

me faire avancer, de même que les chercheurs qui ont lu, les premiers temps, des versions balbutiantes et désorientées (une pensée pour François Ascher, qui a débrouillé une version très expérimentale de ce travail, et dont la gentillesse et la curiosité intellectuelle furent manifestes). N'omettons pas, non plus, toutes les personnes qui ont facilité l'accès aux terrains d'études ; aux touristes, citadins anonymes et forcément de passage, qui ont accepté de s'entretenir avec un enquêteur français ainsi qu'aux divers acteurs du monde du tourisme en Ile-de-France qui ont donné de leur compétence et de leur temps.

Enfin,

Aux membres du jury qui ont accepté d'y siéger et qui ont su se rendre disponibles pour lire ce travail.

A ceux qui se sont vus offrir ce manuscrit pour des relectures avisées.

A mes parents, qui ont longtemps douté, avec une discrétion décroissante au fil du temps, de la concrétisation finale de ce travail. Qu'ils soient ici rassurés, et remerciés, ainsi que Magdeleine, pour leur aide multiforme.

A Hélène, qui a su, avec une belle constance, me rappeler les exigences et les bonheurs du quotidien

Sommaire

Remerciements…….....7

Sommaire……9

Introduction…….....11

Partie 1. Le projet, cadre d'analyse des pratiques touristiques…….……31

Chapitre 1. Le projet, un cadre pour le voyageur 33

I. Définition du voyage..... 34

II. Le projet et les formes de l'action..... 49

III. Conclusion : le projet et les formes possibles du voyage..... 60

Chapitre 2. Les logiques de la pratique touristique.....65

I. Les freins à une clarté conceptuelle..... 66

II. Les catégorisations du touriste en questions..... 80

III. Définition de la pratique touristique..... 128

Chapitre 3. La métropole parisienne comme espace touristique 133

I. La ville comme espace touristique..... 134

II. Le tourisme dans la métropole parisienne..... 157

Chapitre 4. Choix et méthodologie des « projets touristiques » 191

I. Synthèse sur le « projet touristique »..... 191

II. L'analyse de deux « projets touristiques »..... 196

III. Méthodes pour saisir les pratiques urbaines des touristes..... 237

Partie 2. Les pratiques urbaines des touristes à Paris…….....269

Chapitre 5. Les pratiques urbaines des backpackers 271

I. Les logiques globales du voyage..... 272

II. L'espace-temps des aménités..... 297

III. L'espace-temps des mobilités 348

IV. Les médiations du voyage 397
V. Conclusion sur les pratiques urbaines des backpackers 430

Chapitre 6. Les pratiques urbaines encadrées par un tour-opérateur 447

I. Les logiques globales du voyage 448
II. L'espace-temps des aménités 468
III. L'espace-temps des mobilités 507
IV. Les médiations du voyage 526
V. Conclusion sur les pratiques urbaines des touristes voyageant en tour-opérateur 560

Conclusion…….....569
Annexes……....589
Bibliographie…….....609
Table des matières……...624

Introduction

1. Généalogie d'une recherche

Ce travail est le résultat d'une coopération de recherche entre le laboratoire Ville Mobilité Transport (LVMT) et la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP). Il procède ainsi d'une régulière co-construction dans la combinaison de deux champs de compétences. En effet, le laboratoire engage des recherches sur les formes de mobilité urbaine et les logiques de métropolisation alors que la RATP se positionne, à la fois, comme exploitant de réseaux de transport et prestataire de services appliqués aux mobilités. Si cette collaboration entre ces deux partenaires place, de fait, le doctorant au centre du jeu dans la conduite de l'avancée théorique et empirique de sa recherche, le laboratoire veille à l'exigence de scientificité et l'entreprise aux retombées opérationnelles. Il n'en reste pas moins que ce partage des rôles est cependant sommaire en tendant à ramener chaque acteur à un credo originel qui s'avère plus complexe en réalité. Le sujet de la thèse fut initié par l'entreprise, où deux ensembles de réflexions dominèrent : premièrement, l'analyse des pratiques de mobilités intra-urbaines sous l'angle de la navigation, c'est-à-dire la saisie des comportements de mobilités dans des espaces jugés complexes ou qui, du moins, ne sont pas donnés d'avance aux citadins qui les fréquentent. La question sous-jacente – comment, dans de tels contextes et avec quelles ressources, se déplace-t-on ? – induisait une réflexion sur les aides potentielles à la mobilité, une piste de recherche intéressant la RATP. Secondement, dans la continuité de ces développements, ce fut l'émergence de la figure du touriste comme analyseur pertinent d'une pratique de la ville potentiellement réflexive et outillée dans un environnement à déchiffrer.

Les interrogations sur la navigation se basent sur l'hypothèse générale d'une augmentation croissante de la complexité dans le traitement de l'information au sein des espaces urbains et, plus largement, dans l'univers des transports. Elle valorise la dimension cognitive du déplacement dans une préhension de la mobilité à l'interaction des capacités individuelles du voyageur et des ressources de l'environnement. Les références théoriques s'appuient sur la complexification des formes traditionnelles de la mobilité urbaine à travers l'hypothèse de nouveaux rythmes urbains (Bailly,

Heurgon, 2001), de parcours plus diversifiés et changeants (Ascher, 1997) et d'une transformation plus profonde de la ville parfois formulée en termes de nouvelle civilisation urbaine. Pour une part, ce cadre de réflexion résulte des débats sur les temps de la ville initiés à la fin des années 1990 ainsi qu'aux recompositions temporelles des individus dans un contexte d'hyper-modernité (Ascher, Godard, 2003). C'est aussi, de façon concomitante, la recherche d'un paradigme pour penser les mobilités en connexion avec les Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication (NTIC) dans leur capacité à transformer le rapport à l'urbain. Ces débats interrogent la convergence des technologies vers des concepts d' « intelligence ambiante » et de connectivité continue figurant des citadins entourés d'interfaces permettant une accession physique et virtuelle à la ville (Kaplan, Lafont, 2004). Un point important de ces questionnements insiste sur la plus grande individualisation des pratiques de mobilité urbaine en considérant les aptitudes et les apprentissages sous l'angle d'une différenciation croissante des compétences à bouger. Le changement de regard progressif dans l'univers du transport et de la mobilité, entre des conceptualisations formulées en termes de masse de voyageurs vers celles soulignant des capacités propres, en est un exemple. On y trouve une illustration dans le passage de la figure de l'usager moyen – habitué et adapté à son trajet, notamment entre le domicile et le travail, et autonome dans ses routines d'action – aux « minorités » d'usagers qui ont émergé dans l'univers des services en général et du transport en particulier. Ce sont des personnes à mobilité réduite, des personnes âgées, des enfants, des voyageurs occasionnels, des touristes. « Tous entrent en scène avec leur lot de problèmes (…) comme usagers incompétents dans tel ou tel jeu de circonstances et comme demandeurs d'une attention différenciée » (Joseph, 2004 : 17). Ce cadre d'interprétation insiste donc sur la multitude et non sur un agrégat uniforme de voyageurs, c'est-à-dire sur un ensemble davantage bigarré, composé de personnes ou de groupes singuliers, de problèmes et d'incidents spécifiques, d'objets et d'équipements récalcitrants, de personnages typiques et de demandes atypiques (*ibid.*). Pour ces populations, l'environnement urbain apparaît alors comme l'espace d'une praxis qui demande à être lu, interprété, décodé mais toujours diversement selon les capacités des usagers en déplacement. Ces réflexions ont balisé les premiers temps de note recherche.

Simultanément, elles se doublèrent d'un deuxième ensemble de questions autour des mobilités touristiques dans la ville, à la fois à partir d'une hypothèse implicite du discours commun sur les difficultés des touristes dans leurs mobilités mais aussi par la place croissante des thématiques impliquant le tourisme urbain dans l'espace parisien. L'hypothèse était la suivante : l'inconnu spatial participe à structurer les pratiques urbaines des touristes et les fragilise dans leur rapport à la ville (ils doivent s'orienter, se repérer, chercher des supports pour agir…). En conséquence, ils illustrent a priori un ensemble de « désaccords » avec l'environnement de visite par cette nécessité de débrouiller et de décoder l'espace. Ils médiatisent donc des pratiques urbaines non ordinaires et distantes des routines d'action de l'univers quotidien qui engagent des services potentiels d'aide à la mobilité pour eux-mêmes mais aussi pour l'ensemble des voyageurs occasionnels. Quant au contexte de

réaffirmation de la question touristique en ville, et notamment à Paris, plusieurs éléments ont participé à peser sur le choix des touristes comme population d'étude. Ce fut notamment la mise en question de la valorisation touristique à Paris au début des années 2000. En effet, l'arrivée d'un nouvel exécutif parisien en 2001 à la tête de la municipalité a favorisé un questionnement de la gestion touristique à Paris articulé sur une volonté d'impulser une politique de développement en partie réactualisée. C'est la tentative d'intégrer plus fortement des problématiques de développement durable dans les aménagements et les transports urbains dans un contexte local où la polarisation des flux sur quelques grands sites touristiques est notable et pose des problèmes de congestion. C'est aussi la recherche d'une articulation entre les différentes échelles touristiques sur l'aire métropolitaine, de l'hyper-centre de Paris et des différents lieux de l'espace intra-muros aux espaces périphériques. Les acteurs du tourisme parisien et francilien ont à l'esprit la nécessité d'un élargissement de la question touristique au niveau de la métropole pour mieux canaliser les flux en cherchant à diffracter les itinéraires vers des lieux plus confidentiels et moins médiatiques. A cela s'ajoute le sentiment d'une concurrence inter-métropolitaine plus vive en Europe et dans le monde qui souligne la nécessité de diversifier davantage les formes de tourisme dans la ville[1]. De même, la montée en puissance des grands événements et des manifestations (culturelles, sportives, etc.) travaille les acteurs du transport urbain dans la gestion, sur des laps de temps assez courts, d'un grand nombre de voyageurs occasionnels déambulant dans la ville et les transports[2]. Ainsi, ces différents questionnements ont permis de légitimer plus notablement la question touristique (regroupant les mobilités de loisirs, les mobilités temporaires…) – qui n'était pas directement privilégiée par la RATP – et valorisait, en interne, une évolution du contexte touristique métropolitain et des pratiques individuelles et collectives encore mal connues.

C'est donc à la croisée de ces deux ensembles de réflexions thématisées qu'un premier socle problématique s'est ébauché, à l'articulation des capacités différenciées des individus à bouger dans l'espace supposément complexe de la ville et des touristes comme figures pertinentes de citadin occasionnel illustrant une mobilité *à construire* dans des situations de connaissance relative. L'idée d'une *mobilité non donnée d'avance* interrogeant les compétences pour « lire » un espace et mobiliser des ressources pour se déplacer prenait son sens avec la figure du touriste éclairant des configurations de voyage dominées par l'extraordinaire. Dans ce cadre, l'enjeu pour la RATP consiste à se définir comme prestataire de services dans l'exploration de nouvelles capacités d'offres par le biais du tourisme : quelle(s) aide(s) proposer aux individus se déplaçant temporairement dans des endroits relativement peu familiers. La commande était donc posée et exprimée ainsi : d'une part, analyser les

[1] Ce panorama des réflexions sur la place du tourisme dans la métropole parisienne s'appuie notamment sur des entretiens menés en 2005 avec Laurent Queige (Mairie de Paris), Hélène Sallet-Lavorel (Comité Régional du Tourisme de l'Ile-de-France) et Catherine Girard-Fancelli (RATP).

[2] La RATP avait notamment engagé des études sur les championnats d'Europe d'Athlétisme à Saint-Denis (Chave *et al*, 2003).

pratiques urbaines des touristes à Paris (leurs manières de faire et leurs mouvements dans la ville) et, d'autre part, concevoir et expérimenter des services pour faciliter leurs navigations dans la ville. Nous n'aborderons cependant pas ici cette dernière phase qui nous a pourtant occupés une large partie de la troisième année de thèse. Sa présentation aurait surchargé ce manuscrit et freiné sa cohérence d'ensemble puisque cette expérimentation n'est pas le résultat de notre seule production mais découle des réflexions collectives d'un groupe de travail sur la « pédagogie de la mobilité » à la RATP. Par conséquent, seule l'analyse des pratiques touristiques trouve ici sa place.

Notre travail n'objective donc pas la définition et la mise en place de services à la mobilité dédiés aux touristes. Il est ici directement porté par l'enjeu de compréhension des pratiques urbaines en ce qu'elles révèlent, selon nous, des manières spécifiques d'agir dans la ville. L'intérêt d'examiner ces pratiques est multiple. Il réside dans la méconnaissance relative de ces dernières alors même qu'elles se déploient dans nos métropoles et constituent un analyseur potentiel des mobilités de demain, si l'hypothèse de mobilités quotidiennes moins routinières et plus occasionnelles se vérifiait. Il tient aussi à la dimension acquise par le secteur du tourisme aujourd'hui, devenu en quelques décennies un acteur du processus de métropolisation (en termes de développement, d'images, etc.). L'orientation de notre regard sur les pratiques urbaines n'abandonne pas totalement le thème de la navigation ; nous développons en effet ici une approche dans laquelle les mouvements des touristes dans la ville participent à la définition et à la qualification de leurs pratiques urbaines. Notre approche valorise donc le rôle de la mobilité. Cette dernière est, en suivant les principes de la « géographie du temps », élevée au rang d'élément potentiellement structurant des pratiques en ce que tout mouvement se construit selon l'aptitude à se déplacer de chacun, c'est-à-dire selon sa capacité à lever les obstacles rencontrés pour atteindre sa destination. Pour autant, notre objet ne relève pas d'une analyse des obstacles rencontrés dans les parcours urbains des touristes et des solutions qu'ils sont en mesure de déployer. Notre objet est centré sur l'analyse des mouvements dans la ville. Considérés comme des temps d'interactions avec un espace peuplé de formes urbaines, d'objets et d'individus, ces mouvements sont au cœur des pratiques urbaines qu'ils participent à qualifier.

2. Les mouvements intra-urbains des touristes comme enjeu de connaissance

Alors que le tourisme urbain est aujourd'hui un phénomène dont les dynamiques sont largement étudiées et que les flux sont considérables dans certaines destinations, on sait paradoxalement assez peu de choses sur ce que font précisément les touristes dans les villes. L'affirmation de Pearce (1990) qui considère que l'ensemble spatial constitué des lieux et des zones visitées par un touriste ou un groupe de touristes, voyageant dans une localité donnée, reste encore assez largement ignoré, conserve son actualité. Les raisons de la faiblesse des connaissances des pratiques touristiques de la ville sont, de prime abord, surprenantes car ces dernières décennies furent favorables à de telles

incitations de recherche. En effet, la question touristique est devenue un enjeu important du devenir métropolitain depuis les années 1980 avec la réaffirmation de l'occupation de la ville par les loisirs et le tourisme. Mais l'effort de compréhension s'est largement porté sur le rôle du tourisme comme levier des stratégies urbaines ainsi que sur l'articulation des activités touristiques dans la ville et les bénéfices potentiels qu'elle en retire en termes économique et médiatique. Bien qu'il soit admis que le tourisme participe à la fabrication métropolitaine, les mouvements intra-urbains des touristes restent méconnus alors qu'ils constituent un élément non négligeable de ce processus. En investissant l'espace via la visite de sites et d'aménités, de déplacements en transports publics ou privés et à travers la consommation de biens et de services, les touristes concourent aux dynamiques urbaines. Certes, il existe des éléments de réponse pour savoir où ils se rendent et les activités qu'ils pratiquent (lorsque les lieux touristiques estiment ou comptabilisent les entrées), leurs niveaux de dépenses, leurs choix de modes de transport, les différents motifs qui gouvernent leurs visites, etc. Mais l'aperçu est cependant approximatif du fait d'une grande segmentation des éléments disponibles. Partant, nombre de questions restent en suspens. Ainsi, si les visées statiques et différenciées sur la fréquentation par sites sont nombreuses, les perspectives plus dynamiques dans la combinaison d'activités dans le temps et l'espace sont plus rares. De même, la place et le rôle des mobilités dans la découverte de l'espace urbain sont peu connus alors qu'ils sont intrinsèquement liés au phénomène touristique. En effet, le touriste est un voyageur de loisir, c'est-à-dire un individu mobile qui se déplace pour son plaisir, porté par un désir d'ailleurs. Dans ce cadre, la mobilité peut-elle être posée comme un agent actif favorisant différentes découvertes de l'environnement ?

Au moins deux ensembles de justifications peuvent être avancés pour comprendre cette méconnaissance : des difficultés de nature méthodologique, d'une part, et la place du tourisme comme objet de recherche dans les sciences sociales, d'autre part. Premièrement, quelles sont les difficultés de connaissance quantitative et qualitative du phénomène touristique en ville ? Soulignons déjà, hors du contexte urbain, combien les grandes enquêtes quantitatives en sociologie font rarement du tourisme une interrogation centrale. Jusqu'ici, les recherches sur les comportements touristiques sont « soit ciblées sur le tourisme (la fréquentation hôtelière, etc.) ; soit l'objet d'un volet spécifique dans un ensemble d'interrogations comportementales et d'aspirations sur différents sujets (l'enquête sur les conditions de vie du CREDOC, etc.) ; soit intégrées dans une enquête dont l'objet principal n'est pas le tourisme (l'enquête « Emploi du temps » de l'INSEE, etc.) ; soit focalisées sur les pratiques spécifiques (les enquêtes sur les pratiques culturelles du ministère de la Culture, etc.) » (Poupeau, Réau, 2007 : 5-6). Concernant les études nationales plus spécifiquement attachées au phénomène touristique, plusieurs types de données sont disponibles : il y a celles issues du « Suivi de la Demande Touristique » (SDT) qui porte sur tous les voyages comportant au moins une nuitée passée hors du domicile et ne concerne que les Français. On prévoit la possibilité de décrire trois séjours consécutifs dans le même voyage mais on accepte de perdre la précision sur les déplacements

et les séjours effectués au-delà, limitant donc les informations sur les mobilités les plus nomades. L'articulation de différents lieux est alors peu lisible. Il y a également l'enquête « Vacances » mais qui ne porte que sur les voyages d'une durée supérieure ou égale à quatre nuitées alors que les durées du tourisme urbain sont courtes. Concernant les enquêtes sur les lieux de séjours, les données recueillies examinent principalement la fréquentation hôtelière, celles des bâtiments ou des monuments. On mesure donc les afflux mais non les flux dans la ville. Terrier (2006) précise que, hors les hôtels et les campings, aucune enquête ne couvre l'ensemble du territoire métropolitain. Dans le cas où les enquêtes se réalisent à un lieu de passage, si le dispositif est aisé à mettre en place dans une île ou un aéroport, il est plus difficile à concrétiser dans les espaces qui possèdent des frontières poreuses avec de nombreuses possibilités d'entrées et de sorties, rendant ainsi l'enquête beaucoup plus complexe sur les territoires urbains. En résumé, c'est donc moins le manque de données quantitatives que leurs capacités limitées à rendre compte des mouvements et des combinaisons de lieux dans une destination donnée aux limites perméables (même si le développement des NTIC et les solutions de suivi géolocalisé peuvent pallier ces failles, mais sur des échantillons restreints). Concernant les données qualitatives, c'est la difficulté de conduire des entretiens ou des observations fines sur des temporalités généralement courtes des voyages urbains et sur des espaces qui attirent une grande variété de visiteurs pour des motifs forts variés (Pearce, *ibid.*). Globalement, nombre de professionnels du marketing, pour qui les mesures sont stratégiques, soulignent cette difficulté de construire des enquêtes fiables[3].

Deuxièmement, outre ces difficultés de mesure du mouvement, il faut souligner la place qu'occupe le tourisme comme objet de recherche dans le champ académique pour comprendre le manque de données sur les pratiques touristiques. Il est en effet nécessaire d'évoquer, au moins pour le cas français, la place relativement mineure que les différentes disciplines des sciences sociales accordent au tourisme. En France, le touriste reste le plus souvent considéré comme un « acteur économique » dont il faut mesurer « les activités » (Poupeau, Réau, *ibid.* : 6). Certes, la géographie a plus largement investi ce champ de recherche et lui a donné une légitimité académique[4]. De même, des chercheurs issus principalement de l'anthropologie et de la sémiologie se sont intéressés aux questions de l'imaginaire touristique, des représentations de la découverte de soi et d'autrui, en reprenant parfois la tradition sociologique issue de l'analyse des loisirs de Friedman et Dumazedier. Néanmoins, il reste un objet peu consacré. En sociologie, les études restent rares et le mouvement d'institutionnalisation est lent : « en France, les publications scientifiques sur le tourisme ne se sont pas développées à la mode américaine : au-delà du peu d'enquêtes de terrain et de chercheurs

[3] Ce fut notamment le message principal fourni par le responsable de l'unité marketing de la RATP, Patrick Vautier, lorsque nous débutâmes notre recherche.

[4] Il est ainsi possible de se référer aux nombreux travaux menés par l'Equipe Mobilités, Itinéraires et Territoires (MIT) de l'université Paris 7 et ceux de l'Equipe Interdisciplinaire de Recherche Sur le Tourisme (EIREST) de l'université Paris 1.

travaillant explicitement sur ce thème, c'est plutôt l'histoire des divisions disciplinaires qui explique une telle différence. L'étude des pratiques culturelles du tourisme est presque toujours abordée en sociologie dans le cadre d'un domaine d'investigation plus légitime, comme la famille, la sexualité ou l'environnement, sans être institutionnalisée dans des centres de recherche et des enseignements universitaires » (Poupeau, Réau, *ibid.* : 5)[5]. Aussi, pour une large part aujourd'hui, pour l'ensemble des raisons précédemment citées, l'examen des pratiques touristiques dans l'espace métropolitain nécessite de dialoguer, d'une part, avec les anthropologues ou sociologues de l'imaginaire et, d'autre part, avec des géographes. Les premiers nous aident à comprendre les déterminants structuraux du voyage et les jeux d'images qui portent les touristes vers les villes. Quant aux seconds, ils permettent de saisir plus clairement, à la fois la participation du tourisme et des loisirs au processus de métropolisation, les composantes de l'urbanité et les recompositions spatiales par le tourisme sur des échelles intra-urbaines.

L'approche consistant à interroger les touristes sur les attractions ou les sites qu'ils ont visités ou l'intention de visiter peut indiquer les lieux et les monuments les plus fréquentés. Il est cependant plus rare qu'elle permette d'obtenir des informations détaillées sur la combinaison ou la séquence des visites, limitant ainsi une vision dynamique dans l'espace et dans le temps. Pearce (*ibid.*) a recensé, sur les décennies 1970 et 1980, un ensemble d'études qui apportent néanmoins des réponses sur ce sujet. Les apports des recherches menées par Elliott (1981) et Cooper (1981) permettent de dessiner une relation touristique à la ville sous l'angle d'une hiérarchie des visites modulée à la fois par les localisations des attractions et les temporalités de séjours (durée et nombre de visites). Elliott montre notamment, dans la ville de Christchurch, en Nouvelle-Zélande, que les sites localisés au centre-ville ont été plus fréquemment visités que ceux situés hors de la ville. C'est notamment le cas chez les touristes étrangers pour qui la facilité d'accès aux attractions regroupées au centre-ville est un facteur déterminant compte tenu de la brièveté de leurs séjours en ville. L'auteur note que le nombre d'excursions hors du centre augmentent avec la durée du séjour et avec le nombre de visites antérieures dans la ville. Cooper a repéré une logique similaire dans son analyse des pratiques touristiques à Saint-Hélier, dans l'île de Jersey. Il constate qu'« une vague de visites (…) se répand du haut vers le bas de la hiérarchie [touristique] et (…) diminue au fur et à mesure que le nombre de visites augmente » (Cooper, cité par Pearce, *ibid.*). Un autre aspect des pratiques urbaines des visiteurs a été souligné par Chadefaud (1981) qui distingue l'occupation spatiale selon la diversité ou non des motifs de visite. Etablissant une cartographie de l'occupation de la ville de Lourdes par les pèlerins, l'auteur montre une distinction entre les voyages organisés et ceux réalisés plus « individuellement ».

[5] « En sociologie, [le tourisme] n'est l'objet d'aucun article dans une revue classée A par le CNRS : les auteurs les plus connus publient dans des collections « grands publics » (Réau, Poupeau, *ibid.* : 7). Il faut néanmoins noter l'effort réalisé par le séminaire « Tourisme : Recherches, Institutions, Pratiques » à l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales (EHESS) animé par Cousin et Réau ainsi que leur ouvrage *Sociologie du tourisme* (Cousin, Réau, 2009).

Les voyageurs groupés, certes plus dépendants physiquement mais plus directement occupés par la dimension religieuse du voyage, limitent leur pratique aux principales aménités religieuses et aux hébergements de la ville basse. A contrario, les pèlerins « indépendants » ont une pratique spatiale plus large et dispersée en intégrant à leur programme une composante plus « touristique » dans des activités non spécifiquement liées au pèlerinage. Quant à Matley (1976), il fait l'hypothèse que l'atmosphère propre des villes est un élément important de leur attraction. Prenant Paris pour exemple, il considère « peu probable que le touriste moyen visite cette ville avec l'intention spécifique d'aller voir la tour Eiffel ou de se rendre au musée du Louvre ou aux Folies-Bergère. Il vient à Paris parce qu'il a envie de vivre l'atmosphère et ressentir ce qui fait l'âme de cette ville particulière…(…). [Les touristes] partagent, à des degrés variables, les moyens de transport, les commerces, les restaurants, les cathédrales, les musées, les théâtres avec les résidents locaux » (Matley, cité par Pearce, *ibid.* : 273-274).

En termes de méthodologie, différents protocoles de recherches sont observés, de la filature des touristes (Murphy, 1980) jusqu'au carnet embarqué pour noter leurs déplacements et leurs lieux selon les moments de la journée (Cooper, *ibid.*) voire un journal des activités avec des renseignements personnels, le programme établi, les déplacements, et les imprévus (Murphy, Rosenblood, 1974). Des études plus récentes sur ces thématiques sont néanmoins rares. Récemment, Freytag (2008) a montré le rapport différencié à Paris selon le nombre de visites en pointant l'acculturation à l'espace comme facteur distinctif, rejoignant par là les résultats de Cooper et d'Elliott.

L'éventail réduit des travaux disponibles trouve un écho similaire lorsqu'on examine le cas parisien.

3. Paris, une métropole touristique peu analysée

L'état de la recherche sur la métropole parisienne laisse apparaître un nombre extrêmement faible de travaux qui nourrissent le paradoxe d'une destination touristique mondialement connue mais peu étudiée. Sur le plan touristique, sa réputation n'est pourtant plus à faire : elle est solidement ancrée dans des imaginaires et des pratiques. *Ville Lumière*, destination d'Art et d'Histoire, ville Romantique, *city of love*, etc. : le nombre des formules consacrées témoignent de la place que la ville occupe dans l'espace médiatique. En termes de flux estimés, Paris intra-muros a attiré environ 27 millions de touristes en 2009, se plaçant ainsi comme une des aires urbaines les plus attractives à l'échelle du globe. Malgré ce statut de métropole mondiale, les études sont rares. Est-ce la conséquence d'une destination jugée intellectuellement peu séduisante en tant qu'héritière des formes *classiques* de la ville européenne articulée autour d'un hyper-centre monumental ? Serait-ce alors l'apparente polarisation des pratiques et le sentiment de visites principalement guidées par les monuments et les stéréotypes qui motiveraient peu les chercheurs ? Est-ce le résultat de formes

touristiques qui, à l'inverse d'autres métropoles moins anciennes et construites ex-nihilo, rendent peu compte des transformations métropolitaines par les loisirs et le tourisme ? Le désintérêt résiderait là dans la malléabilité réduite du cadre urbain. En définitive, les réponses précises aux causes de désaffection sont difficiles à diagnostiquer et d'autres hypothèses doivent être formulées pour saisir cette apparente incuriosité.

3.1 Une symbolique urbaine puissante mais géographiquement limitée

Il est nécessaire, pour pallier la faiblesse des études existantes, de cumuler les apports de différentes disciplines afin de cerner les caractéristiques du tourisme parisien et les conditions de son attraction. Il faut souvent opérer de biais, en mobilisant des travaux qui n'éclairent qu'une partie de la recherche. Ce sont, par exemple, des recherches sur l'histoire de Paris pour comprendre comment s'est constitué le cadre urbain d'une ville moderne et bourgeoise dans le courant du XIXème siècle (Marchand, 2003) de même que la manière dont s'est construite une image mythifiée symbolisant Paris comme capitale des plaisirs (Csergo, 1995). Il faut aussi analyser comment s'est développé un espace touristique central et relativement homogène au coeur de la métropole (Duhamel, Knafou, 2007). Pour la plupart, les quelques études traitant de Paris insistent sur la place d'un cadre symbolique et urbain fortement marqué par l'histoire et un espace de pratiques géographiquement limité. Pour bien mesurer l'importance de ce bornage spatio-temporel, nous nous appuyons ici sur le travail des géographes Fagnoni et Aymard (2002) qui offre une synthèse des réalités du tourisme parisien en dessinant l'environnement matériel et symbolique propre à la ville. Les auteurs y soulignent deux dimensions structurantes : premièrement, une symbolique urbaine organisée autour des monuments et la combinaison d'images se référant à la grandeur culturelle, urbanistique, politique et industrielle. Le prestige parisien est le résultat d'un patrimoine architectural et culturel façonné par les siècles, donnant naissance à des mythes de portée universelle. Pour une large part, cet héritage est celui du XIXème siècle et de la première moitié du XXème siècle dans la mesure où il a donné à Paris ses images les plus ostensibles : une ville symbole d'élégance, de plaisirs citadins et une harmonie architecturale, conséquence des travaux haussmanniens. Les stéréotypes de Paris se fixent à cette époque et attirent aujourd'hui de nombreux visiteurs à travers « des lieux, des atmosphères, des traditions et des modes de vie (à l'exemple du bistrot parisien) qui se sont codifiés et qui sont devenus des produits touristiques (…). Ils s'appuient sur des territorialités touristiques bien précises, des points de passages obligés » (*ibid.* : 7). Secondement, ces auteurs insistent sur la structuration du cadre urbain par un espace touristique central autour de la Seine, « matrice de la ville ». Le fleuve condense la majorité des monuments et de nombreux panoramas ouvrent sur des paysages majestueux. C'est « l'affirmation de la fonction de capitale grâce à une monumentalité mise en spectacle. L'axe horizontal de la Seine s'oppose à la verticalité des architectures et concourt à donner une impression de majestueuse unité intemporelle. La Seine (…) apporte à ce tableau, construit par l'homme, une

douceur presque immatérielle. Le touriste trouve ici tous les clichés d'une ville romantique, avec ses ponts, ses îles et ses jardins » (*ibid.* : 6). A cette dimension géographique se combine l'aspect temporel et la place d'une monumentalité travaillée par différentes strates historiques où les monuments ponctuent le temps et les territoires urbains. Ainsi, l'espace et le temps participent à l'élaboration d'une entité touristique assez bien délimitée. Ceci explique que le développement touristique peine à se renouveler. En effet, la puissance des images liées à Paris rend difficile une réponse en termes de fidélisation sur la base des imaginaires classiques de la cité parisienne tout en suscitant le désir de visites différentes pour d'autres clientèles. S'il ne faut pas oublier la diversité des activités possibles (Paris est aussi une ville attractive comme ville marchande et ville d'affaires), le poids de l'héritage est fort, Fagnoni et Aymard n'hésitant pas à parler d'une possible « ringardisation » (*ibid.* : 8).

Au-delà de la forme et de la symbolique urbaine, nous disposons également de données concernant les profils de touristes et leurs modes de déplacements.

3.2 Prédominance des « métriques pédestres » dans Paris intra-muros

La RATP dispose de données qui relèvent du segment spécifique des « visiteurs »[6]. Leur volume représente environ 8% du trafic total annuel soit approximativement 36 millions de personnes par an et 150 millions de déplacements. La finalité des voyages profite largement aux loisirs comparativement aux motifs professionnels (84% vs 16%). Une distinction peut s'opérer entre « visiteurs français » et « visiteurs étrangers » car les profils montrent une dualité assez marquée : les nationaux sont comparativement moins nombreux (13 millions vs 23 millions d'étrangers). Ils restent plus longtemps (3,6 jours vs 2,3 jours), évitent généralement la saison estivale et motivent davantage leurs voyages par des visites familiales ou amicales. Ils sont 72,6% à y trouver un hébergement alors que 77% des visiteurs étrangers résident à l'hôtel. Les Français se révèlent de bons connaisseurs de la région (30% y ont vécu au moins 3 mois). Venant essentiellement en Ile-de-France en voiture et en train, ils font en moyenne un peu moins de trois déplacements quotidiens. Concernant les visiteurs étrangers, leurs voyages visent davantage l'agrément dans le cadre de séjours plus courts et dans une saisonnalité étendue autour de l'été (printemps, été, automne). Le pourcentage d'actifs y est plus nombreux (81% vs 58% des Français), les tranches d'âges sont resserrées autour de 35-55 ans et ils

[6] Un « visiteur » est toute « personne ne résidant pas en Ile-de-France mais y séjournant pour des raisons privées ou professionnelles autres que d'y exercer une activité rémunérée, pour une période comprise entre une journée (avec une nuit) et 4 mois ». Gérés par l'unité Marketing (Département Commercial), les « visiteurs » font l'objet de peu d'études bien que les acteurs questionnés au sein de la RATP en soulignent la nécessité. Le problème est méthodologique et stratégique. Méthodologique, parce que la grande volatilité de la population rend difficile une préhension des individus dans leur mobilité, mais aussi à cause des différentes langues et de temporalités courtes des voyages urbains. Il est, par conséquent, malaisé de produire des études qualitatives fiables. Stratégique parce que la catégorie « visiteur » ne constitue pas le cœur de cible de la RATP où dominent les usagers du quotidien même si, en interne, les acteurs reconnaissent les changements opérés dans les pratiques de mobilité et des déplacements plus différenciés qu'auparavant. Sur le tourisme, la stratégie consiste essentiellement à vendre des produits dédiés en amont du voyage (aux gros fournisseurs de visiteurs étrangers ou entreprises de province qui font beaucoup de déplacements sur Paris) et à fidéliser les usagers aux TC.

résident à 90% dans des hôtels à Paris. Les trois-quarts d'entre eux utilisent les Transports en Commun (TC) (vs 60% des Français). Contrastés, ces profils dessinent deux configurations très générales de visite : d'une part, les visiteurs français recherchant des sociabilités familiales et/ou amicales dans une occupation spatiale située à l'échelle régionale sur l'ensemble de l'année (hors été) et se déplaçant vers l'Ile-de-France en voiture ; d'autre part, les visiteurs étrangers portés par le souci d'un agrément dans un climat propice polarisé par la saison estivale et des pratiques majoritairement réalisées dans Paris intra-muros à partir de déplacements en transports publics. Une organisation individuelle domine face à des voyages organisés (60% vs 40% des Français). En termes d'âge, si la proportion de visiteurs varie peu selon les différentes tranches, l'avancée en âge détermine néanmoins des configurations de voyages où le couple domine. Inversement, les catégories d'âge les plus basses voyagent davantage entre amis. Pour la clientèle loisirs, si le déplacement en couple prédomine, on note une proportion non négligeable de touristes voyageant seuls. La propension des visiteurs étrangers à utiliser les TC est plus forte que les visiteurs français, inversement à l'utilisation de la voiture, plus importante chez ces derniers. Concernant la répartition modale dans les TC, la RATP indique que les visiteurs français et étrangers constituent d'importants consommateurs de métro par rapport aux autres modes (Bus, RER…), lesquels sont nettement moins utilisés. La perception du réseau par les touristes étrangers est largement positive : les trois-quarts le jugent « bon » et le perçoivent comme pratique, fiable et facile à utiliser[7]. Globalement, il y a une prédominance globale des TC et de la marche (et de la voiture pour les Français) ainsi que d'une mobilité centrée sur Paris pour les touristes étrangers alors qu'elle est élargie à l'aire régionale pour les visiteurs français.

En définitive, on peut synthétiser triplement les différentes données recensées sur Paris. C'est, d'une part, la prédominance d'un cadre urbain structuré par un espace central où la grandeur et la monumentalité sont essentielles tant à un niveau matériel que symbolique. D'autre part, ce sont des mobilités où les « métriques piétonnes » (Lévy, 2003) sont fortes, c'est-à-dire que les relations à l'espace sont assurées par les transports publics et/ou le mouvement piéton, au moins pour Paris intra-muros. Au plus près des espaces publics, ce sont les mobilités qui, supposément, se prêtent le mieux à des interactions multi-sensorielles avec le monde extérieur et/ou avec le monde citadin (la foule, le frottement, la contiguïté…)[8]. Enfin, si les profils ne peuvent être aisément rapportés tant ils sont différents et les variables nombreuses (nationalités, durée du voyage, niveau de revenu, localisation des hébergements, etc.), il faut distinguer, comme première segmentation, les touristes français et étrangers. Les premiers sont comparativement plus enclins à faire une place importante à la famille et leurs pratiques spatiales sont davantage étalées à l'aire régionale. Les seconds ont des flux

[7] Précisément, le réseau est « tout à fait pratique » à 59% et « plutôt pratique » à 36% ; « tout à fait sûr » à 51% et « plutôt sûr » à 40% et « tout à fait facile à utiliser » à 48% et « plutôt facile à utiliser à 41% » (seule la propreté est jugée moins positive).

8 Ceci explique que Lévy, dans sa définition des « métriques piétonnes », inclut les transports en commun, et notamment le métro. Il considère que ces derniers, en tant qu'ils constituent des *espaces publics,* donnent lieu à des interactions physiques et sociales avec les citadins.

de déplacements qui se restreignent à Paris intra-muros dans le cadre d'hébergements hôteliers. Nous pourrions certes aller plus loin dans la connaissance des profils en affinant la segmentation à partir de certaines variables (niveaux de dépenses, nationalités…). On aboutirait néanmoins à une multitude de profils différenciés nous informant sur des aspects précis mais ne rendant pas compte ni des logiques qui sous-tendent ces actions ni du cadre général de voyage. In fine, ces éléments disent assez peu de choses sur les *relations* des touristes à la métropole parisienne : quels sont les choix qui président à leurs pratiques ? Arbitrent-ils entre leurs désirs propres de visites et les spécificités – voire les contraintes – du cadre urbain ?

3.3 Comprendre les *relations* des touristes à Paris

Il y a, selon nous, un enjeu scientifique à porter la connaissance sur les éléments qui expliquent les mouvements intra-urbains, où ces derniers sont appréhendés en relation avec l'univers urbain qui l'environne. Les mouvements des touristes dans la ville n'évoluent pas de façon « pure » et sont à inscrire dans une configuration où plusieurs éléments interagissent ensemble. Nous faisons l'hypothèse que ces mobilités sont portées par une finalité du touriste en rapport avec l'expérience qu'il veut vivre (nous parlons, ci-dessous, de « projet »). Mais il faut considérer que cette expérience s'inscrit dans un espace doté de ressources propres en mesure d'orienter les pratiques et, en tant qu'elle résulte d'une distance au quotidien, elle nécessite des appuis pour se réaliser. Le cadre que nous dessinons ici fait émerger deux éléments : le rôle actif de la mobilité dans la découverte de la ville et la place des ressources pour se mouvoir. Sur cette base, il est possible de décliner trois pistes pour investiguer les mouvements intra-urbains : d'une part, en appréhendant la finalité spatiale des mouvements : quels sont les lieux attracteurs dans la ville ? D'autre part, en considérant l'espace-temps du déplacement : quels sont les manières de se déplacer et les modes de transports choisis ? Enfin, en examinant les éléments qui servent d'appuis pour construire et réaliser son mouvement : quelles sont les ressources mobilisées pour être mobile dans la ville ?

Sans cette dimension relationnelle entre le mouvement et l'environnement, l'observateur est réduit à une préhension statique et segmentée des pratiques spatiales dans la ville ne lui permettant pas de *comprendre* les motifs qui orientent les touristes vers les lieux, les conduisent à opter pour tel mode de déplacement ainsi qu'à s'appuyer sur telle ressource spécifique.

Développons ces trois aspects nous intéressent pour examiner les rapports des touristes à Paris.

- Premièrement, la compréhension des facteurs de l'attraction des lieux urbains. Quels sont les lieux visés et les finalités que leurs associent les touristes ? Plus largement, qu'est ce qui, dans la ville, polarise l'attention ? Au regard de la configuration physique et symbolique de Paris, le questionnement sur les espaces implique d'examiner le rôle de l'hyper-centre touristique dans

la logique globale du voyage et la place qu'il occupe dans les programmes d'action. Est-ce un incontournable de la visite, vécu comme un passage obligé, ou une expérience plus librement construite et ressentie par les touristes ? Et au-delà de cet espace, observe-t-on une diversification des lieux ? Si oui, comment s'opère-t-elle et quels sont les contextes qui la favorisent ?

- Secondement, l'analyse du rôle de la mobilité dans la découverte de la ville. En effet, l'occupation de la ville et la combinaison des lieux de visite supposent un mouvement qui les rend possible. C'est en ce sens que l'appropriation des différentes possibilités de se mouvoir dans la ville mérite attention car c'est l'occasion de comprendre de façon dynamique l'articulation des lieux selon le contexte spatio-temporel. Dans quelle mesure les trajectoires sont-elles rectilignes ou, à l'inverse, plus zigzagantes et sinueuses ? Cela nécessite de sonder précisément la place et le rôle de la mobilité dans l'expérience de visite. Est-elle appréhendée comme une simple fonctionnalité pour changer de place dans la ville, ou est-elle sollicitée pour découvrir l'environnement à partir de qualités intrinsèques aux mouvements ? Autrement dit, les manières de se déplacer constituent-elles des vecteurs de l'expérience touristique ? Et si les logiques sont plurielles, entre mobilité comme support de la découverte ou davantage comme simple déplacement, comment se conjuguent-elles ? Ce regard sur les mobilités doit permettre de mieux connaître les logiques qui prévalent aux mouvements urbains et les qualités subjectivement associées aux différents modes.

- Troisièmement, l'étude des moyens et des ressources mobilisés par les touristes. Si l'analyse des aménités et des lieux informe sur le cadre d'effectuation des pratiques urbaines – des lieux sont visés, des mouvements sollicités – il manque des renseignements sur la structuration de l'expérience. En effet, si le voyage touristique s'inscrit à distance du quotidien, l'hypothèse d'une mobilisation de moyens et de ressources spécifiques appuyant la découverte de la ville n'est-elle pas pertinente ? Il faut alors connaître les éventuels supports sollicités pour se déplacer ou pour choisir tel lieu. Quelles configurations favorisent le recours à des systèmes experts (guide papier, etc.) ou, au contraire, encouragent des appuis davantage locaux et contextuels ? De même, comment les touristes réceptionnent l'information délivrée sur la ville ?

In fine, la perspective d'investigation ici dessinée valorise trois dimensions pour comprendre l'expérience touristique de la ville : la relation aux aménités, aux mobilités et aux médiations. Ces enjeux de connaissance doivent cependant être rapportés à un cadre théorique afin d'être être adéquatement interprétés.

4. Le « projet » de voyage comme cadre d'analyse

Processus de construction et de sélection, la description sociologique est indissociable d'un regard théorique et interprétatif qui la guide et la rend « utile » : « [elle] doit ainsi toujours être guidée par des *schèmes interprétatifs*, voire par un *modèle théorique* » (Lahire, 2005 : 34). Ici, c'est la notion de « projet » qui constitue notre cadre interprétatif et le modèle d'un acteur doué d'une réflexivité partielle mais activée dans le cadre du voyage touristique qui forme notre référence théorique.

4.1 L e « projet », cadre interprétatif des pratiques

Le « projet » n'est pas une notion particulièrement usitée dans le champ touristique et ne constitue pas un élément classique de l'outillage conceptuel pour expliciter les pratiques. Sa place est toutefois notable lorsqu'il s'agit de souligner la figure du touriste comme acteur de son voyage[9]. Globalement, sauf à lui dénier une intention de départ, nous faisons l'hypothèse que le touriste ne voyage pas sans un « projet » à l'esprit, c'est-à-dire sans une idée ou un ensemble de motifs qui activent son désir de voyage. Le voyage touristique, en tant qu'il a pour finalité le loisir – un voyage pour soi – a une dimension intentionnelle explicite, à la différence d'autres voyages (professionnels par exemple) ou certaines formes de migrations comme l'exil. Le « projet » sert le décryptage des pratiques touristiques parce que, en instituant un socle imaginaire et matériel au voyage, il constitue un cadre analytique de l'action. Ici, ce n'est pas tant la projection elle-même qui nous intéresse que la constitution et l'existence de formes objectives de voyages que le « projet » engage. En effet, l'aboutissement de la projection dans un pays ou une aire géographique se traduit par un ensemble de choix qui constituent des éléments objectifs et significatifs imprimant une « marque » au voyage physique lui-même. En effet, décider de partir en voyage, ce peut être faire des choix de visites de lieux plus ou moins connus, de modes d'hébergement classiques ou alternatifs, de moyens collectifs ou individuels pour se déplacer, d'aides extérieures fortement agissantes ou non sur le cours du voyage, de proximité revendiquée ou de distance indifférente avec les populations locales, etc. La configuration du « projet » n'illustre donc pas « l'ensemble de ce que le touriste à l'intention de faire » mais, plus précisément, « au moment même où il voyage, la possibilité d'une analyse à partir des modalités spécifiques qu'il aura choisies pour celui-ci ». Ainsi, le « projet » participe à organiser le voyage sans pour autant le fixer. Il dessine les contours de l'action à venir du touriste en laissant plus ou moins ouvertes les possibilités d'ajustement, de programmation et/ou de liberté dans les choses à voir et à faire. La relation qui s'établit entre le « projet » et les pratiques est lisible dans la formation de ce cadre a priori prédéfini de pratiques, traçant une perspective relationnelle entre l'intention du

[9] Certains sociologues ou anthropologues analysent ainsi le rôle de l'imaginaire dans la relation aux pratiques touristiques qui accordent parfois explicitement une place de choix à l'individu comme un véritable acteur doué de conscience vis-à-vis de son voyage. Les géographes de l'Equipe MIT (2002) utilisent également cette notion en insistant sur l'intentionnalité qui préside aux pratiques : ce qu'on prévoit de faire, ce qu'on projette de faire.

voyage et sa traduction matérielle dans des lieux, des attractions, des mobilités, des outillages, des durées, etc. Le « projet » est donc l'acte par lequel le touriste fixe à son voyage un ensemble d'éléments lui donnant *formes*. Cette démarche revient à borner le « projet » par ses éléments extérieurs, dans la lignée des conseils de Durkheim qui, concernant les règles relatives à l'observation des faits sociaux, souligne que la première démarche du sociologue doit être de définir les choses traitées à partir de leurs propriétés inhérentes. Il précise que « les seuls éléments qui peuvent être atteints sont ceux qui se trouvent assez extérieurs pour être immédiatement visibles. (…) Ces propriétés sont alors tout ce que nous savons du réel » (Durkheim, 1988). Cette dimension « extérieure » du « projet » nous sert d'appui pour construire un cadre d'interprétation.

Rapportée au temps d'actualisation du voyage, la cumulation de ces formes préalablement choisies et actées par le touriste – itinéraires, durées, formes d'hébergement, de mobilités, etc. – dessine une configuration cohérente de voyage qui crée les conditions d'une interprétation sociologique plausible. Elle stabilise les nombreuses variables qui pèsent sur le voyage et qui, souvent, freinent la préhension des pratiques. En effet, l'analyse d'un « projet » de voyage aide l'observateur à fixer, pour un nombre donné de touristes, des éléments comme la durée de séjour, le budget alloué, le type d'hébergement, éventuellement les âges, les nationalités, le nombre de personnes composant le voyage, etc. Ces éléments rendent possible la constitution d'un socle homogène et cohérent de voyage autorisant l'analyse des pratiques.

4.2 La référence théorique à l'intentionnalité de l'acteur

Le cadre analytique du « projet » valorise le rôle de l'intentionnalité des touristes parce que le voyage touristique favorise leur réflexivité. Les touristes sont davantage amenés à réfléchir leur voyage en amont de sa manifestation physique notamment parce qu'il est régi par le loisir, c'est-à-dire un temps dévolu à soi. De ce fait, il constitue, selon nous, un cadre d'expression puissant à l'intentionnalité : on voyage, pour une bonne part, selon ses désirs et ses envies, à partir d'un espace propre de contraintes mentales, sociales et économiques, mais qui peuvent faire l'objet d'arbitrages. Des déterminismes sont à l'œuvre mais ils ne peuvent réduire le voyage à un décalque de positions et de propriétés sociales sur les touristes. Le cadre symbolique et matériel du « projet » illustre la poursuite de buts propres (où, là encore, tout n'est pas visible, conscient ou dicible) mais les formes extérieures du « projet » jouent comme les marqueurs signifiants d'un voyage choisi. Cette capacité d'action est redoublée par la distance avec le quotidien qu'imprime la pratique touristique car elle se présente comme une rupture avec le cours régulier des choses. La distance avec l'univers familier encourage une plus ou moins grande planification dans des itinéraires, des mobilités, des durées, etc.

Les touristes, doués d'une capacité d'action stratégique et acteurs de leurs pratiques, s'inscrivent-dans le modèle théorique de l' « acteur rationnel » ? Le cadre du « projet » touristique s'en approche

sans toutefois s'y confondre. La rationalité des touristes n'est pas globale et complète : elle se rapporte au système objectif du « projet » qui fixe des normes, des valeurs, des rôles. Par exemple, on peut opter pour un voyage complètement organisé sous la forme d'un circuit de visites classiques dans telle ville ou, à l'inverse, partir seul à pied dans des régions géographiquement reculées. Ces types de voyages charrient des enjeux de postures, de discours et de pratiques qui ne sont pas neutres socialement parce qu'ils participent à définir des manières de faire dans ces univers respectifs. L'intentionnalité se lit dans un assez large registre de possibles : dans son aspect le plus épuré, le « projet » s'incarne dans la représentation d'un ailleurs désiré ; dans son développement le plus évident, lorsque la décision du départ est actée, le « projet » institue un ensemble de modalités au voyage. Ainsi, à la dimension purement imaginaire s'ajoute un aspect matériel que rend nécessaire le choix d'une destination, un type d'hébergement, un niveau d'encadrement, l'amplitude d'un programme, etc.

4.3 L'hypothèse de « projets rationalisés et standardisés »

La relation entre le « projet » de voyage touristique et son actualisation dans des formes concrètes d'espaces et de mouvements risque de rester abstraite si on ne fixe pas au « projet » des dimensions spécifiques qui précisent la manière dont ce dernier vient cadrer l'action du touriste. Parce que « l'étude sociologique suppose la mise en œuvre d'un *raisonnement comparatif* pour mettre au jour ce qu'il y a d'*invariant* et de *spécifique* dans les situations décrites par rapport à une série d'autres situations » (Lahire, *ibid.*), nous analysons deux « projets » différents pour les confronter à l'univers métropolitain parisien. Il est ainsi possible de saisir les domaines structurants des configurations étudiées et ceux qui s'en échappent plus aisément. Pour cela, nous posons l'hypothèse que le « projet » définit un cadre diversement *rationalisé* et *standard* différenciant l'action des touristes.

L'idée de *rationalisation* est héritière d'une histoire ancienne, notamment développée par Weber[10]. Cette notion prend place ici comme dispositif inscrit dans la distance au quotidien qu'opère le voyage touristique. La réalité de cette distance est sujette à débat et ne peut se poser comme une et indivisible. Elle est davantage dépendante des contextes de voyage que relative à des sphères quotidiennes et hors-quotidiennes bien circonscrites et imperméables. Néanmoins, il n'est pas pour autant caduc de parler de distance avec ce qui constitue globalement le quotidien comme monde

[10] Cette idée de « rationalisation » renvoie au processus menant à une plus grande régularité et prévisibilité des conduites humaines. Weber en est l'un des principaux instigateurs en ayant fait de cette dynamique un trait caractéristique de la modernité des sociétés occidentales. Cela dit, il convient de distinguer ce processus global de ce que nous nommons ici la *rationalisation* dans le voyage touristique : si nous prenons appui sur ce cadre d'ensemble, c'est pour construire précisément une relation avec des objets du monde urbain et touristique qui permettent potentiellement une plus grande maîtrise des actions dans des situations où les habitudes incorporées tendent à faire défaut. Il ne faut donc pas entendre la rationalisation weberienne et l'utilisation que nous en faisons comme strictement équivalente mais davantage comme une filiation et sa mobilisation pour comprendre les pratiques touristiques.

familier. Et la distance à un univers assez massivement réglé par l'habitude – donc des savoirs acquis – peut susciter des formes de désadéquation qui peuvent s'incarner dans une mauvaise maîtrise du cours des événements (le touriste se trouve désorienté) ou à des formes plus douces par une envie de mieux comprendre l'environnement qui, du fait de sa méconnaissance, est à découvrir (le touriste est intéressé). Dans tous les cas, il s'agit de se réajuster à une situation en palliant l'absence de savoirs mobilisables qui font défaut, précisément du fait de cette distance à l'univers familier. C'est ainsi qu'il faut comprendre le recours par des touristes à des médiations qui permettent l'accord et l'« adhérence » avec l'environnement. Ce peut-être, concrètement, le recours à un guide imprimé, un voyage « organisé » ou une carte géographique, à des services d'encadrement, de visites guidées, un ensemble d'images et de représentations. La *rationalisation* se comprend, ici, dans les relations que le touriste entretient avec ces médiations.

La notion de *standardisation* résulte de la massification du tourisme qui a progressivement engendré des mouvements de concentration de touristes sur un nombre relativement restreint de sites, constituant un tourisme dit de masse mesuré par l'importance de ses flux ou de son caractère ostensible. Rendue possible par le développement des moyens de transport, les phénomènes sociaux d'imitation et de pression, la production et la prescription marketing des professionnels du secteur, la logique de la *standardisation* s'inscrit aisément dans un espace touristique parisien possédant des sites mondialement identifiés. Elle institue un ensemble de pratiques touristiques dominantes dans une relation de proximité avec les lieux, les quartiers et les sites touristiques les plus communément visités et investis. Le terme de *standardisation* est justifié car il renvoie à un modèle ou à des normes de référence qui guident l'action. Cet aspect référentiel souligne la mise en valeur d'un lien entre deux éléments (un objet, une pratique…) dont l'un tire son origine et sa ressemblance de l'autre. Pour fonctionner, le caractère *standard* d'une pratique implique le nombre, la masse pour activer la reproduction. Nous considérons une pratique comme fortement *standardisée* parce qu'elle existe en grand nombre ou qu'elle en donne cette impression. Elle « domine » ainsi par le nombre appréhendé objectivement (les flux) et subjectivement dans la relation que les touristes entretiennent avec le nombre et ses manifestations afférentes (le collectif, le groupe, la masse, etc.)[11]. Nous appréhendons ici la *standardisation* non pas comme renvoyant aux usages dominants et communs du tourisme ou comme critique de ses formes massifiées mais dans le rapport que le touriste entretient à ceux-ci, dans une relation de conformité ou de distance, voire de combinaisons des deux. C'est davantage une relation dynamique, qui peut varier dans le temps et dans des lieux, qu'un état statique et invariant. Le

[11] Il existe de nombreux discours contempteurs des formes massifiées et inauthentiques du tourisme, sur la Disneylandisation du monde (Brunel, 2006) ou la muséification et la consommation mercantile du patrimoine (Choay, 2009) vis-à-vis desquels nous nous plaçons de biais. Nous les sollicitons parfois, non pour estimer leur pertinence intrinsèque mais davantage pour leur capacité à révéler des discours et à nourrir des clivages dans l'univers du tourisme.

« projet » *standardisé* est ainsi un projet inscrit dans une relation avec les formes massifiées et dominantes – dans un espace donné – du tourisme.

4.4 Problématique

Ces logiques constituent deux dimensions essentielles du « projet » touristique et sont lisibles dans le choix d'un type (ou d'une association de types) de voyages. Selon le jeu des combinaisons vis-à-vis de ces logiques, il est possible de voyager dans un cadre très *standardisé* et très *rationalisé* ou l'inverse, des articulations plus nuancées. Selon le degré de rationalisation et de standardisation en germe dans le projet, le voyage peut être davantage ouvert à une construction in situ ou plus fermé dans un programme pré-établi conditionnant la liberté de mouvement. De même qu'il peut se présenter comme davantage tourné vers un parcours de reconnaissance de lieux symboliquement chargés ou dans une mise à distance délibérée de ceux-ci. On considère donc ces logiques a priori différenciatrices des pratiques. Partant, notre problématique se formule ainsi : *dans quelle mesure le projet, dans ses dimensions de standardisation et de rationalisation, est un cadre conceptuel pour l'analyse des pratiques urbaines des touristes ?*

A partir de cette question, nous analysons deux projets situés et a priori distincts dans leur rapport à la ville selon les catégories évoquées, à savoir des projets différemment configurés selon les dimensions rationalisées et standardisées exprimées a priori. Le premier « projet » relève globalement d'une économie et d'une autonomie dans les manières de faire. Il est observé dans une auberge de jeunesse, lieu d'accueil de nombreux « backpackers » (jeunes voyageant « sac au dos »). Le second, dans une relative opposition à celui-ci, est incarné dans un voyage encadré par un tour-opérateur qui propose un niveau élevé de services pour accompagner le séjour de leurs touristes. Notre objectif consiste à montrer, sur la base d'une analyse comparative, que le « projet » est une grille de lecture de la différenciation des pratiques touristiques à Paris.

5. Plan du mémoire

La réponse à notre problématique s'effectue en deux temps. Premièrement, elle est théorique, en montrant comment le projet est structurant pour le touriste et en explicitant notre choix de la « standardisation » et de la « rationalisation » comme logiques qui sous-tendent les pratiques et permettent leur différenciation. Secondement, elle est empirique, en confrontant le cadre théorique aux analyses de terrain à partir des deux « projets » choisis.

La première partie est découpée en quatre chapitres et constitue la réponse théorique à la problématique. Nous détaillons la notion de « projet », la figure du touriste, l'espace parisien puis, in fine, les attributs des « projets » et la méthodologie adoptée pour les sonder.

- Le premier chapitre précise les conditions dans lesquelles le projet de voyage constitue un cadre conceptuel pour l'action des touristes. Il détaille la manière dont la projection stratégique dans un ailleurs ouvre à l'accomplissement matériel et symbolique du voyage en participant à le fixer dans de multiples *formes*. Nous définissons les caractéristiques d'un projet de voyage et ses rapports avec l'action individuelle, en distinguant d'une part, la notion de voyage et, d'autre part, celle de projet afin de saisir leurs traits propres pour ensuite les réarticuler ensemble. Ce chapitre est l'occasion de préciser le modèle théorique d'un acteur doué d'intentions et de réflexivité dans le cadre de son voyage.

- A partir de l'univers du voyage, le deuxième chapitre précise la figure du touriste en discutant les logiques spécifiques qui le caractérisent, notamment la place qu'il occupe comme sous-ensemble du voyage de loisir, porteur de logiques propres vis-à-vis de la mobilité et du quotidien. Ce chapitre permet de préciser ce que constitue un projet de voyage touristique.

- Le troisième chapitre inscrit le projet de voyage touristique dans l'espace parisien. Dans un premier temps, il détaille les spécificités des espaces urbains comme espaces touristiques et l'articulation opérante entre ville et tourisme, en déterminant les activités potentielles des touristes dans les villes. Dans un second temps, il précise les facteurs de l'attraction de la métropole parisienne, en développant la production historique et mythique d'un patrimoine architectural ainsi que les images qui y sont associées, constituant, in fine, un espace central polarisateur des pratiques.

- Les différentes dimensions théoriques d'un *projet de voyage touristique à Paris* précisées, le quatrième chapitre synthétise les apports de ces trois chapitres et fixe l'analyse sur deux projets touristiques en les inscrivant dans des formes différenciées de voyages sous l'angle des hypothèses de rationalisation et de standardisation. Il développe les caractéristiques de ces deux projets et les conditions pratiques de leurs examens dans l'espace parisien puis il explicite la pertinence des entretiens semi-directifs comme méthodologie d'enquête.

Il est important de préciser que cette première partie ne développe pas, en propre, les hypothèses de « standardisation » et de « rationalisation ». Concrètement, il n'y a donc pas de chapitres qui leurs sont spécifiquement dédiés, et elles sont étudiées à partir des différents développements issus de chaque chapitre. Autrement dit, nous procédons en définissant les notions nécessaires à l'élaboration du cadre analytique puis nous regardons comment, à partir d'elles, s'expriment singulièrement des formes de tourisme plus ou moins « standardisée » et « rationalisée ». Ce choix s'explique, d'une part, parce qu'il permet de définir les notions essentielles au cadre d'analyse et, d'autre part, parce que les hypothèses de standardisation et de rationalisation s'expriment à la fois à partir du « projet », de la

figure du touriste et de l'espace parisien. Cette démarche peut sembler segmentée. Pour autant, elle permet de poser, à chaque fin de chapitre, les implications respectives du projet de voyage, de la pratique touristique et de l'espace parisien sur les relations aux médiations du voyage et aux formes dominantes du tourisme sur l'espace d'étude. Ce découpage demande néanmoins au lecteur de patienter jusqu'au quatrième chapitre pour une réunion complète de tous les éléments constitutifs du cadre théorique.

La deuxième partie est la réponse empirique à la problématique et se divise en deux chapitres.

- Le cinquième chapitre développe les pratiques touristiques des backpackers à Paris. Outre les caractéristiques générales du voyage, leurs relations à la ville sont différenciées par les liens avec les aménités et les différents lieux de la ville, les mobilités qui servent à les relier et à découvrir l'environnement et, enfin, les médiations qui, en tant qu'objets ou ressources logées dans la ville, aident à encadrer le voyage.

- Le sixième chapitre analyse les pratiques de touristes ayant choisi de voyager à Paris avec l'assistance d'un tour-opérateur. De façon similaire au projet touristique précédent, leurs rapports à l'espace parisien se décomposent triplement entre les aménités, les mobilités et les médiations choisies.

Partie 1. Le projet, cadre d'analyse des pratiques touristiques

Chapitre 1. Le projet, un cadre pour le voyageur

L'objectif de ce chapitre est de questionner la notion de « projet » comme dimension structurante du voyage touristique. À ce stade, nous définissons simplement le voyage comme une mobilité (mentale et physique) et le touriste comme un type de voyageur de loisir. Pour ce chapitre, nous retenons de dernière cette figure deux caractéristiques : premièrement, dire que le touriste est un type de voyageur parmi d'autres signifie que le voyage est une catégorie qui englobe diverses formes particulières (entre autres, le tourisme) et différents types de voyageurs dont le touriste ne constitue qu'une expression. Nous attribuons ainsi une qualité supplémentaire au voyage *touristique* (c'est l'objectif du chapitre 2). Souligner cette filiation rend nécessaire d'interroger, en premier lieu, le voyage avant le tourisme puisque celui-ci est constitutif de celui-là[12]. Secondement, l'inscription du voyage dans une perspective de loisir, c'est-à-dire d'un temps dévolu à soi et, en conséquence, « librement » choisi, met l'accent sur l'aspect intentionnel du voyage touristique, au détriment de formes plus contraintes que peuvent représenter les voyages professionnels, les migrations forcées, etc. Un questionnement sur les relations entre le projet et le voyage ne prend pleinement son sens que si celui-ci est l'expression relativement explicite et assumée d'un désir. Nous questionnons la place que le projet occupe au sein du voyage, notamment sa capacité à offrir les conditions d'un cadre pour le déplacement désiré. Nous montrerons qu'il peut s'appréhender comme un aspect préliminaire du voyage en participant à en définir les formes concrètes lorsque celui-ci se réalise. Précisément, nous dirons qu'il constitue un préalable imaginaire et matériel au voyage : imaginaire parce que le projet est a minima la représentation mentale d'un ailleurs, matérielle parce qu'il demande, à un stade développé, la préparation concrète du voyage.

Puisque c'est le questionnement sur l'aspect structurant du projet vis-à-vis du voyage qui nous intéresse, il s'agit d'en saisir la nature (ce que le projet structure précisément dans le voyage), sa force (la manière dont la représentation préalable du voyage dans la sphère idéelle ouvre à un ailleurs désiré en mesure d'être concrétisé) mais aussi ses limites (l'articulation entre la forme représentée du voyage et sa concrétisation dans un espace physique). Y répondre implique de mobiliser un corpus théorique qui soit en mesure de saisir et d'articuler analytiquement les notions de voyage et de projet. Si la première renvoie massivement à l'idéel et à l'ailleurs et leur taxinomie afférente (imaginaire, représentation, vision, distance, dehors, horizon), la seconde s'indexe globalement autour de la préparation de l'action qu'illustre les notions d'intention, de stratégie, de réflexivité, de planification.

[12] C'est le sens de l'emploi, dans le titre de ce chapitre, du mot « voyageur » plutôt que « touriste ».

De fait, l'articulation d'une sociologie soucieuse de l'imaginaire et une autre davantage attentive à la grammaire de l'action demande de recourir à des univers théoriques qui mobilisent des concepts et des terminologies souvent distinctes. Mais puisque l'objectif de ce chapitre consiste précisément à souligner combien la pratique (la réalisation de l'action in situ) s'inscrit en relation à la phase préalable de projection, l'éclectisme théorique est ici justifié.

Le chapitre se découpe ainsi :

1) *La définition du voyage*. Le spectre d'actualisation du voyage est ici élargi à une vision tripartite, de l'imagination à la matérialisation dans un espace physique puis la remémoration et la fonction des souvenirs. Ce cadre d'analyse, soulignant les multiples dimensions du voyage, autorise son appréhension comme une mobilité s'affirmant sur différentes scènes. À terme, il permet de positionner le projet comme la représentation d'un ailleurs désiré, espace mental initial du voyage qui lui donne sens et ouvre à sa figuration dans des lieux, des itinéraires, des mobilités, des manières de voyager.

2) *La définition du projet*. Il s'agit de préparer l'articulation avec le voyage pensé comme mobilité. Nous montrons ce que structure le projet vis-à-vis de l'action. Nous questionnons ainsi son rapport inégalement opératoire vis-à-vis du futur, de la simple intentionnalité (l'idée du voyage) à l'action stratégique (l'allocation de moyens pour le réaliser). Le projet de voyage se comprend ainsi le long de ce continuum imaginaire auquel s'accole une dimension matérielle pour pouvoir physiquement le concrétiser[13].

3) *La définition du projet de voyage et l'articulation avec les hypothèses de « standardisation » et de « rationalisation »* préalablement posées en introduction.

I. Définition du voyage

Si la référence au projet constitue une entrée féconde pour saisir l'univers du voyage, c'est parce qu'elle met d'abord l'accent sur les formes premières qui président à sa constitution et qui lui sont nécessaires pour produire du sens. Le voyage n'est pas une opération de l'esprit insane ou une manifestation physique absurde : il témoigne de la présence d'une envie, d'un désir, d'un souhait. À partir du projet, le voyage ouvre à une inscription physique dans l'espace et un retour vers le territoire initial. Sans lui cependant, le voyage perd sa raison d'être. Il n'existe pas sans l'existence d'un motif ou

[13] Nous aurons, le long de cette partie, l'occasion de souligner le caractère ambivalent du projet, structurant mais labile. Ressource pour l'individu en donnant sens à son activité, son caractère lâche et extensible, n'impliquant pas nécessairement une concrétisation de l'action, est, en effet, patent.

d'un objet visé, présences premières qui nous poussent à penser un ailleurs[14]. Cette vision protéiforme du voyage implique un ensemble de questions sur les pratiques qu'il engage, et qui s'exerce dans l'espace physique comme dans l'espace mental. Mais le positionnement du projet comme forme initiale du voyage à l'avantage de présenter une hiérarchie entre ces différentes pratiques en reléguant le déplacement physique comme une forme possible et non exclusive du voyage, dépendante du projet. La saisie de son rôle nécessite d'abord de comprendre ce qu'est le voyage.

A. Les problèmes de la réduction du voyage à sa dimension physique

Le voyage et l'action qui lui correspond ne livrent pas un sens unique et bien limité. Les usages en sont multiples et, s'ils engagent des critères convergents (l'idée de déplacement par exemple), leur nature fait débat. Ainsi, pour la distance et l'ailleurs, qui apparaissent a priori comme des caractéristiques du voyage, nous savons mal à quels univers elles renvoient. Au monde physique, au monde mental, aux deux ou à d'autres combinaisons ? L'ensemble tend en effet à s'amalgamer dans un ordonnancement peu clair. Que nous disent les définitions du voyage ? Dans une recension non exhaustive et de son champ lexical (trajet, déplacement), à partir d'un ensemble de dictionnaires relatifs aux disciplines des sciences sociales[15], et avec pour objectif la confrontation des différentes acceptions proposées, il est notable de ne les repérer que très marginalement comme items. Exceptés les ouvrages spécialisés sur le voyage et le tourisme (Jafari, 2000 ; Medlik, 2003) et ceux de géographie (Brunet, Ferras, Théry, 1993), aucun n'en propose une définition. Bien qu'absent ici ou là, le tourisme, que nous abordons comme une catégorie du voyage, est davantage présenté et explicité, même s'il est pour l'essentiel l'apanage des géographes bien plus que des sociologues à partir du corpus décrit ci-

[14] Il existe néanmoins que des formes de déplacements physiques soient contraintes : pensons à l'exode, où, pourquoi pas, dans un cas très différent, à un déplacement professionnel accueilli négativement. Dans ce cas, ils n'impliquent pas de « projet » comme visée intentionnelle vers un ailleurs. À ce titre, Lacarrière (1997) propose de définir le « voyageur » comme celui qui, lors de son déplacement, est à la recherche de quelque chose en propre, (s'instruire, s'enrichir…) alors que le « voyageant » est celui qui se déplace plus pour son travail que son plaisir.

[15] Notamment en anthropologie, sociologie et géographie. Pour la littérature francophone, nous avons consulté : Gresle F., Panoff M., Perrin M., Tripier P. (1994), *Dictionnaire des sciences humaines : sociologie, anthropologie*, Nathan ; Masure S., Savidan P. (Ed..) (2006) *Dictionnaire des sciences humaines*, PUF ; Dortier J-F. (Ed.) (2004), *Le dictionnaire des sciences humaines*, Éd. Sciences Humaines ; Boudon R., Bourricaud F. (2002) *Dictionnaire critique de la sociologie*, PUF ; Ferréol G. (Ed.) (2005) *Dictionnaire de sociologie*, Armand Collin ; Akoun A., Ansart P. (Eds.) (2000) *Dictionnaire de sociologie*, Le Robert-Seuil ; Bonte P., Izard M. (Eds.) (2004) *Dictionnaire de l'éthnologie et de l'anthropologie*, PUF ; Bailly A., Ferras R., Pumain D. (Eds.) (1995) *Encyclopédie de géographie*, Economica ; Brunet R., Ferras R., Théry H. (1993) *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*, Reclus-La Documentation Française ; Lévy J., Lussault M. (Eds.) (2003) *Dictionnaire de géographie et de l'espace des sociétés*, Belin.
Pour la littérature anglophone : Jary D., Jary J. (1991) *Collins dictionary of sociology*, Harper Collins Publisher ; Scott J., Marshall G. (2005) *A dictionary of sociology*, Oxford university press ; Johnston R-J., Gregory D., Smith D. M. (1994) *The dictionary of human geography*, Blackwell ; Jafari J. (Ed.) (2000) *Encyclopedia of tourism*, Routledge ; Medlik S. (2003) *Dictionary of travel, tourism and hospitality*, Butterworth-Heinemann.
Et sur internet : *Online dictionary of the social sciences* : http ://bitbucket.icaap.org/ ; *glossary of sociological terms* : http ://www.soci.canterbury.ac.nz/ressources/gloassary/index.shtml.

dessus[16]. Les flux qu'il génère et l'industrie qui l'encadre sont producteurs d'effets très concrets et visibles sur la géographie et l'économie des territoires. Il est, en effet, impossible d'occulter un phénomène social présent dans toutes les sociétés développées. Mais comment comprendre l'absence de définition du voyage alors que c'est « the most common activity for most people » (Medlik, *ibid.* : vii) ou encore l'activité principale de l'existence humaine (Prato, cité par Medlik, *ibid.*) ? Est-ce son caractère transversal d'expérience commune qui empêche une saisie satisfaisante ? Est-ce parce qu'il apparaît comme transversal à cette vie sociale, la transcendant et l'empêchant de se cristalliser dans un lieu physique comme dans une forme mentale ? Est-ce parce qu'il peut présenter, en apparence et contrairement aux usages les plus saillants et visibles du tourisme, des formes *a*-sociales, c'est-à-dire à même d'être dégagées de liens avec le monde environnant, en restant logé dans l'individu, sans extériorisation ? Nous comprendrions alors mieux pourquoi il est éclipsé des catégories des sciences du social, mais pas celles de l'humain. La difficulté à penser le voyage comme catégorie bien identifiée est un élément de réponse. Sa dimension éclatée rend difficile une délimitation cadrée. C'est pourquoi elle est souvent présentée minimalement comme un déplacement d'un endroit à l'autre (Wall, 2003) mais souffre alors d'une confusion avec le déplacement physique, c'est-à-dire l'inscription matérielle dans un lieu.

Les acceptions minimales qui font du voyage un déplacement d'un lieu à un autre le considèrent généralement dans sa forme physique. Le voyage inclut ainsi « any journey from place to another, over short or long distances ; to, from and as part one's work, during leisure and for any purpose ; using any mode of transport by air, land or sea » (Medlik, *ibid*). C'est alors un déplacement impliquant certes tous les motifs comme tous les supports mais sa nature est *physique* : « travel […] involve the movement of people between origins and destinations along connecting routes » (Wall, *ibid. :* 600). Ceux qui voyagent sont alors "tourists, but also commuters, diplomats, migrants, nomads, refugees, as other travellers. […] Any person on a trip between two or more countries or between two or more localities within his/her country of usual residence" (Medlik, *ibid*). Bien qu'ils soient pris en compte, les critères de durée du séjour et d'objet du voyage sont rapportés à la distance que matérialisent un point de départ et un point d'arrivée, une origine et une destination physique. Sans cela, pas de séjour possible, pas de localisation provisoire autre que celle permise par la transplantation physique. De même, pas d'objet du voyage, pas de finalité autre que celle portée par un ailleurs physiquement ancré. Déjà, l'étymologie du voyage (du latin *viaticum*, « ce qui sert à faire la route », puis *veiage* qui prend l'acceptation de « chemin à parcourir ») a favorisé cette préhension du déplacement dans sa

[16] Hormis la géographie, aucun des ouvrages en sociologie ou ceux transversaux aux sciences sociales cités supra (sauf Masure et Savidan, *ibid.*) n'ont fait du tourisme une entrée. Certes, ce corpus n'est partiel et nous ne prétendons à aucun jugement définitif mais il semble illustrer une relative indifférence quant à la place du tourisme dans certaines sciences sociales, notamment la sociologie.

forme physique[17]. De même, les formes historiques du voyage ont été grandement nourries par des formes de déplacement physique. Les grands explorateurs, découvreurs de nouveaux territoires, la mode du voyage en Orient au XIXe siècle des écrivains français qui, tous, participent à ériger la figure du Lointain comme horizon et comme ailleurs *physique*[18]. Ce qui se construit à partir de ces voyages relatés en récits et plus ou moins fabulés est la figure du voyageur comme observateur avisé, chercheur et dénicheur de contrées reculées et jusque là inaccessibles, signalant et donnant à lire et à voir ce qu'il juge digne d'intérêt et s'imposant comme prescripteur d'une vision du monde. C'est le paradigme du Voyageur qui est marqué par les traits du Dehors, de l'Infini, de l'Aventure, de l'Expédition, bref, par un grand dépaysement forcément éloigné de son environnement de départ[19]. Ainsi s'élabore une mythologie du voyage, un art de voyager, une esthétique (le sens du beau et de ce qui doit être beau), bref une norme du voyage fondée sur la distance physique, nécessaire support pour l'expression de la différence et de la distinction, instituant au passage le Voyageur comme référent au détriment du Touriste, éternel suiveur et toujours en retard d'une découverte.

Pour autant, la réalité du voyage est-elle contenue dans le déplacement physique, et réduite à lui seul ?

Le voyage, dans sa face visible et massive, semble correspondre à la logique du déplacement physique : l'observation de l'ensemble des flux humains sur une journée à l'échelle planétaire ferait apparaître une circulation tous azimuts des individus, dans la variété des motifs (tous ceux avouables et légitimes, tous ceux qui ne le sont pas, tous ceux qui sont relatifs à la particularité des existences humaines) et des supports logistiques (corporels, animaliers, motorisés, etc.). La forme physique du déplacement constitue indéniablement une réalité du voyage, notamment parce qu'elle est observable et donc observée, quantifiée, qualifiée et jugée. Le voyage est alors matériel, et le voyageur une masse, un corps qui se déplace dans des espaces. Employé par Wall (*ibid.*), bien qu'il ne soit pas exploité, le terme de "motivation" dont le voyage dépend nous dit-il, a néanmoins l'avantage de rappeler la place de l'individu, corps qui se déplace *et* qui pense son voyage. Nombreuses sont les analyses et les observations qui appréhendent le voyage par sa seule actualisation dans un espace[20] et omettent, par une réduction trop vite opérée, le fait que le voyage, pour exister, demande au préalable un motif qui

[17] Et, « sous la forme de *veage*, celle de "pèlerinage" en 1138 ; sous la forme de *voiage*, celle de "croisade" en 1190 ; et au XVe siècle accède au sens général de "déplacement d'une personne qui se rend dans un lieu assez éloigné", acquis en 1421 sous la forme *viage*, puis *voyage* en 1480 ». Cf. Dictionnaire historique de la langue Française, cité par Urbain (2003b : 253).

[18] Le voyage en Orient (entendre les rives orientales de la Méditerranée : Grèce, Turquie, Palestine, Égypte) est pour les Français un rite de passage bourgeois qu'entreprendront notamment Nerval, Chateaubriand, Flaubert, Lamartine. Cf. Berchet (1992).

[19] Les écrits de White (1978, 1987) jouent à ce titre comme double référent sur ce registre : positif pour qui loue le voyage comme expérience physique du lointain, des grands espaces, des immensités reculées. Négatif pour qui entend relativiser cette vision à *sens unique* du voyage, qui exclue la possible pluralité des notions d'ailleurs et de lointains.

[20] « La tendance est grande, en effet, à assimiler la fonction au support et à réduire ainsi la question du voyage à sa matérialité : à une affaire de corps en mouvement allant et venant dans l'espace » (Urbain, 2003a : 30).

le porte et le guide. Avant le voyage, il y a le voyageur, et au sein de ce dernier, l'individu qui pense au voyage : « il a bien fallu que l'homme pense un jour l'ailleurs et que, ayant ainsi posé un au-delà en face de lui, il commence à en parler, à l'imaginer, avant même de s'y rendre. *Sans cette invention, sans ce sentiment de l'ailleurs, le voyage n'est pas* » (Urbain, 2003b : 37). En effet, pourquoi se rendrait-on dans un lieu si l'on n'y est pas poussé par une envie, un désir ? Exceptés les déracinés (exilés, apatrides…) et les nomades (dont la mobilité caractérise leur mode de vie), tout voyage « volontaire » commence par celui qui le pense et l'imagine. Rappeler cela permet de montrer que l'association du voyage à sa forme physique constitue une réduction ne prenant pas en compte l'ensemble de la réalité du voyage : il y au moins un « avant ». De même, l'inscription du voyage dans un espace appelle généralement, sauf dans le cas d'une transplantation définitive, un retour, attesté par tous les récits qui relatent ce que fut le voyage. Bien que prédomine l'association du voyage à l'expérience physique de la mobilité, du fait de la visibilité de leurs effets sur les territoires, cette association est redevable d'une forme première, un « avant » du voyage, et entraîne un retour, un « après », dessinant le voyage comme une figure à trois dimensions.

B. Tripartition du voyage

Sans revenir sur le voyage dans sa forme la plus apparente et la plus communément développée, c'est-à-dire physique, sur laquelle nous reviendrons dans la deuxième partie de la thèse, nous traitons deux points qui complètent selon nous la préhension du voyage dans une configuration *générale*. Nous nous intéressons à l'« avant » et l'« après » du voyage. Le premier est une phase antérieure à la mobilité physique qui, mobilisée par l'imagination (dans l'image d'un ailleurs) et la préparation matérielle, constitue un préalable au déplacement en assurant la réalisation physique de cette transplantation. Le second est un retour qui est, pour chacun, propice à la remémoration et au récit. Nous montrons ici que la place et le rôle, tant de l' « avant » que de l' « après », plus que d'encadrer le déplacement physique, sont dans une relation de dépendance et de porosité avec ce dernier qui remet en cause cette définition classique.

1. L' « avant » du voyage et les fonctions de l'imaginaire

S'il est légitime, dans le cas du tourisme, que l'intérêt soit davantage porté sur les processus et les impacts résultants de la mobilité physique des personnes sur les territoires, à quelques niveaux que ce soit – économique, urbanistique, géographique, sociologique, psychologique – cette focalisation se révèle moins pertinente dans l'univers du voyage. Celui-ci compose avec une dimension physique et surtout mentale, dont la seule existence rend possible le voyage, au contraire du tourisme. Nous l'avons souligné, avant la concrétisation du voyage dans un espace donné, l'individu pense au voyage. Et dans cette pensée s'exprime l'imaginaire, notion mal délimitée qui relève schématiquement de

l'agencement d'un ensemble d'images mentales de manière à produire du sens pour l'individu (ou pour un groupe), selon ses valeurs, son identité, ses motivations. Plus qu'une reproduction, plus qu'un système de signes, plus que l'image donc[21], l'imaginaire peut se définir, selon Debarbieux, comme « une faculté mentale et psychique de construire, de mobiliser et de faire fonctionner ensemble les éléments [et, citant Durand] de *"ce musée de toutes les images passées, possibles, produites et à produire"* » (2003 : 490). L'imaginaire relève alors d'un agencement singulier faisant fonctionner ensemble les images dans une structure à peu près claire, néanmoins conditionnée par les particularités de l'individu (ou du groupe).

Sa fonction, dans l'univers du voyage, revient principalement à faire exister celui-ci, à le rendre possible mentalement, c'est-à-dire présent à l'esprit. Le voyage est alors une idée : c'est l'idée du voyage. Bien que les postures soient multiples (désir, souhait, envie, rêverie, etc.), il s'impose à la pensée comme catégorie, comme cadre, comme conscience avant tout (Urbain, 2003b). Il existe donc « d'abord a priori, comme un principe autonome vis-à-vis de sa destination, tant celle-là peut-être vague, imprécise ou imaginaire au départ. […] C'est chez soi que s'élabore le voyage, qu'il se pense, se prépare, se simule et, finalement, s'accomplit pour la première fois, en imagination » (*ibid.* : 36). L'individu est donc au départ de cette construction, de cette invention, créant ses scénarii, imaginant des espaces, supposant des itinéraires, échafaudant des histoires, fabulant plus ou moins son voyage. Bien que ce dernier ait la consistance d'une simple idée (une pensée) ou d'une histoire déjà élaborée (avec des lieux à visiter, des circuits à faire, des rencontres déjà imaginées…), il n'en reste pas moins une réalité, une présence mentale, qui est certes bornée par l'espace psychique et psychologique mais qui *existe* en lui. L'imaginaire qui peuple l'univers intérieur, dans un processus d'idéalisation et de fabulation, compose des situations avec des objets et des personnages qui permettent à l'individu d'expérimenter différents rôles. Il se raconte des histoires qui peuvent être libres de tout investissement. L'univers fictionnel est autonome et peut fonctionner sur lui-même comme un « deuxième monde », à distance de la concrétude du monde physique, de ses impératifs et de ses contraintes. Il peut s'agir de se raconter des histoires pour l'état que cela procure : liberté dans la construction de la trame, latitude dans la création des personnages, choix dans les agencements (Kaufmann, 2005).

La sollicitation de l'imaginaire n'est néanmoins pas dénuée de pensées opératoires. Les histoires sont parfois un préalable à un engagement dans l'action, pour la préparer en testant sur un mode virtuel des contextes de socialisation. Mais elles servent aussi de prétextes, telle cette jeune femme en difficulté professionnelle, qui justifie plusieurs absences de rendez-vous à la Mission locale, qui la suit dans son parcours, par un voyage en Espagne pour un travail qui n'a jamais existé (Beaud, 1999). Le

[21] Si l'on suit Lussault (2003a) dans les deux définitions possibles de l'image : l'image comme reproduction et comme système de signes.

voyage est ici prétexte à l'évitement de certaines obligations sociales. Les histoires participent aussi à médiatiser des horizons utopiques, à l'image de ces jeunes habitants d'un quartier déshérité de Lille qui assurent être prêts à travailler à l'étranger quand bien même ils n'ont jamais quitté leur agglomération (Duprez, Leclerc-Olive, Pinet, 1996). De même, cette personne qui projette fortement sur une ville du sud de la France où elle désire aller vivre, alors qu'elle ne connaît pas la ville et n'a aucun lien ou contact sur place. Ou encore cet homme, relatant ses retours en Algérie, altèrent la fréquence de ceux-ci, qui s'effectuent plutôt tous les deux ou trois ans que tous les sept ou huit mois comme il l'annonce (Le Breton, 2004). Les territoires éloignés du quotidien sont ici des supports pour une projection dans des territoires utopiques, fantasmés et, pour certains, connus mais dont la pratique effective est altérée par l'imaginaire. L'horizon des possibles est élargi et étendu dans le premier cas, consolidé dans le second. Ces exemples ressortent certes de personnes dont le territoire quotidien est réduit et enclavé à un quartier ou une ville, ce qui rend la volonté de s'en affranchir certes plus prégnante. Ils ont, cependant, l'avantage de signifier l'existence d'un territoire mental, d'un espace fantasmé qui, bien qu'ils tranchent avec les usages quotidiens, n'existent pas moins comme réalités mentales. Mais, plus que de les faire exister, l'imaginaire participe à la mise en ordre de cette réalité. Fabulateurs ou non, à distance de toute spatialité physique, ils font exister des histoires, des scénarii à partir desquels ils étendent leur horizon. Bien que le voyage, dans les exemples pré-cités, soit inventé (comme prétexte) ou majoré (dans la fréquence des allers-retours vers le pays d'origine), le recours à l'artifice ou la fiction n'en structure pas moins le voyage dans des récits (un travail en Espagne, des séjours en Algérie). Plus globalement, le voyage s'organise dans un énoncé qui prend la forme d'une « mise en intrigue du monde » (Urbain, *ibid.* : 37). Ce qui compte alors n'est pas la véracité du récit mais son existence qui permet de raconter, d'interpréter et donc de rendre signifiant la réalité qui est soumise. Une intrigue, un récit ou un « fait d'imagination » (Christin, 2000 : 11) sont proposés et attestent du voyage comme forme mentale.

La place de l'imaginaire dans le voyage fait l'objet de nombreux développements qui viennent souvent illustrer la nature du rapport des individus au monde. L'immense majorité des lieux du globe ne pouvant, en effet, ne relever que du domaine de l'imaginaire puisqu'il est impossible d'y accéder totalement (Brunet, Ferras, Théry, *ibid.*), les représentations et la construction de catégories de vision et de division du monde s'avèrent nécessaires pour pallier cette impossibilité. L'imaginaire est alors considéré comme un objet pertinent pour comprendre ce qui fonde ces catégories, et plus généralement ce qui anime l'univers mental des individus et des groupes sociaux. Bien souvent, des notions telles que l'ailleurs, l'altérité, l'initiation, la découverte sont convoquées dans le champ du voyage. Elles sont non seulement relatives aux subjectivités, et n'échappent pas toujours à une vision normée du voyage comme nécessaire expérience du Lointain, du Dehors et de la relation à l'Autre. Aussi avons-nous mis l'accent sur ce que permet l'imaginaire et sur ce qui constitue, en quelque sorte, sa « marque de fabrique » : faire exister le voyage avant tout comme idée, donc à ce titre comme

réalité mentale. Celle-ci est très couramment appréhendée littéralement comme une phase antérieure au voyage, comme son « avant » dans la perspective où le voyage consiste en une mobilité physique. Mais l'idée du voyage comme présence à l'esprit n'est-elle pas constitutive du voyage en ce qu'elle le conditionne ? Que reste-il, en effet, du voyage sans cette « idée » ? Il est majoritairement forcé, involontaire, concernant une catégorie de voyageurs bien spécifiques (expatriés, exilés…) dont la réalité est davantage la conséquence de contingences économiques et géopolitiques que du désir propre de voyage. Quoique que celui-ci n'est cependant pas absent des flux migratoires pour tous ceux qui tentent leur chance dans les mouvements chaotiques d'une logistique souvent fragile. Sans une représentation de l'ailleurs comme possible *eldorado*, le voyage n'aurait pas lieu. Plus généralement, imagine-t-on pouvoir partir sans avoir exprimé le désir de ce départ, ou se déplacer physiquement vers un ailleurs sans avoir imaginé ce qu'il a à nous offrir ? Une destination de voyage n'est-elle pas majoritairement désirée ? Sinon, comment comprendre ce choix s'il n'y a pas au préalable un élément *motivant* qui déclenche le départ ? À moins de répondre par l'absurde et le non sens, la réalité d'une forme première du voyage comme désir, souhait ou envie semble difficile à nier. Même pour ces voyageurs qui choisissent au dernier moment la destination la plus avantageuse économiquement, faisant fi d'une préférence pour le lieu, et dans laquelle on pourrait déceler l'absence d'un désir (toutes les destinations se valant les unes et les autres), derrière l'indifférence de la destination subsiste un désir de voyage, un besoin de partir.

Cette mise en ordre des formes du voyage, en soulignant la primauté de l'idée sur son actualisation dans un espace, replaçant ainsi le désir comme préalable, appuie et renforce la place de l'individu dans la définition des formes du voyage. Ce sont ses désirs, ses motifs, ses motivations qui mettent l'individu en acte et qui l'inscrivent dans un univers de sens (Amirou, 1995), portés par l'idée, voire par une stratégie déjà définie d'un voyage à faire. Cette articulation du voyage dans ses formes premières et ses concrétisations peut être complétée par une troisième phase : celle du retour.

2. L' « après » du voyage et les fonctions des souvenirs

Lorsque l'idée du voyage se matérialise dans une destination, c'est parce qu'un retour vers le lieu initial est généralement programmé. Même quand le désir de voyage est davantage celui de la nécessité économique (poussant des populations démunies à migrer vers des terres propices à une vie meilleure) ou de la transplantation dans l'ailleurs (convertissant le voyage en un enracinement de longue durée, lorsqu'une rencontre amoureuse par exemple en modifie le cours), l'idée du retour est rarement absente. Mais c'est au retour concret plus qu'à son idée que nous nous intéressons ici. Si l'« avant » du voyage est essentiel à ce dernier, c'est parce que celui-ci nécessite avant tout d'être pensé, imaginé, formulé, éventuellement publicisé et préparé. La fonction de l'« après » consiste, elle, à offrir une extension et un prolongement au voyage. C'est l'idée que nous développons dans les

paragraphes qui suivent. Le retour, outre les retrouvailles physiques avec son environnement habituel, au-delà également de l'éventuel marquage sur le corps (conséquences du bronzage, des bouleversements alimentaires, etc.), est très fréquemment une phase de médiatisation du voyage rendue possible par des supports spécifiques que sont les notes, les films, les photographies, les objets rapportés, etc. Ces pratiques méritent notre attention : comment en effet comprendre la somme de photographies réalisées individuellement par les voyageurs ? Que servent-elles ? Quelle est la fonction d'un journal de voyage ? Quel sens donner aux objets qui sont rapportés des lieux visités ? Si cela implique des investigations d'ampleur dans les champs du voyage, du tourisme et plus globalement des sociétés, nous retiendrons de ce questionnement, pour l'instant, sa seule articulation avec le souvenir de voyage. Nous procéderons en deux temps : d'une part, en interrogeant la production de souvenir de voyage et les logiques qui les sous-tendent illustrées par quelques observations de terrains ; d'autre part, en interprétant cette production au regard du voyage et de sa définition : que nous disent-elles du voyage ?

Si les supports évoqués (photographies, carnets de notes, journaux, objets rapportés) fonctionnent comme des souvenirs, c'est parce qu'ils conservent et restituent le passé en rappelant ce qui est inscrit dans la mémoire, laquelle est précisément logée dans l'espace mental qui concentre et active les fonctions d'enregistrement, de maintien et d'expression du passé. Ils jouent comme des rappels délibérés du voyage, à défaut de l'attente de l'évocation spontanée qui est elle soumise aux aléas de la sélectivité par des processus de refoulement et d'oubli (Candau, 2005). Ces rappels contribuent à la reconnaissance et à la localisation des souvenirs : se dire que cela a existé et pouvoir le situer dans l'espace et le temps. C'est le sens de la « mémoire-souvenir » pensée par Bergson comme événement déterminé de l'histoire de chacun et par laquelle la conscience revit dans le présent son passé (Morfaux, 1980). Il n'est certes pas garanti que ces rappels fonctionnent plusieurs années après et que la mobilisation d'un passé relégué par des strates successives de la mémoire soit effective. C'est ce que relève Halbwacks qui précise que « si on était seul, non seulement on ne chercherait jamais la date précise d'un souvenir, mais encore on ne se demanderait pas d'une manière générale dans quelles conditions, dans quelles situations, dans quel milieu il nous reporte, c'est-à-dire qu'au fond on ne le reconnaîtrait pas » (Halbwacks, 1994 : 115). C'est notamment pourquoi le voyageur photographie, filme, écrit, prend des notes, pour nourrir le souvenir, faciliter la mémoration et permettre de narrer une expérience antérieurement vécue. Mais à entendre les voyageurs que nous avons interrogés, ils cherchent à conserver les images mentales du voyage par le récit écrit, par la sauvegarde d'objets, on s'aperçoit de l'existence de deux logiques du souvenir que nous distinguons ici par souci de clarté. L'une est à dominante individuelle et mémorielle, l'autre est plus collective et sociale. La première constitue en une forme de récit et de souvenir pour soi dans une (re)mémoration plus spécifiquement personnelle alors que la seconde est, au contraire, sociale et consiste à faire exister le voyage au regard des autres.

2.1 Le souvenir pour soi

Cette dimension du souvenir *pour soi* fonctionne classiquement comme un rappel du passé à partir de supports cités (photographies, etc.) ayant saisis un ensemble de situations durant le voyage illustrant, ici ou là, un état d'esprit, le programme des journées, les péripéties et des moments jugés marquants. On note ainsi que ce qui a été fait, la façon dont on se départit des situations mais aussi les humeurs et les sentiments pour, plus tard, « *voir dans quel état d'esprit* [on] *était tel jour, à tel moment* » (Marc)[22], et de telle manière que, « *au bout de 2 ou 3 ans je pourrais me rappeler ce que j'ai fait et comment je me sentais à ce moment là* » (Azzia). Quels que soient les supports, les fonctions de rappels jouent pleinement pour « se remémorer » le voyage, « pour les souvenirs ». Les photographies, « *quand je les regarderais, je me dirais "tiens ! ah ouais, c'était il y a 20 ans, j'étais à Paris"* », (Carola), notamment pour l'évocation des moments saillants du voyage comme un ensemble de faits et gestes à ne pas oublier : « [le carnet de voyage] *c'est surtout les trucs marrants qui me sont arrivés, juste pour me rappeler où est-ce que je suis allé, dans quel état d'esprit j'étais, les endroits que j'ai visités, […] comme ça, je peux me rappeler tous les bons moments* » (Brian), « *peut-être que la photo que je prendrai me rappellera une histoire marrante* » (Iren). Ces pratiques constituent un enregistrement de l'expérience de la mobilité physique, du mouvement et du changement que cela entraîne, c'est pourquoi l'on cherche à figer, par le récit ou l'image, des scènes jugées inédites voire intrigantes. C'est aussi la représentation de la ville visitée et ce qui est censé constituer son identité (monuments, scènes urbaines) ainsi que la représentation du collectif (les amis, les rencontres, etc.). Outre ces captations, d'autres pratiques s'efforcent de conserver matériellement les objets propres au voyage : « *les billets, les billets de musées, de métro, les cartes, les cartes de ville, les billets de train* » (Jade) qui sont conservés pour lui dans une boîte ou pour d'autres dans un carnet dédié. Ceux-ci sont les réceptacles des traces et à destinations desquels on garde ses « beaux tickets », ses « petits trucs de souvenirs ». « *J'aime bien garder mes beaux tickets, où mon ticket de métro. Hier, je l'ai gardé comme souvenir. […] En souvenir de Paris quoi. Je garde mes tickets d'entrée, mes tickets de cinéma, des trucs comme ça […] comme ça, je me rappelle quelle expo j'ai faite. […] On ne s'en souvient plus des tickets. Pour mon voyage au Brésil, on rigole quand on voit la date, que ça prenait 22 heures pour aller d'un point à un autre, et là, j'en ai marre d'attendre une heure, alors que là-bas, on attendait un bus qui arrivait dans 5 heures* » (Marc).

L'ensemble de ces « manières de faire » permet d'inscrire dans la mémoire et de faire ressurgir à la conscience les expériences du passé par un processus d'objectivation, la mémoire incorporée risquant de ne pas suffire comme chambre d'enregistrement du voyage. Au-delà de leur finalité identitaire, ces pratiques de conservation des traces du passé restent circonscrites à l'intérieur des

[22] Les propos retenus sont ceux du premier groupe de touristes interrogés qui voyagent sous la forme du backpacking, c'est-à-dire dans une relative autonomie et économie dans leurs pratiques de voyage (cf. chapitre 4). Les prénoms ont été anonymisés (gardant cependant une prxomité avec l'original). Plusieurs de ces propos sont le résultat d'une traduction et nous avons choisi de ne pas associer le terme orginial avec celui traduit lorsque des amibiguités ont été repérés. Cette démarche aurait eu le désavantage d'occasionner, sur l'ensemble du document (notamment les chapitres 5 et 6) de très nombreux inserts allourdisant la lecture.

univers propres aux individus. Si l'on voyage certes *pour* soi, c'est *par* soi et dans l'intimité propre à chacun et non pas par l'exposition publique et des processus de socialisation que la remémoration s'opère ici. Mais une autre logique existe, plus sociale, cherchant à divulguer et à partager le souvenir du voyage.

2.2 L'expérience du voyage en partage

Cette dimension sociale entend rendre partageable, en la publicisant autour de soi (famille, entourage, amis, etc.) l'expérience du voyage. Certes, cette fonction sociale de divulgation du récit est généralement interprétable selon les normes qui façonnent tout voyage, faisant du récit un énoncé normé inscrit dans un registre plus ou moins socialement légitime, fait de convergences et/ou de distinction quant à ce qui est considéré socialement comme à faire, à voir, à vivre, etc. Les supports (photographies, films, etc.) sont, dans ce cas, des preuves qui viennent appuyer le récit comme ce qui a été *effectivement* fait, vu, vécu, etc. Mais considérons ici la fonction de diffusion du récit que permet l'assertion « j'y étais, je vais vous raconter », délibérément déliée de l'aspect normatif, même s'il affleure dans les propos cités. Elle consiste dans cette perspective à faire le récit du voyage et à donner à entendre et à voir ce qu'il fut afin de le rendre partageable au public. C'est, par exemple, donner à lire son journal, montrer ses photos, éventuellement en faire une histoire avec un CD qu'on diffuse. Le récit du voyage trouve ainsi son assise : « *comme ça, dans 30 ans, je pourrai me souvenir ou, si jamais j'ai des enfants, je les laisserai le lire* [le journal du voyage]*, je leur ferai voir ce que j'ai eu comme expérience […] ou peut-être qu'il y aura des endroits dont je ne me souviendrai pas, mais là je peux me rappeler et dire aux gens "ouais, je suis allé là-bas et j'ai fait ça"* » (Iren). Celui qui est à la source du récit tente de faire exister ses souvenirs dans ce partage, la mémoire étant une compétence rendue possible grâce à un ensemble d'interactions sociales qui permettent la mise en commun de connaissances, de croyances, d'images, de métaphores, d'émotions, de sensations et de sentiments (Candau, *ibid.*). Racontés, les faits sont précisés, inscrits dans un contexte, liés à un espace-temps propre, favorisant et facilitant la reconnaissance du souvenir comme ce qui a eu lieu à tel moment et à tel endroit, provoquant la figuration du voyage par ses images.

Christin (2000) pose la question de l'expression publique du récit comme la possibilité de créer un espace de sociabilité pour celui qui revient : « conter, écrire, photographier, dessiner parfois ; autant que de ranimer la mémoire, un enjeu possible de ces pratiques n'est-il pas de créer de la sociabilité, de socialiser une en-allée pour laquelle on a dû se séparer de ses proches, rompre le cercle de ses connaissances, sortir de l'univers restreint de la reconnaissance ? Alors, raconter pour mieux revenir ? En effet, nous avons tous constaté déjà le phénomène d'attraction qui se crée autour d'un voyageur qui revient ; un cercle se constitue, qu'il soit cercles de lecture, d'audiences attentives ou d'admirations passionnées. Un rêve se tisse et unit le voyageur à un public, c'est ce dernier qui

socialement le consacre à son retour, et c'est à ce niveau-ci qu'on peut parler pour partie de la socialité du récit de voyage » (Christin, *ibid.* : 18). Dans cette perspective, le rêve du voyage sert d'accord, tient lieu de point d'équilibre et harmonise les « intérêts » partagés des producteurs et récepteurs du récit, les premiers rêvant de ce qui fut, les seconds de ce qu'ils ont imaginé.

Mais pour soi ou pour les autres, et malgré les supports objectivants, ces souvenirs restent soumis aux aléas de la mémoire, à ses altérations, ses sélections et à ses reconstructions a posteriori. Le souvenir peut très bien ne pas avoir lieu, si par exemple telle photo ne nous évoque rien. Il reste un produit de la mémoire. Mais il est aussi un construit par le récit qui résulte du voyage dans ce qui est dit, écrit et qui permet de mieux saisir l'image qu'on donne et de soi et de son périple.

2.3 Conclusion

La narration du passé permet la désignation d'expériences et leur concentration dans des formules du type « j'y étais », « je l'ai fait » qui participent à la construction identitaire de chacun. Il n'y a pas d'identité sans mémoire (Candau, *ibid.*) et l'ordonnancement du passé est nécessaire à l'individu, dans la sélection et la hiérarchisation des souvenirs, afin d'élaborer un récit sur son passé et soutenir une projection dans l'avenir pour donner sens à l'existence. Mais si le récit participe de l'identité et du sens pour les individus, c'est à travers différentes voies qu'il peut y arriver, par une mémoration individuelle et par le partage collectif de l'expérience du voyage pour faire exister son voyage au regard des autres. Mais les finalités restent identitaires et, s'il s'agit de faire exister son voyage, n'est-ce-pas, en définitive, pour exister soi[23] ? Ceci peut se vérifier pour une catégorie de touristes – les « backpackers » – où le voyage s'inscrit dans des biographies de jeunes adultes à la recherche d'expériences. La dimension initiatique du voyage y est alors palpable (cf. chapitre 5). Mais au-delà de l'aperçu catégoriel, il semble difficile de délier le voyage de l'identité au regard des désirs de départ, d'éloignement, de découverte, de retrouvaille qu'il suscite et de ce que chacun, dans cette pluralité infinie des désirs, puise pour soi.

Mais si l'on fait exister le voyage pour exister soi, ce qui nous importe concerne la première partie de cette proposition : *faire exister le voyage*. Si, de cette façon, le voyage survit, si les pratiques photographiques ou scripturales réalisées durant l'espace-temps du déplacement physique sont déployées dans le cadre habituel et familier du quotidien, que nous disent *du voyage* cette survivance et ce déploiement des preuves et des souvenirs ? Ils témoignent, selon nous, d'une porosité du voyage appréhendé exclusivement comme mouvement physique et donc du débordement de celui-ci au-delà de ce qui censé être son unique univers de sens. Mais si cette approche montre ses limites, il reste à cependant à proposer une définition satisfaisante du voyage.

[23] En écho à Paul Morand qui affirme, en effet, qu'« on voyage pour exister » (Morand, 1994 : 13).

C. Qu'est-ce que le voyage ?

Les leçons à tirer du questionnement sur les formes qui encadrent le voyage entendu comme déplacement physique laissent apparaître des liens de causalité et des porosités entre les espaces-temps de l'« avant », du « pendant » et de l'« après ». Dans cette configuration, le voyage s'affiche de façon protéiforme, débordant et dépassant ce qui définit classiquement le voyage : l'espace-temps du mouvement *effectif*. En effet, l'« avant » du voyage se présente comme une réalisation opérée dans la sphère imaginaire, comme un acte ou un fait d'imagination qui révèle avant tout l'accomplissement d'une pensée, d'une idée, bref, d'une forme mentale avant d'être une concrétisation effective dans un espace. La réalité du voyage est donc, dans un premier temps, mentale et peut, dans un second temps, s'actualiser dans un lieu. Le voyage n'existe pas sans cet « avant », espace-temps propre où le voyage est imaginé, le déplacement ébauché dans un rêve et projeté dans un territoire, lesquels sont activés et rendues possibles par l'individu désireux d'un ailleurs. Dans la définition d'un espace-temps propre à la projection, le mérite de l' « avant » consiste également à rappeler la figure du voyageur comme « sujet pensant » (Urbain, 2000 : 25) qui l'organise. L'espace-temps du voyage est, en effet, avant tout à rapporter à celui qui le structure et sans qui il n'est rien. Sans lui, il n'est pas porté par la fiction qui pense et spécule l'ailleurs ; sans lui également, il n'est pas d'usages de l'espace et du temps lors de la réalisation effective du voyage. Quant à l' « après », il fait persister le voyage grâce à des supports qui le re-présentent et le perpétuent sous la forme d'images. Certes diversement, le voyage est réactivé comme souvenir, rendu présent bien que relevant définitivement du passé.

Pourtant, les différences de nature dans ces phases respectives ne sont pas négligeables parce qu'elles sont traversées par une tension entre ce qui est fictif et effectif : l' « avant » et l' « après » sont des produits de l'imagination tandis que le « pendant » du voyage opère dans le monde concret et physique. Bien souvent, le fictif est opposé à l'effectif et, si l'on s'intéresse à l'un, on tend généralement à délaisser l'autre. Rosset propose de situer l' « ici » et le « maintenant » comme « les deux emplacements modèles de la réalité » (Rosset, 2006 : 87), ce qui veut dire que ce que je perçois ici et maintenant est différent et décalé de la réalité d'un temps passé ou d'un lieu situé ailleurs, puisque par définition je ne peux les percevoir. Ces temps et ces lieux, on les imagine grâce à des modalités de représentation. Néanmoins, « la présence de ce qui est absent ne saurait naturellement valoir la présence de ce qui est présent » (*ibid. :* 89) et les différences de nature subsistent donc. S'il est délicat de parler de deux réalités différentes, il est plus simple d'exprimer l'existence de deux régimes de présences ou de deux « scènes » (Mannoni, cité par Rosset, *ibid.*) sur lesqelles se manifeste le réel. D'une part, celle de l'imaginaire, « qui figure une sorte d'espace protégé […] un endroit où le réel se trouve comme préservé, mis à l'abri de ce qui a de constitutionnellement fragile dans la réalité même » (*ibid.* : 105). D'autre part, celle de cette réalité effective, contingente et incertaine, soumise aux aléas du monde physique. Parce que le voyage peut comprendre ensemble ces deux « scènes » comme

deux formes distinctes de réalité, l'une fictive, l'autre effective, il est un objet délicat à analyser. Urry (2005) propose de différencier les voyages « corporels » des voyages « imaginés » ou « virtuels ». Les uns engagent le corps, les autres seulement l'esprit. Mais malgré la différence de nature de ces voyages et des « scènes » sur lesquelles ils évoluent, une hiérarchie existe néanmoins. Le voyage « imaginé » constitue la forme première du voyage sans qui le voyage « corporel » n'est pas. L'« après » est lui-même dépendant de ce qui a été fait, vu, vécu s'il veut faire subsister le voyage lors du retour. Le fictif (« imaginé ») et l'effectif (« corporel ») se combinent ici et se conditionnent l'un l'autre. Si le voyage est en premier lieu un acte d'imagination, il ne peut être seulement cela puisqu'en se réalisant, la pratique d'une ville, d'un territoire ou d'un pays, a lieu. De même que le voyage ne peut être réduit à sa seule dimension physique ou effective, il ne peut l'être comme réalité mentale exclusive, et bien qu'elle conditionne les phases suivantes. Face à cet entremêlement, une approche satisfaisante ne peut concevoir le voyage que comme un déplacement mental et physique. C'est pourquoi nous dirons simplement que c'est une mobilité, terme dont le sens actuel englobe un ensemble d'univers différents. Le voyage ouvre alors à cette pluralité, pouvant consister à « bouger pour observer, découvrir, connaître, sortir de soi […] retrouver le monde, oublier le sien » (Urbain, 2003c : 20), « se mouvoir, aller, partir, quitter » (Amirou, 2001 : 8) ou encore projeter un fantasme (Assoun, cité par Airault, 2001).

Défini comme une mobilité, le voyage constitue un socle pertinent pour saisir ces multiples dimensions évoquées. La mobilité est le caractère de ce qui est ou peut-être mobile, déplacé. Si le voyage est locomotion, mouvement, transposition ou translation, il induit le passage d'une position ou d'un état à un autre. Il engage une variation, une différence au sein des catégories représentationnelles de l'individu. Celles-ci ouvrent à la reconnaissance, au moins, d'une réalité autre, stimulant par là une pensée alternative, un décentrement de l'ici et maintenant vers un ailleurs. Turco souligne deux choses vis-à-vis de l'ailleurs : premièrement, il est lié à une idée de dépaysement, ce que nous interprétons comme toutes les idées possibles et imaginables que les individus se font de ce dernier. Existant objectivement, l'ailleurs serait concentré et condensé dans un seul univers de sens. Mais ce n'est pas le cas et l'ailleurs se révèle aussi multiple et protéiforme que les représentations construites par les individus. Secondement, c'est un « quelque part » qui n'adhère pas tout à fait aux catégories de pensée des expériences ordinaires des individus (Turco, 2003). Ce « quelque part » témoigne ici de l'indétermination qui caractérise l'ailleurs : situé quelque part, il est nulle part. L'aporie n'est résolue que si l'on comprend l'ailleurs comme existant à titre individuel. C'est pourquoi il doit être subordonné aux représentations de chacuns[24].

Cette pensée de l'ailleurs, cette visée vers « un deuxième monde » ne vise-t-elle pas, en premier lieu, « à *instituer un ailleurs dans l'ici* » (Urbain, 2003c : 205), à l'étendre mentalement et à constituer le

[24] Bien qu'il ne faille pas, pour autant, sous-estimer dans l'univers du voyage et du tourisme la puissance de ces opérations de légitimation bornant l'espace des possibles par des lieux à visiter et des itinéraires à faire.

voyage pour y vivre des « intensités immobiles », à la manière de Deleuze[25] ? Cela n'est-il pas, premièrement, « un moyen de rénover la réalité, la conscience de soi, de l'autre et de l'univers » (*ibid.*, 2003a : 303), de « matérialiser l'image d'un autre monde […] [de] donner forme et matière à un univers alternatif » (*ibid.*, 2000 : 232) ? Le voyage peut-il, dans cette perspective, consister à la fois à « se mouvoir, aller, partir, quitter [comme être] initiation, éveil, apprentissage, découverte, conversion ou diversion, et même retour et souci de soi » (Amirou, *ibid.*) ? Dans ce cas, le voyage est ainsi une réalité à multiples facettes mais dont la dimension mentale reste première au voyage et au sein de laquelle se loge le projet.

Le flou qui entoure le terme de voyage est source de confusion. Il se défait difficilement de catégories socio-historiques qui le présentent comme une inévitable expérience dans un ailleurs forcément situé à bonne distance physique du quotidien. Repérer ces constructions permet de relativiser ces notions de l'Ailleurs et du Lointain et de souligner qu'elles ne sont pas rédhibitoires avec l'« ici et maintenant ». Le voyage souffre aussi d'être travaillé par des amalgames entre le fictif et l'effectif, le mental et le physique, l'immatériel et le matériel. Pour y voir clair, il est nécessaire d'ordonner et de hiérarchiser ces dimensions les unes entre elles et de rappeler ce qui apparaît comme premier puis second dans la logique de l'agir individuel. Le projet, parce qu'il est l'expression des intentions et des désirs, est l'amorce du voyage, ce qui le porte vers l'ailleurs, le guide vers des espaces, et globalement lui donne sens. Comme intentionnalité d'un « sujet pensant », il active le voyage d'abord comme fait imaginé et le cas échant comme réalisé. Il conditionne de ce fait son déploiement matériel sur des territoires, établissant par là la distinction entre le voyage et le tourisme, celui-ci n'étant qu'une forme possible de voyage (dans une optique de loisir), posant, de fait, le voyage comme une catégorie globale qui contient en germes une pluralité de pratiques qui, lorsqu'elles s'actualisent, relèvent du tourisme, du nomadisme, de la transplantation, de l'exil, etc. Ainsi, le voyage est une mobilité. Mentale d'abord puisque accomplie imaginairement, physique ensuite en ouvrant à un ensemble de mobilité à des fins, professionnelles, économiques, de loisirs, etc. Mentale à nouveau, enfin, en subsistant comme souvenir. Associant les univers de sens, une définition satisfaisante du voyage est celle qui le considère simplement comme une mobilité.

Pour interroger la manière dont le projet prend place dans cette sphère du voyage (où vient-il se loger et que vient-il activer ?), il nous faut procéder à l'analyse des formes de l'action que dynamise le projet.

[25] « Je n'ai pas besoin de bouger. Toutes les intensités que j'ai, ce sont des intensités immobiles. Les intensités, ça se distribue ou dans l'espace ou dans d'autres systèmes, pas forcément dans l'espace extérieur. […] Quand je lis un livre que j'admire, que je trouve beau ou quand j'entends une musique que je trouve belle, vraiment, j'ai le sentiment de passer par de tels états… Jamais un voyage ne m'a donné de pareilles émotions. Alors pourquoi j'irais les chercher ces émotions là qui ne me conviennent pas très bien, alors que je les ai pour moi en plus beau dans des systèmes immobiles, la musique comme la philosophie. Il y a une géo-musique, une géo-philosophie, ce sont des pays profonds, ce sont mes terres étrangères à moi » (Deleuze, 2004).

II. Le projet et les formes de l'action

Avant de considérer explicitement les liens entre le voyage et le projet, il nous faut comprendre les relations générales entre le projet et l'action. Il est nécessaire, en effet, d'apprécier les manières dont le projet constitue, dans sa dimension générique, un cadre général pour l'action : qu'est-ce que signifie, pour l'individu, se projeter dans le futur ? Quels en sont les effets sur l'action individuelle ? Ce n'est qu'en analysant le registre des actions suscitées par le projet que nous pouvons pleinement saisir la façon dont le voyage s'y articule.

A. Le projet, une notion inégalement opératoire vis-à-vis du futur

Le projet occupe une place intermédiaire entre un registre d'engagement purement volitif (une simple volonté) ou directement orienté vers l'exécution de l'action. Cet interstice est loin d'être clairement délimité. Nous le définirons dans un premier temps à travers les catégories qui le bordent, entre l'intention simple et une dimension plus élaborée, la stratégie.

1. Les dimensions du registre intentionnel

La notion de projet est bordée à son extrémité la moins opératoire par un registre de l'action relevant de l'intention (Conein, 1990), au sein de la laquelle voisine un ensemble d'actions qui toutes s'articulent autour de l'expression d'une intention, d'un désir ou d'un souhait d'agir. C'est davantage l'intention du voyage (l'envie de partir à Paris) sans que soient allouées des ressources. En conséquence, rien n'est fixé (ni en billet d'avion, ni en réservation d'hôtel, etc.). Nous précisons ici les différentes composantes intentionnelles de l'action.

1.1 La structure intentionnelle de l'action

1. 1. 1 Intentionnalité et subjectivité

Afin de saisir les activités humaines, l'individu dote l'action de propriétés particulières qui lui donnent un contenu : signification, réflexivité, références à des catégories morales ou éthiques, intentionnalité. Le débat autour de cette notion – comment et dans quelle mesure l'intention intervient dans l'agir ? – est loin d'être clos puisqu'il réfère schématiquement à des pôles discordants sur le degré de liberté de l'individu qui devient sujet ou agent selon les optiques. Ainsi, c'est soit la subjectivité et la conscience de l'acteur qui est défendue (l'orientation de l'action se réalisant en toute conscience), soit, au contraire, une objectivité qui tend plus ou moins à assigner les acteurs sur des pratiques et des jugements sociaux qui est alors soutenue, les « mécanismes d'orientation objective

des conduites opérant en deçà de l'intentionnalité des acteurs » (Quéré, 1990 : 85). Cette dernière perspective établit la conscience et l'autonomie des actes comme relevant de l'illusion. Parce que ce pôle explicatif de l'agir relativise trop fortement l'intentionnalité en la circonscrivant à des structures objectives qui la déterminent ou la guident, il n'a pas attaché une importance notable à l'intentionnalité, n'en faisant ni un concept clé ni une notion véritablement opérante. C'est alors à partir du pôle qui la lie à la subjectivité, lequel promeut une certaine autonomie des actions humaines et une certaine conscience des états intentionnels, que nous partirons.

1. 1. 2 Intention et intentionnalité

Ces notions voisinent de près au risque de la confusion. L'intention se définit comme un « état intentionnel » *parmi d'autres* au même titre que le désir, la croyance, le souhait, alors que l'intentionnalité contient l'ensemble de ces états. Parce que l'intention est toujours une intention de faire quelque chose, elle est déterminée par un contenu qui la dirige vers le monde extérieur : « on appelle ainsi les états qui ne peuvent être déterminés que pour autant qu'ils représentent directement ce sur quoi ils portent, les croyances, les désirs, les intentions impliquent un « objet » (Quéré, *ibid.* : 87). Ils ont en commun de représenter des états de chose du monde mais *dans des postures différentes* par des états qui sont soit réalisés (c'est le cas des croyances dont le contenu est fixé par l'état du monde représenté), soit à réaliser (c'est le cas des désirs, dont le contenu fixe l'état que le monde devrait atteindre) (Proust, in Houdé, 2003). L'intentionnalité est précisément cette capacité commune de représenter les états de chose du monde, représentation dite intentionnelle car « elle exprime le sens que l'individu attribue aux choses » (Di Méo, 2003a : 517).

L'intentionnalité est cette capacité à produire de la représentation et donc du sens là où l'intention et le désir par exemple ne fournissent que des représentations et des sens *particuliers* en visant un objet. Comme « états intentionnels », l'intention, le désir spécifient des positions originales par rapport à l'action : « je *désire* faire ce voyage », « j'ai l'*intention* de partir », « je *souhaite* voyager ». Ainsi, autant l'intention ne mobilise devant l'action qu'une attitude, autant l'intentionnalité condense, à un niveau supérieur, la capacité de représentation du monde qui leur est commune, sans toutefois retenir leurs postures propres. Nous reviendrons sur celles-ci après avoir précisé la contribution de la phénoménologie dans l'élaboration du concept d'intentionnalité.

1. 1. 3 Intentionnalité et apport phénoménologique

L'intentionnalité est redevable à la phénoménologie de l'avoir conceptualisée sous forme d'une conscience toujours dirigée vers le monde extérieur, posant ainsi les jalons d'un courant de pensée phénoménologique attaché à comprendre et expliquer les liens entre l'individu – sujet – et l'environnement matériel et humain qui l'entoure. Brentano, dans un premier temps, inspirateur de

nombreuses études sur la psychologie de la perception et à sa suite Husserl, désigné comme fondateur de cette méthode, ont défini l'intentionnalité comme traduisant la tension de la conscience humaine vers le monde extérieur, par une intention dirigée vers quelque chose (Di Méo, 2003a). Etymologiquement, l'*intentio* traduit l'action de mise en tension : « tendre vers » quelque chose (Morfaux, 1980). Les phénoménologues présentent ainsi la conscience comme toujours intentionnelle de quelque chose[26]. Pour Brentano, la conscience ne se caractérise pas par ses états mais par sa direction : elle est systématiquement dirigée vers des objets, des lieux, des souvenirs, des perceptions, des images (Di Méo, 2003b). Sa propriété est d'être une existence dirigée et de nouer un rapport intentionnel avec les objets, les lieux, etc. Alors que la pensée cartésienne propose un *cogito* fonctionnant sur lui-même (« je n'ai conscience de ma personne *que* comme réalité pensante »), Husserl souligne son caractère relationnel, faisant du vécu un état intentionnel, toujours conscience, et donc visée, de quelque chose. Le *cogito* porte ainsi en lui son objet pensé (« je sais que j'existe et je suis ouvert sur le monde dans lequel je peux me projeter »).

L'intentionnalité dirige ainsi la conscience vers un objet, un sentiment ou un souvenir mais cette visée est par définition incertaine. Bien que l'intention soit souvent appréhendée comme une tension vers une finalité dont les termes sont déterminés (un objet, un but), elle reste une tentative pour les atteindre. Viser un objet comme on vise une cible est en premier lieu une posture qui révèle l'intention ou le désir, mouvements de l'esprit dirigés vers un objet (qui peut très bien ne pas être atteint) où les conditions pour l'atteindre peuvent ne pas être précisées. Ils demeurent des états mentaux dirigés vers quelque chose et ce indépendamment de la réalisation (par exemple, l'idée d'un voyage déconnectée de sa réalisation). Le terme d'intention, par exemple, tel qu'employé juridiquement, traduit bien cette coupure essentielle entre l'idée d'une action et son exécution. De même que l'expression « faire un procès d'intention à quelqu'un » revient à reprocher à la personne non des faits mais des intentions qu'on lui prête, celle qui indique « causer la mort *sans intention* de la donner » illustre bien la distinction entre les dimensions intentionnelle et factuelle. Et c'est lorsque celles-ci sont couplées qu'on parle de préméditation comme « dessein formé avant l'action » et constituant une circonstance aggravante en matière d'homicide, le meurtre commis avec préméditation constituant un assassinat. Bien qu'employé indistinctement, l'intention résumant à elle seule l'ensemble des états intentionnels, sa préhension comme action dirigée ou préméditée vers un but permet de souligner les différences de nature entre acte « pensé » et acte « réalisé », l'antériorité du premier primant ici, par définition, sur le second.

[26] Bien qu'aujourd'hui les derniers développements en sciences cognitives tiennent le concept d'intentionnalité pour indépendant de toute prise de conscience d'un contenu de pensée (Proust, in Houdé, 2003).

1.2 Conclusion

Que retenir de l'intentionnalité, cette entité particulière du champ de l'action ? Deux principaux points méritent ici d'être soulignés : 1) l'intentionnalité fait de l'acteur un être *orienté vers le monde*, visant une fin. À ce titre, le voyageur doué d'intentionnalité est orienté vers un ailleurs, vers des lieux du monde ; 2) cette orientation est *foncièrement déliée* de l'action elle-même, elle est avant tout une posture et révèle un désir, une intention, une croyance, etc. C'est, globalement, l'idée du voyage, le voyage comme objet désiré. Qu'implique cette orientation vers le monde ? Elle dérive de ce que les états intentionnels impliquent toujours un contenu : objet du désir, objet de l'intention qui dirige ces états vers l'extérieur. Ceux-ci portent ainsi en eux un dessin ou une idée à concrétiser. Bref, ils visent une fin et orientent l'action. Celle-ci n'est pas pour autant assortie de moyens en vue de sa réalisation car ce que précise l'intentionnalité, c'est, avant toute chose, l'*idée* de l'action à réaliser : la représentation de l'objet qu'on désire, la forme dans l'esprit de l'action à accomplir : « aller à Paris », c'est-à-dire la représentation de Paris comme objet désiré. La prédominance de l'*idée* de l'action sur l'action elle-même permet en premier lieu de nouer un rapport intentionnel avec des objets, des lieux. Cette antériorité de l'idée sur toute action à laquelle elle se réfère permet de séparer ces attitudes (le désir ou l'intention du voyage) des mouvements physiques (le voyage concrétisé). Au final, l'intentionnalité, appréhendée comme visée, permet d'orienter l'action et, considérée comme raison d'agir, contribue à former des décisions. Mais c'est sa limite : la réalisation de l'action est incertaine puisque la fin n'est guidée que par un souhait ou un désir (« je peux désirer aller à Paris mais je n'ai pas encore mis en œuvre les moyens pour m'y rendre »). Mais c'est aussi son avantage car elle ouvre à un engagement plus stratégique.

2. Les dimensions du registre stratégique

Alors que l'action « intentionnelle » exprime principalement l'*idée* de l'action, l'action « stratégique » lui suppose un dessein précis et une prétention à sa réalisation sur la base d'un déploiement de moyens spécifiques. La fin est davantage clarifiée, définie et stabilisée, l'idée visée prenant la forme d'un but ou d'un objectif à atteindre et les étapes pour les réaliser se traduisant par des plans, des programmes. Ce registre, parce qu'il nécessite un niveau de formalisation plus poussée dans la pensée de l'action future, manifeste un niveau supérieur dans l'intention et la conscience des individus par rapport à leur action. Consubstantiel de la notion d'acteur, il traduit l'idée que quelque chose est possible et qu'une marge de manœuvre existe au niveau individuel. Comment cette dimension s'exprime-t-elle ? En quoi ce registre exagère les figures de l'intentionnalité ? Nous évoquerons successivement ce registre comme un espace propre et un temps distant de l'action, ainsi que la délimitation d'une fin assortie de moyens et de ressources pour la réaliser.

2.1 Un lieu et un temps propre à distance de l'action

De Certeau (1980) présente la stratégie comme une capacité de mesurer les rapports de force à distance, pour toute entité capable d'action, à partir de ce qu'il nomme un « lieu propre ». C'est un espace de pouvoir autonome qui permet de servir de « base à une gestion de ses relations avec une extériorité distincte » (*ibid.* : 20). Ce lieu spécifique et distancé de son environnement permet d'avoir une visibilité essentielle sur l'Autre (l'adversaire, le concurrent, le client, la cible et, pour nous, le territoire imaginé qu'on souhaite visiter) afin de le tenir à distance et ainsi « capitaliser ses avantages acquis, préparer ses extensions et assurer une indépendance par rapport aux circonstances » (*ibid. :* 21). Cela permet en conséquence d'être maître de ses décisions et notamment du moment de leur exécution, le « propre » étant « une victoire du lieu sur le temps » (*ibid.*). Inversement, la tactique ne peut compter sur un tel type de lieu pour s'y replier et préparer ses actions futures. Au contraire, son lieu, qui est celui de l'Autre, nécessite de composer avec des événements qu'elle ne maîtrise pas pour y saisir des opportunités, le *kaïros*. Dans ces conditions, l'autonomie est relative, la liberté n'émergeant que de façon épisodique et parcellaire. De fait, le couple « stratégie-tactique » est difficilement dissociable de la notion de pouvoir : autant les individus les plus démunis usent de tactiques comme « mille manières de faire avec » (*ibid.* : 75) pour limiter les contraintes et se dépêtrer des temporalités qui s'imposent à eux, cherchant par des ruses protéiformes à augmenter leur espace de liberté, autant ceux qui jouissent de lieux autonomes propres, permettant une vision d'ensemble de la situation, seront enclins à agir avec discernement et opportunisme. À partir de cet espace se prépare le voyage (dans le choix de lieux, de formule d'hébergement, d'itinéraire…). Le « propre » (le chez-soi, le quotidien) permet de penser le voyage et de le préparer (sommairement ou de façon élaborée).

Au final, l'existence d'un lieu exclusif et irréductible participe à fonder l' « action stratégique » en rendant possible, dans la distance nécessaire aux contingences, la maîtrise du temps et le choix de ses mouvements : le retrait et le rassemblement de soi, de ses forces, favorisant l'organisation et la réflexion, rendant possible l'anticipation et l'engagement raisonné dans l'action. Mais ceci définit une position de l'action vis-à-vis de l'ensemble des positions possibles (pouvant se distancier lorsque c'est nécessaire) plus qu'un contenu, qu'il s'agit alors de faire émerger.

2.2 Une finalité assortie de moyens et de ressources

Vis-à-vis du registre intentionnel, celui de la stratégie amplifie la perspective d'une fin visée en lui associant un ensemble de moyens et de ressources afin de la faire advenir. L'intentionnalité de l'action confère à la représentation de l'idée, du contexte souhaité, une relative élasticité. En effet, autant cette représentation peut être floue en affleurant simplement à la conscience (telle une idée qui « traverse » l'esprit), elle n'en est pas moins présente ; autant elle peut apparaître sous des contours plus précis. Le niveau stratégique demande de substituer une finalité aigûment déterminée à cette flexibilité afin de se

doter des moyens adéquats pour concrétiser l'action. Sans finalité circonscrite, il est difficile de procéder à cette attribution pour réaliser l'action : comment préparer son voyage si on ne sait pas où l'on part ? Il est toujours possible d'amasser et de regrouper un maximum de moyens en espérant que s'y trouveront ceux correspondant au bon déroulement de l'action mais cela reste hasardeux (c'est le cas des voyageurs dont de choix de la destination se fait à l'aéroport). Précisée, l'idée du voyage à réaliser devient un objectif ou un but à atteindre.

Le but et l'objectif sont, dans l'optique tracée par Weber (1971), l'adaptation des moyens aux fins. Weber a élaboré une typologie des déterminants de l'action, distinguant, dans les quatre types spécifiés, l'action considérée comme rationnelle en finalité. Celle-ci s'illustre par sa dimension réflexive, les individus poursuivant des fins réfléchies en fonction des attentes qui sont les leurs, à partir des conditions du monde objectif et des comportements d'autrui. Les moyens sont ainsi adaptés aux fins visées, mais aussi les fins elles-mêmes, qui sont confrontées à d'autres fins et évaluées. Ce type d'action qui, dans la réalité, est le fruit de combinaisons avec les autres déterminants, se pose, dans sa construction idéal-typique, comme un comportement rationnellement maîtrisé sur l'ensemble du cours des événements. C'est la jointure avec le point visé qui concède un degré d'engagement supplémentaire à la réalisation de l'action. Sans cela, de l'objectif ou du but à atteindre, il n'en reste que l'idée. Attribuer des moyens et des ressources apportent la nécessaire « consistance » à l'action en lui conférant les éléments nécessaires pour aboutir, c'est-à-dire tous les actes ou éléments intermédiaires sur lesquels on s'appuiera (lire un guide, rechercher de l'information, etc.). Nous distinguerons ici, dans leur proximité sémantique, la « ressource » du « moyen » dans la mesure où la première, moins neutre, est plus englobante et évolutive en intégrant plus explicitement la sphère immatérielle. Nous définirons alors le *moyen* comme un élément matériel et appropriable dans une situation d'action donnée selon les *ressources* de chacun. Par exemple, la carte est un moyen pour se repérer, ce que signifie l'expression « se repérer au moyen d'une carte ». Elle a pour fonction d'orienter spatialement l'action mais ne la remplit pleinement que si l'individu se trouve en mesure de mobiliser ici des ressources cognitives par un traitement adéquat des informations qui y sont proposées lui permettant de comprendre la carte et ainsi pallier à sa désorientation momentanée. Les ressources cognitives désignent ainsi cette part de l'intellect mobilisable dans une action.

Le terme de « ressource » présente un caractère évolutif en fonction des apprentissages et de la diversité des contextes de socialisation qui nourrissent diversement nos schèmes de perception et de pensée. Plus généralement, les activités mentales et les catégories de la pensée tendent à être évoquées plutôt en termes de ressources que de moyens en se référant à des états de « puissance » dans le registre de l'action : capacité, potentiel, compétence, etc. La notion de ressource est alors moins neutre que celle de moyen, plus riche en englobant le matériel comme l'immatériel, assimilant les données de l'expérience pour les restituer sous forme de schèmes d'action. Suivant la partition

matériel-immatériel, il est possible de distinguer les moyens des ressources dans une situation d'action donnée à l'aide d'un exemple simple : place du Châtelet, un endroit qu'il découvre pour la première fois, un touriste, parcourant la ville pour son loisir, souhaite se rendre aux Invalides. Il a, à sa disposition, potentiellement, l'environnement urbain, un ensemble d'objets destinés à faciliter sa mobilité et il a… lui, comme individu irréductiblement constitué, doté de capacités de langage, de motricité, etc. Afin d'orienter son action dans la direction qui convient, il peut faire appel à un ensemble de moyens et requérir dans le même temps des ressources propres. Comme *moyens*, il peut s'appuyer sur sa carte, son guide papier, ses outils numériques, son carnet de tickets de métro, le plan griffonné du réceptionniste de l'hôtel, le nom des rues, sa monnaie pour prendre un taxi, mais doit pour cela mobiliser nécessairement des *ressources :* cognitives (son sens de l'orientation), sociales (interpeller un passant), langagières (sa connaissance du français), motrices (se déplacer physiquement), etc.

L'ajustement de ces moyens et ressources en fonction des objectifs et des buts définis peut être lâche ou faire l'objet d'un agencement organisé sous la forme d'un plan d'action ou d'une démarche planifiée consistant à insister sur « les phases intermédiaires par lesquelles doit passer l'action » (*ibid.*). Pour saisir la dimension heuristique d'un plan dans le cours d'une action, il convient de revenir sur sa nature et sur le type de situation qui l'actualise. Le plan est une représentation schématique et éventuellement hiérarchisée d'un objet ou d'une situation. Les mécanismes de schématisation prennent leur source dans les limitations de capacité de traitement du système cognitif (Hoc, 1987) et vise alors à épurer la complexité du réel pour n'en conserver que les éléments les plus structurants permettant une vue d'ensemble de l'objet ou de la situation à appréhender. Cette vision de nature « panoramique » est destinée à mieux guider l'activité et à accroître ses possibilités de contrôle, notamment lorsque le plan est hiérarchisé en séquence d'action. Dans ce cas, on ajuste et on organise l'action en suivant la structure, non seulement schématisée, mais aussi préalablement découpée en phases distinctes. Cette insistance formalisée sur les phases intermédiaires est dépendante de la nature de la situation. Dans le cadre d'activités quotidiennes, la répétition aidant, la demande de contrôle des situations rencontrées est plutôt faible. Leur configuration est connue, le niveau d'expertise est élevé. Nul besoin de représentations cognitives. Au contraire, dans le cadre de situations non quotidiennes, hors d'une sphère familière et connue, lors d'un voyage, par exemple) la complexité sera palpable : diversité des données à analyser et à intégrer pour arrêter un choix, nécessité en conséquence de se doter d'une représentation qui schématise et sert de filtre en purgeant la situation de tous ses éléments secondaires non nécessaire à la bonne orientation de l'action. Les plans ont ainsi une pertinence accrue lorsque toute situation est disjointe des routines et de références à des expériences passées. C'est dans ce cadre que la carte permet de se repérer, par exemple.

En résumé, le plan est autant une esquisse sommaire du cours d'action aussi bien que la spécification complètement détaillée de chaque opération (Suchman, 1990) à qui on assigne la fonction d'orienter rapidement l'action – en évitant l'analyse de toutes les données de la situation – vers le but ou l'objectif assigné.

2.3 Conclusion

Vis-à-vis des manières d'agir, le registre stratégique définit une attitude fait d'une distance à l'action pour mieux s'y engager ensuite. Elle précise, secondement, l'agencement entre une fin, des moyens et des ressources. Cette attitude traduit une position de l'action dans un espace, celui du repli, idéalement à l'écart de tout événement circonstanciel, et un temps propre, favorisant une distance temporelle nécessaire pour prendre la mesure des actions à entreprendre. Ce socle offre les conditions d'une autonomie d'action afin de soumettre ses comportements futurs à l'évaluation, au calcul et au choix d'un moment pertinent pour les exécuter. L'engagement dans l'action peut alors se faire, idéalement, « sur mesure » pour rassembler et organiser, éventuellement dans un plan, des moyens et des ressources. Procédant ainsi, l'action « stratégique » reprend l'idée en germe dans les états intentionnels comme présence à l'esprit, mais lui assigne, toujours dans une position d'extériorité à l'action, ses propres règles : un cadre (un objectif, un but à réaliser) et l'affectation de forces (moyens et ressources) dans un contexte donné (dont on a pu, de l'espace-temps propre, apprécier les spécificités). Dans ce cadre, le voyage s epense, se prépare, se décide. Des choix, plus ou moins réfléchis, se font. Potentiellement, les conditions pour agir intentionnellement sont réunies : l'état intentionnel, intégré dans un calcul et obéissant aux règles qu'on lui a fixées, est raisonné. Lesté de moyens, doté de ressources, il est en mesure d'agir. De même qu'en psychologie cognitive où la stratégie dénomme ce qui dirige une activité de résolution de problème (Hoc, *ibid.*), elle prend ici la forme d'une capacité raisonnée ou calculée d'action. C'est un pouvoir d'action, en somme. Dans cette grammaire de l'action, le voyage n'est plus seulement une idée mais une stratégie de départ, fixant l'intention initiale dans des espaces et des temps, c'est-à-dire dans des dates, des lieux, des horaires, des itinéraires, un programme, etc.

Il est nécessaire de voir comment le projet se construit à partir du registre stratégique et ce qu'il permet : la possibilité, pour le voyageur, d'activiter un rapport réflexif face à son périple futur.

3. La réflexivité dans le projet

Nous avons posé le registre du projet comme *conscient*. Traiter de l'intentionnalité, qui réfère à la subjectivité de l'individu et donc à une certaine autonomie des activités humaines, donne *de facto* une place à la conscience. De manière plus claire encore, l'action stratégique, faite de calcul et de planification, associe à la conscience des fonctions réflexives face à l'action. Mais la conscience et la

réflexivité sont dans le même temps remises en question et minorées par certains courants de pensée qui les considèrent comme une illusion de l'autonomie et de la liberté des individus. Notre entreprise est ici de montrer le projet comme une conscience qui active inégalement la réflexion selon les situations. Mais nous revenons, avant cela, sur la notion de réflexivité en nous positionnant de façon critique face à ceux qui la sous-estiment.

3.1 Qu'est-ce que la réflexivité ?

De façon élémentaire, la réflexion est un acte de la pensée qui fait retour sur lui-même pour prendre conscience de ses propres opérations (Baraquin, cité par Ascher, 2000), activité mentale de flexion que traduit très simplement, à titre d'exemple, des questions comme « que dois-je faire ? », « comment dois-je le faire ? », etc. Ce questionnement, à force d'être sollicité, renvoie « le sujet à ce qu'il éprouve, à la nature de ses perceptions et représentations » (*ibid. :* 37). Il rend possible une distance, « un arrachement à l'habitude, un décollement de l'homme et du monde, acte de conscience qui cesse d'être rivé aux objets, mouvements de l'intelligence se retournant vers ses propres démarches » (*ibid.*). De fait, la place de la réflexion et de la raison dans les pratiques sociales ne serait que plus grande à mesure que la rationalité et la différenciation des sociétés se développent, au point de parler aujourd'hui d'une modernité réflexive (Beck, Giddens, Lash, 1994) faisant de la réflexion un principe cardinal de l'action humaine. La révision *constante* des pratiques, à la lumière des informations les concernant, se réalise par un « contrôle réflexif de l'action » (Giddens, 1994 : 43), c'est-à-dire une interaction continue entre la pensée et l'action. Sans revenir sur le débat autour la modernité, sur sa présence à l'ensemble de la vie sociale et du caractère supposé *incessant* de son contrôle logique sur le comportement et les contextes, nous définirons la réflexivité simplement comme la *mise en question critique* des actions individuelles, de ce qui a été fait comme de ce qui est à faire. Sur cette base, nous nous attachons à comprendre les arguments de ceux qui la minorent, notamment dans le rapport au temps.

3.2 Une réflexivité partielle et située

Les travaux de Kaufmann (1999, 2001, 2005) et de Lahire (1998), évoquant des situations propices à l'éclosion du projet, font référence à ces formes de réflexivité particulières dans le rapport à l'avenir et non à une seule réflexivité, pleine et entière, capable d'évaluer *toutes* les possibilités d'action comme *toutes* leurs conséquences futures. Loin d'une image homogène et compacte que défend la théorie de l'acteur rationnel ou à l'opposé une sociologie dispositionnaliste trop englobante qui la réfute, les enquêtes de terrain la présentent au contraire comme « multiforme, éclatée, inscrite dans un cadre de contraintes » (Kaufman, *ibid.* : 208). Cet auteur observe différentes formes de réflexivité à l'œuvre dans l'action, telle une réflexivité « décisionnelle » qui, insérée dans l'esprit de

l'individu, l'aide sur un mode interrogatif ou critique à prendre de micro-décisions. Un ensemble d' « interventions réflexives » impliquées dans l'action s'activent ainsi au quotidien permettant de « sentir » qu'il faut intervenir à tel moment, agir dans l'instant ou plus tard, etc. Les formes réflexives qui pouvent donner forme au projet sont multiples. Les logiques avivant la créativité sont nombreuses, Kaufmann distingue implicitement une conscience réflexive qui serait de type imaginaire, inscrite au plus loin de l'action (penser au voyage sur un mode inconséquent, une simple envie de partir) et une conscience réflexive de type rationnel (allouer des moyens au départ).

Mais cette réflexivité analytique (consciente, posée, organisée) est surtout observée par Lahire dans un éventail d'actions qui rompent avec l'ajustement pré-réflexif en ouvrant un espace de planification et de préparation de l'action. Cette forme de réflexivité tend à filtrer d'autres formes plus flottantes, évaluant la plausibilité et faisabilité des scénarii possibles (chez Kaufmann) ou contrôlant ou réfrénant les désirs et les envies. Lahire montre, en effet, que le calcul du budget familial ou le livre de comptes se révèlent des moyens très concrets pour remettre à plus tard des achats dont on souhaiterait l'acquisition dans le moment présent. C'est alors « toute une capacité à *différer* (ses désirs, ses impulsions…) et à *planifier* qui se construit » (*ibid.* : 150), et donc à rationaliser[27]. En définitive, ces auteurs montrent qu'il existe des formes multiples et changeantes de réflexivité *dans* et *hors* l'action. Dans l'action parce que tout en agissant est à l'œuvre un imaginaire qui prépare l'action (sous conditions toutefois) et surtout hors d'elle, dans une forme rationnelle finalisée et affermie qui permet de s'imaginer l'action, de se la remémorer, de la discuter, de la commenter, de chercher à l'évaluer, etc. Toutefois, nous l'avons vu, c'est la nature des contextes d'action qui favorisent ces logiques réflexives, en plus (les moments extra ordinaires, complexes, etc.) ou en moins (des situations routinières). Cependant, la réflexivité est également dépendante des actions appréhendées dans la courte ou la très longue durée.

3.3 Réflexivité et échelles temporelles

Si l'on considère une action à l'échelle d'une journée qui suit, ou le long d'une trajectoire individuelle courant sur des dizaines d'années, la réflexivité ne peut-être là aussi que changeante et les formes prises par le projet inégales. Bourdieu critique le projet rationnel et conscient qui pose les fins comme des possibles librement déterminés par l'individu. On analyse, par exemple, trop facilement le terme d'une trajectoire individuelle comme le résultat d'une fin préalablement conçue comme telle, transformant ainsi le trajet de l'individu en projet conscient et calculé dés le départ. En l'état, ceci est à la fois vrai et faux : vrai d'une part parce si la trajectoire se situe à l'échelle de dizaines d'années

[27] Si les formes de réflexivité convergent comme mise en question critique préalable à un engagement dans l'action, stimulant appréciation et évaluation, elle est ce qui permet la rationalisation de l'action, c'est-à-dire sa préparation, sa coordination éventuelle avec d'autres actions. En suivant Weber, il s'agit de rendre l'action prévisible et donc maîtrisable (la rationalisation revient à « maîtriser toute chose par la prévision », Weber, cité par Martuccelli, 1999 : 200).

voire d'une vie, il paraît difficile de viser de manière explicite et calculée tel but ou tel objectif, comme fin précisément délimitée. L'intervalle de temps qui sépare l'individu de son objectif paraît trop long pour ne pas être susceptible d'évolution ou de modification, pour ne pas avoir à subir des événements imprévus, des situations contingentes qui viendront transformer la finalité visée. Les enchaînements des actions à réaliser pour y arriver sont si nombreux, la trajectoire si aléatoire que l'objectif visé perd en crédibilité, les chances de l'atteindre étant limitées. Mais l'analyse est autre si l'échelle temporelle est plus courte : pourquoi ne pourrait-on pas prévoir de partir en week-end quinze jours avant en s'organisant en conséquence ou aller en vacances en Tunisie dans trois, voir six mois en achetant un billet d'avion ou un séjour ? Ces deux projets peuvent poser ces fins comme telles et le laps de temps imparti donne la possibilité de se préparer et d'évaluer différents choix (des horaires, des types de séjours, les tarifs proposés…). Lahire précise que les actions à la fois très courtes et très longues ont souvent en commun « cette propriété qui est de rendre improbable l'intentionnalité et la stratégie consciente » (*ibid.* : 181), l'action immédiate et presque instinctive tend à être réglée sur le mode pré-réflexif et l'action trop longue est difficilement calculable. De multiples et de très nombreuses actions sont néanmoins possibles dans cet important entre-deux, propice à une mise en question critique des actions concernant un à venir dégagé de l'instantané ainsi que de l'horizon imprécis et indéfini du temps long. Et ce n'est pas une coïncidence si la référence au voyage est prise comme exemple d'action de moyen terme[28]. En effet, ce sont des actions dans lesquelles il est tout à fait envisageable de « poser les fins en tant que telles comme possibles (par exemple : partir en vacances en Bretagne ou en Espagne ?) » (Lahire, *ibid* : 182).

B. Conclusion sur le projet et l'agir

Au regard de ce que nous avons formulé dans cette partie, nous définissons le projet individuel comme le résultat d'un *acte intentionnel dirigé vers l'avenir, inégalement réflexif selon les situations.* A la suite, nous considérons le projet de voyage comme un acte intentionnel dirigé vers un (ou des) lieu(x), des mobilités, des itinéraires, des formes de rencontres… et qui est plus ou moins réfléxif selon les choix et le niveau de programmation.

Le projet se révèle diversement et inégalement selon le contexte et la temporalité considérés de l'action. Celle inscrite dans un futur trop immédiat empêche de temporiser, et celle dont l'horizon est trop lointain gêne l'évaluation et la préparation. S'il y a ainsi, dans cet entre-deux, une « bonne distance » qui favorise une figure presque idéale du projet, il y a des contextes d'action qui contribuent au projet. Il peut être provoqué dans certaines situations qui rompent avec la routine et la

[28] « Les actions à portée moyenne ayant un objet délimité et spécifique sont celles qui se prêtent le mieux à cette machination [l'élaboration du projet] : achat d'une maison ou d'une automobile, *voyage lointain* » [souligné par nous], etc. (Kaufmann, 2005 : 287)

simplicité de certaines actions. Complexes, sortant de l'ordinaire et nécessitant un nouvel ajustement, des situations peuvent demander de combiner plusieurs éléments. L'action est alors différée pour pouvoir s'y projeter et appuyée par des moyens d'objectivation qui soutiennent un défaut d'incorporation. Le projet se constitue alors dans la contrainte d'un environnement inhabituel ou de situations inédites requerrant du temps pour s'y engager. Ce type de contexte est en résonance avec celui du voyage et du tourisme. S'il est possible de ne voir dans les situations décrites par Lahire qu'une « simple » difficulté de gérer des agencements inhérents du quotidien, la combinaison de leurs contextes d'activation – extra ordinaire, multiplicité des agencements, préparation de l'avenir – font cependant étroitement échos aux contextes touristiques marqués par la distance du quotidien. Qu'en est-il lorsque domine ce type de contexte ? Un accessoire emblématique du touriste telle que la carte, par exemple, ne vient-elle pas pallier ce « défaut d'incorporation » qu'illustre ce manque de connaissance des lieux et des itinéraires qui ne sont pas mémorisés ?

III. Conclusion : le projet et les formes possibles du voyage

A. Le projet, élément inhérent du voyage

Expression d'une visée dans l'avenir, le projet est ce qui évite la détermination et la précarité du temps présent sur l'individu. Il offre à l'existence un horizon discernable qui fonctionne comme une référence temporelle dissociable de l'immédiateté du présent et qui rend possible une projection dans laquelle l'individu peut investir une liberté de mouvement à distance des pesanteurs du monde concret. Le projet permet d'ouvrir la pensée à un ensemble de possibles et d'ailleurs. Ceci a sans doute toujours constitué une donnée consubstantielle à l'existence mais sûrement de façon inégale selon les périodes historiques. La représentation de l'ailleurs n'a pas dû rester indifférente à l'accroissement du monde physique lors des grandes périodes d'exploration du globe. Inséparable de l'existence, le projet l'est aussi du voyage puisque celui-ci est d'abord cette extension de l'intériorité individuelle par l'importation d'un ailleurs dans l' « ici ». De ce déploiement de l'univers mental et de la représentation d'un ailleurs dans une image (voire dans un désir déjà déployé dans une destination) naît le voyage. Comme intentionnalité et donc comme figuration d'un désir de partir, le voyage prend forme. C'est ce qui fait que l'individu ne voyage pas sans avoir à l'esprit un projet qui le porte et le motive au départ. Selon nous, on ne voyage pas et on ne séjourne pas touristiquement dans un lieu sans avoir à l'esprit un préalable, un pré-requis nécessaire : au moins une idée, au plus une stratégie, bref, un projet. Sans cela, par quoi le touriste est-il cadré et guidé dans ses choix ? Qu'est-ce donc qui le motive et l'aspire à s'inscrire dans des lieux et des pratiques ? Qu'est-ce qui active le départ, suscite la mobilité et provoque l'écart vers un ailleurs ?

B. Formes graduées du projet de voyage

Le projet s'appréhende comme une graduation entre des formes intentionnelles sans conséquence sur l'action (projet volitif : je veux partir) et d'autres qui visent plus explicitement sa réalisation (projet stratégie : je pars, j'ai réservé un hôtel à tel endroit pour x nuits).

1. Le projet « volitif » : le voyage comme volonté

Il est, a minima, porteur d'une idée qui oriente l'individu vers le monde et a maxima un calcul en vue de maîtriser son action. Plus précisément, dans sa dimension embryonnaire, parce qu'il est porteur d'un désir, il constitue une visée vers l'objet du désir et il est, en cela, une représentation d'un contexte désiré. Il médiatise l'existence d'une réalité mentale porteuse de sens : une idée qui toujours porte l'individu vers un ailleurs. C'est la dimension première du voyage en tant que réalité mentale nécessaire à l'accomplissement physique de l'idée du voyage dans un lieu. Le voyage est à concevoir d'abord comme cette projection vers un ailleurs. Comme objet convoité, l'ailleurs est ce qui permet de nouer un rapport intentionnel dans lequel est investi tel envie, telle appétence. Le projet de voyage est alors, dans sa version élémentaire, la représentation sommaire de l'ailleurs dans une image à laquelle « nous prêtons nos pensées, nos désirs et nos rêves » (Mondzain, 1995 : 18). La primauté de l'idée, de la forme, de la représentation comme états premiers avant toute action physique ou matérielle est bien ce que souligne l'intention. Elle constitue néanmoins le projet comme espace préservé des impératifs du monde physique afin de mieux préparer l'action. Toutes les formes citées – projection, idée, visée – relèvent de l'imagination, d'un monde à soi et pour soi, qui est censément un espace protégé et préservé. C'est pourquoi le voyage, sous ces formes imaginaires, est parfois interprété comme une échappée du social, comme une tentative de s'y soustraire et est alors présenté comme une sortie du temps[29]. Le monde imaginaire permet ces sorties fictives où chacun est a priori libre de fixer son ailleurs là où il l'entend. Si le projet insiste sur la dimension de l'idée de l'action, et de sa préparation, le voyage, dans ses formes premières, fonctionne similairement. Saisir la dimension initiale du voyage revient à partager et délier son principe de sa substance, son idée de ses réalisations concrètes, sa « consistance » première de ses manifestations apparentes[30]. Le voyage peut exister simplement comme une pensée, où tout est possible, histoires élucubrées comme plausibles. Le

[29] « Tout voyage véritable est forcément une sortie du temps, de l'histoire, sortie métaphorique » (Amirou, *ibid.*). Le temps du voyage peut également faire l'objet d'un parallèle avec l'idée d'un « 3e mi-temps » telle que formulée par Urbain (2003c) comme « temps autarcique, autosuffisant », « vécu comme un acte anti-social ».

[30] « Le voyage existe d'abord *a priori* comme un principe autonome vis-à-vis de sa destination » (Urbain, 2003a, *ibid.* : 36). Dans nombre de ses ouvrages, cet auteur insiste fortement sur la dissociation à opérer entre la forme première du voyage et l'ensemble de ses réalisations possibles dans des espaces et des « scènes » particulières. De cette manière, il entend souligner la réalité du voyage et éviter la confusion avec le tourisme. Bien des auteurs, en effet, emploient le terme de voyage de manière relativement approximative puisqu'ils ne précisent pas de quelle forme de voyage il s'agit (mentale ou physique) et laissent subsister des ambivalences quant à ce qui est censément observé et décrit.

voyage commence là, dans ces « idées » de l'ailleurs, figurations minimales du projet. C'est le « projet volitif » qui, ne pouvant ou ne voulant pas éclore, reste en l'état, tel le projet de voyage sans ressources attribuées pour un départ, mobilité rêvée mais pas réalisée. Le voyage peut néanmoins y germer et s'y préparer.

2. Le projet « stratégie » : le voyage comme préparation au départ

Dans sa forme la plus avancée, le projet de voyage est une représentation élaborée de l'ailleurs, finalité stabilisée qu'il faut atteindre. L'ailleurs devient un objectif ou un but à concrétiser et on lui associe, en conséquence, un ensemble adéquat de moyens et de ressources pour le réaliser. L'action est dirigée en vue d'un résultat escompté : l'effet produit par le voyage. Sans l'attribution des moyens et des ressources, le voyage n'est qu'une idée ; avec, il devient « consistant » parce qu'on lui confère les éléments nécessaires pour aboutir. Des choix sont à faire. Concrètement : quel voyage veut-on faire ? Avec qui et comment ? Sous quelle forme ? Pour combien de temps et quel budget ? Les questions sont nombreuses et ouvrent à de nombreux voyages possibles. Sans préjuger de leurs attendus pour ceux qui s'y engagent, détaillons en les formes pensables. Il y a, au minimum, le choix d'une destination et le moyen de s'y rendre, vouloir aller à Paris et se procurer un billet pour s'y transporter. Au « projet volitif » qui ne considère que la seule visée vers l'ailleurs s'accole un moyen (l'achat d'un billet de transport) qui rend possible l'action. Le « projet stratégique » minimaliste tient ainsi dans cet accord entre le lieu désiré et le moyen qui rend possible le déplacement (et l'on s'occupera plus tard de l'hébergement, du programme…). Bref, il permet la mobilité. Dans sa version maximaliste, le « projet stratégique » atteint son plus haut degré de formalisation dans la prévision complète, dans la mesure du possible, des composantes du voyage (le transport, l'hébergement, le programme de visite, la restauration, le conseil personnalisé sur place, etc.), soi-même ou par délégation à une agence de professionnels. Dans ce cas, on optera pour une formule de voyage qui en dessine, par avance, le périmètre, dans des itinéraires, des durées, des horaires, éventuellement des collectifs. Entre ces deux extrémités, les types de voyage sont diversement composés et inégalement bordés. Les agencements peuvent être multiples et changeants selon les « choix » réalisés quant à l'hébergement (sa localisation, l'étendue de la gamme de services), les modes de transport (individuel, en taxi, voiture ou vélo ; collectif avec l'autocar et les transports en commun), la restauration (sur le lieu d'hébergement, dans une chaîne internationale ou en supermarché), le programme choisi (sites touristiques identifiés ou non), les supports utilisés (cartes, guides imprimés, recours à un guide interprète), etc. La gamme est diverse et les décisions qui en résultent tracent les contours du voyage à venir. Différemment selon les situations, le projet fixe ainsi un cadre au voyage.

Cette relation entre le projet de voyage et son accomplissement dans des formes concrètes d'espaces et de mouvement est davantage intelligible si l'on précise les éléments structurant de ce

cadre. C'est ce que nous avons nommé en introduction la « rationalisation » et la « standardisation » du voyage.

C. Formes « rationalisées » et « standardisées » du projet de voyage

Le projet, en fixant partiellement les pourtours du voyage, lui définit un cadre diversement « rationalisé » et « standard ». Ces éléments s'inscrivent tous deux dans la sphère des pratiques touristiques à Paris. La « rationalisation » réfère aux rapports que les touristes entretiennent aux médiations (cartes, guides, etc.) qui facilitent l'accord avec l'environnement visité, du fait de sa distance au quotidien (cf. chapitre 2). Si celle-ci est jugée forte et potentiellement porteuse de situations nouvelles, il est possible, dans une certaine mesure, de doter l'environnement du voyage de divers supports afin d'atténuer la section avec l'univers connu en faisant appel aux services d'un guide interprète, par la lecture avisée d'un guide de voyage pour programmer les étapes, en décidant de partir en groupe, etc. L'espace réflexif du « projet stratégique » permet ce type d'agencement. Le voyage peut alors prendre la forme d'une mobilité encadrée de bout en bout, les voyageurs se voyant, parce qu'ils l'ont prévu, délaisser les formalités logistiques et pratiques. Le second élément – la « standardisation – renvoie au rapport du touriste avec les pratiques touristiques considérées comme socialement « dominantes » (et qui se traduisent par la masse et/ou son sentiment), c'est-à-dire des pratiques dirigées vers des objets touristiques déjà largement identifiés. Paris, comme destination classique, forte de son patrimoine historique, polarise dans un espace central nombre de flux touristiques (cf. chapitre 3). Le voyage est certes l'occasion de mettre à distance certaines normes ou valeurs perçues comme coercitives et d'exercer une certaine liberté dans le repli de l'imagination et dans l'extension de ces ailleurs inventés. Il est toutefois bon de rappeler que les affects et l'imaginaire de l'individu s'appuient notamment sur des symboles, des archétypes et, plus largement, des représentations sociales. Les libres représentations de l'ailleurs qu'offre le voyage ne peuvent être parfois que des succédanés de formes fortement instituées socialement, l'imaginaire n'étant bien évidemment pas exempt de des forces sociales qui instituent telle chose comme « à faire », telle autre comme « à voir ». Le projet individuel est à replacer dans l'espace social plus large qui l'environne. Bien que pensé et vécu par l'individu, animé par ses désirs, le projet n'en reste pas moins l'objet des tensions qui traversent l'espace social. Les représentations peuvent être stéréotypées et nourrir des projets uniformisés. Il en est de même lorsque sont observés des phénomènes de polarisation dans l'univers touristique (congestion humaine sur un nombre limité de sites, etc.). On observe des projets de voyage délibérément « socialisant », dans lesquels la dimension socialisatrice est assumée et volontaire, lisible dans des collectifs (voyage de groupe) et d'autres où elle est comme refusée et évitée, le projet se présentant dans une perspective dissidente.

À ce stade de l'analyse de l'articulation du projet aux pratiques de voyage sur la base des logiques de « standardisation » et de « rationalisation », la perspective tracée dans ce chapitre pose un premier socle : l'ouverture à la « standardisation » et à la « rationalisation », c'est-à-dire l'autorisation à une grande diversité de formes possibles, de l'utilisation rudimentaire des médiations à leur usage régulier et intensif, de l'investissement sur de nombreux sites connus à un programme à distance des formes « classiques » du tourisme parisien. Selon son contenu, le projet de voyage active l'espace des possibles « standards » et « rationnels ».

Ce chapitre clôt l'analyse du rôle du projet dans les pratiques voyageuses et la présentation du modèle théorique ici adopté qui guidera notre réflexion sur l'ensemble du travail. Nous développons maintenant le projet de voyage dans sa dimension touristique en cherchant les spécificités d'une telle pratique.

Chapitre 2. Les logiques de la pratique touristique

Le voyage, en transcendant les univers sociaux comme les différentes « scènes » de la réalité, embrasse toutes les mobilités imaginables et celles qui sont matériellement possibles. Il en est le vecteur commun et le cadre général qui peut les voir s'actualiser sous différentes formes : nomadisme, exil, tourisme, etc. C'est aux pratiques induites par les aspects spécifiques pris par le tourisme que nous consacrerons dorénavant nos développements puisque notre projet de connaissance concerne la logique des pratiques urbaines des touristes à Paris. Nous avons jusqu'ici appréhendé le touriste comme une catégorie de voyageurs, pour laquelle nous avons sommairement pointé la dimension de loisir qui la porte, sans expliquer les raisons de ce choix. Nous avons donc subordonné le tourisme à une catégorie plus générale qui l'embrasse – le voyage – et c'est en ce sens la dimension touristique du voyage qui nous intéresse. Nous définirons le tourisme à partir des éléments qui, pour nous, caractérisent en propre le touriste, démarche qui cible l'individu et sa pratique. Sa singularité supposée par rapport aux autres formes de voyageurs nécessite d'être questionnée avant sa relation aux espaces urbains (cf. chapitre 3). Les questions soulevées dans ce chapitre sont celles-ci : *en quoi le contenu de la pratique touristique est-il original ? Quelles sont les dimensions spécifiques d'un projet de voyage touristique ? Dans quelle mesure les logiques de la pratique touristique s'articulent aux dimensions de « rationalisation » et de « standardisation » ?*

Pour pouvoir pleinement traiter de ce qui institue en propre la pratique touristique, nous faisons cas d'un ensemble de débats et de développements théoriques qui la discutent.

1) D'une part, la pluralité et la complexité de l'univers du tourisme, lequel doit composer avec une variété d'approches et d'interprétations. D'autre part, l'existence de croyances et de jugements de valeurs, lisibles dans des discours anti touristiques découlant d'un antagonisme fortement ancré postulant que le touriste n'est pas un voyageur. Cet ensemble constitue un frein à une clarté conceptuelle. Se défaire des idéologies et comprendre la nature des préjugés qui visent les touristes constituent des étapes nécessaires pour saisir la manière dont se construisent des catégories et pour se dégager de toute connaissance spontanée.

2) Dans le cadre d'une démarche en deux temps, nous développons deux approches différentes du touriste en partant, d'une part, de la définition proposée par l'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT) et, d'autre part, de la pratique touristique conçue comme « expérience ». Les limites et les apories que soulève la définition « institutionnelle » nous permettront d'avancer vers la recherche

d'éléments génériques aux touristes, et de traiter des thèmes relatifs au loisir, à la mobilité et au quotidien. La seconde approche développera les évolutions des théorisations de l'expérience touristique et présentera la figure du « post-touriste ». Ce sera l'occasion de revenir sur ses conditions d'émergence et de traiter des incidences de la globalisation et de l'économie de l'immatériel sur l'expérience du touriste. Ces deux approches sont compélmentaires : la première entend relever les traits structuraux de la pratique touristique tandis que la seconde cherche à comprendre sa dimension d'expérience individuelle (que signifie-t-elle pour le touriste ?)

3) Enfin, dans une partie conclusive, nous explicitons les choix de notre définition en cohérence avec nos précédents développements sur le voyage et nous proposerons un glossaire de la terminologie adoptée articulé avec le cadre problématique initial.

I. Les freins à une clarté conceptuelle

Le fait touristique est marqué par deux types de phénomènes qui gênent une clarification sémantique nécessaire à notre analyse. La complexité du fait touristique, d'une part, brouille l'identité des différentes pratiques voyageuses et rend, par conséquent, difficile un accord sur une terminologie ; la hiérarchisation de ces pratiques, d'autre part, se trouve biaisée sous l'effet de jugements de valeur consacrant la figure du voyageur au détriment de celle du touriste.

A. L'absence d'une terminologie consensuelle

1. La complexité du fait touristique

D'après le dictionnaire, la complexité est une difficulté liée à l'existence d'éléments multiples et à leurs relations nombreuses et diversifiées. Sous cet angle, le fait touristique est complexe parce qu'il mêle des réalités de nature différente, un individu (le touriste) et un phénomène plus global (le tourisme), qui elles-mêmes impliquent diverses dimensions (économique, sociologique, politique, spatiale, etc.). Elles sont, par conséquent, diversement appréciables selon les points de vue. Deux niveaux de difficultés sont ici évoqués : la confusion entre le touriste et le tourisme, la fragilité des catégorisations possibles.

1.1 La confusion entre le tourisme et le touriste

Un premier niveau de difficulté réside dans l'absence de dissociation dont peuvent faire l'objet le touriste et le tourisme. Jusqu'à présent, nous avons défini le voyage comme une mobilité, imaginée ou

réelle, et succinctement posé le tourisme comme une forme de voyage marquée par le loisir. Nous l'abordons comme forme concrétisée en tant que mobilité effective au sein d'un territoire et non pas seulement en une forme imaginée (auquel cas nous parlerions d'un imaginaire touristique : une mobilité imaginée ayant le loisir pour perspective). Quant au touriste, il est, à ce stade de l'analyse, un type de voyageur de loisir. Bien que nous inscrivions ces deux réalités – tourisme et touriste – dans la catégorie générale du voyage et qu'elles s'y manifestent comme formes spécifiques, elles doivent être dissociées et leur amalgame évité. En effet, elles sont souvent confondues ou trop peu distinguées l'une de l'autre, ce qui suscite l'assimilation de deux ordres différents de réalité : une forme de voyage (le tourisme) et une catégorie de voyageur (le touriste), c'est-à-dire, d'une part, un ensemble d'activités hétéroclites et, d'autre part, une pratique réalisée au niveau de l'individu. Le tourisme s'apparente plus à une concentration d'activités dont la caractérisation est l'objet de très nombreuses spéculations théoriques pour en déterminer la nature : s'agit-il d'une industrie ? L'activité de loisir constitue-t-elle un dénominateur commun pertinent aux touristes ? Le tourisme peut-il être considéré comme une science ? La nature du phénomène faisant débat, ses limites sont également discutées, sa circonscription restant évolutive selon les perspectives choisies : est-ce une situation de loisir (au risque de signifier l'équivalence entre le loisir et le tourisme) ou autre chose de plus ? Faut-il y impliquer les évolutions sociétales résultant de la globalisation ou en rester à des caractéristiques moins conjoncturelles ? La limitation du touriste est autre, plus précise en apparence puisqu'elle est celle de l'individu, entité qui semble davantage repérable et familière, même si la figure du touriste n'en est pas moins complexe (Urbain, 2002a).

Cette distinction entre le tourisme et le touriste est nécessaire : l'un réfère à l'ensemble des activités qui traitent de la mobilité de loisir, l'autre renvoie à l'individu dont les modalités spécifiques d'action sont définies dans ce cadre ; l'un est circonscrit comme « secteur » d'activité, l'autre comme action humaine. Le premier s'apparente plus à un ensemble composite d'activités alors que la seconde se comprend mieux comme une manière particulière d'être et d'agir. S'il est important de les définir ensemble de façon cohérente, il ne faut pas pour autant mélanger l'individu et une réalité plus globale composée d'un ensemble hybride d'individus et de réalités non-humaines. C'est, par exemple, le réceptionniste d'un hôtel qui prodigue un discours d'accueil et de conseils, et l'hôtel comme lieu matériel de l'hébergement. Cette distinction entre un acteur et une réalité aux contenus divers nous permet de nous positionner dans l'analyse du touriste plus que du tourisme puisque nous cherchons à comprendre la différenciation des pratiques des touristes en ville selon les projets portés et les logiques à l'œuvre dans ce processus de différenciation. C'est donc à une caractérisation du touriste que nous nous attelons ici, mais sans omettre le phénomène plus global qui l'environne.

1.2 Définir le touriste et le tourisme face à la complexité

Un second niveau de difficulté permet de comprendre l'instabilité d'une terminologie commune. Il s'agit de la définition même des termes de touriste et de tourisme. Les divergences sur le vocabulaire, et donc sur le sens, sont nombreuses et reposent sur la nature complexe des phénomènes en question, complexité que traduisent une sous-théorisation conceptuelle et parfois l'intérêt relatif qu'ils suscitent en tant qu'objets de connaissance dans le champ académique. Bien que le tourisme soit un facteur significatif du développement économique depuis le milieu du XIXe siècle, et le touriste une figure qui, pour beaucoup, émerge au XVIIIe siècle, les analyses de ces réalités sont plus récentes. Encore aujourd'hui, malgré la diffusion des savoirs sur ces sujets, le niveau analytique reste peu exploré (Demen-Meier, 2005), sous-théorisé, éclectique et disparate (Meethan, 2001). Cette sous-théorisation se double d'un intérêt assez relatif du champ académique pour établir le tourisme et le touriste comme objets d'analyse légitimes, même si cette tendance est inégale selon les pays. En France par exemple, Petr (2006) note qu'il existe un important décalage entre le tourisme en tant qu'activité économique et le tourisme en tant qu'objet de production de connaissances scientifiques[31].

De fait, la circonscription de ces notions par des limites claires et identifiables est un objet classique d'étude et constitue un préliminaire courant pour nombres de travaux et d'ouvrages. Partant, il existe un ensemble conséquent de propos qualifiant le tourisme de phénomène malaisé à appréhender, tant est grande la diversité des problématiques rencontrées, à la fois économiques, sociales, spatiales, écologiques (Cazes, Knafou, 1995). De même, les pratiques et les motivations des individus sont variées (Knafou, Stock, 2003). À suivre certains auteurs, la nature du tourisme est, en effet, d'être diverse (Burns, 1999), plurielle (Équipe MIT, 2002) ou complexe (Dewailly, 2006, McKercher, 1999)[32]. Son éclatement dans l'espace géographique, social et symbolique en tribus ou castes traduit une réalité qui n'est pas simple à cerner (Urbain, 2002a), car elle est soumise à la polysémie des interprétations (Edensor, 2001). De même, il y a, concernant le touriste, une difficulté notoire à en déterminer exactement la nature (Graburn, 2002).

Le fait touristique est ainsi appréhendé dans des termes et des questionnements qui reflètent sa complexité et sa diversité, nécessitant, pour certains, une méthodologie idoine dans la mobilisation d'approches interdisciplinaires. Cette diversité, qui fait du tourisme un objet multiforme, est discutée et débattue dans l'optique d'une conceptualisation (Meethan, *ibid.*), diversité qui doit être acceptée plutôt que dénigrée (Tribe, 1997). Partant, il y a eu une importante évolution vers l'interdisciplinarité pour théoriser la nature de l'expérience touristique (Erb, 2000). Mais si, dans cette perspective, le

[31] Alors qu'il existe, dans le monde anglo-saxon de nombreuses revues consacrées au tourisme dans le domaine académique.

[32] En témoigne le choix de ces auteurs de s'aider de la théorie du chaos pour analyser le tourisme, c'est-à-dire d'avoir recours à une grille d'interprétation habituellement mobilisée pour rendre cohérent un ensemble d'éléments disparates, ce qui traduit bien l'idée d'un objet insaisissable par un seul et unique point de vue.

recours à un éclectisme théorique et méthodologique semble être une conclusion logique de cette diversité (Dann, Cohen, 1991), elle reste peu justifiée, peu expliquée et cela au risque d'une forme de relativisme entre les différentes approches et méthodes (Meethan, *ibid.*). Dans bien des cas, et pour nombre d'auteurs anglo-saxons, la diversité est assumée et intégrée à l'analyse notamment lorsqu'il s'agit de lier le fait touristique à la modernité, donc à un cadre d'analyse labile et évolutif. Le tourisme comme le touriste gagnent, dans cette perspective, à être définis de façon suffisamment large pour pouvoir être interrogés sous l'angle des traits saillants des transformations culturelles et socio-économiques en cours. Le tourisme peut alors être appréhendé comme processus global de marchandisation et de consommation inhérent au capitalisme moderne (*ibid.*) et le touriste comme figure de cette société (MacCannell, 1989). Ce type d'approche offre un éclairage intéressant sur la manière de saisir une réalité. Elle est, en effet, définie ici par ce qui la transforme, c'est-à-dire le processus de modernisation et certains de ses effets concomitants : marchandisation et consommation. Et l'individu-touriste y devient un analyseur pertinent pour saisir des mutations sociétales plus générales. Cette optique constitue en quelque sorte une réponse aux évolutions des sociétés. Si celles-ci transforment les univers du tourisme et du loisir et que ces derniers en retour constituent des terrains d'observation intéressants de ces transformations, pourquoi donc ne catégoriserait-on pas des réalités – le tourisme et le touriste – par les dynamiques qui les transforment ? Pourquoi ne les inscrirait-on pas dans le cadre qui les configure ? Sans renier l'intérêt voire la nécessité de cette démarche, on peut toutefois lui opposer que ce type de catégorisation peut apparaître comme trop conjoncturel ou circonstancié et que le risque est ici de perdre de vue la recherche de caractères inhérents et transversaux à ce qui fonde ces phénomènes. Ceci revient à y déceler des permanences plutôt que de saisir, à chaque fois, des évolutions et des nouveautés. Parmi d'autres, c'est l'optique que nous choisirons, en conclusion, pour définir le touriste.

2. Des définitions rédhibitoires ou trop générales

La pluralité du fait touristique trouve une traduction dans des définitions qui peinent à définir le tourisme ou le touriste, voire considèrent toute tentative de catégorisation comme non opératoire, parce que trop complexe et finalement non représentative. En effet, la question même d'une définition se pose et il est fréquent de renoncer à fixer le tourime et le touriste dans des caractéristiques précises (Benthien, 1997 ; Hall, Williams, Lew, 2004). Néanmoins, une formulation trop générale risque de brider toute dimension opérante, telle celle que proposent Nash et Smith (1991) pour qui le tourisme relève de manières de vivre dans des contextes propres, sans que soient néanmoins précisées ces manières et ces contextes. Dans ce registre, le touriste, c'est, pour Cazes et Knafou, « tout le monde, ou presque, à un moment ou à un autre » (Cazes, Knafou, *ibid. :* 829). Parfois, les définitions souffrent d'imprécisions, telle celle énoncée par Lacoste lorsqu'il affirme qu'« il s'agit pour les touristes d'aller voir des pays qu'ils ne connaissent pas encore et d'admirer des paysages

et des monuments dont ils ont vu des images dans les médias » (Lacoste, 2003 : 385). D'abord, parce qu'« aller voir des pays… » reste trop flou pour rendre compte de la logique du déplacement (que fait-on sur place, circule-t-on, s'immobilise-t-on ?). Ensuite, parce que l'expression « … des pays qu'on ne connaît pas… » exclut la possibilité d'une seconde visite et seule l'idée de la découverte première semble importer. De même, « … admirer des paysages et des monuments… » tend à figer la pratique dans une posture *a priori* (l'admiration) qui exclut de fait toutes les autres. Enfin la formulation « … dont ils ont vu des images dans les médias » présente les touristes comme passifs à travers une relation excéssivement déterministe.

Cette difficulté à proposer une définition stable ou satisfaisante se double de croyances sur l'existence d'une distinction entre le voyageur et le touriste qui vient obscurcir la recherche d'une terminologie consensuelle.

B. Jugements de valeurs et croyances

Une critique dépréciative accompagne bien souvent nombre de propos sur le tourisme et le touriste, cherchant à porter atteinte aux activités et aux usages qu'ils impliquent, et ce au profit du voyage et du voyageur. À suivre cette critique, autant le voyageur représente la figure du vrai, de l'authentique, autant le touriste renvoie à l'artificiel et à l'illusion. Le touriste est jugé comme un voyageur factice qui imite les qualités du voyageur. Cette distinction constitue une ligne de force des discours anti touristiques qui, par leur prégnance et leur récurrence, participent à légitimer l'existence de catégories opposées, toutes deux chargées d'a priori, mais dont seul celle du voyageur possède des attributs favorables. Historiquement construite, considérablement renforcée par la massification du tourisme, cette opposition est bien plus redevable de bases idéologiques que scientifiques. Elle résulte davantage de représentations conformes à certains groupes sociaux et aux intérêts qu'ils portent, qu'une recherche sur la nature d'un phénomène social. En procédant de la sorte, on participe à créer des « faux problèmes » qui obscurcissent plus qu'ils ne rendent lisibles une définition satisfaisante du touriste. Outre le souci d'éclaircir des catgéorisations non pertinentes, ces éléments doivent nous informer sur la constitution de clivages dans l'univers du tourisme, notamment la manière dont certains touristes, qui se construisent subjectivement comme voyageurs, cherchent à se distancer de formes trop banales et/ou dominantes du tourisme. Porter le regard sur les croyances et les formes idéologiques aide à comprendre comment des projets de voyage touristique se construisent « singulièrement », dans l'opposition à des pratiques trop massifiées ou jugées inauthentiques.

1. Discours anti touristiques

Amirou qualifie de « paradigme criticiste » l'ensemble des propositions « issues soit de théories, soit du sens commun, des idéologies ou des "savoirs anciens", dont la particularité est de rejeter en bloc et de condamner irrémédiablement le tourisme actuel, dans son principe même » (Amirou, *ibid.* : 21). Devant la prégnance de ces réactions de suspicion et de rejet, il importe de remettre en question leur existence. En effet, « le tourisme est une activité qui se présente comme fondamentalement positive : le touriste est un homme qui va voir des choses généralement considérées comme dignes d'être vues – qui, semble-t-il, fait quelque chose de "bien" et non de "mal" » (Burgelin, 1967 : 66). Dans un premier temps, il est possible de discerner, même s'ils agissent en interaction les uns avec les autres, trois grands thèmes sur lesquels se focalisent les critiques : la *grégarité* comme critique de la masse et du nombre, l'*authenticité* comme critique d'une réalité dénaturée et enfin l'*hétéronomie* comme critique de la carence d'autonomie. Parce qu'elles constituent un socle qui sert de base à la distinction entre le touriste et le voyageur (distinction qui est, de notre point de vue, erronée), nous établissons ici, non une analyse de ces critiques, mais une présentation des éléments qui les composent afin de montrer ce qu'elles visent dans leur formulation. Nous le faisons notamment à partir d'auteurs qui ont théorisé ou développé des formes de critiques anti touristiques (entres autres Boorstin, 1963 ; Enzensberger, 1973 ; Augé, 1997) ou les ont repérées et commentées (par exemple Burgelin, *ibid. ;* Équipe MIT, 2002).

1.1 Critique de la grégarité

Initialement, la grégarité n'est autre qu'une organisation sous forme d'un groupement d'individus. Employée de façon péjorative, elle est, selon le dictionnaire, ce « qui porte certains individus à suivre docilement les impulsions du groupe où ils se trouvent ». La démocratisation du tourisme a, en effet, entraîné une intensité de flux de personnes sur des portions de territoire et sur un nombre restreint de sites, occasionnant, ici ou là, des phénomènes de concentration qui sont aujourd'hui devenus des signes évidents, car visibles, de l'impact humain du tourisme sur certains territoires. Le commentaire dépréciatif puise abondamment dans le champ lexical de la grégarité : « groupe », « masse », « troupeau », « horde ». Par exemple, le troupeau est le premier état d'un groupe de touristes, suivi de la horde : « c'est en effet en horde que doit dégénérer un troupeau uniquement occupé de lui-même et qui traverse un pays de façon purement abstraite » (Cassou, 1967 : 29). Rien d'étonnant alors à l'existence d'analogies animales, présentes dès 1850 dans les écrits de Gobineau où les touristes sont considérés comme d' « excellents animaux que la mode chasse tous les printemps de leurs étables, pour les emmener faire, comme ils disent, un voyage en Orient » (cité par Burgelin, *ibid.* : 70). Selon ce dernier, les abondantes métaphores zoologiques ne sont pas à considérer comme de simples « faits de paroles ». Au XIXe siècle, remarque-t-il, « elles venaient déjà tout naturellement à

la plume des observateurs du phénomène touristique ». C'est la masse qui est visée. Boorstin cite l'article d'un consul britannique en Italie décrivant l'invasion des touristes dans les villes, lesquelles se trouvent « assaillies par les troupeaux de ces créatures ; car elles ne se séparent jamais, et vous en voyez quarante s'écoulant le long d'une route avec leur chef de file – qui, tantôt devant, tantôt derrière, tournant autour d'elles comme un chien de berger, semble réellement les garder. J'ai déjà rencontré trois de ces troupeaux, spectacle si grotesque que je n'ai jamais rien vu de semblable » (*ibid. :* 118). Outre la référence animalière stigmatisant le caractère groupé, la masse renvoie à l'atomisation de l'individu en un agrégat sans conscience propre ni singularité : « il faut faire une distinction entre la psychologie des visiteurs cultivés et celle de la masse. La première est un rapport psychologique qui ressemble à un dialogue entre l'homme et le paysage : l'excitation y est réciproque. La deuxième conduit passivement la masse à travers des suggestions qui lui ont été dictées par une équipe sensible à la mode du moment, et où se lisent les effets du battage des médias, les illusions promotionnelles et les séductions les plus diverses » (Andreotti, citée par Équipe MIT, *ibid.* : 27). Mais c'est aussi l'étonnement qui prévaut devant des comportements de loisirs dont l'objectif ne consiste pas nécessairement en une distance physique avec autrui : « on reste médusé devant le paradoxe de ces millions de touristes qui fuient leur ville parce qu'elle est surpeuplée, embouteillée, bruyante, polluée et qui viennent chercher dans telle ou telle station leurs deux semaines parfois au moins aussi surpeuplées, embouteillées, bruyantes et polluées. […] On va sur la côte pour "changer d'air" et on y reconstitue la ville avec ses immeubles, ses autoroutes, ses foules, ses stress » (Bavoux, cité par Équipe MIT, *ibid.* : 18). Ce tourisme de masse, il convient, non pas de le moraliser, mais de « s'y opposer et [de] préconiser le voyage, et le temps et l'espace qui vont avec » (Paquot, 2001 : 24). Incomprise et/ou vilipendée, la masse d'individus semble condamner toute expérience authentique du voyage de loisir.

1.2 Critique de l'authenticité

La notion d'authenticité se trouve mobilisée pour reléguer l'expérience touristique hors de la sphère du voyage en la décrétant comme inauthentique. Nous définissons ce terme comme ce qui dénature la réalité étant donné qu'il est possible d'appréhender son pendant, l'authenticité, par toute chose dont la réalité ne peut être contestée. Bien que la caractérisation de ce qui est ou non « réaliste » est délicate, nous posons l'authenticité comme toute réalité qui porte son origine en soi et se présente, de fait, comme originale, non altérée, pure. En ce sens, l'inauthenticité consiste en la dénaturation de cette réalité : non originale, altérée, impure. Elle peut alors être copie, imitation, apparence. Et la critique antitouristique vise le supposé caractère illusoire et déprécié de cette réalité, notamment les aspects liés à la « mise en fiction » et à l'uniformisation du monde.

1. 2. 1 L'expérience illusoire de la réalité

D'après Augé, c'est la porosité du couple réel-fiction qui rend possible l'illusion car, dit-il, « il fut un temps où le réel se distinguait clairement de la fiction. […] De nos jours, insensiblement, c'est l'inverse qui est en train de se produire : le réel copie la fiction. Le moindre monument du plus petit village s'illumine pour ressembler à un décor. […] À Center Parcs, un pas supplémentaire est franchi : il n'y a plus d'autre réalité que le décor » (Augé, 1997 : 69). La mise en spectacle est visée : elle renvoie non seulement au décor mais à la mise en scène, et au rôle. La réalité est ainsi construite de toute pièce, jouée, copiée, imitée, transposée, etc. Elle déréalise le monde, lui faisant perdre ou lui enlevant son caractère réel, c'est-à-dire original : la réalité est simulée[33]. Ce spectacle, cette mise en scène « n'est jamais aussi sensible que dans les publicités touristiques qui nous proposent des "tours", une série de visions "instantanées" qui n'auront jamais plus de réalité que lorsque nous les "reverrons" à travers les diapositives dont nous imposerons au retour la vue et l'exégèse à un entourage résigné » (*ibid.* : 32). Pour Aisner et Plüss, c'est l'encadrement du voyage organisé et son fonctionnement « autarcique » qui protègent de la réalité, bien que « la parfaite mise en scène des attractions et activités illusoires et la surveillance de l'encadrement arrivent même à protéger le touriste de la reconnaissance de l'illusion à laquelle il s'adonne » (Ainser, Plüss, 1983 : 70). Ainsi, non seulement la réalité est mise à distance, mais le touriste se trouve confronté à l'illusoire sans pour autant avoir conscience d'évoluer dans ce « régime de fiction ».

1. 2. 2 L'expérience dépréciée de la réalité

C'est moins la copie ou le reflet de la réalité qui sont en jeu que l'absence de variation et de diversité qui tendent à atténuer le caractère original de toute réalité. En cela, elles la déprécient en affaiblissant sa singularité. C'est le procès de l'uniformisation de l'expérience touristique. Certes, « comme tout bien de consommation, le voyage lui aussi devait être produit en grande série si l'industrie touristique voulait tenir sa place sur le marché. Mais la tenir signifiait expansion. Le tourisme consacra sa victoire, et la défaite de son sens humain, en inventant le voyage en commun » (Enzensberger, 1973 : 226). La production à grande échelle, consécutive de la démocratisation du tourisme, a favorisé des produits normalisés et tout montés (*ibid.*). Ceci induit que « ceux qui partent loin, en groupe le plus souvent, faire provision de soleil et d'images, […] s'exposent, dans le meilleur des cas, à ne trouver que ce qu'ils attendaient : des hôtels étrangement semblables à ceux qu'ils fréquentaient, ailleurs, l'année précédente, des chambres avec télévision pour regarder CNN, les séries américaines ou le film pornographique payant, des piscines au bord des plages » (Augé, *ibid* : 12). Mais

[33] Baudrillard (1981) a proposé une analyse du processus de simulation, qui remet en cause la différence entre le « vrai » et le « faux », le « réel » et l' « imaginaire ». Si la « réalité » pouvait se voir déterminée par la vérité, la référence, la cause objective, la simulation rend celles-ci caduques. Alors, le régime de l'expérience n'est plus le réel mais l'hyper-réel, c'est-à-dire un réel sans origine ni réalité, où dominent des systèmes de signes.

c'est aussi la masse des touristes et les grandes migrations qu'elle occasionne qui « banalisent les destinations, gomment les différences, "stéréotypent" et "folklorisent" villes et sites. Autant de voyages en circuit fermé qui favorisent le conformisme et brident la curiosité » (Amart, cité par Équipe MIT, *ibid.* : 25). Formulé autrement, pour ces mêmes raisons qui font que le touriste ne fait que passer, il « n'a aucune chance de contact avec rien ni personne du pays qu'il parcourt » (Cassou, *ibid.*). Face à cela, il ne s'agit pas tant pas de la destruction des structures et de produits touristiques existants, « désormais inscrit[s] fatalement dans le paysage et l'économie du pays, mais bien plutôt d'imaginer une nouvelle philosophie touristique pour l'avenir, susceptible d'être appliquée dans tant d'autres endroits qui n'ont pas encore été nivelés par le compresseur de l'uniformisation » (Andreotti, *ibid.*).

1.3 Critique de l'hétéronomie

L'hétéronomie est l'état de la volonté qui puise hors d'elle-même le principe de son action. Terme contraire à l'autonomie, c'est-à-dire au gouvernement de soi par ses propres lois, l'hétéronomie est, selon le dictionnaire, guidée par des éléments extérieurs fixant le cadre de son action. Il est possible de repérer deux types d'éléments qui agissent au titre d' « influences » ou de force d'impulsion du voyage : l'image, d'une part, comme forme imaginaire et première du voyage (cf. chapitre 1), et le groupe, d'autre part, comme structure d'encadrement du voyage.

1. 3. 1 L'image.

Elle est au cœur de la théorie du « sight-seeing » : *the sight*, c'est-à-dire l'élément de base qui sert de norme au voyage et qui doit impérativement être vu, la « chose à voir » (Enzensberger, *ibid. :* 224), se confond avec l'image de cette chose. Cet amalgame est rendu possible parce que cette « chose à voir » se trouve dissociée de son contexte d'origine, à la manière d'une pièce apportée dans un musée ou d'une reconstitution artificielle, « ainsi privée de l'épaisseur, de la réalité qu'elle détenait de sa solidarité avec son contexte, elle n'est plus qu'une "image" » (Burgelin, *ibid.* : 67). Le touriste irait ainsi vers les images des choses et non pas vers les choses elles-mêmes (*ibid.* : 66). Si, par les photographies, les guides, les cartes postales et les reproductions diverses, le touriste connaît ce qu'il va voir (*ibid.*), s'il part des images tout en en fabriquant sur place, ce qui est, pour Augé, la marque spécifique du touriste, le voyage touristique se dessine comme irrigué et nourri par l'image durant les trois temps du voyage. D'une part, en suscitant le désir de départ, c'est l'image de la « chose à voir » comme représentation de l'ailleurs. D'autre part, le contenu du voyage sur place, avec la « chose à voir » comme nécessité de visite. Enfin, l'attestation lors du retour de la « chose à voir » comme « chose vue », à travers un ensemble de supports (vidéo, photographie, etc.) permettant cette confirmation. Ceci fait dire à Boorstin que l'univers du *sight-seeing* est celui de la tautologie en ce sens

que « nous ne nous déplaçons pas pour voir mais pour prendre des photos » (Boorstin, *ibid.* : 153). Ces propos sur l'image renvoient à la figure d'un touriste assujetti à des formes extérieures. Non seulement sa capacité d'action et de choix sur le mode de l'autonomie est relativisée, puisque l'image donne sens au voyage et guide concrètement le touriste, mais c'est également sa dimension d'acteur qui lui est déniée parce qu'en se trouvant rapporté à la sphère de l'apparence et de l'illusion, donc au domaine du faux et de l'inauthentique, il ne saurait discerner les catégories qu'on lui propose.

1. 3. 2 Le groupe

De manière similaire, mais sur un registre différent de l'image, le voyage dit collectif, en groupe, est l'objet de déconsidérations à travers sa dimension supposée déresponsabilisante pour le touriste. Celui-ci « ne fait que suivre aveuglement le programme fixé par une agence. […] Embarqué, l'initiative lui échappe ; il n'aura même plus celle de commettre une erreur, de se tromper de chemin, […] de se perdre dans les rues d'une ville inconnue. Le voyage s'est pour lui dépouillé de ce caractère essentiel : l'aventure. Et l'aventure engendre la découverte. Notre touriste ne fera, durant son voyage, aucune découverte. Il n'y apprendra que ce que d'autres lui ont déjà appris, qui l'en informent. Il ne s'y créera pas de souvenirs, car ses souvenirs seront chose commune, partagée par un tas de gens » (Cassou, *ibid. :* 28). Ainsi, le groupe et le guide qui l'accompagne ont pour effet d'atomiser les individus, les transformant en « suiveurs » qui ne savent regarder et écouter, sentir et ressentir, que ce qui leur est proposé et conseillé comme paysage, discours, etc. C'est que la prescription est venue, notamment par l'invention du guide, normaliser les buts du voyage : déjà, « le *Red Book* de Murray en 1836 dirige le flot de touristes vers des canaux tracés d'avance » (Enzensberger, *ibid :* 224).

De ces jugements de valeurs se dessine une figure largement discréditée du touriste, aussi bien concernant sa capacité d'action (il est suiveur, influençable, grégaire, in fine docile et malléable) que de la réalité de ce qu'il vit, laquelle est décor, spectacle, illusion, fiction. Les classements sous-jacents à ces critiques (groupe/individu, illusion/réalité, habituel/inhabituel, commun/distinct, etc.) le présentent comme un individu sans grandes qualités, celles-ci étant minorées voire niées. En somme, il est dénigré et son voyage semble voué à la dégradation. Des premières indications sur des formes de « standardisation » se dessinent à partir de pratiques massifiées, groupées, guidées par la reconnaissance d'images préalables et relativement communes. Un tourisme collectif de reconnaissance, en somme.

Au final, les touristes sont appréhendés comme des citoyens de seconde classe (McCabe, 2005). Ce peu de considération est à mettre en perspective avec la catégorie du voyageur qui, parée d'une estime bien plus favorable, s'est construite à travers le mythe moderne du voyage, lequel permet de comprendre la force de ce discrédit touristique (Urbain, 2002a).

2. Le mythe du voyageur

2.1 Les attributs gratifiants du voyageur

Face à la figure peu enviable de ce Touriste, comment se présente celle du Voyageur ? Mais, d'abord, qui la présente et l'exprime ? Ce sont tous ceux qui ont le sentiment de voyager d'une manière opposée au déplacement touristique tel que présenté ci-dessus, leurs récits dessinant un modèle qui entend se dégager des caractéristiques les plus apparentes et néfastes du tourisme : le groupe, l'habituel, le commun, l'illusion. Nous n'avons pas entrepris ici l'étude de la littérature de voyage pour y faire ressortir l'émergence progressive de la figure du Voyageur. Cette littérature constitue un genre à elle seule et a connu un important développement avec les grandes découvertes, à partir du XVIe siècle. En effet, celles-ci vont rendre possible un discours sur les sociétés lointaines devenues accessibles[34]. Nous prenons néanmoins appui sur des auteurs qui ont préalablement effectué un travail de repérage et de saisie au sein de ce corpus. De celui-ci, le Voyageur ressort comme la figure noble des récits, dans lesquels se lisent ces pôles antinomiques du Voyageur et du Touriste. Ils constituent, en effet, un « vaste domaine propice à l'observation d'un antagonisme fondateur » (Urbain, 2002a : 67)[35]. Le Voyageur est auréolé d'attributs renvoyant à l'invention et à la découverte, évoluant dans un espace qui réfère davantage à l'inconnu qu'au déjà exploré, à un ailleurs vierge ou considéré comme authentique plutôt qu'à ce qui est partagé par le grand nombre. De même, sa temporalité s'apparente à une durée extensible, voire à une certaine lenteur plus qu'à une traversée rapide, ce qui facilite notamment l'imprégnation, laquelle ouvre à l'observation et rend possible la scrutation du détail. Le Voyageur discerne ainsi, dans la confrontation avec ce qui lui est donné à voir, le vrai du faux, le réel de la fiction, le singulier du banal. Sa démarche consiste à déceler dans la matière du Monde (les hommes, les paysages, les animaux…) une curiosité, une extravagance pour la divulguer et la publiciser à tous ceux qui n'ont pu l'approcher. Le voyageur est alors découvreur, puis annonceur de ladite découverte. Dans cette perspective, le rapport au monde qu'il engage est porté par un regard singulier, forcément unique, nécessairement différent, qui fait de lui « un observateur supérieur, un découvreur, un *révélateur du réel* » (*ibid.* : 77). Cette « révélation » perd néanmoins une partie de sa valeur lorsqu'elle est partagée et diffusée par un nombre croissant d'individus qui, dans le cadre de l'extension des réseaux de transports et de la mondialisation des mobilités, voyagent aujourd'hui davantage que par le passé. La logique distinctive du voyageur s'en trouve remise en cause et le jeu d'opposition avec le touriste perd de sa force. Pour comprendre néanmoins son existence, il faut revenir aux conditions qui ont rendu possible cette antinomie.

[34] « C'est la clôture de l'espace mondial, c'est la possibilité d'unifier toutes ces relations sur ces espaces en un discours unique qui deviendra pour longtemps la littérature des voyages. » (Leclerc, 1979 : 30).

[35] « Le voyageur écrivant son périple, par delà le témoignage, veut convaincre, prouver sa différence. L'ordre des mots reflète aussi son désir de distinction, une conscience de soi qui dépasse de loin le simple plaisir de raconter » (Urbain, *ibid* : 68).

2.2 Le voyage mythifié

Le voyage, tel qu'il se joue de la différence avec le tourisme, résulte, selon nous, d'un mythe et n'est, par conséquent, pas fondé sur un examen des faits débarrassés de jugement de valeur. C'est un mythe au sens où l'entend Barthes, c'est-à-dire que le Voyageur est investi d'une signification (ici un individu empli de qualités) par une parole mythique (celle des récits de voyage essentiellement). Cette parole qui, plus généralement, peut être orale, visuelle, scripturale ou matérielle et concerner le discours écrit, la photographie, le cinéma, le sport, les spectacles, existe en tant que parole mythique à condition de constituer une unité signifiante, en contenant un message. En effet, dans le schéma mythique qui construit le mythe comme système de communication et mode de signification, une image, un objet ou un discours sont nommés « paroles » lorsqu'ils signifient quelque chose. Un mot en soi n'aura pas forcément une charge signifiante très importante mais, néanmoins, la manière dont il sera décrit, présenté, formulé lui donnera une épaisseur de signification déjà plus conséquente. Pour reprendre l'exemple proposé par Barthes, un arbre n'est certes qu'un arbre, « mais un arbre dit par Minou Drouet [poétesse française de la seconde moitié du XXe siècle], ce n'est déjà plus tout à fait un arbre, c'est un arbre décoré, adapté à une certaine consommation, investi de complaisances littéraires, de révoltes, d'images, bref, d'un *usage* social qui s'ajoute à la pure matière » (Barthes, 1957 : 182). C'est pourquoi « le mythe ne se définit pas par l'objet de son message, mais par la façon dont il le profère » (*ibid.* : 181). Cette expression de la parole mythique est possible parce qu'il y a, en amont, une intentionnalité qui la permet, la matière y est modelée et travaillée en vue d'une « communication appropriée » (*ibid. :* 182) dont l'objectif final vise à déformer les choses. Dans le cas qui nous concerne, ce sont essentiellement les récits de voyage, même si un nombre d'images, de photographies et d'objets divers pourraient être convoqués, qui se constituent en parole mythique, façonnant le voyageur en l'investissant de nombre des qualités présentées précédemment (la découverte, l'exploration, l'observation, la contemplation, etc.). De la sorte, ces récits construisent un personnage, une figure historique. Si « le mythe a pour charge de fonder une intention historique en nature, une contingence en éternité » (*ibid.* : 216), force est de constater que l'opération de mythification, c'est-à-dire d'essentialisation, a en partie réussi. Les catégories respectives du Voyageur et du Touriste ont progressivement intégré les mentalités pour constituer un principe opératoire de vision et de division du monde. Les propos cités ci-dessus concernant les touristes en témoignent. Cependant, c'est précisément parce qu'elle est tributaire de l'histoire que cette distinction est instable et peut disparaître. Elle est donc maintenue et défendue par tous ceux qui ont intérêt à faire perdurer l'existence d'une telle dichotomie, en défendant l'art du voyage contre la banalité du déplacement touristique. Pourtant, pourquoi faire vivre de telles logiques de la différence ?

2.3 Logiques de la singularité versus logiques de la banalité ?

Il est délicat de saisir ce qui fonde, de façon précise, la nature du rejet du Touriste et son corollaire, la consécration du Voyageur. En effet, proposer une interprétation la plus juste possible des logiques sous-jacentes aux critiques à l'œuvre concernant les supposés penchants du touriste à la grégarité, à l'inauthenticité, ne revient-il pas à extirper chez ces contempteurs des raisons anthropologiques profondes ? L'Équipe MIT avance quelques éléments quant à l'explication d'une telle défiance du touriste, notamment les réticences des sociétés à l'égard du plaisir, lequel, de même que l'oisiveté, seraient sources de gêne. Ou encore la réprobation des comportements collectifs au sein des sociétés modernes où l'individu se voit attribuer une place croissante. Ce dernier point est avéré puisque la masse constitue une cible privilégiée des discours anti touristiques. Il est possible d'avancer que la démocratisation et la massification du tourisme, même si ces phénomènes ne déclenchent pas la mésestime dans laquelle le touriste est tenu[36], bien qu'également ils n'éclaircissent pas les ressorts profonds d'une telle vindicte, participent néanmoins à rendre intelligible l'antagonisme qui oppose le Touriste au Voyageur. Si les qualités de ce dernier consistent en la découverte et la révélation d'une portion de réel, c'est-à-dire des hommes, des paysages, etc. jusqu'ici inconnus ou peu connus, il voit diminuer, avec la démocratisation des voyages, le bénéfice qui le constituait singulièrement. La diffusion tend à miner la distinction, l'imitation l'innovation[37]. En effet, si l'espace où s'exprime initialement le voyageur est celui d'un ailleurs encore inexploré, inconnu, préservé, non dénaturé, où tout est à découvrir et à révéler, il est alors difficile de ne pas être

[36] Urbain note, en effet, que le mépris du touriste est antérieur au tourisme de masse (Urbain, *ibid.*),

[37] L'extension progressive du tourisme à l'ensemble du corps social est principalement intelligible, selon Boyer 1999) dans le mouvement de distinction-innovation et de diffusion-imitation des pratiques de loisirs. Originellement, le tourisme est un ensemble de pratiques nouvelles initiées par les élites qui, lentement au XIXe siècle puis plus rapidement au siècle suivant, se diffusent, au moins dans les pays développés, à des catégories nouvelles. L'expansion se réalise dans un processus d'imitation vers les lieux et les pratiques préalablement révélées. Longtemps, le tourisme restera l'apanage d'une minorité de privilégiés. Seule la « classe de loisir » (Veblen, 1978) – familles royales, aristocrates, rentiers – s'adonne à un temps libre dans le déplacement vers des ailleurs attractifs : la saison d'hiver dans le Midi, l'alpinisme et les pratiques sportives de montagne, les stations thermales, le rivage constitué comme désir dans les stations balnéaires océaniques et méditerranéennes. La novation dans l'élite se réalise ainsi : « une pratique nouvelle, un lieu inconnu sont signalés par un individu en marge de la haute-société […] ; il n'est pas au sommet mais ses innovations sont immédiatement connues car il est un gate-keeper : il a les clés de la Culture. Les groupes vedettes ou *stars* de la société hiérarchisée assurent le relais : ils adoptent les pratiques, ils *consacrent* les attraits. » (Boyer, *ibid.* : 16-17). Mais, progressivement, les transformations sociales (l'affaiblissement des rentiers, l'émergence des classes moyennes, les politiques publiques dévolues aux loisirs, le rôle des associations, la puissance nouvelle de l'industrie du divertissement, etc.) et des innovations techniques dans les transports vont rendre possible une diffusion graduée où chaque strate sociale copie les pratiques de celle qui lui est supérieure. La diffusion se fait davantage dans la profondeur des couches sociales dans le courant du XXe siècle où des structures spécifiquement dédiées au tourisme apparaissent (le premier syndicat d'initiative à Grenoble en 1889, les jalons des premières structures nationales du tourisme en France en 1917, Boyer, *ibid.*). Plus globalement, l'expansion du tourisme est concomitante de celle de la consommation de masse dans le contexte de la société industrielle. Ce processus de diffusion est redevable d'un ensemble de médiations qui ont relayé ces inventions et lieux, et ces innovations dans les pratiques, notamment les guides imprimés qui apparaissent dans la première moitié du XIXe siècle en Europe occidentale ainsi que les publications des récits de voyage des écrivains. Boyer note que la hiérarchie des réputations est établie en Europe pour l'essentiel à l'époque romantique lorsque naissent les grandes collections de guides.

affecté, par exemple, par le déploiement croissant des réseaux de transport dans le monde : hier le développement du chemin de fer, de la navigation, de l'automobile, en passant par la bicyclette, aujourd'hui l'intensification toujours croissante du trafic aérien et l'extension du virtuel, demain celui de l'espace extra-terrestre. Ces supports matériels et virtuels d'amplification des mobilités physiques et imaginaires, alliés à la diversification des produits et des séjours touristiques, réduisent les espaces vierges encore parcourables. De ce fait, ils tendent à rendre caduc le privilège d'un regard singulier sur une contrée jusqu'ici inobservée puisque elle est en passe de pouvoir être traversée et arpentée. Ceux qui s'expriment dans le voyage de loisir en y cherchant un prestige perdent progressivement le monopole de la distinction à mesure que la diffusion du tourisme s'étend. L'analogie avec l'univers culturel est ici possible car « la démocratisation de l'accès à un bien ou à une activité […] [contribue] inéluctablement à faire baisser son taux de rentabilité en matière de distinction » (Lahire, 2004 : 40). Dans ce principe d'antagonisme voyageur-touriste, le premier est rattrapé par le second qui atténue la référence à la découverte et minimise sa révélation. Il banalise ainsi le monde[38]. Depuis l'avènement du tourisme de masse, la logique économique de l'industrie touristique, portée par la recherche de nouveaux marchés, continue de couvrir progressivement la surface terrestre de voyages potentiels. Aujourd'hui, que reste-t-il à découvrir, à explorer, et comment, dans ce cadre, se singulariser ? Ne convient-il pas, dorénavant, de convoquer les catégories de l'extrême ou de l'insolite pour faire valoir une différence notable ? Nécessaire au voyageur pour éviter l'imitation, la singularisation demanderait alors d'aller toujours plus haut, plus bas ou plus loin (catégorie de l'extrême), ou de rester dans l'espace du proche mais en y cultivant un décalage (catégorie de l'insolite). L'enjeu est bien celui de la singularité de l'expérience touristique, c'est-à-dire des pratiques à distance du plus grand nombre. Viser la masse, qui atomise les individus dans un agrégat sans conscience propre ni singularité, dépréciant de facto l'expérience, est une manière de faire le procès de l'uniformisation de l'expérience, où la production à grande échelle a favorisé des produits normalisés et stéréotypés. De la sorte, se met en place un processus de différenciation et de hiérarchisation des pratiques touristiques, d'une valorisation voire d'une sacralisation de certaines manières de faire et, par conséquent, d'une distinction entre des pratiques « légitimes » par rapport à d'autres « peu légitimes », selon l'opposition entre la singularisation et la banalisation. Cette opposition est, au fond, de la même manière que les pratiques culturelles, « une opposition formelle qui n'informe en rien sur le contenu ou la nature des pratiques en question mais désigne seulement leur valeur sociale et leur degré de prestige dans un espace social et culturel où tout ne se vaut pas » (Lahire, *ibid.* : 71).

[38] « Le touriste banalise ; et la banalisation touristique emportera toutes les différences qui, en les traversant, donnaient jadis sens au voyage » (Urbain, 2002 : 81).

2.4 Conclusion : le voyageur et le touriste, une distinction idéologique

Cette distinction est idéologique dans le sens où elle est basée sur une croyance, celle d'une différence entre le voyageur et le touriste, de la supériorité et de l'antériorité du premier sur le second. Cette croyance, qui estime comme vraie la distinction de nature entre ces deux catégories, résulte d'un mythe, de l'intention de faire signifier un ensemble de qualités au voyageur indépendamment d'une analyse qui aurait pour but de rechercher ce qui, objectivement, distingue entre elles les pratiques du voyageur et celles du touriste. Or, la distinction n'est ici faite que sur la base de jugements de valeurs qui créditent l'un et discréditent l'autre, non sur un examen des logiques de ces deux pratiques affranchi d'a priori. Ainsi, plutôt que de poser ces deux pratiques comme distinctes et hiérarchisées en valeur, dans la suite de notre définition du voyage comme mobilité, nous appréhendons le voyageur, non comme celui qui découvre ou explore mais plus simplement comme celui qui est mobile. Le touriste est alors un type de voyageur, donc un type d'individu mobile dont il reste à préciser les spécificités. Il n'empêche que, si ces catégories ne peuvent être opératoires dans le cadre d'une définition du touriste dégagée de préjugés, elles n'en restent pas moins intériorisées par certains touristes qui se perçoivent comme Voyageur alors que la réalité de leur pratique relève du tourisme. L'aspect opératoire de cette distinction est alors de pouvoir repérer, dans les représentations des acteurs, la manière dont ils se construisent en référence (ou non) à cette figure mythifiée et dont ils construisent un projet non « standardisé », dégagé de la masse et de la banalité. A l'inverse, un projet touristique impliquant des dimensions collectives (voyages ou visites en groupes, fréquentation de lieux où s'agllomèrent les individus, etc.) devient, de fait, marqué par la « standardisation ».

Au final, si elle constitue un obstacle à une terminologie stabilisée et communément acceptée, la complexité et la croyance dans des distinctions mythiques doivent être dépassées pour éviter qu'elles obturent l'analyse. Elles peuvent l'être par une posture qui critique et discute les catégorisations du touriste en cernant ce qui semble propre à cette pratique.

II. Les catégorisations du touriste en questions

Nous discutons ici les propositions de deux types de catégorisations qui constituent deux modalités de saisies du touriste, différentes l'une de l'autre dans l'objectif qu'elles visent et les corpus qu'elles mobilisent. La première sert de base à un ordre administratif et légal, c'est-à-dire à la sphère institutionnelle et renvoie à ce que Leiper (1979) nomme une approche « technique », c'est la définition du touriste produite par l'OMT[39]. La seconde réfère à la préhension de la pratique

[39] L'OMT est, depuis 2003, une institution spécialisée des Nations Unies qui a pour charge de promouvoir le développement du tourisme dans le monde. Elle a succédé en 1975 à l'Union Internationale des Organismes Officiels de Propagande Touristique, créée en 1925 qui deviendra en 1945 l'UIOOT (abandonnant le P de

touristique comme « expérience » indivdiuelle et collective vécue et construite par le touriste. Cette double démarche a deux objectifs :

1) L'analyse du touriste à travers ce double cheminement nous permettra de considérer différentes perspectives possibles pour définir le touriste et de les discuter pour choisir celle qui est, pour nous, la plus adéquate et fidèle à notre cadre d'analyse sur le voyage.
2) L'examen de ces deux catégorisations est l'occasion de faire cas et d'interroger la pertinence d'éléments pouvant constituer le touriste comme figure originale. Nous développons, dans la première partie, les liens du touriste avec le loisir, la mobilité et le quotidien qui seront notamment l'occasion d'aborder la place des médiations dans des univers de pratiques situés à distance du quotidien, nécessitant donc une « rationalisation » du voyage. Dans la seconde partie, la pratique touristique est envisagée à partir de la pluralisation et de l'individualisation de l'expérience voyageuse.

Ces catégorisations sont à concevoir davantage comme des points de départ qui se développent graduellement, en réponse aux questions qu'elles soulèvent.

A. La catégorisation « institutionnelle »

En 1942, Hunziker et Krapf proposaient une définition du touriste comme « a person who travels outside of his normal environment for a period of more than 24 hours » (Mathieson, Wall, 1982 : 1) qui allait inspirer les catégorisations futures de l'OMT. Depuis cette date, les approches évolueront peu et se stabiliseront sur la base d'une définition actée en 1963 lors de la Conférence des Nations Unies sur le tourisme et les voyages : le touriste est « tout visiteur qui passe au moins un nuit, mais pas plus d'une année, dans le pays visité » (OMT, cité par Py, 2002). Cette définition mobilise deux paramètres discriminants – les motifs et la durée du séjour – dont nous discutons la pertinence avant d'aborder les précisions fournies par l'OMT concernant une caractérisation plus précise du touriste. L'institution propose une classification des différents types de voyageurs et des motifs de visites, proposant des éléments qui discriminent les « voyageurs » (entre « visiteurs » et « autres ») et les « visiteurs » (entre « touristes » et « visiteurs à la journée », c'est-à-dire les « excursionnistes »). À la base, il y a la catégorie englobante du « voyageur », définie comme « toute personne qui se déplace entre deux ou plusieurs pays ou entre deux ou plusieurs localités dans son pays de résidence habituelle » (Py, 2002 : 15)[40]. Le « voyageur » se partage entre les « visiteurs » et un ensemble

propagande). Sur l'histoire de l'institution et plus globalement sur celles du tourisme, cf. Lanquar (1995), [J-L.] Michaud (1995) et le volume des *Annals of Tourism Research*, vol 2 : 5, 1975, pp. 230-288.

[40] L'OMT distingue ceux qui voyagent ou non à l'extérieur de leur pays de résidence. Par exemple, le « voyageur international » est celui « qui se déplace en dehors de son pays de résidence, quel que soit le motif de son voyage et le mode de transport utilisé, y compris le déplacement à pied » et inversement pour le voyageur dit « interne » qui s'y déplace à l'intérieur (Py, 2002 : 15).

hétéroclite composé des immigrants, des nomades, des réfugiés… Ceux-ci ne sont pas considérés comme touristes car ils ne sont pas perçus par l'OMT comme porteurs des « motifs touristiques », à la différence des « visiteurs ». Ce qui fonde la nature des motifs touristiques est l'absence d'activité rémunérée comme but du voyage, qui est le critère pour intégrer les statistiques du tourisme. Les « visiteurs » sont ainsi ceux qui voyagent pour *autre chose* qu'une rémunération, contrairement à tous ceux pour qui elle constitue l'objet principal du voyage. Il importe de rechercher le principe commun qui guide tous ceux qui voyagent pour des « motifs touristiques ».

1. Les logiques discriminantes de la catégorie des « visiteurs »

Le point convergent est un ensemble de motifs composé par les loisirs, les affaires, le médical, la famille, la religion… Ces motifs ont en commun de ne pas être indexés sur l'exercice d'une activité rémunérée. Du « visiteur » naissent le « touriste » et l' « excursionniste », dissociés non par le motif mais par la durée de leur présence dans le pays visité. Les premiers passent au moins une nuit sur place (mais moins d'une année) et les seconds réalisent leur visite dans la seule journée, excluant toute nuit sur place, arrivant et repartant le même jour. Deux interprétations sont possibles : soit l'on suit la dénomination de l'OMT stricto sensu et le touriste est caractérisé par un ensemble de motifs spécifiques *plus* une durée ; ou alors on considère que la durée n'est pas pertinente et que ce sont les motifs qui importent. Dans ce cas, le « touriste », l' « excursionniste » et le « visiteur » ne font qu'un. Quelle est la pertinence de ces deux éléments discriminants, le motif et la durée ?

1.1 Plus que les motifs, la durée prime

On considère ici que la dissociation par les motifs (« touristiques » versus « autres »), dans le partage qu'elle opère pour créer la catégorie des « visiteurs », est a priori pertinente et n'est donc pas remise en cause. La question est de déterminer dans quelle mesure une dissociation plus fine, par la durée, a lieu d'être, en départageant l' « excursionniste » du « touriste ». Dans cette optique, le « touriste » se trouve caractérisé par le fait de passer au minimum une nuit et moins d'une année dans le lieu visité. Il est, de ce fait, bordé par un cadre temporel précis qui organise notamment les définitions du court et du long séjour comme des vacances[41]. Le raisonnement de l'OMT est ici à replacer dans une logique propre de classement qui appelle des catégorisations strictes, d'où leur aspect arbitraire : au moins une nuit, pas plus d'une année. Il en découle un triptyque entre ceux qui effectuent de très courts voyages d'une journée (« excursionnistes »), n'occupant pas un hébergement sur place ; ceux qui s'installent au moins un jour et une nuit (« touristes ») et enfin ceux qui finissent pas demeurer plus d'une année et qui s'apparentent à des résidents. Au-delà de la comptabilité, n'y a-t-il pas une logique qui préside à un tel découpage et à l'inscription du touriste dans ce cadre

[41] La différence entre court séjour et long séjour ou vacances est la durée du séjour qui, pour le premier, inclut de 1 à 3 nuits hors du domicile et, pour les seconds, au moins 4 nuits. (Cazes, Potier, 2002).

temporel ? Une présence de trop courte durée n'est-elle pas rédhibitoire pour développer des activités propres au touriste et, inversement, une durée trop longue ne constitue-t-elle pas un ancrage trop fort dans la routine et la permanence, annihilant la spécificité de l'occupation temporaire ? Dans cette perspective, la définition présente un caractère séduisant : le touriste comme occupant temporaire, limité dans la durée, position qui rejoint l'ensemble des discours sur la thématique de la rupture, de la coupure ou de la distance avec l'environnement quotidien.

L'aspect du touriste comme voyageur temporaire est porteur d'enjeux mais ce ne peut être une caractéristique tangible puisque tous les voyageurs temporaires (certains immigrants ou réfugiés) ne sont pas pour autant des touristes. De plus, la rigidité temporelle de cette approche, portant à dissocier l' « excursionniste » du « touriste », est gênante : en effet, il est difficile d'imaginer que ce qui constitue en propre le touriste advienne dans l'arbitraire d'une durée. Par exemple, des deux individus qui visitent tel site, à pratiques égales, seul celui qui dormira sur place sera « touriste ». Cette logique, bien qu'à réinscrire dans un esprit de classement, n'est pas pleinement satisfaisante pour qui veut saisir des caractères plus généraux.

1.2 Seuls les motifs priment

Cette perspective consiste à confondre délibérément les catégories du « visiteur », du « touriste » et de l'« excursionniste » pour n'en faire qu'une. La dissociation par la durée ne répondant à la question du « propre » de la pratique du touriste, l'approche par les motifs est-elle, de ce point de vue, plus opératoire ? A priori, considérer ensemble ces catégories constitue une posture plus encline à la recherche des leurs traits communs et de leurs possibles transversalités. La singularité du « visiteur-touriste-excursionniste » est constituée par un ensemble de motifs appréhendés comme « touristiques » (le loisir, la famille, les affaires professionnelles, la santé, la religion…), c'est-à-dire portés par autre chose que l'exercice d'une activité rémunérée. Il reste à en déterminer la logique commune.

Il est globalement possible de considérer les visites liées aux loisirs et aux vacances, aux motivations de sociabilités amicale ou familiale ou encore celles à visée religieuse ou médicale comme le résultat d'un choix individuel relativement dégagé de circonstances extérieures. Ce serait donc un voyage pour soi : autant ces motifs peuvent résulter de contraintes et être plus ou moins « imposés » à l'individu, autant il est imaginable qu'ils soient le fruit d'une décision individuelle relativement libre. Mais le motif professionnel est de ce point de vue plus problématique : en effet, quelle logique le motif « affaires » partage-t-il avec le motif « vacances » ou « visite familiale » ? En quoi le voyage, qui a pour objet principal un congrès, une affaire à conclure, une transaction avec des clients à finaliser est-il touristique ? Cette question a déjà été maintes fois posée et continue d'alimenter le débat au sein du

champ touristique[42]. Certains y répondent par la négative, parce que si le touriste cherche la recréation, « on ne se recrée pas en travaillant » (Équipe MIT, 2002 : 156) ; d'autres au contraire réagissent par l'affirmative (Hall, Williams, Lew, 2004). Sans revenir sur leurs développements respectifs, cette question nous semble importante car chercher à savoir si un homme d'affaires peut *aussi* être un touriste ouvre la discussion sur la catégorisation du touriste. Pour nous, une dissociation absolue de ces deux motifs (« affaires » et « tourisme ») qui conçoit l'espace-temps du voyage d' « affaires » comme nécessairement *autre* que celui du voyage « touristique », l'un et l'autre s'excluant mutuellement, est une vision figée et réductrice. Figée car l'homme d'affaires ne peut, dans ce cas, être autre chose que ce qu'il est « officiellement » : un voyageur dont la présence n'est intelligible qu'au travers de ses activités professionnelles. Le motif officiel ou principal en est « réduit » à une seule motivation. Les activités réalisées une fois les affaires closes sont considérées comme annexes et n'ont pas de sens au regard du voyage. A contrario, ne peut-on imaginer une pluralité de motivations entremêlant le motif officiel avec des désirs plus personnels ou encore que ce motif, en apparence premier, soit un prétexte ou une occasion pour y développer des activités pour soi en sus des questions professionnelles ? L'homme d'affaires qui dîne dans un restaurant de son choix, qui se promène ou qui procède à l'achat de souvenirs n'est-il qu'un homme d'affaires ou un individu pluriel ? N'est-il pas homme d'affaires un moment, touriste un autre, et en définitive agissant différemment selon les situations et les contextes ? Il est vrai que l'échelle d'observation envisagée va induire ses effets propres : considérées au niveau de la semaine, les activités relevées risquent d'être les plus structurantes au séjour – celles du motif *principal* – alors qu'une observation à la journée aura tendance à faire ressortir un ensemble plus variées de pratiques, notamment lors des césures et des moments que l'activité première laisse vacants (à midi, en soirée, etc.) ; c'est-à-dire un ensemble d'usages et d'espaces-temps en apparence plus *secondaires*. Au final, comment savoir si le motif « principal » ne s'amalgame pas plus subtilement avec d'autres motifs ? Comment savoir ce qui relève du prétexte et ce qui importe *véritablement* dans le voyage ? L'exemple du tourisme chinois à Paris dans les années 1990 est à cet égard frappant avec l'existence de voyages professionnels fictifs. Parce qu'il était très difficile d'obtenir des visas touristiques, des voyages d'études de haut-fonctionnaires et d'ingénieurs de l'État étaient programmés alors que la réalité du séjour consistait, hormis une visite dite « professionnelle », à la découverte de Paris[43]. Plus généralement, on parle de « tourisme d'affaires », qui dénote bien de la confusion délibérée et assumée de plusieurs pratiques le temps d'un séjour[44]. En définitive, un homme d'affaires peut cacher un touriste et vice-versa. Le motif principal

[42] « Il s'agit là d'une forme particulière de "visite" qui a déjà fait couler beaucoup d'encre, au motif qu'un déplacement initié dans le cadre de votre travail, à l'instigation d'un patron qui vous paie pour cela, pendant votre temps de travail, ne saurait en aucun cas être revêtu des attributs du choix personnel qui fonde un "projet existentiel" et donc se réclamer du tourisme ? » (Dewailly, *ibid. :* 83).

[43] Entretien avec Bruno Verecke, guide interprète de la Fédération Nationale des Guides Interprètes.

[44] Violier note que la moitié des villes françaises équipées d'un Centre de Congrès sont des lieux crées par et pour le tourisme » (Violier, 1991).

masque ce qui est secondaire et dans le cas du voyage d'affaires, rien n'empêche que ce dernier soit l'expression d'un désir touristique.

En définitive, cette interrogation sur les motifs complexifie le problème plus qu'elle ne résout la question de la logique commune à l'ensemble de ces motifs. Le problème reste donc entier. Les motivations touristiques fournies par l'OMT sont très hétéroclites et tentent de rassembler un très large panel de motifs disparates entre eux dont la cohérence reste à trouver.

Pour dépasser ces impasses, nous abordons ici le thème du loisir, qui présente, selon nous, des attributs convaincants en vue d'établir un principe général et transversal pour penser le touriste.

2. Le loisir, principe commun aux touristes ?

Du loisir, nous distinguons ses utilisations au singulier et au pluriel. La première renvoie à un temps disponible dont l'usage est laissé à l'appréciation de chacun (le loisir) alors que la seconde réfère à son contenu, c'est-à-dire à l'ensemble des activités proposées et des pratiques effectuées *lors de ce temps disponible* (les loisirs). Dans cette optique, « le loisir serait avant tout du temps libre indépendamment même des activités qui peuvent remplir ce temps disponible » (Sue, 1983 : 3), s'avérant davantage « un terme souche susceptible de formes multiples d'actualisation » (Bellefleur, 2002 : 39), lesquelles sont variables selon les formes d'organisation sociales et les valeurs dominantes au sein des sociétés. Il y a, pour prendre une analogie d'ordre picturale, une distinction entre, d'une part, le support du tableau que constituent le cadre et la toile vierge et, d'autre part, sa composition même, ses formes, ses couleurs, bref, un contenu. Plus probant que les logiques précédemment considérées, le loisir l'est en en constituant, à la fois, un concentré et un prolongement : un concentré en englobant, d'une part, la décision individuelle comme temps librement choisi et, d'autre part, le développement d'activités « pour soi » déliées d'une rémunération professionnelle ; un prolongement car le loisir, comme temps disponible, se trouve articulé avec une distribution spécifique des temps sociaux et des valeurs afférentes, s'inscrivant, de ce fait, dans une dialectique entre des facteurs individuels et sociaux.

2.1 Le loisir, un temps « permis »

Le loisir a gardé de son origine étymologique des idées de permissivité et de libre choix : *licere*, c'est permettre, d'où l'expression de permission, de possibilité[45]. La difficulté réside précisément dans la connaissance de leurs conditions d'expression : ces permissions ou possibilités sont-elles relatives à certains contextes et tributaires de formes sociales spécifiques ou sont-elles uniquement dépendantes de l'individu ? Si nous sommes effectivement en accord avec l'idée d'une conceptualisation relative du

[45] Selon le dictionnaire, la même famille donnera *licence* « rendre sa liberté » et *licite* « permis, autorisé ».

loisir développée par certains auteurs qui le conçoivent comme un terme « souche » différencié des loisirs, cette position ne doit pas non plus aboutir à une définition trop floue, qui est généralement la conséquence d'une fixation du loisir à partir de seuls déterminants individuels. Il nous semble vrai que la définition du loisir demande à être formulée de façon minimale, pour la raison principale qu'elle évite alors l'écueil du réductionnisme du loisir à ses formes observables dans une conjoncture historique donnée, s'abstenant de toute confusion entre ce qu'engage le terme initial et ses multiples incarnations possibles. Si le loisir conserve originellement des idées de permissivité et de libre choix (l'expression adverbiale « à loisir »), elles ne préjugent pas précisément de ce à quoi elles autorisent comme comportements. Bellefleur (*ibid.*) note qu'en lui-même, le loisir n'implique aucun contenu précis, puisqu'il dépend de multiples facteurs individuels et sociaux (l'espace-temps libérable, le niveau de vie, les goûts et les affinités propres à chacun, etc.). De même, il n'a aucune dimension idéologique spécifique, qu'elle soit d'ordre morale, politique, religieuse, économique car elle n'intervient qu'a posteriori selon les contingences historiques. Le loisir se comprend plus comme un réservoir diversement actualisable selon les individus et les contextes. De ce fait, le lier à une pratique ou à un ensemble d'usages particuliers est un risque de réduction à des formes circonstanciées historiquement, donc à des formes variables et instables qui ne nous informeraient que de façon *partielle* et *située* sur le loisir. Dire, à la manière de Dumazedier (1962), qu'il implique « libération et plaisir » et qu'il a ainsi pour fonction le délassement, le divertissement et le développement (comme délivrant respectivement de la fatigue, de l'ennui et des automatismes de pensées et enfin de l'action quotidienne), ce n'est pas être dans le faux mais bien dans la réduction d'une expression du loisir à certaines de ses fonctions possibles, non à l'ensemble de ce qu'elle recouvre. Cette classification est le résultat d'une enquête datant de 1953 sur les représentations des loisirs chez les ouvriers et les employés[46]. Peut-elle prétendre rendre compte de la logique d'un phénomène, c'est-à-dire de ses principes structurants et si possibles transversaux aux contingences, alors qu'elle-même s'inscrit dans une période précise, interroge certains groupes sociaux et dans un nombre limité de villes ? C'est pourquoi Lanfant (1972) formule des doutes sur la possibilité même de reconstituer le loisir à partir de données disparates.

Si une définition minimale dégagée d'une corrélation à telle ou telle pratique pour nous s'impose, une approche trop « individuelle », c'est-à-dire principalement portée par l'intentionnalité des individus, ne se révèle pas non plus complètement satisfaisante. Les formulations du loisir qui l'indexent sur les seules motivations individuelles articulent le loisir autour des seuls affects et motifs des individus. Elles le conçoivent comme activité « personnelle et secrète » (Touraine, 1969 : 289), ou encore qui font de toute activité résultant d'un libre choix et procurant un sentiment de liberté une

[46] Une enquête qui concerne environ 800 individus interrogés au hasard dans les villes du Nord, du Midi, de l'Est, de l'Ouest et de Paris (Dumazedier, 1962).

activité de loisir (Kaplan, 1970). Ou encore, elles l'appréhendent comme un « mélange de liberté et d'affectivité auto-déterminée par une intentionnalité » (Bellefleur, *ibid. :* 42)[47],

L'inconvénient n'est pas que le loisir soit appréhendé comme un acte « individuel » ou intentionnel, mais qu'il le soit sous l'angle de cette seule et unique perspective. Si l'intentionnalité, que portent les désirs et les affects, est sa principale caractéristique, ne se fond-t-il pas avec l'ensemble des actes doués d'intentionnalité, c'est-à-dire avec un ensemble d'actions d'une variété infinie, rendant difficile d'y lire sa singularité ? De plus, l'intentionnalité n'apparaît-elle pas, dans ces formulations, comme fonctionnant de façon trop autonome et dégagée de toute perméabilité sociale, dans la liberté de choix et l'auto-détermination des affects ? Non qu'elle soit fausse, cette préhension du loisir s'avère rapportée sur une logique trop mentaliste pour en saisir son originalité et pouvoir rendre compte de la dialectique entre des logiques individuelles et des logiques sociales, celles-ci irriguant et nourrissant celles-là. De ces deux dimensions qui portent le loisir, les approches citées s'appuient trop sur la première au détriment de la seconde. Ce qui est permis par le loisir, c'est la possibilité d'agir comme l'individu l'entend mais dans une configuration sociale donnée, structurée par des temps sociaux. Ce qui est permis est ainsi ce qui est, en quelque sorte, autorisé, rendu possible comme une contrepartie et un pendant à l'ensemble des temps sociaux contraints et obligés[48]. Ceux-ci, peu ou prou, astreignent et entravent ou au contraire ouvrent à l'exercice d'un temps pour soi (sans pour autant le définir). C'est en ce sens que le loisir est « un temps disponible » (Corbin, 1995 : 9), c'est-à-dire existant en tant que tel parce que non-contraint ou affranchi des contraintes, mais dans tous les cas se positionnant *aussi* en relation à celles-ci. Nous le définirons ainsi, de façon minimale, comme un temps permis, disponible, dans la logique d'un « terme souche » permettant d'ouvrir à la pluralité des pratiques et des formes de loisirs, sans toutefois le disjoindre de formes sociales qui l'encadrent.

2.2 Les formes sociales du loisir

Le loisir est tributaire de ressorts « individuels » mais aussi de formes sociales qui sont susceptibles d'encadrer et de contrôler cette disponibilité. Comme le rappelle Viard, « dans loisir, il y a "loi", par ce qui est autorisé comme activité dans une société » (Viard, 2003 : 133). Les individus investissent dans le loisir des pratiques qui viennent incarner ce temps pour soi (« de ce temps disponible, je vais à la plage, je reste chez moi à ne rien faire, etc. »). La pluralité des désirs de chacun induisant des possibilités d'investissement et d'occupation infinies, nous ne reviendrons pas sur cet aspect. Cependant, nous voulons souligner la manière dont ce temps disponible que constitue le loisir

[47] Voire encore, du même auteur, le loisir comme « acte choisi relié à une pulsion de vie perçue comme positive » (Bellefleur, *ibid.* : 40).

[48] À l'image de l'*otium*, vocable qui, à l'époque de l'Empire romain, correspondait plus au moins au contenu de ce qui est loisible de faire (André, 1966) et qui constitue la contrepartie ou la négation, pour les citoyens, du *nec otium* qui, lui, « signifiait l'absence de repos et l'ensemble des activités obligatoires que comportait leur situation sociale » (*ibid* : 8). L'*otium* relève alors des activités dégagées de toute obligation, de toute contrainte mais n'existe pas indépendamment de son pendant, le *nec otium*.

se trouve plus ou moins enchâssé dans des formes socialement instituées, notamment symboliques (selon les valeurs dominantes portées par les sociétés). Nous revenons sur ces dernières[49].

Si Lanfant note que « l'histoire des loisirs est intimement liée à celle des idées morales et politiques » (*ibid.* : 20), c'est notamment parce que le loisir se voit pris en charge par des idéologies. Il sera, par exemple, au XIXe siècle et dans la première moitié du XXe**,** soumis au jugement moral et sa finalité sera questionnée, notamment à travers un débat entre le loisir « rationnel » et celui qui serait dénué de visées jugées vertueuses (Corbin, *ibid.*). C'est en Grande-Bretagne que se déploiera, partant d'une conscience précoce de la diversité des occupations sociales possibles du temps et des potentielles dérives susceptibles de l'accompagner, « une activité multiforme [visant] à contrôler, à réprimer les distractions jugées anarchiques et à encourager les distractions "rationnelles" » (*ibid.* : 12). Dans le sillage de ces tentatives d'encadrer le loisir et d'en dessiner des modèles, son industrialisation et sa démocratisation vont ouvrir à des temps disponibles pour la consommation qui, progressivement, prendront une place dominante comme catégories spécifiques du loisir[50]. Progressivement intégrés au système économique, les loisirs vont en constituer un support puissant et cette articulation sera l'objet, dans les années soixante, dans le cadre d'une « société de consommation » (Baudrillard, 1970), de questionnements et de critiques plus ou moins virulentes ciblant l'individu. L'occupation massive du temps libre par des activités de consommation de biens de loisirs n'est-elle pas, in fine, pas aliénante (Sue, *ibid.*) ? Loin de faire l'histoire des loisirs, ce qui n'est pas ici l'objet, il convient simplement de pointer, diversement selon les époques, l' « imposition », au sein de la sphère du loisir comme des loisirs, de valeurs et de normes qui cherchent à en définir les contours et les contenus. Le temps libre, pendant du temps contraint, se trouve chargé d'idéologie, objet de luttes dans le champ politique. Tel que l'énonce Corbin, « le subtil relais des diatribes contre l'oisiveté, la passivité, la vacuité des heures, la permanente dénonciation du gaspillage du temps, qui s'accorde à l'obsession de la perte et, du même coup, l'exaltation de l'activité ont induit bien des remords et ont gêné l'assouvissement de bien des désirs. Cette crainte de la brèche, voire de l'interstice dans l'emploi calculé des heures, ce souci permanent de disqualifier la spontanéité engendrent un système de normes qui a longtemps pesé sur les usages du temps disponible » (*ibid.* : 413).

Ainsi, loin de travailler au seul niveau « individuel », une analyse succincte des formes sociales du loisir éclaire l'articulation du niveau individuel (un temps libre laissé à l'appréciation de chacun) à celui du social (un temps enchâssé dans la dynamique symbolique des temps sociaux). Cette articulation nous importe puisqu'elle permet de considérer les tensions qui en résultent dans les champs du loisir

[49] Pour illustrer ces idées, nous nous appuyons beaucoup sur les analyses de Corbin ou les travaux qu'il a dirigés. Ceux-ci sont appropriés car ils montrent bien les volontés d'encadrement des temps libres. Leur limite réside cependant dans un cantonnement historique au XIXe et à la première moitié du XXe siècle.

[50] C'est l'avènement d' « un loisir-marchandise perçu, avant tout, comme un temps disponible pour la consommation » (Corbin, *ibid.* : 11).

et du tourisme. Nombre de représentations et de pratiques y ressortent comme l'effet de logiques d' « imposition » en tant que ce qui est à faire ou à voir, ou au contraire de logiques de distinction dans la distance à ces discours et pratiques dominants. Dans ce cadre, la dimension « standardisée » d'un projet touristique se trouve travaillée par des normes et des formes sociales largement répandues : des pratiques dirigées vers la consommation, l'indistrie du divertissement et des loisirs, etc.

2.3 Conclusion : le touriste, un voyageur de loisir

2. 3. 1 Le loisir comme principe commun

Le loisir et les loisirs se donnent bien à comprendre comme deux niveaux d'une même entité : le terme comme base et ses innombrables déclinaisons en tant que loisir*s*. Le singulier correspond au terme « souche », le pluriel à la multitude des actualisations possibles. En usant d'une analogie, on peut dire que le premier agit de manière similaire à une racine souterraine fixant le végétal dans le sol tout en assurant son alimentation. En effet, ce temps disponible librement investi par l'individu constitue un socle à partir duquel se réalisent une diversité de pratiques, une base sur laquelle prolifèrent un ensemble disparate de manières de faire. Le second renvoie aux formes spécifiques de cette pluralité d'engagements possibles, référant aux activités se déployant sur la base commune d'un temps disponible. Mais le loisir et ses usages sont intriqués dans des agencements sociaux plus globaux, rendant inopérant des approches trop individualisantes et décontextualisées. Rappeler cette dialectique offre la possibilité de rendre compte de projets et de pratiques qui se fondent sans heurts dans des formes légitimes et socialement cadrées du loisir et d'autres, à l'inverse, qui s'en éloignent.

Le loisir ainsi caractérisé minimalement comme temps permis, sans correspondance particulière avec une ou plusieurs pratique(s), présente une dimension générique[51]. Il intègre l'ensemble des pratiques librement décidées mais néanmoins rapportées au socle initial que constitue ce temps permis. Ainsi, le loisir, évitant l'écueil de la réduction en direction de telle ou telle manière de faire, constitue un cadre minimal intelligible, reconnu socialement comme temps pour soi. Outre cette transversalité, s'appuyer sur le sens étymologique du loisir nous semble plus approprié pour penser le touriste. Rapportée à la sphère du voyage, l'idée originelle du loisir comme « permission » inscrit la mobilité dans le cadre de ce temps permis, disponible, librement choisi et occupé. Le voyage est porté par le loisir en en constituant le cadre, ce qui s'inscrit dans la perspective que nous avons

[51] Du fait de cette généricité, nous nous distinguons clairement de la conception du loisir en tant que situé dans le quotidien tel que proposée par Knafou et Stock (2003). Cet auteur partage le loisir du tourisme en ce qu'ils relèveraient respectivement de sphères du quotidien pour l'une et du hors-quotidien pour l'autre. Outre l'étymologie très ouverte du loisir (« ce qui est permis »), cette partition suppose une stricte séparation du quotidien et du hors-quotidien qui nous semble discutable dans le contexte d'une plus grande perméabilité des espaces-temps, des processus de délocalisation rendues possibles par les NTIC.

précédemment tracée nécessitant de saisir le touriste comme une catégorie de voyageur porteur d'un principe – le loisir – qui le singularise.

Pourtant, des notions telles que l'altérité et/où l'exotisme sont, de la même façon que le loisir, présentées comme une quête communément partagée par les touristes.

2. 3. 2 Quid de l'altérité et de l'exotisme ?

La relation entre le fait touristique et la notion d'altérité est soulignée par certains auteurs : c'est, par exemple, le tourisme comme quête d'altérité chez Michaud (2003) où la position centrale de l'altérité dans les pratiques touristiques pour l'Équipe MIT (*ibid.*). L'altérité est la caractéristique de ce qui est autre, extérieure à un « soi » (Turco, *ibid.*). C'est ce qui se constitue à partir d'une absence dans le cadre d'une expérience du multiple, et qui institue ainsi la différence, la diversité. L'altérité est ce que l'individu n'est pas et c'est en ce sens qu'elle figure l' « autre », c'est-à-dire le nouveau, l'original, le différent, l'étrange. C'est pourquoi elle est considérée comme le principe profond qui porte le touriste au voyage, ce qu'illustre, par exemple, l'emploi du terme de quête. Quant à la notion d'exotisme, elle peut s'entendre comme un dérivé de l'altérité, *exôtikos* signifiant initialement l'étranger, le non-occidental et, plus généralement, l'exotique réfère aux pays et aux cultures lointaines. L'exotisme est ce que l'individu n'est pas, mais en tant qu'ensemble situé dans des aires culturelles géographiquement éloignées.

Une des dimensions soulignées par Michaud dans sa réflexion sur le tourisme est la relation entre l'exotisme et l'identité. Si l'exotisme permet l'accès au dépaysement, « il doit permettre aussi, et plus encore, de faire des rencontres : rencontres d'autres hommes, d'autres usages, d'autres façons de penser et de sentir. […] À travers l'exotisme, le touriste recherche l'autre, ce qui n'est pas lui, des identités différentes de la sienne dont la rencontre lui donne le sentiment de sortir de soi et lui laisse croire qu'il sait mieux qui il est » (Michaud, *ibid.* : 191). Le voyage touristique constitue donc le support d'une rencontre, et qu'elle soit inégalement authentique importe peu, elle reste une rencontre qui contribue à l'identité de chacun, et dans laquelle le touriste puise pour lui des sensations, des émotions, des expériences, des enseignements qui servent la construction identitaire. Telle que présentée, l'altérité organise la pratique du touriste, lequel cherche dans les figures de l' « autre » des éléments pour soi, figurant ainsi la dimension existentielle du voyage. Ce qu'illustre la quête d'altérité, en renvoyant étroitement à l'identité, c'est de montrer que le voyage, en apparence tendu vers les multiples figures d'autrui est, en définitive, un voyage pour soi.

Les analyses de l'Équipe MIT accordent à l'altérité une importance égale, la hissant à ce même point nodal de principe structurant de la pratique touristique. Consubstantielle à tout déplacement, l'altérité peut se représenter comme une échelle graduée dont le touriste franchit progressivement les

étapes, choisissant des lieux plus ou moins chargés de contrastes et de dissemblances avec l'univers familier, élargissant ses territoires et ses expériences. C'est dans le choix d'un « horizon d'altérité » (Équipe MIT, *ibid.* : 83) que le touriste éprouve la confrontation avec l'ailleurs et apprivoise la différence au gré des voyages, dans « l'expérimentation du différentiel entre lieu(x) de vie et lieux touristiques » (*ibid.*). Le touriste se déplace sur le territoire de l' « autre » mais toujours dans le cadre d'un processus identitaire car, en dernier ressort, c'est à lui-même que le touriste se confronte en tant qu'individu. Si l'identité est davantage un rapport qu'une qualification individuelle, la question est essentiellement ce que nous sommes *par rapport* aux autres, reprenant la question du « qui suis-je ? » mais en la formulant de façon à mettre en évidence une dialectique entre l'individu et l' « autre ». C'est : « que sont-ils [les autres] par rapport à moi ? » (Gossiau, cité par Équipe MIT, *ibid.*).

Si l'analyse de l'articulation entre l'altérité et l'identité permet de souligner l'importance de cette dimension existentielle dans le voyage, pour autant, l'altérité possède-t-elle une dimension générique similaire au loisir ? La quête d'altérité comme celle de l'exotisme peuvent-elles être pensées comme des principes communément épousés par les touristes ? Parce qu'elles touchent à des questions identitaires et existentielles à travers ce que permet la mobilité – une projection imaginaire, un changement effectif de lieu – il est difficile de nier la centralité que cette notion occupe dans la pratique du touriste. Pour autant, l'adéquation de la notion d'altérité à la figure du touriste nous semble moins appropriée que celle de loisir, essentiellement du fait de l'amplitude des champs auxquelles l'altérité s'applique. Si l'on reprend l'idée de la consubstantialité de cette dernière à tout déplacement énoncée par l'Équipe MIT (*ibid.*), ce qui revient à dire qu'elle est présente avec tous les types de déplacement, l'altérité déborde alors le cadre du voyage touristique. Le rapport à ce qui est « autre », différent, étrange, s'actualise donc dans de multiples situations de mobilité, à la fois pour différents motifs de voyage et dans différentes sphères : celle du hors-quotidien mais tout aussi bien les voyages entre le domicile et le travail où les figures de l'altérité peuvent se révéler, au moins au regard de l'individu. Plus généralement, les lieux où l'urbanité est forte, dans le croisement de la diversité et de la densité humaines (Lussault, 2003b), sont propices à faire émerger une variété de configuration où sont susceptibles de s'exposer le bizarre, le curieux, l'insolite ou l'inhabituel. Les lieux publics notamment, où les interactions humaines sont nombreuses et variées, tels la rue ou le métro, sont des espaces où s'illustre la confrontation avec l'altérité. Celle-ci, certes plus nette lors de déplacements lointains où l'exotique est assuré, n'est cependant pas l'apanage du voyage touristique dans les contrées les plus lointaines et contrastées culturellement[52]. Si la relation avec l' « autre »

[52] Il en va de même, selon nous, concernant l'emploi du terme « recréation » employé par l'Équipe MIT : le touriste [se déplaçant] pour se récréer » (Équipe MIT, *ibid.* : 80), terme qui « fait parfaitement écho à altérité et déplacement » (*ibid.* : 103). La « recréation » de l'individu n'est-elle pas possible en d'autres moments et d'autres lieux ? Si l'on peut penser que la pratique touristique, comme pratique de loisir, facilite le ressourcement et des formes de rétablissement physiques et mentales, à la manière des théories fonctionnalistes, elle nous semble loin d'être une pratique caractérisable de la sorte car cette notion de « recréation » est suffisamment large pour

outrepasse le cadre du tourisme pour s'inscrire plus largement dans des situations d'interactions entre l'individu et un environnement défini dans un sens large (individu, culture, paysage, etc.), le loisir nous apparaît plus adéquat à fédérer les touristes dans sa définition de temps loisible pour soi articulé aux temps contraints. Suffisamment souple pour assembler des usages très divers, cette définition est néanmoins inscrite dans ce panorama des temps sociaux qui tend à la limiter à certaines situations temporelles, celles des temps d'agrément, l'écartant ainsi de ce qui est contraint. Cependant, à ce stade, la formulation du touriste comme voyageur de loisir n'est pas dénué d'ambiguïtés et des questions touchant à la nature de la mobilité restent à éclaircir.

2. 3. 3 Le voyage de loisir et le questionnement sur la mobilité

Pour nous, la figure du touriste prend naissance par la conjonction du loisir avec la sphère générale du voyage, permettant sa singularisation en un voyage *touristique*. Mais, plus précisément, c'est le voyage qui extirpe le loisir à des formes de sédentarité, ce qui fait que le tourisme dérive du loisir et non l'inverse (Wackerman, 1994). Cette perspective rejoint celles qui ont déjà été formulées sur l'articulation entre le loisir et le tourisme. C'est, par exemple, le tourisme comme activité de loisir (Urry, 2005) ou connoté comme voyage de loisir (Medlik, 2003), voire de voyage pour le plaisir (Leiper, in Jafari, 2000). C'est, également, la figure du touriste appréhendé en tant qu'individu en situation de loisir (Nash, 1981). Cependant, il convient de se défaire du risque de l'équivalence entre tourisme et loisir que certains propos peuvent laisser supposer. S'il y a une rencontre de ces phénomènes, au point que certains auteurs refusent de les distinguer[53], ce qui distingue le tourisme du loisir est la sphère du voyage. En effet, si une situation de loisir n'implique pas nécessairement le voyage (le temps permis ou que l'on se permet peut se concrétiser en un voyage à l'étranger comme à un séjour chez soi), le tourisme implique, au contraire, un voyage c'est-à-dire une mobilité. Pourtant, si elle constitue l'élément discriminant du loisir et du tourisme, la mobilité reste une notion très ouverte, impliquant des réalités de natures différentes, des types de mouvements et des rythmes forts variés. C'est pourquoi des questions restent à élucider. Dire que la mobilité distingue le tourisme du loisir n'est pas suffisant. Encore faut-il se poser la question des types de mobilité qui peuvent venir distinguer avec précision le tourisme du loisir. C'est l'évaluation de la pertinence d'accoler à la figure du touriste une logique spécifique de mobilité : la circulation. De la même façon, il convient d'examiner si le déplacement que la mobilité induit vers un ailleurs, même temporaire, engage une logique de rupture ou si, au contraire, la porosité croissante des espaces-temps dilue-t-elle cette notion en la rendant, aujourd'hui, moins opérante dans un contexte de déplacements virtuels ?

s'inscrire dans de multiples contextes : ce peut-être le sport comme le travail, le bénévolat associatif comme des activités familiales… Il est difficile a priori de borner le cadre d'actualisation d'une telle notion.

[53] Cazes et Potier (2002) considèrent, par exemple, que l'imbrication des différentes séquences temporelles des vacances rendent « vaines, et même inadéquates, les controverses sémantiques sur les acceptions respectives des termes basiques de "loisirs" et de "tourisme" (et sur leur emboîtement mutuel) » (*ibid.* : 46).

Les questions relatives à la distance et la rupture ne sont pas anodines : elles interrogent la place du tourisme comme sphère du hors-quotidien et la présence, en conséquence, de médiations dans l'univers du voyage (présence de guides, de supports et d'aides diverses). Quant à l'examen de la mobilité et de la circulation, elles posent la question des activités pratiquées dans la ville et la manière éventuelle dont le circuit et la déambulation alimentent les pratiques urbaines.

3. Des logiques spécifiques à la pratique touristique ?

3.1 Une logique de circulation ?

C'est la nature de la mobilité de loisir qui est ici en question. Nous avons délibérément défini le voyage comme une mobilité parce que cette notion présente une dimension englobante et demeure, de ce fait, une réalité aux multiples facettes. Pourtant, malgré la circonscription de la mobilité au loisir, sa multi-dimensionnalité continue de jouer. On ne sait rien de la manière dont elle est mobilisée pour servir ce temps vacant. Ainsi, on ne connaît pas ce que rend possible le mouvement. Par exemple, sur un mode schématique, est-on mobile en vue de s'immobiliser dans un ailleurs et profiter d'une résidence ou, au contraire, cherche-t-on à bénéficier de ce qu'offre la mobilité comme choses à voir et à faire ? C'est sur cette question controversée que se cristallise le débat sur les figures du villégiateur et du touriste. Dans un cas, la mobilité ne primerait pas puisqu'on chercherait, avant tout, à *résider* ailleurs, c'est-à-dire s'établir et habiter dans un endroit, opération pour laquelle la mobilité étant essentiellement un *moyen* pour y accéder. Dans le second cas, la mobilité serait constitutive du voyage touristique en tant que *fin :* ce sont les parcours et l'exploration qu'elle favorise qui sont recherchés. Sa valeur est, alors, bien plus importante qu'un simple *moyen*. Si l'on considère le villégiateur comme une figure spécifique de touriste, alors la définition de ce dernier comme voyageur de loisir est suffisante, le voyage embrassant tous les types possibles de mobilité, ne cherchant pas à distinguer le sens du mouvement, c'est-à-dire ce qu'il permet et la manière dont il est sollicité comme fin ou moyen. Au contraire, si l'on distingue le villégiateur du touriste, on différencie deux manières d'appréhender le mouvement, l'un où il est, en quelque sorte, secondaire, et l'autre où, au contraire, il prime, auquel cas, le seul terme de mobilité, trop large, ne suffit plus. Il est alors nécessaire de chercher une logique de mobilité plus discriminante. Pour y répondre, il importe d'évaluer cette distinction de la mobilité comme fin et de la mobilité comme moyen : est-elle pertinente, et si oui, permet-elle de mettre en évidence deux pratiques de différentes natures ? Nous examinons la villégiature et ce qu'elle implique comme usages ainsi que des contestations dont ils font l'objet.

3. 1. 1 La villégiature dans l'histoire.

L'étymologie du terme villégiature vient de l'italien *villeggiare* (« être en vacance ») issu du latin *villa* (« maison de campagne »). Entré dans la langue française au XVIIIe siècle, signifiant initialement « aller à la campagne » (Urbain, *ibid.* : 42), le terme s'étend aujourd'hui à l'ensemble des séjours d'agrément, à la campagne comme sur les lieux de plaisance. Raréfié, il a laissé place à des formulations renvoyant à la résidence secondaire ou à la maison de campagne. Historiquement, la villégiature renvoie à une pratique initiée par la civilisation Gréco-romaine consistant à s'installer temporairement dans un lieu pour des raisons de santé ou par plaisir, à la campagne, sur les littoraux ou dans les villes thermales (Porter, 1995 ; Corbin, 1990). À cet effet, des aristocrates ont notamment pris l'habitude de se faire construire des villas afin d'y résider longuement, à distance de la ville et de ses multiples tracas (Boyer, 2007). L'*otium*, ce qui est loisible de faire, se déploie ainsi dans ces cadres préservés, lieux et temps de détente à distance des obligations et des urgences du *nec otium*. Corbin note que l'*otium* engage, sur les rivages, « un fragment de vie privée que l'individu organise à sa guise » (Corbin, 1990 : 284) en une variété d'activités qui toutes s'articulent autour du lieu de résidence : de la lecture aux plaisirs de la collection et de la correspondance, du temps accordé à la contemplation et à la conversation philosophique, de la promenade à la pêche et la natation (*ibid.*). Bien qu'elle n'ait pas disparu, la Renaissance italienne va réactualiser cette pratique antique de la villégiature, notamment en direction de la campagne, les grandes familles cherchant à y construire des villas qui, sans présenter directement une fonction défensive ou d'exploitation de la terre, servent de témoin à leurs richesses et leur goûts esthétiques. Au XVIIIe siècle, la villégiature s'organise progressivement selon un rythme saisonnier, initiée dans le cadre de la saison thermale mondaine à Bath, en Grande-Bretagne et à Spa, en Belgique, poursuivie par la villégiature balnéaire (à Brighton, Nice, Hyères) et le séjour montagnard (à Chamonix, Genève).

Ce qui nous importe ici, c'est que ces espaces, ces saisons et ces usages qui émergent s'articulent autour d'un habitat et engagent une résidence. En effet, « la villégiature implique nécessairement une résidence, c'est-à-dire un habitat, un lieu, un cadre et un paysage » (Boyer, *ibid.* : 7). C'est d'abord une villa, à la campagne ou sur les bords de mer, puis un château, un manoir ou une maison de campagne, une résidence balnéaire jusqu'aux gîtes, appartements, espaces de camping et autres *mobil-homes*, etc. La structuration historique de la villégiature autour d'un lieu et d'une saison traduit, en premier chef, la dimension sédentaire des pratiques impliquées. On cherche d'abord à résider, c'est-à-dire à s'établir et demeurer dans un lieu.

3. 1. 2 La villégiature et ses usages.

Sur cette base, c'est-à-dire la villégiature comme invention et développement de la sédentarité, Boyer distingue le « villégiateur-vacancier » du « touriste » à partir de leurs mobiles. Le premier,

retournant sur des lieux déjà connus, ou à l'avance construits, tourne le dos à l'exotisme, à l'aventure et au dehors au profit du ressourcement. Le second est, au contraire, en quête de l'ailleurs et de l'autre, des plaisirs du dépaysement et de la découverte (*ibid.*). Urbain trace une perspective similaire dans laquelle les usages et les intentions du touriste relèvent davantage de la circulation, du parcours, du dépaysement, de l'exploration, de la rencontre, de la visite quand le désir d'un séjour en maison de campagne ou sur le littoral marque plus une « installation et [un] enfermement, [un] isolement et [un] oubli du monde, qui voit des personnes se rendre en des lieux situés dans un environnement habituel répondant à un besoin de reproduction idéale du cercle familial ou amical et non à un désir de rupture mais de continuité » (Urbain, 2002b : 122). S'il y a un changement, il n'engage pas de fortes transformations. Le villégiateur change mais retrouve des repères et des formes de stabilité. Ainsi, « ce désir est certes aussi de détachement : d'éloignement vis-à-vis d'un quotidien sans cesse dérangé, empêché dans ses rituels par des contraintes externes, mais pas de changement radical. Les lieux élus par ce désir sont familiers : connus, sans surprises, banalisés par des relations coutumières que fondent la répétition, le retour et la fidélité. Ces lieux ne sont pas autres, mais alternatifs, intégrés à une régularité, une habitude : un cycle qui exclut le critère et la valeur de l'inhabituel » (*ibid.*). Outre l'expression de deux désirs différents dans un clivage du type « intérieur/extérieur » (installer, résider, oublier versus circuler, parcourir, explorer, visiter), cet auteur y lit deux logiques. Parce que le villégiateur n'est pas porté par l'idée de déplacement touristique mais d'*abord* par celle d'un changement de résidence, la sédentarité importe plus que la mobilité. Sa logique relève alors plus de la transplantation que de la circulation, laquelle est la marque du touriste. Outre ses multiples déclinaisons selon les époques, examinons en quoi la villégiature, comme voyage de loisir, est porteuse d'une logique de transplantation. Elle constitue un voyage en quelque sorte paradoxal puisque, à suivre Urbain, la dimension de mobilité ne prime pas. Au contraire, c'est le séjour qui importe. Le paradoxe est celui d'un voyage dont le but n'est pas le déplacement mais ce qu'il autorise : le séjour dans un ailleurs. En effet, rapporté au mouvement, le séjour engage davantage la sédentarité que la mobilité et sa dynamique supposée de changements de lieux et d'étapes. En ce sens, le projet du villégiateur ne consiste pas à accomplir un « circuit » ou un « tour » mais de jouir de la destination. C'est cette dernière qui est visée comme but du voyage : « [ce] n'est pas une étape, un haut lieu ou un espace ouvert d'exploration. C'est un refuge, vécu comme définitif » (Urbain, 2002c : 15). En cela, la villégiature est un changement de résidence qui consiste à *résider ailleurs* ou, selon l'expression proposée par Urbain, en « un *transfert provisoire de sédentarité* » (*ibid.*, 2002 : 42). C'est pourquoi ce passage d'une sédentarité à une autre révèle une logique de transplantation pour laquelle la mobilité est un moyen pour arriver à destination. L'ancrage structure ce temps de loisir et des pratiques afférentes : usages pour soi, en famille ou entre amis[54].

[54] Compilant diverses enquêtes (SOFRES, Direction du Tourisme…) sur les stratégies touristiques des Français, Urbain montre l'importance des motifs structurés par une sociabilité de proximité (famille, amis, etc.) : « […]

Si l'attachement à la résidence prime sur la mobilité, ce n'est pas, pour autant, qu'elle en soit exclue. Sa présence peut très bien être observée dans le programme d'activité et n'est pas rédhibitoire à la logique du séjour mais elle reste, dans la configuration particulière de la villégiature, subordonnée à l'aspect sédentaire, lequel est au cœur de cette pratique de loisir. À l'inverse, la mobilité du touriste n'est pas celle d'un moyen pour atteindre un lieu de résidence, ou alors le voyage touristique demande à ce que se répète cette action dans la logique de l'étape, du circuit. La pratique touristique est alors celle du tour, et sa logique celle d'une circulation. L'acte de circuler engage bien la prédominance du mouvement : se mouvoir de façon continue, circulairement, avec retour au point de départ. Plus que la résidence, c'est ainsi le mouvement lui-même qui importe, le touriste puisant « autant son plaisir dans ce mouvement *from place to place* que dans la destination qu'il atteint » (*ibid.* : 44). L'auteur en conclut que la pratique du touriste est différente de celle du villégiateur : il n'y a donc pas lieu de les confondre, ce sont deux figures distinctes. Ce point, pourtant, fait débat.

3. 1. 3 Des usages spécifiques contestés.

Cette thèse est notamment contestée par l'Équipe MIT qui y voit « une coupure artificielle entre les pratiques de vacances, qui revient à exclure du tourisme toute pratique de séjour, en identifiant ce dernier à la seule pratique du voyage itinérant » (*ibid.* : 45). Elle conteste que le touriste soit affilié à la mobilité et le villégiateur à l'immobilité. Il convient plutôt d'appréhender la mobilité et l'immobilité dans un même ensemble. Pour preuve, « l'excursionnisme met en mouvement un nombre souvent considérable de touristes vers certains sites à partir de base de séjour plus ou moins fixes » (*ibid.*). La porosité possible des pratiques de mobilité et d'immobilité dans un même séjour fragilise fortement une distinction entre le touriste et le villégiateur. La thèse est aussi contestée dans ses conclusions par Boyer qui, tout en distinguant des différences notables dans les pratiques du villégiateur et du touriste, ne les considère pas comme suffisamment différentes dans leur nature au point de concevoir le tourisme comme dissemblable de la villégiature. Au contraire, celle-ci constitue, pour lui, une sous-catégorie du premier, elle en est une des formes. Parce que la mobilité nous apparaît comme un élément important de notre analyse concernant la pratique touristique, revenons sur ces deux critiques.

---

outre que la moitié des Français ont déclaré "n'avoir rien fait de spécial" pendant leurs vacances, 90% d'entre eux ont mis en avant que le plus important est de se retrouver en famille ou entre amis durant cette période. De fait, le séjour familial ou amical est un motif à l'origine de près de 50% des voyages personnels. Quant à l'Agence française d'ingénierie touristique, elle a estimé que l'offre dédiée à une activité (culturelle, sportive ou autre) ne concerne que 7% de la demande. Autrement dit, 93% des vacanciers se passent de cette offre, soit qu'ils ne font *rien* (de "spécial" du moins), soit *autre chose* (par eux-mêmes). On conviendra que ces indices ne peuvent laisser indifférents. » (Urbain, 2002a : 123). Si ceux-ci soulignent la sédentarité de certaines pratiques ainsi que la marque d'une orientation vers la sphère privée, Potier et Terrier notent qu'à un niveau global, les pratiques touristiques des français sont marquées par un certain conservatisme dans le choix des destinations – la moitié d'entre elles étant fréquentées d'une année sur l'autre par la même personne – et que certains lieux sont très polarisateurs comme la résidence secondaire, la famille proche et le cercle d'amis (Potier, Terrier, 2007).

- Premièrement, celle initiée par Boyer : selon lui, le villégiateur est à distinguer du touriste dans leurs mobiles et les pratiques qui s'ensuivent. Cependant, les conclusions qu'il formule divergent de celles proposées par Urbain puisque, tout en reconnaissant cette distinction, il considère ces deux figures au sein d'un même ensemble qu'il nomme « tourisme ». En effet, ce dernier est partageable entre le voyage touristique et le séjour de la villégiature. Ainsi, nous sommes en présence, dans le domaine du tourisme, d'un touriste qui voyage, porté vers l'ailleurs, la découverte (le « touriste ») et d'un touriste qui séjourne, qui réside et se ressource (le « villégiateur »). Le raisonnement de Boyer, similaire à celui de l'OMT dans la définition du tourisme qu'il propose[55], pose problème dans son aspect tautologique en considérant un touriste qui serait touriste et un touriste qui serait villégiateur, tous deux inclus au tourisme. C'est pourquoi il est plus approprié d'appréhender ces deux figures dans un ensemble qui ne soit pas le tourisme mais le voyage de loisir comprenant ces deux types de voyageurs dont les désirs et les mobiles diffèrent, évitant ainsi l'écueil de la catégorisation redondante.
- Secondement, la critique formulée par l'Équipe MIT qui envisage le tourisme comme « fondamentalement et simultanément un déplacement et un mode d'habiter les lieux » (*ibid.*). De ce fait, elle récuse la coupure touriste-villégiateur par le caractère indissociable et fondamentale des formes de mobilité et d'immobilité chez le touriste.

  Concernant l'aspect non dissociable (la simultanéité des pratiques), il est vrai que le touriste active un déplacement *et* une forme de séjour : il se déplace, explore, découvre puis nécessairement marque une pause, pour une nuit ou plusieurs, et repart. En cela, il associe mobilité et immobilité : il y a bien une part de sédentarité chez le touriste comme une part de mobilité chez le villégiateur, cela n'est contesté par aucun des auteurs. Mais ce que vise la référence au mélange des pratiques, c'est le caractère indéterminé de leur nature : à la fois logique de circulation et logique de transplantation. Puisque les deux s'entremêlent, la figure du touriste se fond dans celle du villégiateur et inversement. Si l'agencement entre la mobilité et le séjour est simple, telle une transplantation dans une résidence secondaire pour plusieurs mois avec une organisation des activités autour de l'habitat, l'identification à la villégiature parait aisée. En revanche, l'appréciation d'une pratique faite d'alternances serrées et répétées de visites (celles du touriste) à partir d'un lieu propre (la maison de campagne du villégiateur) l'est moins. C'est l'exemple de l'excursionniste présenté ci-dessus pour lequel le séjour sert de base à la visite où il est plus difficile de discerner ce qui prime : la visite, le séjour ou l'ensemble ? Est-on touriste en journée et villégiateur le soir ? Il y a là, dans ce type d'exemple, un entremêlement des façons de faire, entre circulation et transplantation, qui

[55] L'OMT définit le tourisme comme « les activités déployées par les personnes *au cours de leurs voyages et de leurs séjours* [souligné par nous] » (Py, *ibid.* : 13), suppose ainsi l'existence d'un voyage touristique comme d'un séjour touristique.

apparaît comme un obstacle à une distinction nette du touriste et du villégiateur. Pourtant, si l'entrelacement du séjour à la visite rend la lecture et le discernement sur la nature des pratiques plus difficile, abolit-il les logiques qui les constituent en propre ?

Un élément de réponse est de rétorquer qu'il n'y a pas simultanéité des pratiques mais une superposition de celles-ci : la visite reste visite durant l'espace-temps où elle s'effectue et de même pour le séjour, les vacances se structurant alors dans des logiques mêlées de circulation et de transplantation. L'entremêlement et la superposition n'impliquent pas la fusion. Si ce type d'agencement de loisir s'accomplit, l'observateur pourra revendiquer la dominance de l'une sur l'autre, à partir de critères préalablement définis (la mobilité conçue davantage comme *moyen* ou *fin*), mais non leur dilution. Dans ce cas, la congruence des pratiques fusionnant le touriste en villégiateur et inversement serait, en fait, une alternance des pratiques. Si la critique de l'Équipe MIT pointe judicieusement la question de la nature des pratiques de loisir lors de combinaisons complexes et conclut à leur aspect non déterminable, cette perspective de l'alternance, au contraire de la congruence, rend possible le distinguo des pratiques en fonction de leur espace-temps de réalisation, lequel pourrait permettre un diagnostic sur la nature du voyage. Néanmoins, cet argument, s'il semble valide théoriquement, n'en vient-il pas à démêler de trop fortes imbrications des pratiques sur le terrain et à chercher à percevoir ce qui, dans certains contextes, est difficilement discernable ? En effet, l'entremêlement de certains usages n'est-il pas à comprendre comme une perte de spécificité des catégories ou une porosité de certaines typologies ? La lisibilité de certains contextes d'action, lesquels associent une mobilité servant le séjour comme la découverte, n'est-t-elle pas problématique du fait du risque de confusion qui n'est pas à écarter ? En fait, la pertinence de la distinction entre le villégiateur et le touriste semble valide selon les contextes d'action. Si certains rendent visibles un temps de loisir clairement articulé autour du séjour et de la résidence ou sont, au contraire, clairement structurés par le déplacement dans un but de découverte, de visite, de rencontre ; d'autres tendent à étroitement les associer ensemble. Dans ce cas, ils atténuent leur singularité respective. Il faudrait alors parler d'un voyageur de loisir, à la fois touriste et villégiateur. Ainsi, les principes propres organisant la villégiature et le tourisme peuvent s'entremêler mais aussi se distinguer. Il n'y a pas, *a priori*, de caducité de la distinction entre ces deux figures. L'important est d'être attentif à la configuration objective des contextes ainsi qu'aux représentations des acteurs et à la manière dont ils considèrent leurs pratiques. Sont-elles davantage organisées par le séjour ou plutôt articulées sur le mouvement et le circuit ?

Le deuxième élément de la critique visant l'artificialité de la coupure touriste-villégiateur revendique le caractère fondamental du tourisme en tant que déplacement *et* séjour. C'est

postuler que la mobilité *et* l'immobilité servent de base et de fondement au tourisme. Cependant, si l'on se réfère à une définition étymologique du touriste, qui apparaît pour la première dans la langue anglaise (*tourist*, qui donnera par la suite *tourism*), il provient initialement du terme français *tour*. Les Anglais l'emploieront pour désigner *The tour* ou *The grand tour*. Confiné à l'Europe, *The grand tour* va se déployer à l'échelle du monde, perdant peu à peu sa spécificité en termes de nationalités et de classes d'âges. Ce sera, par exemple, les voyages de Casanova à travers l'Europe, de capitale en capitale, passant par Venise, Paris, Berlin, Varsovie, Madrid, Constantinople (Boorstin, *ibid.*), ceux de Wood, homme politique anglais, en Inde, de Delhi à Bénarès, de Kânpur à Peshawar puis Ceylan, les pays d'Océanie, l'Afrique du Sud (Porter, *ibid.*), etc. Le touriste naît de cette configuration du *Tour*, par des déplacements de ville de ville et/ou de pays en pays, à la différence de la *Villa*, qui émerge comme résidence éloignée de la ville. Si l'on affilie le touriste à la définition étymologique du *Tour*, c'est le réinscrire dans cette histoire singulière des voyages initiatiques de la jeunesse aristocratique anglaise qui « inventent » le touriste, figure à partir de laquelle le phénomène social du tourisme se déploiera[56]. Si l'on suit cette filiation, la dimension fondamentale et fondatrice du tourisme est indéniablement la circulation plus que des formes de séjour ou d'immobilité, et bien que la réalité du voyage soit celle d'une alternance de mobilité et d'immobilité. Et c'est, avant tout, une mobilité qui se réalise dans une logique de circuits et d'étapes, incluant nécessairement des séjours plus ou moins longs, mais sans que l'ancrage dans un lieu structure l'ensemble du voyage. En conséquence, il est juste de dire que la logique historique de la mobilité du touriste relève, en premier lieu, *davantage* de la « circulation » que de la « transplantation », même si, en pratique, l'association des modèles est palpable.

[56] L'invention du touriste et du tourisme fait débat. Pour Boyer (2005), la figure du touriste n'a pas, de tout temps, existé mais est tributaire d'un espace et d'un temps donné, celui de la Grande-Bretagne du XVIIIe siècle. Si à chaque objet historique correspond une périodisation spécifique (Prost, 1996), l'apparition de la pratique touristique donne à voir des signes avant-coureurs à la Renaissance qui ouvre à « l'ère de la curiosité » (*ibid.*), le voyage se différenciant progressivement du pèlerinage par des mobiles d'oisiveté. Mais on considère généralement que le tourisme émerge dans le contexte historique du XVIIIe siècle, temps des grandes explorations (les expéditions de Cook et La Pérouse), époque des Révolutions, de la circulation des savoirs et des regards. Cet auteur voit dans le Romantisme la période fondatrice où « les mots sont consacrés, les grandes collections de guides lancées, le rythme saisonnier établi » (*ibid.* : 6), le tout sur un territoire qui fut à l'origine de sensibilités et de pratiques nouvelles, activant la « mise en tourisme » de lieux selon les saisons. Cette lecture historique est néanmoins contestée, notamment par Dacharry (1991) et Dewailly (2006). Ce dernier estime que « l'on trouve tous les ingrédients du tourisme et des loisirs modernes dans leurs diverses manifestations, de la première moitié du premier siècle avant J-C à la fin du IVe siècle après J-C ». Ainsi, on observe *déjà* un ensemble d'éléments : « accès d'abord aux fortunés et aux instruits, temps libre disponible […] patrimoine monumental attractif, bains thermaux et marins, villégiature, résidences secondaires […] "stations balnéaires, thermales, rurales" etc. (Dewailly, *ibid.* : 71). Cet auteur relativise la circonscription de la pratique touristique à « un concours de circonstances historiques » (*ibid. :* 72), le XVIIIe siècle et ses prémices, pour souligner une filiation et une continuité des pratiques : « la chose n'aurait-elle pu exister sous un autre nom ? ». Il pose ainsi la pratique touristique comme une « exigence anthropologique profondément inscrite au cœur de l'homme » (*ibid.*).

3. 1. 4 Conclusion.

Rappelons l'enjeu de la distinction entre le touriste et le villégiateur : il concerne la définition préalable du touriste. On peut concevoir la pratique du villégiateur trop poreuse et, au final, non dissociable et non distinguable de celle du touriste (du fait du caractère fondamental et simultané des pratiques de mobilité et d'immobilité). La formulation de « voyageur de loisir », pour définir le touriste et le villégiateur, est alors à conserver, le premier englobant le second ou les deux s'incluant dans la sphère du tourisme. C'est, en quelque sorte, une vision unitaire du touriste et du villégiateur. À l'inverse, on estime que le touriste présuppose une logique de mobilité spécifique et distincte du villégiateur, et alors la caractérisation initiale demeure trop large. Ceci pour la simple raison que le touriste ne peut être défini par une figure qui lui est distincte. Cette seconde perspective nous apparaît plus convaincante que la première. D'une part, parce que la différence étymologique, en instituant deux origines – la *villa* et le *Tour* – souligne bien la primeur de l'ancrage de l'une et la prévalence du caractère ambulant de l'autre. L'observation historique vient confirmer l'existence de ces deux modèles d'usages, le *Grand Tour* pour lequel la mobilité organise le voyage, et les lieux de villégiature – les « stations » – où prédominent des formes de sédentarité. D'autre part, parce que la pertinence actuelle de ces pratiques, malgré leur massification et leur éclatement dans l'espace et le temps complexifiant l'identification des situations de loisirs, n'annihile pas pour autant les modèles distincts de la villégiature et du tourisme. Si parfois ils s'enchevêtrent et se superposent, les logiques propres qui les animent ne perdent pas de leur prégnance. Comment considérer la référence à la villégiature si ce n'est parce qu'elle renvoie à des pratiques différentes du tourisme[57] ? N'est-ce pas parce qu'elles continuent d'être portées par des désirs tournés ou vers le parcours, la visite, l'exploration ou davantage vers l'installation, la résidence, l'arrêt ? Enfin, plus globalement, concernant la mobilité, nous estimons que son activation fait sens et qu'elle n'est pas neutre du point de vue des individus. Elle est significative et diversement intégrée au voyage, soit comme un nécessaire support (un moyen), soit comme élément directement constitutif du voyage (une fin). Nous montrerons, dans la deuxième partie de la thèse (chapites 5 et 6), l'importance du sens à accorder à la mobilité qui n'est pas mobilisée sans raisons mais, au contraire, selon les objectifs spécifiques portés par les touristes dans leurs projets de visites.

[57] Par exemple, en 2007, lors des vacances estivales du Président de la République Française à Wolfeboro, aux États-Unis, certains médias ont fait référence à la villégiature de Sarkozy : « Wolfeboro, lieu de villégiature présidentiel » ou encore « Nicolas Sarkozy est attendu prochainement en villégiature dans le New Hampshire », in *Libération*, 03.08.07. Le journal *Le Monde* s'est interrogé, pour la suite, sur « les conditions de sa villégiature », N. Sarkozy expliquant « que la *villa* où il a *séjourné* [souligné par nous] "a été louée par [ses] amis" », *Le Monde*, 18.08.07. Sur un autre sujet, *Le Monde* parle de l'attractivité de Berlin sur nombre d'acteurs américains célèbres en ces termes : « la capitale allemande est devenue la *villégiature* [souligné par nous] tendance des stars hollywoodiennes, qui en apprécient le charme tranquille, mêlé à une vie culturelle intense ». *Le Monde*, 28-29.10.07.

Bien que ce débat ait tenté de dépasser tout schématisme et ne relève en aucun cas d'une logique clairement duale « villégiature versus tourisme », nous considérerons comme admises les différences qui instituent la pratique du villégiateur et du touriste. Nous jugeons ainsi pertinente la différence entre la mobilité comme davantage appréhendée comme moyen ou comme fin. En conséquence de quoi, nous définirons le touriste comme un voyageur de loisir dont le voyage implique une logique de circulation. Ces définitions s'inscrivent dans notre perspective de valorisation de la mobilité (plus qu'un simple changement de lieu) dans la structuration de l'expérience touristique de la ville (au moins à Paris).

3.2 Une logique de rupture ?

Une interrogation d'une autre nature subsiste également concernant la mobilité, sur son implication en tant que déplacement d'un lieu à un autre dans l'espace physique et la manière d'interpréter ce phénomène. En effet, qu'engage cette séparation entre deux lieux ? Quels sens donner à l'action consistant à quitter temporairement un lieu de vie dit habituel en vue d'une transportation dans un ailleurs : davantage à la manière d'une rupture que d'une continuité, ou l'inverse ? La formulation, si elle est schématique, ne soulève pas moins les éléments du débat concernant la caractérisation du touriste comme individu inscrit dans une distance qui serait celle de l'inhabituel ou du hors-quotidien. Il y a, en effet, une prégnance, dans l'analyse du fait touristique, à mobiliser la thématique de la rupture ou du moins de la distance au quotidien. La pratique touristique est-elle à inscrire dans une telle configuration ? Il est important de voir comment ce questionnement peut soutenir notre cadre d'analyse et l'hypothèse de la « rationalisation » de voyages touristiques.

3. 2. 1 Questions sur le touriste comme voyageur du hors-quotidien

Il existe un large consensus pour présenter le touriste comme un individu agissant dans des circonstances qui ne sont pas celles de son environnement ordinaire. Il est vrai que le touriste, en évoluant dans la sphère du voyage, est un individu qui se déplace : il y a donc au moins une distance d'une réalité à une autre, lesquelles restent à définir. Si les expressions diffèrent, elles s'articulent le plus souvent autour du champ sémantique de l'environnement inhabituel, de l'univers du hors-quotidien, de l'expérience extra-ordinaire, non familière… C'est, par exemple, la définition du tourisme proposée par Hunziker et Krapf comme l' « ensemble des relations et faits constitués par le déplacement et le séjour des personnes *hors de leur lieux de résidence habituelle*[58]… » (Py, *ibid.* : 8) et qui inspirera l'OMT[59]. De la même façon, le tourisme est spatialement inscrit dans un lieu de résidence *inhabituel* (Airey, Butler, Poria, 2003) et les pratiques touristiques, en constituant un hors-quotidien,

[58] Souligné par nous, comme ce qui suit.
[59] Le tourisme concernant les personnes qui voyagent ou qui séjournent dans des lieux « situés *en dehors de leur environnement habituel* [souligné par nous]… » (Py, *ibid.* : 13).

supposent *l'éloignement de l'individu de sa demeure et de son espace de vie habituel* (Knafou, Stock, 2003). Le tourisme est également appréhendé comme une inversion du quotidien (Cohen, 1979 ; Gottlieb, 1982 ; Lett, 1983) ou une inversion de l'expérience de tous les jours (Urry, 1990), laquelle est parfois interprétée comme l'expression d'une rupture (Knafou, *ibid.* ; Amirou, *ibid.*). Si nous prenons en compte ces considérations, deux questions se posent : d'une part, à quoi réfèrent ces univers, ces environnements inhabituels ou extra-quotidien, et d'autre part, engagent-ils ou non une rupture ?

3. 2. 2 Caractérisation du quotidien.

La réponse à la première de ces questions nécessite de partir du quotidien et de l'habituel pour ensuite définir, par défaut, leurs antonymes étant donné que ceux-ci se formulent de façon contraire : l'*in*habituel, le *hors*-quotidien. Le quotidien draine souvent avec lui l'idée d'une réalité si évidente qu'elle irait de soi et ne demanderait pas de vérification complémentaire au-delà de sa simple présence (Berger, Luckmann, 1997). De même, les règles qui façonneraient le quotidien, c'est-à-dire l'ensemble de traditions, d'habitudes, d'institutions « [permettraient] de résoudre la plupart des problèmes rencontrés dans la vie quotidienne. Il n'est nul besoin de définir ou de redéfinir des situations que l'on a rencontrées tant et tant de fois » (Schütz, 2003 : 47). Ainsi, le quotidien ne semble rien dissimuler, « tout y est clairement déclaré. Je sais où j'habite et ce que je fais là, je reconnais les personnes et les choses qui m'entourent habituellement ; par une sorte de flair ordinaire, je comprends immédiatement ce qu'elles sont et ce qu'elles font » (Bégout, 2005 : 17). Si le quotidien apparaît comme un support tellement patent et manifeste de la vie humaine, comment, malgré tout, le qualifier ? Il oscille davantage entre deux mouvements[60]. C'est, d'une part, une attention portée sur les permanences pour lesquelles le halo sémantique dominant est celui de la banalité, de la trivialité et de la répétition. D'autre part, c'est l'importance supposée du changement et où les références sont celles de la modernité, entres autres, la place de la réflexivité et la redéfinition des cadres spatio-temporels des individus. La difficulté de saisir le quotidien est contenue, en grande partie, dans ce balancement qui demande de discerner ce qui évolue de ce qui perdure. Il nous servira de cadre pour la réflexion qui suit. Dans un premier temps, nous partirons de la définition qu'avance Bégout, considérant comme quotidien « tout ce qui, dans notre entourage, nous est immédiatement accessible, compréhensible et familier en vertu de sa présence familière. Cette portion de l'espace dans laquelle nous nous sentons en terrain connu […] [qui] se présente toujours sous les traits d'une affinité intime. Est quotidien par exemple, la façon de faire son lit, le trajet habituel jusqu'à son lieu de travail, les conversations ordinaires au café, la manière de saluer les voisins dans la cage d'escalier, une certaine pratique spontanément naturelle du monde ambiant, bref, comme l'indique son étymologie latine (*quotidien* désigne en latin *ce qui arrive tous les jours*), tout ce qui se répète jours après jour. La répétition

[60] Au-delà de ces mouvements identifiables s'est développé, notamment dans la ligné de l'interactionnisme symbolique et de Goffman (1992) ainsi q'au travers des travaux de Schütz (1987), une sociologie du quotidien qui, à un niveau micro, se montre attentive à des formes de sociabilité et de ritualisation.

dans le temps (habitudes, coutumes, traditions, etc.) et dans l'espace (endroits familiers, le chez-soi, les parcours habituels) définit donc en première approximation le quotidien » (Bégout, *ibid.* : 37-38). L'intérêt de cette définition est de pointer la répétition et la régularité comme principes organisateurs et structurant du monde qui semble ainsi aller de soi. Ces modalités sont à l'origine de l'habitude car « seule l'accumulation-répétition […] de comportements, de pratiques relativement analogues peut constituer des abrégés d'expériences […] que sont les schèmes d'action ou, autrement dit, les habitudes » (Lahire, *ibid.* : 90). Nous dirons ainsi, en reprenant Bégout, que le quotidien, pour le moment, est « le cours régulier des choses. […] C'est le domaine de l'expérience habituelle, de ce qui se reproduit et est reproductible » (Bégout, *ibid.).*

3. 2. 3 Caractérisation du hors-quotidien.

Caractériser ce qui se situe hors de la sphère du quotidien revient alors, dans une logique des contraires, à inverser ce qu'est le quotidien : « le quotidien s'oppose ainsi au non quotidien, comme à tout ce qui ne présente pas l'aspect d'une répétition connue, que ce soit un fait inhabituel ou une situation hors du commun » (*ibid.* : 41). C'est donc l'introduction d'irrégularités dans le cours des événements, l'impossibilité ou la difficulté de la reproduire en faisant appel à des savoirs préalablement incorporés. La sortie du quotidien demande un examen et un engagement plus calculé devant l'action à venir. L'automatisme des faits et gestes cède la place à la nécessité d'évaluer l'environnement, éventuellement d'être aidé par des supports adéquats afin d'agir de façon ajustée. La configuration du non-quotidien requiert ainsi une réflexivité qui, en se substituant à l'habitude pré-réflexive, tend à devenir l'opérateur des pratiques sociales. L'environnement du hors-quotidien n'est pas ou plus celui des habitudes : il est inconnu, c'est-à-dire qu'il ne renvoie pas à ce qu'on a l'*habitude* de voir, de sentir, etc. Pourtant, il serait possible de le connaître par une inscription progressive et répétée des faits et gestes : l'inconnu, graduellement, se dévoile et se trouve en passe d'être connu et il est, en quelque sorte, réductible à des catégories du connu. C'est, par exemple, une connaissance progressive d'une ville acquise à force d'effectuation[61].

Ainsi, tel que nous le dessinons ici, le hors-quotidien prend forme à partir du quotidien mais à la manière d'un double qu'on inverse, ouvrant par là à des types d'opposition habituel/inhabituel, connu/inconnu. Mais, bien que nous cherchions à déterminer la pertinence de l'inscription de la pratique touristique dans la sphère du hors-quotidien, il apparaît difficile d'y répondre sans tenir compte des objections qui interrogent ce clivage entre quotidien et hors-quotidien. En effet, certaines

[61] Bergson en offre une illustration lors de certains de ses trajets dans l'espace urbain : « je promène dans une ville, par exemple, pour la première fois. À chaque tournant de rue, j'hésite, ne sachant où je vais. Je suis dans l'incertitude, et j'entends par là que des alternatives se posent à mon corps, que mon mouvement est discontinu dans son ensemble, qu'il n'y a rien, dans une des attitudes, qui annonce et prépare les attitudes à venir. Plus tard, après un long séjour dans la ville, j'y circulerai machinalement, sans avoir la perception distincte des objets devant lesquels je passe » (Bergson, cité par Lahire, 1998 : 86).

analyses soulignent que la porosité entre les supposées régularités du quotidien et irrégularités du hors-quotidien tend à rendre moins pertinentes leurs différences. Elles s'appuient, pour cela, sur des divers processus qui, de différentes façons, remettent en cause la routinisation du quotidien.

3. 2. 4 La déroutinisation comme relativisation de la distinction quotidien/hors-quotidien

Nous développons trois points qui contribuent à ce processus de déroutinisation : 1) la place grandissante de la réflexivité dans les activités sociales ; 2) les phénomènes de délocalisation permis par les NTIC ; 3) la complexification croissante du système vacancier vers une imbrication des différentes séquences temporelles. Une partie conclusive récapitule la prégnance de ces mouvements en pointant néanmoins les limites résultant de la généralité du cadre d'analyse.

3. 2. 4. 1 La place de la réflexivité.

La place croissante de la réflexivité, chez les individus, résulte d'un contexte favorable à la déroutinisation des activités sociales. Elle est notamment stimulée par la plus grande pluralité des contextes d'action et donc à des formes plus d'engagements plus réfléchis. La place de la réflexivité est considérée à l'échelle globale des sociétés modernes occidentales dont les caractéristiques structurantes sont dorénavant celles d'une plus forte différenciation et hétérogénéité. Il y a aujourd'hui une cohérence et une stabilité amoindries des conditions matérielles et culturelles d'existence. Il y a, également, de moins en moins d'interaction fréquente des individus *dans tous les domaines de l'existence*. Au contraire, l'extension spatiale et démographique des métropoles, la forte différenciation des sphères d'activités, des institutions et des produits culturels tendent à multiplier la confrontation des individus avec des situations hétérogènes, concurrentes, parfois contradictoires avec leurs savoirs préalablement acquis et intériorisés. Le champ des interactions s'élargit et demande de diversifier les codes et les références des individus. Aujourd'hui, « les acteurs du monde social mettent en œuvre des manières de penser et d'agir différentes et souvent contradictoires *au sein d'univers sociaux différents* » (Lahire, *ibid. :* 30). Cette pluralité des contextes d'action atténue le recours à des savoirs déjà incorporés et déjà constitués, l'extension de la rationalité dans la vie sociale (Martucelli, 1999), la détraditionnalisation (Beck, Giddens, Lash, *ibid.*) dont l'affranchissement au religieux est un exemple (Gauchet, 1986), jouent en ce sens. C'est donc moins l'habitude, la routine, la tradition, c'est-à-dire à un ensemble de savoirs déjà-là qui importent en servant d'appui pour s'ajuster aux situations – en tout temps et en tout lieu – que la mobilisation de la réflexivité pour activer différentes logiques d'action. La réflexivité de l'acteur est ainsi davantage sollicitée pour faire correspondre une logique d'action à un contexte d'action afin d'éviter ou de minimiser tout dérèglement. Cette perspective, en renforçant la place de la réflexivité, relativise la dimension

répétitive des activités sociales en tempérant le rôle structurant que la routine (dans le sens d'une habitude pré-réflexive) a pu ou peut toujours avoir.

3. 2. 4. 2 Phénomène de dé-localisation et transformation de l'expérience touristique

Elle constitue le deuxième élément de ce contexte général d'affaiblissement des routines. Elle est notamment rendue possible par la possibilité de se dé-localiser. Giddens met en avant deux types de dissociations qui ont rendu possible des phénomènes de dé-localisation, processus qu'il définit comme « l'extraction des relations sociales des contextes locaux d'interaction, puis leur restructuration dans des champs spatiaux-temporels indéfinis » (Giddens, *ibid.* : 30). C'est, d'une part, la disjonction de l'espace et du temps, c'est-à-dire la rupture avec la synchronie d'un espace et d'un temps propres qui a résulté de l'uniformisation de la mesure et de l'organisation sociale du temps. Cette disjonction a aboli les associations passées qui consistaient, par exemple, à joindre une saison à un lieu ou une heure à des repères socio-spatiaux (*ibid.*). Le temps est devenu standardisé et comme « vide », se dégageant progressivement de la référence à des lieux précis. D'autre part, la désagrégation de l'espace et du lieu. Les dimensions spatiales de la vie sociale, qui étaient autrefois dominées par la notion de « présence » dans le cadre d'activités localisées, favorisent aujourd'hui des relations sociales déliées du face-à-face, avec un autrui « absent » (exemple : de Paris, je téléphone à un ami New Yorkais : deux lieux différents au sein d'un même espace, le Monde). Ces éclatements entre l'espace et le temps, ainsi qu'entre l'espace et le lieu, ouvrent à des processus de dé-localisation. Ils permettent également des connexions à l'échelle mondiale à partir du local. Comme les instruments de dé-localisations sont de plus en plus individuels, ils permettent aux individus de singulariser leurs espaces et leurs temps, facilitant de nouvelles configurations d'endroits et de moments (Ascher, 2003). C'est notamment la possibilité, par la messagerie électronique, internet, le téléphone mobile, de faire s'interpénétrer les différents temps sociaux. La consultation d'un e-mail ou une conversation téléphonique liées à la sphère professionnelle à partir d'un temps libre ou d'un temps de loisir et, inversement, s'informer des offres vacancières voire appeler un proche dans le cadre professionnel, reconfigurent en partie ces temps respectifs. Décloisonnés de leur sphère respective, rendus poreux, ils ouvrent à de nouvelles articulations, sous conditions toutefois, entre travail et loisir. Cela autorisant, par exemple, l'insertion d'un temps pour soi dans un univers dévolu au travail. Ces discontinuités possibles dans la nature des activités au sein d'une phase temporelle (censée être portée par le travail ou par le loisir) jouent un rôle dans une définition du quotidien et de ce qui lui est *extra*. Cette perspective d'imbrication des temps participe à altérer une représentation d'un quotidien soumis à la répétition et un hors-quotidien dominé par la nouveauté.

Concernant le touriste, ces possibilités de dé-localisation ne sont pas marginales puisqu'elles participent à transformer l'expérience touristique en la « dé-différenciant ». Si elle était, par le passé, essentiellement pensée matériellement, dans la transportation concrète dans un ailleurs et donc dans

une optique qui différait de la vie quotidienne, il est aujourd'hui possible d'évoluer dans un univers associé au hors-quotidien sans se désengager physiquement d'un contexte d'action quotidien, notamment par l'accès à des environnements « exotiques » au travers, par exemple, des réalités virtuelles. Dans cette perspective, si les expériences relevant traditionnellement du tourisme sont aujourd'hui abordables à distance et à partir de contextes variés, grâce aux univers simulés, la question de la dilution du tourisme à l'ensemble des sphères de la vie sociale est posée. En fait, si la réponse dépend de la manière dont on considère la « réalité » de l'expérience du touriste, il n'en reste pas moins que la différenciation des activités sociales, autrefois structurante entre travail et loisir, tend aujourd'hui à être minée par ces processus de délocalisation qui favorisent et appuient la dissociation entre la présence physique et l'échappée imaginaire.

3. 2. 4. 3 Reconfiguration du système vacancier

De façon similaire, mais sur l'échelle ciblée des vacances[62], l'hypothèse d'une complexification croissante du système vacancier mettant à jour l'imbrication de diverses séquences temporelles (Cazes, Potier, 2002) ne vient-elle pas éroder l'existence bien distincte du quotidien et du hors-quotidien ? Au modèle des années 1960 caractérisé par la concentration dans le temps et l'espace des pratiques vacancières, avec un phénomène territorial marqué par des ruptures et des discontinuités, s'est substitué un modèle constitué par une plus grande diversification des pratiques et leur étalement sur l'ensemble de l'année et sur des temporalités plus courtes[63]. L'émergence progressive du court séjour, les *mid-weeks,* étalés sur 4 ou 5 jours, en constitue l'exemple le plus évident. Il y a ainsi une plus grande porosité entre les mondes de la mobilité de loisirs, ceux liés aux vacances et ceux des week-ends, etc. Les vacances, renvoyant à la distance, à la durée, aux périples et aux séjours espacés dans le temps, structurées par des rythmes collectifs identifiés[64], s'entrechoquent aux week-ends. Ceux-ci sont associés à l'espace du proche (l'urbain, le péri-urbain, etc.) et aux courtes durées (Urbain, 2002d). Le succès du court-séjour dans une ville européenne ou du pourtour méditerranéen illustre l'émergence d'une « mobilité internationale de proximité » (*ibid. :* 169), facilitée par les compagnies dites *low-cost* et vient relativiser les critères de l'éloignement, de la durée, des cycles et des saisons puisque nombre d'individus peuvent se rendre dans une destination située assez loin, assez rapidement, pour une

[62] Les vacances entendues comme un temps de vacance légalement institué par la société (congés payés ou sans soldes, week-end, réduction du temps de travail, etc.).

[63] « Le modèle du mois entier de congés passés dans un seul endroit, celui des "*grandes vacances*" est devenu caduc, remplacé par le modèle du "*plus souvent, moins longtemps et plus loin*". Dans les années quatre-vingt dix, les séjours courts progressent et le tourisme urbain s'affirme. Une nouvelle évolution importante dans le séjour se produit : celles des séjours courts de 4 à 5 jours, les *mid-weeks*, pendant que les "séjours longs" raccourcissent. Ce changement de comportement dans les pratiques a favorisé considérablement le tourisme urbain par les visites répétées de grandes expositions artistiques, les visites ponctuelles de villes, la participation à de grands événements culturels, sportifs et historiques. Le modèle émergent peut se formuler ainsi : "*plus souvent, plus diversifié, plus culturel*" » (Cazes, Potier*, ibid.* : 48).

[64] Ce sont « les saisons (été/hiver), les traditions (Toussaint, Nouvel an, Pâques) ; l'ordre social (calendrier scolaire, jours fériés avec "ponts" libérant un intervalle mini-vacancier de 4 jours), les rituels familiaux (visites à des parents éloignés et autres "retour au pays") » (Urbain, 2002c : 166).

durée relativement courte et lors de moments plus librement choisis et étalés sur l'année. Les vacances, en été surtout, ne sont plus autant associées que par le passé au voyage, c'est-à-dire au départ, à la durée et à l'ailleurs lointain. Le diptyque « longue distance/longue durée » relatif à la période estivale demande à être nuancé. Etendues à l'année, les vacances n'ont plus l'apanage de la longueur et le voyage l'exclusivité des grands départs. Les sphères du loisir (vacances et hors vacances), traditionnellement distinctes, entretiennent dorénavant des relations de synchronie et de complémentarité. Cazes et Potier notent, non pas le passage linéaire d'un modèle à l'autre, mais l'agglutination et l'accumulation de tendances complexes qui créent des situations de connexité. Mais si celles-ci dessinent le paradigme du « plus souvent et plus diversifié » concernant les mobilités de loisirs, qu'induit ce changement dans la partition du quotidien et du hors-quotidien ? Est-elle, par exemple, modifiée par l'importance du court-séjour ? Si les vacances, entendues dans une configuration classique (longues durée et distance, saison estivale), renvoient davantage à la rupture, la déconnexion et l'évasion (Urbain, *ibid.*), qu'en est-il lorsqu'elles sont recomposées dans un système qui les étend sur l'année, augmente leur nombre et diversifie les destinations ? Que deviennent la rupture, la déconnexion et l'évasion lorsqu'elles ne sont plus concentrées sur une période bien définie mais éclatées dans des moments qui eux-mêmes se répètent plus souvent ? Perdent-elles de leur force, c'est-à-dire de leur capacité à mettre à distance le quotidien ? S'il importe de se montrer prudent dans la réponse à ces questions, il est difficile de ne pas considérer ces éléments qui recomposent le système vacancier comme n'influençant en aucune manière la différenciation avec le quotidien. Au titre d'hypothèse, il est possible de proposer que la distance au quotidien se joue différemment. Ce qu'elle suppose au préalable de rupture et déconnexion tend à se recomposer différemment et à ne plus être opérant *en tous moments et en tous lieux*.

3. 2. 4. 4 Conclusion sur la déroutinisation.

Jusqu'ici, nous avons présenté le quotidien comme un ordre majoritairement structuré par la fréquence et la récurrence d'un ensemble de situations qui, ainsi identifiées et identifiables, servent d'appui pour la réalisation de l'action. Son contraire, le hors-quotidien, fait en quelque sorte défaut pour les individus dans le sens où les ajustements avec d'autres individus et/ou des objets sont plus ou moins à (re)considérer et à (re)calculer. Cette vision schématique de ces deux univers distincts trace deux grandes lignes de force. D'une part, un environnement marqué par davantage de régularité dans le cours des événements et, d'autre part, une irrégularité à maîtriser. Pourtant, les quelques éléments précédemment évoqués (interpénétration des temporalités sociales, perméabilité des sphères des vacances, etc.) participent, chacun à leur façon, à atténuer les routines et à reconfigurer les activités sociales sur la base de processus qui semblent plus labiles et changeants. Cela revient à dire que ces processus ne sont plus structurants de façon systématique, tout le temps, en tout lieu et face à toute personne. De la sorte, ils dessinent une sphère du quotidien qui n'est pas *nécessairement* celle de la

régularité et où l'habitude n'est pas *forcément* une ressource pour l'action. Le quotidien apparaît, dans cette perspective, plus perméable qu'homogène et uniforme, plus poreux que structuré par des cadres stables et bien définis. La définition du quotidien comme monde « proche, sûr et certain » (Bégout, *ibid.* : 26) ne constitue qu'une définition partielle. À suivre cet auteur, si le monde quotidien vise la formation d'un environnement familier, reconnaissable, identifiable, il ne se réduit pas à cette seule dimension[65]. Le quotidien est, en effet, à inscrire dans une dynamique de familiarisation qui suppose la domestication progressive de la réalité non quotidienne, qu'il associe à l'étrange. Son approche intègre, plus qu'elle ne les oppose, le familier et l'étrange en *interaction* dessinant ainsi un univers moins figé qui n'est pas structuré de façon univoque par la répétition. Parce que le quotidien est porté par un balancement incessant « entre la maîtrise du présent et la découverte du nouveau, entre l'assurance et l'aventure, l'endotique et l'exotique » (*ibid. :* 42), altérant « toute fixation dans le même » (*ibid.*), Bégout se fait critique d'une vision d'un monde *uniquement* répétitif et familier, perspective qui ne peut-être, à force, qu'aliénante. Si familiarisation il y a, elle est davantage à appréhender de façon dynamique et plurielle comme une tentative ou un travail d'appropriation de l'étrange pour constituer un univers familier[66]. Les éléments de réflexion que nous avons présentés œuvrent au processus de déroutinisation en modérant l'existence de deux univers bien distincts l'un de l'autre et en remettant en cause la non-univocité d'un quotidien porté par la seule logique de la répétition. Ainsi, de façon générale, le quotidien et le hors-quotidien se recomposent dans des configurations où ils se dissocient moins nettement et moins systématiquement.

S'il faut avoir à l'esprit ce cadre général, il ne faut pas, pour autant, appréhender la distance au quotidien comme inopérante. Le cadre de la déroutinisation atténue la force des routines, nuance la représentation du quotidien et du hors-quotidien comme catégories homogènes et distinctes. Il montre qu'elles opèrent différemment, sans doute de façons plus circonstanciées. Ce qui ne veut pas dire qu'il les rende caduques. Elles peuvent fonctionner distinctement l'une de l'autre à certains moments et dans certains endroits, c'est ce que masque ce type d'analyse se basant sur des processus assez généraux. Ceux-ci sont à réinscrire dans un positionnent comparatif à des périodes ultérieures se comprenant davantage à l'échelle des sociétés développées et ressortent de perspectives évolutives. Si, à ce niveau de globalité, l'analyse possède les qualités d'une longue focale saisissant bien les grandes tendances, elle tend cependant à masquer les différences résultant de contextes d'action situés dans l'espace et le temps. Ceci pour dire que, si la distinction entre le quotidien et son opposé se révèle, *dans l'ensemble*, plus poreuse que véritablement imperméable, placer l'analyse dans un contexte d'action particulier peut permettre d'identifier des situations dans lesquelles la différence entre

[65] De la même façon que Javeau précise que « la vie quotidienne n'est pas que tissu de banalités, de répétitions aliénantes. Elle sert aussi de terreau à une créativité jamais tarie » (Javeau, 2003 : 109).

[66] Il y a un ensemble de recherches qui s'inscrivent, plus ou moins explicitement, dans cette voie qui entend explorer le monde ordinaire, notamment Urbain (2003) et l'ethnologie de proximité ou Dibie (1979, 2006) sur l'exotisme et le quotidien à travers une enquête dans un village de Bourgogne.

quotidien et hors-quotidien offre un grand éventail de schémas possibles. Des distinctions très évidentes peuvent apparaître. Il est important de distinguer la dynamique globale d'un processus qui évolue en généralités des activités plus situées qui permettent de saisir plus précisément les interactions entre l'individu et son environnement. Sur ce point, le voyage, examiné dans sa dimension physique, constitue un univers gorgé d'exemples où le décalage et l'écart avec le quotidien sont notables. Nombre d'entre eux sont facilement observables, par exemple dans des complexes d'échanges (aéroports, gares, etc.) où des voyageurs font face, à leur arrivée, à des difficultés de se repérer et de maîtriser *complètement* le cours des événements. Ne présentant pas la régularité de ce qui – supposons-le – constitue leur quotidien, le recours à des savoirs préalablement acquis déliés de l'actualité de la situation qu'ils vivent ne semblent pas leur assurer une aide *de bout en bout* efficace. À l'opposé, d'autres exemples montreraient une plus grande fluidité dans la réalisation de l'action pour tel touriste déjà *habitué* aux lieux, à l'environnement et aux règles d'usages. Comme cadre situé, les contextes d'action sont révélateurs de la manière dont les contraintes sont surmontées ou non. Plus généralement, le cadre du voyage reste *davantage* celui du hors-quotidien, l'existence de supports au voyage venant confirmer l'existence de situations non réglables sur le champ par l'habitude et la mobilisation de connaissances acquises. En effet, que vient servir le guide touristique de tel pays ou de telle ville si ce n'est l'exposition et la présentation d'un mélange de données historiques et de conseils pratiques afin de constituer un appui pour l'action ? À quoi contribue le voyage « organisé » si ce n'est l'assurance de bénéficier d'un encadrement privilégié et de la délégation à autrui des formalités pratiques ? Le propre d'un guide papier ou d'une agence de voyage n'est-il pas de se constituer comme support d'un environnement qui, parce qu'il renvoie à des références et à des codes *plus ou moins* inconnus ou étrangers, n'est pas maîtrisable sur le champ ? Dans cette perspective, le projet de voyage des touristes se constituent de façon plus ou moins « rationalisée » selon les ressources moblisées et le recours à des aides pour limiter les effets de coupure.

En résumé, si les catégories du quotidien et du hors-quotiden perdent de leur force *en général*, certains contextes activent toujours nettement cette distinction. Lorsque c'est le cas, la distance qui les sépare implique-t-elle une rupture ?

3. 2. 5 Questions sur la distance et la rupture

Si nous associons ainsi la distance et la rupture, c'est parce qu'elles sont souvent adossées l'une à l'autre et que la distance, qui est fréquemment mesurée d'un point de vue physique, est présentée maintes fois comme une des conditions de la rupture. Cette considération fait cependant l'impasse sur la réalité plurielle de la mesure de la distance et, en conséquence, omet la diversité des conditions d'émergence de la rupture. Premièrement, à quoi réfère cette dernière ? C'est, nous dit le dictionnaire, une division, une interruption, une cassure, une séparation brusque. En ce sens, la rupture ne souffre

pas d'équivoque quant à l'arrachement qu'elle produit. Il est net, tranché et permet de distinguer deux situations l'une de l'autre. Pendant longtemps, et encore souvent aujourd'hui, la rupture reste associée à l'idée de la distance physique, c'est-à-dire que l'ailleurs lointain joue comme une condition d'une plus grande rupture, d'un détachement plus ferme l'ancrage géographique du quotidien. C'est le critère de l'éloignement physique comme base d'une séparation effective qui atténue la reconnaissance de codes et de références connues. Ce type de correspondances « distance physique/rupture » a été rendue possible par l'émergence de la figure du Voyageur dont nous avons souligné la construction mythique et l'actuelle minoration du fait de l'extension des mobilités et des produits touristiques à l'échelle de la planète. Mais, au-delà de cette figure mythique qui tend à étirer la distance vers des territoires toujours plus lointains ou peu parcourus et à postuler, *de ce fait*, la rupture, il nous semble que celle-ci ne peut être mobilisable en soi et intelligible si on ne tient pas compte de deux éléments : d'une part, la pluralité des mesures de la distance et, d'autre part, la diversité des éléments qui supportent et structurent le voyage.

Premièrement, la distance considérée physiquement n'est qu'une mesure possible de la distance. Cet attribut n'est pas, à lui seul, son unique modalité d'évaluation : « la diversité, et même l'infinité, des distances pertinentes s'imposent » (Lévy, 2003b : 268). La distance est initialement ce qui sépare deux réalités sociales, et ce sans que celles-ci soient nécessairement physiques. Ainsi, il y a des distances immatérielles, symboliques, imaginaires qui, de la même manière que des distances physiques, produisent des effets. Une distance physique entre deux individus situés sur deux continents différents peut être réduite via la téléphonie par une situation de co-présence verbale. Ou encore, dans un autre registre, sur un même territoire, la présence, côte à côte, d'un habitat pavillonnaire et d'un ensemble de logements collectifs dégradés peut faire l'objet d'une appréhension d'une forte distance sociale, de façon objective (dans sa réalité sociologique) comme subjective (dans l'évaluation mentale des distances), alors que la distance physique se révèle très faible. Ainsi, si l'on considère qu'une distance sociale est pertinente, un sentiment de rupture, *dans l'univers du proche*, est possible. Le critère physique n'a pas l'apanage de la rupture.

Secondement, il est important de considérer la rupture en relation avec le voyage qui est censé la produire, ce qui nécessite de la rapporter à la configuration du voyage. Si l'on prend des exemples emblématiques de l'éloignement physique, un voyage en Patagonie constitue-t-il une rupture avec le quotidien vécu, par exemple, par un Européen de l'Ouest ? Oui, de prime abord, le relief, le climat, la faune et la flore, la culture indigène, dans leur variété, instaurent un changement notable avec l'environnement « habituel » de cet individu, d'autant que l'avion, mode de transport le plus probable pour ces régions lointaines, a vraisemblablement accentué l'effet de coupure. Pourtant, outre ce critère de la distance physique, si l'on circonstancie plus fortement ce voyage en précisant la manière dont il est organisé, le critère de la distance physique se révèle un critère *parmi d'autres*. En effet, le fait

de voyager seul ou en groupe, le nombre de séjours déjà effectués dans cette région, l'organisation supportée par une agence de professionnels ou non, vont modifier la structure du voyage. Celui-ci, s'il est effectué seul, pour une première visite et organisé par le voyageur lui-même, ne diffère-t-il pas d'un séjour déjà planifié par ou avec un tiers, se déroulant collectivement in situ et constituant une énième visite dans ladite région ? Si l'on suppose que des critères tels le groupe, le nombre de séjours, l'organisation par une agence spécialisée sont des éléments qui influent sur la configuration du voyage, celle-ci est affectée par une pluralité de facteurs et pas seulement l'éloignement physique. La rupture est davantage une notion non uniforme qui n'a pas de valeur a priori, demandant plutôt à être confrontée au contexte et à la configuration du voyage (son organisation, ses temporalités, etc.). De même, si elle n'est pas opératoire pour tous les types de voyage, il en est où elle est apparaît délibérément contrecarrée. Certains voyages se comprennent, en effet, mieux comme une transposition dans un ailleurs où l'on perpétue ses routines plus que l'on s'en distancie : ce sont tous les voyages où l'on reproduit des manières de faire similaires d'une année sur l'autre, dans l'hébergement, les circuits, le modèle historique de la villégiature. La rupture est maîtrisée pour laisser place à des schémas répétitifs.

3. 2. 6 Conclusion sur le touriste, le hors-quotidien et la rupture

Les deux questions que nous avons initialement posées s'articulent autour du couple formé par le quotidien et le hors-quotidien : la pratique touristique est-elle caractéristique de la sphère non quotidienne, auquel cas la distance qu'elle engage avec le quotidien s'interprète-elle comme la manifestation d'une rupture ?

La réponse à la première question demande nécessairement, dans un premier temps, de définir ce qui ne relève pas du quotidien, ce qui nous oblige à considérer d'abord cette sphère quotidienne. Si elle consiste au « cours régulier des choses », au « domaine de l'expérience habituelle » ou à « ce qui se reproduit et est reproductible », elle l'est *relativement* aux processus qui visent à modérer des régularités et des routines tels que nous les avons décrits dans leurs grandes lignes. Le quotidien est ainsi porté par cette instabilité entre répétition et nouveauté, récurrence et changement, réitération et variation. Mais la relativité de la distinction quotidien-hors-quotidien est plus évidente encore si l'on considère la réalité virtuelle sur le même plan que la réalité matérielle. Les possibilités offertes par les environnements simulés reconfigurent de façon majeure la pratique touristique en la déliant de la mobilité physique. L'expérience du tourisme, ainsi vécue autant physiquement que virtuellement, s'enrichit d'un panel plus large de lieux et de terrain d'actualisation : c'est le voyage physique dans telle île tropicale et le voyage virtuel dans des séquences vidéos sur Internet. Mais c'est surtout le sens de la distinction entre le quotidien et le hors-quotidien qui est à reformuler dans son ensemble. Si, comme le souligne Michaud (*ibid.*), le touriste veut se changer les idées et se relaxer, c'est dans la

perspective d'un « changement de régime et d'attitude attentionnelle et la suspension des intérêts pratiques du quotidien » (*ibid.* : 188), laquelle peut se réaliser, *plus qu'avant*, à partir du quotidien. Bien que nous prenons en compte ces mutations et leurs incidences sur l'expérience du touriste, nous gardons à l'esprit la dissociation dans la nature des différentes « réalités » qu'il nous est donné d'analyser et nous considérons sur des plans différents le virtuel et le matériel[67].

Compte tenu des limites d'une définition stabilisée du quotidien, devant la difficulté de s'affranchir de la particularité des contextes d'actions, c'est la formulation même du hors-quotidien qui est à reconsidérer parce qu'elle se présente comme distinctive du quotidien en général. Il est clair que cette formulation clivée est schématique et que, pour approcher la réalité de ce phénomène, il convient de raisonner en termes de dominance de formes de régularités sur des formes d'irrégularités et inversement. Ce qui ne veut pas dire que le principe de l'existence de ces notions soit invalidé par le caractère parfois poreux d'une différenciation entre les deux sphères car il est clair que des individus se trouvent, *à certains moments*, confrontés à des situations qui rompent avec l'ordinaire et les routines. En effet, nous avons souligné qu'il y avait des circonstances de voyages qui constituent des sorties explicites du quotidien. Mais, parce qu'il reste difficile d'inscrire une définition du quotidien dans des contours précis, il est malaisé de caractériser de façon indubitable ce qui ne ressort pas du quotidien. C'est pourquoi il convient mieux, selon nous, d'inscrire la pratique touristique dans *une mise à distance du quotidien* qui, de façon à la fois plus neutre et nuancée, inclut les limites que nous évoquons. Plutôt que de situer le touriste dans un univers qui, de façon nécessaire, est fortement et systématiquement différencié (le *hors*-quotidien), à la manière d'une inversion du quotidien, l'expression proposée porte délibérément en elle un flou concernant la distance qui la sépare du quotidien, ouvrant à une graduation dans l'écart et à une variété de mesures possibles. À ce titre, elle permet un large déploiement de pratiques, de la recherche de la rupture (mise à distance maximale du quotidien) à celle de routines dans un ailleurs (mise à distance relative). Dans cette mise à distance, le quotidien est, en quelque sorte, reformulé, c'est-à-dire qu'il est retraduit, à partir d'un ailleurs, et ré-agencé dans des formes proches du quotidien (transposition des routines) ou plus lointaines (transformation des routines).

Le cadre du quotidien que nous dessinons ici ne nous permet pas de répondre positivement à la seconde question, à savoir si cet écart entre le quotidien et le hors-quotidien est l'expression d'une rupture. Ce qui le sépare de l'ensemble des événements non-ordinaires ou non-quotidiens ne peut s'interpréter *nécessairement* comme tel. Si elle est parfois ostensible, elle n'en constitue pas, à elle seule, une caractéristique générique de la pratique touristique, seulement une manifestation parmi d'autres qui ne doit pas faire oublier la recherche de continuité dans des pratiques même si celles-ci

[67] S'ils peuvent constituer différents aspects du voyage, au même titre que l'imaginaire, ils impactent différemment l'expérience du touriste et le territoire qui est « visité » : si celui-ci l'est physiquement ou virtuellement, l'expérience risque d'être différemment vécue et le territoire très inégalement touché.

s'effectuent *ailleurs*. À la pratique touristique, nous attribuerons, en conséquence, une logique qui consiste à mettre à distance le quotidien et non forcément à le rompre. Cette distance fonde l'idée que le voyage, selon les contextes et les configurations, implique un ensemble de médiations qui viennent pallier les effets des voyages non ordinaires dans des lieux plus ou moins inconnus.

B. Les catégorisations en termes d' « expérience touristique »

L'analyse de la catégorisation « institutionnelle » du touriste nous a amenés à dépasser les limites qu'elle renferme. En effet, si elle crée des catégories particulières dans une logique qui facilite la comptabilité des flux, elle rend difficile la lisibilité quant à l'existence de principes transversaux propres au touriste. C'est pourquoi, afin de se défaire et de dépasser ces excès de segmentation, nous avons inscrit le touriste dans la sphère plus générale du loisir en précisant toutefois les logiques d'une telle perspective : la mise à distance du quotidien et l'importance de la mobilité, support d'une circulation plus que d'une transplantation. Le touriste est ainsi référé à une sphère et articulé à des logiques spécifiques qui, pour le moment, le définissent. Il convient de faire cas d'une catégorisation qui fait l'objet de très nombreuses discussions, essentiellement dans le champ académique anglo-saxon, qui se réfèrent à l'« expérience » du touriste. Cette approche doit nous permettre decomprendre la construction de l'expérience touristique à partir des éléments que nous avons ciblés (hors-quotidien, rupture, mobilité de circulation…). Qu'est-ce que produit la sphère du hors-quotidien sur le touriste ? Dans quelle mesure la rupture avec le monde familier active un rapport spécifique à autrui et au Monde ? Quels sont les cadres symboliques et sociaux qui définissent l'expérience touristique ? En définitive, qu'est-ce qu'*être* touriste ?

Nous partirons des premiers développements dans les années 1960 pour suivre l'évolution des conceptualisations, des figurations essentiellement homogènes jusqu'aux représentations diversifiées de l'expérience touristique. À leur suite, nous explicitons la figure du « post-touriste » et les conditions qui l'ont rendue possible : prédominance de l'individualisation de l'expérience et des activités visuelles et symboliques.

1. L'expérience du touriste

1.1 Premières approches de l'expérience touristique

La connaissance de l'expérience du touriste constitue une question clé de recherche dans le champ académique depuis les années 1960 (Uriely, 2005). Dans cette période, deux approches de l'expérience touristique ont, dans un premier temps, dominé les débats (Uriely, Yonay, Simchai, 2002). La première perçoit l'expérience comme une activité de loisir dans laquelle les touristes

rompent avec leur quotidien et profitent d'un temps vacant pour se revigorer mentalement et physiquement. Gross (1961), dans une approche fonctionnaliste, estime cette pratique nécessaire au bon fonctionnement de la société[68]. Pourtant, si Boorstin (*ibid.*) a employé la notion d'expérience dans une perspective similaire à cette « vacance », il la considère de façon plus critique en l'insérant dans sa vision bipolaire du Voyageur et du Touriste au profit du premier. Au même titre que l'aventure ou la rencontre avec l'Autre, l'expérience est un attribut du Voyageur en tant qu'elle chargée d'intensités fortes et positives, comparativement à celle du Touriste, jugée artificielle. Et c'est pourtant cette dernière qui aurait remplacé l'art du voyage. Si l'expérience touristique est factice, c'est que l'aventure qui caractérisait autrefois le voyage dans le sens d'une expérience inattendue et inhabituelle, chargée d'exotisme, est aujourd'hui vide de sens : « le mot "aventure" est devenu l'un des plus […] vides de notre langue » (*ibid.* : 105). Ce qui était jadis un événement est aujourd'hui une expérience construite et organisée, symptôme de l'invasion de « pseudo-événements » dans le monde (*ibid.).* C'est considérer le tourisme comme un événement fictif, avec des pratiques distantes de l'environnement d'accueil et des populations locales. C'est un environnement à la manière d'une « bulle » qui est critiqué. C'est aussi la mise en cause des voyages de groupe et des touristes qui puisent leur plaisir dans des attractions inventées et construites de toute pièce. En définitive, le portrait dressé est celui d'une expérience naïve qui se satisfait des « pseudo-événements » sans prendre en compte la réalité du monde, à l'extérieur.

La seconde approche attribue un sens plus manifeste que la première en appréciant le tourisme comme un changement et une quête de nouveauté révélant des expériences significatives (Uriely, Yonay, Simchai, *ibid.*). Pour Turner et Ash (1975), la distance avec l'environnement habituel, même temporaire et limitée, permet à l'individu de se reconsidérer soi-même comme ce qui l'entoure. Dans ce sens, le tourisme ouvre à un regard neuf sur l'existence. Pour sa part, MacCannell (*ibid.*), en réinscrivant l'expérience dans le contexte des sociétés industrialisées, entend montrer la manière singulière dont elle est travaillée par les modèles culturels produits par la modernité. Si, dans ce cadre, des individus sont aliénés dans leur existence, l'expérience touristique est compréhensible comme une quête d'authenticité visant des territoires et des cultures différents.

Ces approches, malgré leur divergence dans l'appréciation de l'expérience touristique, tendent néanmoins à présenter une figure homogène du touriste. Qu'il ressorte d'une expérience inventée et préfabriquée par le tourisme de masse (Boorstin) ou d'une recherche d'expériences authentiques (MacCannell), le portrait dressé est relativement monolithique. Les besoins et les désirs des touristes sont appréhendés comme relativement constants et peu sensibles à la différenciation sociale comme à

[68] La théorie fonctionnaliste, sous le prisme des analyses de Parsons, envisage le processus de modernisation à travers le développement de sous-systèmes toujours plus spécifiques. Dans cette dissociation des activités, chaque élément remplit néanmoins une fonction au service du maintien du système social (Martucelli, *ibid.*). De cette façon, le loisir peut être appréhendé à la manière d'un temps vacant nécessaire à ce maintien en tant que temporairement libérateur des urgences ou de la pression de la vie quotidienne.

la diversité des contextes. L'« expérience touristique » reste, avant tout, pensée au singulier. Parmi les premiers, Cohen va la conceptualiser en s'appuyant sur la différenciation des motivations individuelles dans le cadre théorique de la phénoménologie.

1.2 La pluralité de l'expérience touristique

Les propositions qu'avancent Cohen (1973, 1979) constituent un moment important dans l'appréhension de l'expérience touristique en la considérant dans une variété de vécus possibles. Déjà, cet auteur avait proposé une première typologie sur la base d'un degré d'« institutionnalisation », entre un tourisme de masse organisé et un tourisme plus fortement individualisé (Cohen, 1972). Puis, dans une réflexion charnière, il propose une typologie en cinq modes qu'il articule à la notion de « centre » (le lieu de vie quotidien) jusqu'à la « périphérie » (le lieu de vie du touriste, du villégiateur). Cohen présente le « centre » davantage comme un lieu idéel porteur de sens pour l'individu ou pour la société, à la manière d'un ensemble de valeurs structurantes. Le « centre » symbolise les significations et les valeurs jugées « premières et fondamentales » mais n'est pas nécessairement lié au lieu géographique du quotidien. Lorsque ce n'est pas le cas, les individus recherchent, généralement dans le cadre d'expériences non ordinaires, leur « centre », lieu élu et en harmonie avec leurs dispositions propres. C'est ainsi que les pélerins sont davantage attirés un ashram hindou ou un kibboutz israélien que par le « chez-soi », lieu géographique mais peu symobolique au niveau spirituel. De même, les « vagabonds intellectuels » que sont les auto-stoppeurs recherchent « des expériences spontanées dans l'excitation d'une otale étrangeté » (Cohen, 1973 :89). Là aussi, le « centre » recherché ne coïncide pas avec un ancrage spatial bien déterminé, car ils sont immergés dans les différentes cultures qui les accueillent.

Sur cette base théorique, Cohen développe une théorie de l'expérience touristique qui complexifie la théorie fonctionnaliste. Cette dernière inscrit le « centre » spirituel de l'individu moderne *au sein* de la société dans laquelle vit ce dernier, ayant pour effet de le rendre « conforme », dans une correspondance entre les valeurs « premières et fondamentales » et le lieu de vie. En ce sens, il n'y a pas de dissociation majeure entre le « centre » respectif de l'individu et celui de la société, le premier étant intégré dans le second[69]. Cette conformité peut être globalement bien vécue par l'individu, auquel cas la vie quotidienne satisfait à son épanouissement et les activités de loisirs viennent constituer un soulagement temporaire de cet enchâssement. Dans ce cadre, le tourisme est, avant tout, un *revers* des activités quotidiennes en tant que *hors*-travail, *hors*-souci, etc. C'est un temps vacant, dégagé des occupations habituelles et la manifestation du voyage est à comprendre comme un

[69] Si, dans la conception de la modernité de Parsons, il existe un processus central et privilégié de différenciation des domaines sociaux, il y a, de l'autre, « un souci constant pour rendre compte, étant donné la contingence irrépressible des interactions humaines, de leur intégration et coordination » (Martucelli (*ibid. :* 67). D'où, notamment, le souci de Parsons de penser le système social dans sa capacité à intégrer et à coordonner entre eux les multiples sous-systèmes qui émergent de la modernité.

divertissement, et non comme une quête. Il n'est pas, à ce titre, pourvu de sens profond. Au contraire, si l'allégeance de l'individu au « centre » de la société se révèle problèmatique, le quotidien est davantage vécu sur le mode de l'aliénation et le voyage ressemble plus, pour l'individu, à une évasion, une fuite, une sortie vers ce qu'il estime plus conforme à ses aspirations : le voyage prend alors un sens plus significatif.

La vision « conforme » est jugée par Cohen trop simpliste. De nombreuses alternatives sont possibles : l'expérience touristique est plurielle et le sens qu'on lui assigne ne se réduit pas à une configuration fonctionnant sur le mode du simple divertissement. Le schéma qu'il propose se veut, au contraire, perméable à la diversité. C'est pourquoi il développe une typologie de l'expérience touristique cinq modes, en ouvrant graduellement à des expériences impliquant l'existence de l'individu, de la quête d'un simple plaisir à la recherche d'expériences fortes et créatrices. Le premier mode, dit « recreational », est associé au divertissement dans le cadre d'activités plutôt insouciantes et légères qui, malgré leurs différences, peuvent être comparées à celles que propose le divertissement de masse (cinéma, télévision, événements sportifs, etc.). Expérience similaire avec celle décrite ci-dessus par Gross – se délester temporairement de l'urgence et de la pression du quotidien – les activités qui l'animent sont, avant tout, divertissantes et mues par le délassement, l'agrément, la distraction. Conforme aux objectifs mobilisés dans la vie quotidienne, ce mode n'est pas le reflet d'une forme aliénation et n'est pas, en conséquence, traversé par la quête d'un ailleurs. Le second type d'expérience (« diversionary mode »), s'il implique la poursuite de ce simple plaisir, engage davantage l'évasion que la relaxation où, progressivement, émerge cette conscience de l'ailleurs, laquelle est centrale dans le troisième type (« experiental mode »). Ce dernier est similaire à l'expérience touristique définie par MacCannell (*ibid.*) comme quête d'authenticité : quelque chose d'authentique existe ailleurs auquel il est possible d'être confronté grâce au voyage mais sans pourtant s'y engager pleinement. L'appréciation à une certaine distance reste possible. Au contraire, le quatrième type (« experimental mode ») est celui qui fait l'essai de l'expérience authentique dans la recherche d'une alternative à sa propre culture. Il y a là, selon Cohen (*ibid.*) une recherche de sens, ce qui en fait une catégorie proche de celle de l'auto-stoppeur ou du « dirfteur » (celui qui se laisse porter par le voyage). Enfin, le dernier et cinquième type (« existential mode ») renvoie aux individus qui ont institué un « centre » géographique et culturel externe à leur société. C'est, par exemple, des migrants vivant dans la diaspora et effectuant des visites répétées dans leur pays d'origine. Si la routine du quotidien s'effectue dans un pays d'accueil, ils sont « spirituellement » portés vers leur pays d'origine. In fine, c'est ce qui fait dire à Frochot et Légohérel (2007) que c'est une échelle proposée par Cohen va du divertissement au pèlerinage.

Le travail mené par Cohen est novateur dans la mesure où il dépasse les descriptions unificatrices de l'expérience touristique. Le touriste n'est plus un, à la manière d'une figure globalement homogène

et n'est plus structuré de façon univoque à la manière d'une pratique de loisir nécessaire au fonctionnement du système social ou comme une expérience falsifiée. S'appuyant sur l'apport de la sociologie des religions, la plus-value qu'il introduit est, en fait, une complexification des modalités de l'expérience du touriste, intégrant à la fois la perspective fonctionnaliste du tourisme comme simple divertissement et celle de la quête de sens et d'authenticité. Il fait éclater les figurations précédentes dans le sens d'une diversification des expériences à vivre qui prouvent l'extension toujours possible des manières de s'engager dans le monde en tant que touriste. Si le cadre qu'il propose est résolument pluriel (pluralité des motivations comme des relations au quotidien), et si son travail constitue un jalon pour maints chercheurs aujourd'hui, c'est parce qu'il préfigure un ensemble de réflexions dans le champ touristique, surtout en ce qui concerne la multiplicité des expériences vécues et le rôle à accorder à la subjectivité. À sa suite, nombreuses sont les recherches qui ont poursuivi le travail d'identification de l'expérience touristique, certes dans des démarches différentes mais en poursuivant l'analyse critique sur les catégories et les multiples implications que soulève ce type d'expérience.

1.3 Catégoriser l'expérience touristique dans sa diversité

Au moins deux postures sont repérables dans la saisie de cette expérience : l'une qui ambitionne sa captation dans un mouvement de différenciation en cherchant à montrer la diversité des vécus ; l'autre qui tente de la circonscrire en mettant en valeur les éléments les plus structurants. Si nous développons ici les résultats de deux recherches qui illustrent ce double mouvement visant une connaissance plus fine du vécu du touriste, c'est pour montrer que l'expérience touristique est un objet qui possède une grande variété de facettes. En effet, fondamentalement pluriel et évolutif, il est diversement décomposable selon le regard porté par le chercheur et les contextes d'actions choisis pour l'analyse.

1. 3. 1 Différenciation de l'expérience et distance au rôle

L'étude menée par Wickens (2002) auprès de vacanciers britanniques en voyage en Grèce s'inscrit étroitement dans le souci de considérer diversement l'expérience touristique, dans la variété possible des vécus individuels[70]. Les touristes interrogés sont, d'après l'auteure, des « touristes de masse "individuels" » dans le sens que Cohen (1972, 1974) a donné à cette catégorie, c'est-à-dire un touriste dont le voyage est globalement géré par une agence tout en ayant une capacité de choix pour s'organiser librement dans des itinéraires, des rythmes, des horaires, etc. Les interrogeant sur la base d'observations participantes et d'entretiens semi-structurés portant sur les motifs qui ont guidé leur

[70] L'étude a été menée dans le nord de la Grèce, dans une station balnéaire de la région de Chalkidiki. L'échantillon est constitué d'individus majoritairement actifs, dont nombre sont ouvriers qualifiés, logeant, pour une partie, à l'hôtel et, pour l'autre, dans des logements individuels. Ils sont, de ce fait, relativement indépendants.

choix de voyages, leurs pratiques au quotidien et la perception de leur environnement de vacances, Wickens construit une typologie subdivisée en cinq types qui redéfinit la catégorie du touriste « institutionnalisé » telle qu'elle fut pensée dans les années 1960 et 1970.

Le premier des types (« The Cultural Heritage Type ») est l'illustration d'une volonté de se confronter avec les aspects culturels traditionnels grecs. L'Histoire, la beauté naturelle des paysages, l'hospitalité et les contacts avec la communauté d'accueil constituant les principaux motifs de visite des touristes, qui se traduisent notamment au quotidien par l'utilisation des transports en commun, la visite de villages considérés comme typiques. Le second type (« The Raver Type ») renvoie à des touristes qui insistent sur les possibilités offertes par cette région pour réaliser un ensemble de plaisirs hédonistes. Ils célèbrent les charmes de l' « ici et maintenant », revendiquent l'insouciance de distractions qu'ils jugent futiles et assument comme tels. De ce fait, leur pratique est essentiellement confinée à la plage et aux nights-clubs. Au contraire, le troisième type (« The Shirley Valentine Type ») est essentiellement composé de femmes à la recherche d'une expérience amicale ou romantique plus ou moins éphémère et basée sur l'image stéréotypée de l'homme Grec. Leurs pratiques sont essentiellement associées à l'univers balnéaires (la plage, les bains de mer et de soleil, etc.). Cette expérience est vécue comme une échappatoire temporaire à la vie quotidienne dans lequel on se décharge des affaires domestiques et familiales. Les individus composant « The Heliolatrous Type » profitent, eux, de l'été Grec comme d'un moment propice au divertissement du corps et de l'esprit, à la relaxation permises par le soleil, les plaisirs de la mer, la commensalité avec les proches, la famille. Enfin, le dernier type (« The Lord Byron Type ») distingue ceux dont les vacances constituent un retour rituel au même endroit et au même logement, se considérant davantage comme des amis ou proches des résidents grecs que comme des touristes.

Cette typologie est analysée par son auteure comme le double résultat des prescriptions produites par l'industrie touristique et l'investissement du touriste dans un rôle spécifique. En effet, si les touristes interrogés partagent, entre eux, au moins un des motifs de visite adéquatement créés et portés par les représentations médiatiques et/ou les stratégies des professionnels du tourisme, à savoir 1) l'idée d'évasion et de rupture avec l'environnement quotidien, 2) la réalisation d'activités relaxantes et 3) la confrontation avec l'ailleurs dans un cadre sécurisé, ils sont en mesure de s'en démarquer. En effet, au-delà de l'engagement individuel d'agir plus ou moins conformément au rôle proposé par l'industrie touristique, les touristes ici enquêtés s'en dégagent partiellement en exprimant un ensemble de désirs particuliers. Capables de se décentrer de la figure du touriste « institutionnalisé » et des motifs classiques associés à ce type de voyage (s'échapper du quotidien, se faire plaisir, se sentir en sécurité), ils construisent une expérience plus spécifique dans un arbitrage entre ces attitudes « conformes » aux prescriptions externes et d'autres, plus singulières, qui s'en écartent. Ainsi, la démarche que propose Wickens s'inscrit dans le cadre plus général du débat sur la

conformité des touristes comme figure « institutionnalisée » à laquelle ils ont été assignés par les chercheurs ou par l'industrie du tourisme dans les représentations qu'elle promeut. Si ce rôle dit « institutionnalisé » a été initialement considéré comme le reflet d'une liberté et d'une autonomie très relative, si la structuration de cette expérience par la dimension organisée du voyage a été davantage appréciée à la lumière d'une « bulle » isolant les touristes de la communauté d'accueil à laquelle ils ne prenaient pas part[71], les résultats de cette recherche insistent sur la dimension de touristes acteurs de leurs propres expériences et des rôles à endosser. De ce fait, les catégories de Cohen qui, un moment, ont différencié l'expérience touristique, sont à reconsidérer dans l'arrangement auquel se livrent les touristes, lesquels puisent à la fois dans des formes « institutionnalisées » comme dans des formes plus singulières et librement choisies.

1. 3. 2 Identification de traits communs à l'expérience et implications existentielles

La recherche menée par Li (2000) s'inscrit explicitement dans une logique phénoménologique de compréhension de l'expérience que vivent les touristes. Il s'agit de recueillir un ensemble d'observations personnelles sur la base d'un voyage touristique tel qu'il est vécu par ses protagonistes. Mais si Li vise, de la même façon que la recherche conduite par Wickens, à rendre intelligible cette expérience, il en propose une démarche à rebours. En effet, il ne s'agit pas, pour lui, de s'attacher à la pluralité qui la compose en aboutissant à une typologie mais d'identifier les éléments qui la constituent comme significative parce qu'ils sont communément partagés par les touristes. Cette recherche s'appuie sur le suivi de touristes canadiens lors de deux voyages successifs en Chine, lesquels résultent de l'achat d'une prestation proposée par une agence et qui donnèrent lieu, sur place, à un encadrement par un guide[72]. De ces entretiens approfondis ont été extraits et sélectionnés un ensemble de thèmes relatifs aux expériences vécues, c'est-à-dire des thèmes illustrant des états individuels considérés comme significatifs. Ils se réfèrent à des événements aussi divers que la rencontre avec les autres membres du voyage et les possibles relations amicales qui s'ensuivent ; les différences entre un touriste et les résidents ; le contact immédiat avec la réalité ; les effets des expériences négatives sur les voyages futurs ; les effets positifs sur la vie personnelle ; la place du guide dans la réalisation d'un voyage réussi ; l'importance de dépasser la superficialité des choses, etc. Sur la base d'un relevé méthodique de ces items pour chaque entretien, ceux-ci ont été regroupés

[71] Cette visée est similaire à celle proposée par Boorstin (*ibid.*) et MacCannell (*ibid.*) qui suggère que l'expérience du touriste est programmée, standardisée et homogénéisée par l'industrie, laquelle fabrique un univers institutionnalisé. Des parallèles ont mêmes été établis entre l'expérience « institutionnalisée » du touriste et l'expérience de l' « institution totale » telle qu'analysée par Goffman (Wickens, *ibid.*).

[72] Le suivi s'est réalisé sous forme de questionnaire avant, entre et après les deux voyages, d'observations participante pendant les voyages, et d'entretiens après les voyages. Quelle que soit la méthode utilisée, les grilles d'analyse se sont construites sur les analyses du premier voyage. Au final, ce sont sept touristes qui ont été sélectionnés et considérés comme « co-researcher ».

dans des catégories conceptuelles plus larges, identifiant notamment le « sens de l'expérience du tourisme » et la « transformation de l'être social ».

La première est composée de thèmes touchant au développement personnel du touriste, notamment le rôle du voyage dans l'existence personnelle, la satisfaction engrangée par l'apprentissage et l'ouverture qu'il promeut. Les entretiens révèlent l'importance du désir de voir le monde davantage dans sa profondeur, dans un souci d'apprendre des autres cultures, de faire l'expérience de lieux préalablement connus à travers la littérature. Les touristes insistent sur le rôle de la confrontation à des situations nouvelles qui, bien qu'elles puissent être marquées par un déplaisir, se révèlent bénéfiques sur le long terme au niveau individuel. La connaissance élargie de cultures vivantes est jugée d'autant plus signifiante que l'époque moderne voit les cultures et les économies s'intégrer de façon croissante dans un système globalisé. Et si ces expériences ici regroupées peuvent ne pas toujours produire d'effets en termes de changement sur la vie personnelle des touristes, elles ont néanmoins, pour ces derniers, une signification certaine.

Il ressort de la seconde catégorie relative à la « transformation de l'être social » des touristes un souci de dépasser la superficialité des choses et de comprendre les différences. Tous ont voulu déborder les aspects inauthentiques de l'expérience proposée par l'industrie du tourisme, en ayant toutefois conscience que le contexte du tourisme de masse rend difficile un total évitement. Il s'agit pourtant de minimiser ces aspects négatifs pour explorer toujours davantage (les cultures, les paysages, les autres, etc.) afin de rendre l'expérience touristique satisfaisante pour soi. Celle-ci l'est notamment au travers de la dimension identitaire que supposent des interactions dans le cadre d'une culture étrangère. L'engagement dans ce qui est nouveau, parce que cela demande de la réflexion avant l'entame de l'action, est révélateur, pour le touriste, de la manière dont il procède pour agir. La dimension réflexive qui ressort de l'inhabituel renvoie au touriste, dans le même temps, à tout ce qu'il y investit et tout ce qui lui fait défaut, rendant visible les aspects tant négatifs que positifs de l'interaction. Les identités viennent ainsi se refléter dans l'observation et l'interaction entre soi et les autres.

Inscrite dans un contexte spécifique de voyage, la recherche de Li insiste sur les traits communs de l'expérience afin de préciser les relations des touristes au Monde, c'est-à-dire aux lieux, aux paysages, aux hommes et à la manière dont le voyage les transforme, dans la conscience qu'ils ont d'eux-mêmes. Li montre comment l'expérience du voyage est liée avec les multiples dimensions de l'existence, les mondes interpersonnels et spirituels. De la sorte, il souligne que si le tourisme est appréhendable comme phénomène social, culturel et économique, il l'est autant comme expérience personnelle.

1. 3. 3 Conclusion

Ces recherches, si elles visent l'une et l'autre la connaissance des expériences que vivent les touristes, témoignent de la diversité des perspectives possibles pour les saisir. La première de ces recherches, en révélant la pluralité des distances aux rôles assignés par l'industrie touristique, souligne la possibilité pour l'individu de vivre plus singulièrement son expérience. La seconde, en insérant l'expérience à une échelle existentielle qui insiste sur la portée et le sens pour l'individu, témoigne que sa signification n'est pas nécessairement celle d'un simple divertissement et que son déploiement dépasse le strict espace-temps auquel le touriste se trouve cantonné (l'hôtel, la plage, les excursions, etc.). Considérés ensemble, ces résultats ont ici valeur d'exemples car ils élargissent fortement l'appréhension de l'expérience touristique, permettant de mesurer les évolutions depuis les premiers développements importants des années 1960 mais aussi depuis la déclinaison charnière de l'expérience selon Cohen. La valeur de celle-ci réside essentiellement dans l'élargissement du champ de nos représentations quant à l'amplitude des subjectivités touristiques. Non plus organisée par un seul et même désir ou portée par une quête globalement uniforme, l'expérience est pensée selon plusieurs modalités d'actualisation. Mais si elle est décomposable en cinq types, ceux-ci ne sont pas universels. Ils constituent juste une proposition pour concevoir l'expérience différemment et diversement. Cette prétention à la pluralité ouvre la voie à d'autres pistes de recherches qui se chargent d'en explorer les contenus, notamment en déclinant de nouvelles catégories et en ciblant les manières dont les expériences sont réagencées par les touristes. En effet, les approches que nous avons présentées insistent sur les dimensions de choix et de sens comme structurant fortement l'expérience. De fait, si le touriste prend une part plus active dans l'organisation de son expérience – celle-ci étant moins « déterminée » de l'extérieur – elle se donne à voir comme plus composite et changeante. La figuration d'expériences plus évolutives et librement construites fait très étroitement écho aux développements de Feifer (1985) et Urry (1990) sur la figure du « post-touriste », non seulement comme la possibilité de combiner une variété d'expériences au sein d'un même voyage mais, plus généralement, comme l'appréhension d'un touriste plus conscient de ses expériences et plus libre de les activer selon des moments et des lieux choisis.

L'expérience touristique, plus individuelle, moins dépendante de cadres qui la configurent de l'extérieur, traduit-elle l'émergence d'un nouveau type de touriste ?

2. L'émergence d'un « post-touriste » ?

L'emploi du terme « post-touriste », s'il résulte d'une transformation de la figure du touriste, c'est-à-dire de son « remplacement » par une figure plus individualisée, est intelligible en le réinsérant dans la configuration socio-historique qui a favorisé son émergence. Nous en abordons successivement 1) l'influence des développements conceptuels post-modernistes sur la théorisation

de l'expérience touristique ; 2) la configuration de l'expérience touristique dans une économie symbolique, 3) les conclusions sur le post-tourisme.

2.1 L'influence du paradigme post-moderniste sur l'expérience touristique[73]

Uriely (2005) a examiné les principaux points de développement sur lesquels se théorise, aujourd'hui, l'expérience touristique, soulignant combien les vues post-modernistes les alimentent. L'expérience touristique se dessine ainsi dans une inclination à se « dé-différencier » du quotidien, à se vivre sur le mode de la pluralité et du libre choix.

La tendance à la « dé-différenciation » de l'expérience touristique est à comprendre comme l'atténuation des différences entre les univers du quotidien et du hors-quotiden. C'est dans ce contexte de porosité des espaces-temps de l'expérience quotidienne et non-quotidienne que Lash et Urry (*ibid.*) développent l'idée de la fin du tourisme, arguant que les expériences touristiques sont aujourd'hui dégagées de la nécessité du voyage physique. À l'ère du développement technologique et du média de masse, l'expérience touristique est dorénavant appréciable chez soi comme de nombreux contextes connectés aux canaux de télévision ou au réseau internet. De même, la prolifération des environnements simulés dans les parcs à thèmes ou dans certains grands centres commerciaux, qui font circuler des images de sites connus et de paysages emblématiques, voire les reproduisent, permettent des expériences qui n'engagent pas la logique du voyage touristique. Lash et Urry en viennent à considérer le touriste comme une figure transcendant les univers censément relatifs au quotidien et au hors-quotidien. Une optique qui rejoint à la fois celle de Munt (1994) pour qui le tourisme est partout et où tout est tourisme[74], et celle d'Uriely (2001) dans son travail de typologie sur la combinaison d'activités liées au travail *et* au tourisme. Pour ces auteurs, le touriste tend à ne plus se définir par des contextes d'action généraux, tel le cadre globalement défini du hors-quotidien mais, au contraire, par un ensemble de contextes d'action particuliers dont la spécificité consiste à activer l'expérience touristique à différents niveaux de réalité : c'est la vue in situ de la statue de la Liberté comme sa reproduction dans un parc d'attraction ou sa figuration dans un jeu vidéo.

[73] Il faut saisir le développement des idées post-modernes dans ce qui les réunit, à savoir une logique de rupture dans un dépassement des principes de la modernité, en ayant à l'esprit la très grande hétérogénéité des orientations théoriques proposées. Au sein de ces dernières, l'unité est instable, les controverses nombreuses, les courants et les champs couverts divers. Au final, en reprenant les quatre niveaux d'analyse proposés par Bonny (2004), nous retiendrons (1) de la sensibilité esthétique : le goût du collage, du pastiche, du jeu avec les codes, du mélange du style et des supports et l'importance des signes et des images ; (2) de l'état d'esprit et de l'attitude : la remise en cause des canons académiques, des partages disciplinaires, de la valorisation de l'autre, de la Raison (l'imaginaire, la spiritualité) ; (3) des orientations philosophiques, épistémologiques et théoriques : la place de la subjectivité par rapport à la rationalisation de la vie sociale et, enfin, en dernier lieu, (4) les positionnements à caractère moral et politique : l'importance des identités, du pluralisme, de la diversité et de la multiplicité des voix.

[74] « Tourism is every thing and every thing is tourism » (Munt, *ibid.* : 104).

L'expérience touristique est aujourd'hui analysée sous l'angle de la variété des pratiques et de la multiplicité des vécus. La perspective que des touristes voyagent dans des formes similaires mais ne partageant pas les mêmes expériences est assez largement reconnue. Des recherches opèrent en ce sens, différentiant, à partir d'une catégorie censément homogène de touristes (les « institutionnalisés » avec Wickens, *ibid.* ; les « non institutionnalisés » avec Uriely, Yonay, Simchai*, ibid.*), l'expérience vécue et le sens qu'on lui assigne. Ainsi, se substitue à la figuration d'un sujet unifié une expérience hétérogène et fragmentée. L'accent placé sur la construction de l'expérience du touriste à partir de ses discours ouvre sur une réflexivité critique à l'égard des rôles sociaux auxquels chacun est affecté, position qui rejoint étroitement l'attitude post-moderne dans sa problématisation de l'identité. En effet, celle-ci est davantage appréhendée non en termes d'essence mais à travers des discours, des récits, des relations, des synthèses fragiles et provisoires (Bonny, *ibid.*).

Le rôle de la discursivité dans la construction de l'expérience ne peut être délié de celui, plus global, qui est accordé à la subjectivité dans les activités sociales. La place dévolue aux discours et aux récits renvoie à la notion de subjectivité et à l'individu. L'importance du rôle de la subjectivité dans l'élaboration de l'expérience touristique est la troisième tendance relevée par Uriely (*ibid.*). Les touristes façonnent subjectivement leurs expériences, arbitrant entre leurs désirs, les produits et les univers que propose l'industrie touristique. De la sorte, ils composent leur expérience en combinant et en piochant des fragments dans ce qui est fourni, produit et exposé par le tourisme, les agençant selon leurs choix. À ce titre, on parle de « négociation subjective » (*ibid. :* 206) comme déterminant le sens de l'expérience. La place de la subjectivité est notamment visible au niveau des questions relatives à la notion d'authenticité pour laquelle Wang (2000) distingue l'authenticité objective et construite de l'authenticité existentielle. Alors que l'une est associée à des auteurs comme Boorstin et MacCannell et illustre une forme d'autorité extérieure qui établit l'authenticité comme telle, l'autre considère des objets comme authentique, non qu'ils le soient par nature mais parce qu'ils sont ainsi appréhendés par le touriste. Dans cette perspective, ce sont les touristes eux-mêmes qui estiment la dimension authentique de tel ou tel objet.

Au final, les développements qui s'attachent à cerner l'expérience touristique tendent à délaisser une représentation stabilisée et uniforme du touriste pour lui substituer une figure plus composite, décentrée par rapport aux cadres spatio-temporels auxquels on la confinait, éclectique et créative dans les rôles qu'elle endosse. Ces conceptualisations sont étroitement liées aux prises de positions post-modernes, bien qu'une telle notion présente un caractère indéterminé et hétérogène. Néanmoins, si l'expérience touristique est appréhendée à travers ce cadre analytique, c'est en relation avec un ensemble de transformations plus générales qui, pour nombre d'auteurs, influent sur les conditions de l'expérience (développement technologique, les possibilités offertes par les environnements simulés).

Comment ces évolutions conceptuelles définissent-elles ce « nouveau » touriste ?

2.2 Caractéristiques de la figure du « post-touriste »

Feifer est l'une des premières à avoir proposé le terme d'un « post-touriste » mais c'est notamment Urry (1990) qui a œuvré à articuler cette nouvelle figure aux transformations culturelles (post-modernisme) et économiques (prépondérance de l'immatériel) en cours dans les sociétés développées. Cette figure peut-être caractérisée à la fois comme plus « créative », « individualisée » et « réflexive » que les conceptualisations passées. Figure « créative », d'une part, puisqu'il s'agit pour le « post-touriste » de choisir la « scène » sur laquelle va se dérouler son expérience touristique. L'interaction entre la révolution technologique (illustrée par la présence massive des NTIC dans la vie sociale) et la mondialisation a fait éclater la sphère du voyage en tant que voyage matériel dans un ailleurs. La réalité s'est « enrichie », a « augmenté » via les univers virtuels et a ouvert de nouvelles « scènes » au voyage, du moins si l'on considère la possibilité qu'il existe différents régime de présence du réel ou diverses scènes où il se manifeste[75]. Le voyage touristique est non seulement divers dans ce qu'il porte de désirs individuels, de déclinaisons spécifiques dans des espaces, mais il est aussi varié dans son rapport au réel. En effet, avec la télévision, la vidéo, internet, le « post-touriste » peut ne pas avoir à se déplacer physiquement pour observer des objets typiques du tourisme, les différents lieux, etc. Mieux, il peut les comparer et choisir opportunément. Il peut observer, à distance, les lagons caribéens comme la chaîne himalayenne et, de cette manière, imaginer et créer sa propre « expérience » touristique. Répétée autant de fois qu'il le souhaite, celle-ci, en renvoyant moins à un vécu sur le registre de l'unique, perd de son aura. Sa dimension authentique s'en trouve également diminuée. En effet, si le regard devient l'opérateur de l'expérience touristique, celle-ci est moins donnée de l'extérieur que créée et imaginée par ce regard.

Figure « individualisée », d'autre part, puisque les décisions ou les interprétations issues de l'expérience touristique se font sur la base du choix individuel, dans un relâchement des contraintes extérieures quant aux sens à assigner aux choses, et une perméabilité entre les différentes sphères de la vie sociale. Le «« post-touriste «» décide du programme et des actions à engager dans la multitude des choix qui lui sont proposés. On passe du registre du typique à un autre jugé plus raffiné, voire plus simplement informatif. Affranchi des distinctions entre la culture légitime et la culture populaire, il est non seulement en mesure de passer d'un champ à l'autre mais de produire une interprétation décomplexée des normes sociales dominantes de ce qu'il voit, visite et consomme. Feifer note qu'une tour Eiffel miniature peut diversement se lire tant comme un objet kitsch, un exercice de formalisme

[75] Par exemple, une agence de voyage en ligne, *Synthravels* (www.synthravels.com) propose aux néophytes des visites guidées dans le monde virtuel des jeux multi-joueurs du type « Seconde Life », « World of Warcraft ». Le visiteur précise le jour et l'heure à laquelle il souhaite faire sa visite et *Synthravels* le met directement en contact avec un guide. L'objectif est de faciliter la découverte de ces univers en mettant en relation visiteurs potentiels et guides bénévoles. Le public ciblé est celui des jeunes adultes qui n'ont plus assez de temps à consacrer à l'exploration de ces mondes virtuels mais qui ont envie de voir ce qui s'y passe. Cf. « Séjours virtuels tout inclus », in *Libération*, 01.12.06

géométrique ou un artefact socialement révélateur (*ibid.* : 270). Il n'y a pas de valorisation excessive d'une interprétation sur l'autre : elles peuvent être considérées singulièrement ou de façon simultanée.

Figure « réflexive », enfin, car le « post-touriste » est conscient de sa condition de touriste et relativise les conditions de son expérience, notamment la place de l'authenticité. La réflexivité, nous l'avons vu, est la capacité de faire retour sur soi et ses actions pour considérer, à distance, ses engagements, passés, présents ou à venir. Ce comportement se traduit par une meilleure connaissance des implications du tourisme sur les populations et les environnements, notamment des interactions entre le touriste et la communauté d'accueil. Si le voyage touristique est, entre autre chose, marqué par la découverte et l'apprentissage, la dimension réflexive s'illustre dans la capacité à appréhender l'expérience touristique comme étant éventuellement incomplète et fragmentaire dans ce qu'on est amené à découvrir, faite de déconvenues dans ce qu'il y a à apprendre. Le « post-touriste » sait qu'il lui faudra attendre, faire la queue, faire face à des tracasseries, des arnaques éventuelles, etc. Il a connaissance de sa condition d' « outisder » (*ibid. :* 271) dont il ne peut se défaire. Il a également conscience de l'envers du décor, des revenus qu'il apporte au village « ethnique » qu'il visite, du caractère factice du folklore qui lui est présenté. Il sait que les danseur(e)s « typiques », une fois leur prestation terminée, sont finalement plus semblables qu'on ne peut l'imaginer et que s'il se retrouve seul sur une plage, il n'oublie pas la proximité du village de vacances qui l'accueille. Plus généralement, il appréhende le tourisme comme un ensemble d'expériences disparates, à la manière d'une série de jeux, lesquels auraient leurs codes et leurs textes propres dont il s'agit de tirer parti sans avoir la certitude de pleinement réussir. Ainsi, l'expérience touristique n'est plus une « simple » quête vers l'authentique, l'unique horizon de ce qui porte le voyage mais une expérience portée par ses propres plaisirs et appréhendée avec un plus grand réalisme.

3. Conclusion sur l'expérience touristique et la figure du « post-touriste »

Qu'apportent les développements en termes d'expérience et la figure du « post-touriste » à l'analyse de la pratique touristique ? Alors que la figure développée à partir des limites des catégorisations institutionnelles est unifiante et dégagée de tout contexte, – c'est le touriste comme « voyageur de loisir, à la fois circulant et distant du quotidien » – celle que nous avons présenté dans les derniers paragraphes incarne la pratique touristique dans un vécu – l'expérience – et l'insère davantage dans le mouvement des sociétés (la globalisation, l'immatériel). Plutôt que de révéler les aspects intangibles de la pratique du touriste, elle en souligne les dimensions hétéroclites, bigarrées et sensibles à un environnement mondialisé.

3.1 Des visées unifiantes de l'expérience à des représentations fragmentées

Trois moments sont identifiables dans la trajectoire concernant les conceptualisations de l'expérience touristique. Le premier rend compte d'approches divergentes mais globalement homogènes dans la définition de l'expérience en tant que socialement intégrée (Gross), préfabriquée (Boorstin) ou aliénée (MacCannell). Le second marque davantage une transition dans une démarche qui pluralise et étoffe l'expérience (Cohen). En pensant la possible désarticulation des valeurs premières de l'individu à celles de la société, Cohen ouvre à de nouvelles typologies et les éléments qui autrefois organisaient l'expérience – le divertissement, l'institutionnalisation et la « bulle » touristique ou la quête vers l'authentique – sont désormais considérés davantage comme des sous-ensembles que comme des notions à elles seules structurantes. Prenant appui sur cette démarche, le troisième moment en constitue un prolongement qui affine, nuance voire repense les catégories constituées. La perméabilité à la diversité fait dorénavant l'objet de conceptualisations qui soulignent les aspects individuels de la construction de l'expérience, notamment la capacité à endosser un rôle, à réfléchir ses actions et à leur donner du sens. Cette vision plurielle se nourrit des diagnostics résultant des transformations sociétales qui permettent de mesurer l'écart entre les représentations des années 1960, c'est-à-dire l'indivisibilité du vécu du touriste, et celles qui sont aujourd'hui proposées. Ainsi, saisies dans leur globalité, les théorisations de l'expérience touristique passent d'un mouvement binaire où l'expérience est pensée dans son articulation - problématique ou non - avec la société à une expérience plus fortement déterminée par l'individu, son regard, ses interprétations, ses choix, la conscience de ce qu'il vit. Bien qu'elle ne soit pas à considérer comme fonctionnant de façon autonome mais socialement organisée par l'économie de l'immatériel et, par conséquent, nourrie de la publicité, des médias, de la littérature, de la photographie, etc., l'individu en devient le point nodal sur lequel elle se cristallise, illustrant la fragmentation d'une expérience autrefois vue comme insécable. Cette pluralité redéfinit notamment l'expérience touristique en posant la question de sa « réalité ».

3.2 La « réalité » de l'expérience touristique en questions

Si, par le passé, l'expérience touristique a trouvé sa cohérence dans une forme de compacité, par l'appréhension des touristes comme un ensemble uniforme, peu différencié et peu sensible aux effets de contextes, du clivage avec la figure du Voyageur et de l'accomplissement d'une mobilité physique dans un ailleurs nécessairement lointain, la leçon du « post-touriste » tend, au contraire, à spécifier qu'il n'y a pas d'expérience universelle qui soient vraies pour tous les touristes tout le temps. Le « post-touriste » résulte d'une remise en cause assez radicale des limites qui circonscrivaient l'expérience « moderne », c'est-à-dire jusqu'aux années 1960. Même si elle était considérée par certains comme artificielle, la quête de l'authentique est relativisée par la plus grande réflexivité du touriste conscient de la place et du rôle qu'il joue. Les distinctions opérées a priori pour désigner les objets comme

dignes d'un intérêt touristique ou non sont estompées par l'affaiblissement des partitions entre la haute-culture et la culture populaire et la liberté des « lectures » possibles qui en résultent. De même, l'exclusivité de l'espace-temps du voyage touristique est affaiblie par les NTIC et les possibilités offertes de vivre l'expérience à partir d'un écran. Les traits spécifiques de la pratique touristique se brouillent au voisinage d'autres formes culturelles qui véhiculent des images, pouvant donc activer l'expérience de l'insolite, du différent, du non-ordinaire, via l'art, l'architecture, le shopping, etc. Si l'enseignement de l'expérience touristique telle que dessinée ici réside dans sa dilution à des espaces-temps qui ne sont tributaires que de l'individu qui les active, la question que pose le « post-touriste » à l'expérience touristique est celle de sa « réalité ». En effet, si l'expérience touristique est autant celle de la vue in situ que celle ressortant du cadre de la télévision ou celui d'une photographie, sa réalité se situe sur plusieurs niveaux : physique, mental, virtuel. De même que nous avions considéré le voyage sous les auspices d'une réalité s'exerçant sur différentes « scènes », l'expérience touristique se pense ici similairement. C'est à partir de ce cadre, nourri des analyses préalables de Baudrillard qui a analysé les formes de dilution du réel par la généralisation de ses signes[76], que se développent des spéculations sur le « tout est tourisme » de Munt (*ibid.*) résultant de la contamination du tourisme à l'ensemble de vie sociale comme de la « fin du tourisme » de Lash et Urry (*ibid.*). Mais si cette seconde assertion peut s'interpréter comme l'illustration - radicale - de l'achèvement du tourisme « moderne » pour penser l'émergence d'un tourisme « post-moderne » qui le dépasse, la première semble excessivement relativiste, faisant du tourisme un phénomène indécelable dans les enchevêtrements de la vie sociale. Néanmoins, toutes deux insistent sur la dimension évolutive de l'expérience touristique.

Pourtant, si le touriste peut se définir dans les termes de l'expérience post-touristique, donc comme pratique « créative », « individuelle » et « réflexive », les changements opérés dans les théorisations, de même que les formulations employées nous interrogent sur la manière de définir la pratique touristique.

3.3 Réserves sur le « post-touriste »

Les interrogations précédentes sur le touriste militent pour insérer une dimension contextuelle dans sa définition. Il est important que ce dernier ne soit pas analysé à travers un regard imperméable au monde qui l'entoure, nécessitant sa saisie au plus près des interactions avec l'environnement qui nourrissent son expérience. Mais une définition circonstanciée et souple du touriste rend-t-elle bien compte de ce qu'ils ont en commun ?

[76] « L'ère de la simulation s'ouvre […] par une liquidation de tous les référentiels – pire : par leur résurrection artificielle dans les systèmes de signes. […] Il s'agit d'une substitution au réel des signes du réel » (Baudrillard, 1988 : 11).

De même que l'expérience, la figure du « post-touriste » est ambivalente : stimulante pour saisir le touriste selon les mutations observées avec l'apparition d'un tourisme davantage segmenté, flexible et individualisé (Poons, 1993)[77], le caractère processuel et parcellaire du « post-touriste » nous renseigne plus sur l'état d'une dynamique que sur des aspects communément partagés. Ce que nous nommons processuel chez le « post-touriste » résulte de ses caractéristiques non statiques qui évoluent dans le temps et diffèrent selon les lieux dans le monde. Le « post-touriste » est davantage la représentation d'un certain type de touriste – plutôt occidental (au moins dans les modes de vie) – que de l'ensemble des touristes même si l'on peut considérer qu'ils seront, à terme, fortement caractérisés en ce sens. Il ne semble pas évident que les touristes des pays dit émergents au niveau du marché touristique mondial soient tous portés par l'expérience du « post-touriste ». Si l'on considère que l'acculturation au voyage et à l'altérité se constitue de façon relativement progressive dans le temps, alors l'expérience de ces touristes est, sans doute, moins organisée par la réflexivité, moins structurée par les choix et les interprétations individuelles. Ainsi, un touriste indien ou chinois qui voyage pour la première fois sera peut-être moins porté à minorer le caractère authentique de son voyage qu'un touriste occidental (ou issu des paus développés) habitué aux possibilités de se déplacer librement et facilement. Si les exemples peuvent paraître grossiers, ils insistent néanmoins sur les différences de degré dans ce qui structure l'expérience. Le ressortissant d'un pays peu ouvert politiquement, peu habitué au voyage, ne vivra pas la même expérience que celui pour qui se déplace aisément depuis longtemps. L'expérience du type « post-touriste » est, en ce sens, parcellaire. Elle rend mieux compte de la figure du touriste flexible, compétent et acculturé que de celui pour qui le voyage présente une dimension originale et unique, se trouvant porté par l'aura des premières fois.

III. Définition de la pratique touristique

A. Deux approches du touriste

Notre réflexion sur la pratique touristique s'est déroulée en trois temps : le premier, distinct des deux suivants, a mis en lumière les obstacles à une clarté conceptuelle et à un consensus sémantique pour définir le tourisme et le touriste. La confusion entre l'échelle individuelle du touriste et le conglomérat d'activités composites qu'implique le tourisme, le caractère évolutif de ce dernier, la multiplicité des perspectives possibles pour le traiter, la hiérarchie entre le Voyageur et le Touriste, fruit d'un construit historique mais trop souvent présentée comme des réalités essentialisées, constituent autant de facteurs qui brouillent l'analyse jusqu'à créer de fausses catégories. À la réelle

[77] Le tourisme qui impliquait un « packaging » global et une offre standardisée (« old tourism ») se voit remplacé ce tourisme où la segmentation et l'individualisation de l'offre sont plus affirmées (« new tourism ») (Poon, *ibid.*).

complexité du fait touristique nécessitant de présenter les éléments qui la fondent et les confusions qui l'alimentent, il fut également nécessaire de discerner la charge idéologique de certains termes ou raisonnements afin de pouvoir, le moment venu, s'en distancer ou les utiliser en ayant pleinement connaissance de leur sens.

Ceci posé, nous avons engagé un cheminement double. En effet, le second et le troisième temps de la réflexion ont consisté à proposer deux voies différentes sur la pratique touristique à partir de deux catégorisations initiales distinctes l'une de l'autre. Nous avons différemment circonscrit la pratique touristique, en avançant à chaque fois progressivement. Nous avons, d'une part, cherché à dépasser les limites de la terminologie proposée par l'OMT en répondant aux questions soulevées par les manques et les apories qu'elle suscite. Par exemple, à partir du constat de l'absence de logiques génériques dans la classification de l'OMT et la difficulté, en conséquence, de penser le touriste autrement que dans son hétérogénéité, nous avons mobilisé le loisir comme principe fédérateur. Partant, parce que c'était assimiler le tourisme et le loisir, il nous a fallu interroger la pertinence de logiques plus spécifiques au touriste : ses relations à la mobilité et au quotidien. De cette démarche découle la formulation de la pratique touristique comme « voyage de loisir dans une optique de circulation et de distance au quotidien ». Dans un deuxième temps, mais sur la base de la notion d'expérience, nous avons repris le fil de ses conceptualisations depuis son émergence dans les années 1960 jusqu'aux plus récentes recherches qui insistent sur ses aspects pluriels et significatifs pour l'individu. Et parce que ces représentations fragmentées de l'expérience sont adéquatement synthétisées dans la figure du « post-touriste », nous avons développé les conditions d'émergence d'une telle figure.

Cette démarche à deux niveaux nous a permis de considérer *ensemble* des catégories comme le loisir, la villégiature, le quotidien, et des processus comme la déroutinisation et plus globalement les transformations culturelles et socio-économiques qui environnent aujourd'hui nombre de touristes. C'est sur la base de cet *ensemble* que nous définirons le touriste comme « voyageur de loisir, circulant et distant du quotidien, dont l'expérience est aujourd'hui *davantage* "créative", "individuelle" et "réflexive" », avec toutefois les réserves exprimées précédemment. Cette formulation est le résultat de ce que nous considérons comme des caractéristiques intangibles aux touristes (le loisir, la mobilité de circulation, la distance au quotidien) et d'autres résultant de l'évolution des sociétés et de l'individualité (l'individualisation de l'expérience, sa créativité, etc.).

B. Terminologie adoptée

L'objectif de cette partie était de proposer une définition du touriste, laquelle nécessite de porter son attention à l'ensemble des notions qui voisinent dans les champs du voyage et du tourisme afin

de discerner, dans la proximité des sens, le propre de chaque terme. Une telle définition demande également à être rapportée à son environnement sociétal lorsque ce dernier tend à évoluer rapidement. Nous rappelons ici, succinctement, les terminologies que nous adoptons.

Le *touriste* est un individu dont le voyage de loisir s'inscrit avant tout dans une logique de mobilité de circulation et de distance au quotidien. L'*expérience* qu'il vit est, aujourd'hui, davantage individualisée, réflexive et créative. À la suite du touriste, nous définissons le *tourisme* comme l'ensemble des activités liées au voyage du touriste et son expérience vécue. Si le fait touristique découle partiellement de l'association du voyage et du *loisir*, nous poserons ce dernier originellement comme un temps « permis » laissé à l'appréciation de chacun et, plus généralement, à la manière d'un temps libre dévolu aux occupations et aux distractions des individus.

Si le voyage touristique n'est pas égal au voyage de loisir, car il est compris comme un voyage spécifique de loisir, c'est qu'une logique de mobilité faisant primer la circulation sur la transplantation vient différencier le touriste d'un autre voyageur de loisir. C'est le *villégiateur* pour qui prime le *séjour*, c'est-à-dire le fait de demeurer un certain temps dans un lieu. Si les modèles historiques du tourisme et de la villégiature distinguent ces voyageurs de loisirs, la tendance actuelle à la porosité des pratiques et à la reconfiguration des mobilités liées aux vacances peut les brouiller en les entremêlant (la réalité pouvant donner à voir un voyageur de loisir davantage touriste ou villégiateur selon les contextes et les moments du voyage). Cependant, parce que la mobilité reste, dans certains contextes, davantage mobilisée comme simple moyen ou plus explicitement comme finalité du voyage de loisir, nous conserverons ce distinguo.

L'*altérité*, couramment usitée dans l'univers du voyage, est le caractère de ce qui est « autre », au sens large, à savoir autant des individus que des paysages. Parce qu'elle est impliquée dans toute logique de déplacement, certes à des degrés très variables, elle renvoie davantage à la sphère du voyage qu'à celle, plus spécifique, du tourisme. Et si elle ressort de l'analyse de la pratique touristique, elle n'en constitue cependant pas un trait singulier. Autre terme courant, l'*authenticité*, qui est « ce qui porte son origine en soi » et dont la réalité ne peut-être contestée par des copies, des imitations, des pastiches. Mais les changements économiques (la circulation dématérialisée des images) et culturels (la critique des fondements de la modernité) complexifient les représentations de la réalité, affaiblissant la distinction entre ce qui est originel ou non. L'authenticité se pose moins comme un élément qui organise la pratique du touriste, lequel tend à interpréter plus librement son expérience. C'est à la croisée de cette individualisation progressive et de la problématisation des questions liées à la réalité que se dessine le « *post-touriste* », comme figure plus fortement individualisée que par le passé, hybridant des modalités de voyages qui semblaient auparavant distinctes.

Qu'apportent les développements de ce chapitre aux hypothèses de la « rationalisation » et de la « standardisation » des pratiques touristiques ? Quelles sont les formes possibles d'un projet de voyage touristique articulé à ces dimensions ?

La « standardisation » dans la pratique touristique associe à cette dernière une relation au nombre de touristes et/ou à sa perception. Elle est à la fois objectivable dans des flux, des lieux et sites touristiques identifiés et elle est objet de discours. Emanation de la démocratisation des loisirs et des prescriptions multiples des récits en tout genre, elle est l'objet de critiques dans le cadre de propos anti touristiques. Ceux-ci réalisent une partition entre des pratiques « légitimes » (promues par des touristes qui se pensent comme Voyageurs) et d'autres qui sont jugées corrompues. Le nombre est ici un opérateur fort de la valeur de l'expérience du voyage touristique : son importance est proportionnelle à la dénaturation de son caractère authentique (plus la masse de touristes est visible et/ou ressentie comme telle, plus l'expérience se déprécie). Ce rapport au tourisme massifié hiérarchise les pratiques entre Voyage et Tourisme, partageant l'expérience singulière du monde du premier des formes normalisées voire banalisées du second. Cette construction mythique, si elle n'est pas opératoire analytiquement, l'est néanmoins comme catégorie mentale et schème classificatoire. Ainsi, schématiquement, la conformité à l'expérience du Voyageur, dans une mise à distance du nombre et une valorisation de la singularité exprime une faible « standardisation » et, inversement, l'inscription dans une relation assumée au nombre et à des formes communes du tourisme, révèle l'illustration d'une pratique explicitement « standardisée ». Le projet touristique qui entretient une relation de proximité avec les pratiques dominantes se traduit par une configuration de voyage qui comprendre plusieurs des éléments suivants : une densité de touristes (sur le lieu de destination ou dans le groupe de voyage), la place d'un guide ou d'encadrant, des pratiques dirigées vers des hauts lieux, un rapport de connivence avec des images identifiées comme touristiques et communes au plus grand nombre… Dans ses formes les plus explicites, ce type de projet s'inscrit assez explicitement dans une dimension collective et une démarche de reconnaissance. A contrario, un projet touristique dégagé des pratiques dominantes et de leurs caractères supposément banals prend davantage la forme d'une recherche de singularité dans la présentation de soi, des espaces arpentés, des formes de rencontres souhaitées, de la place accordée à l'accidentel et à l'imprévu. Cette présentation bi-polaire est délibéremment clivée pour faire apparaître les points d'achoppement selon les projets possibles. Il nous faudra voir, dans l'analyse empirique, si l'expérience post-touristique, parce qu'elle tend à amalgamer différentes formes de voyages en réagençant les lignes classique de partage entre l'expérience Touristique et celle du Voyage, construit une pratique singulière de la ville, dans la conscience d'assembler des éléments touristiques disparates.

La dimension *« rationnelle »* de la pratique se lit dans la relation aux médiations du voyage touristique. La distance voire la rupture engagée par la distance au quotidien – univers massivement

réglé par l'habitude et les savoirs acquis sont en mesure de susciter des formes de désadéquation avec l'environnement visité. C'est en ce sens que le voyage demande appelle généralement une « rationalisation ». Pour éviter que le voyage se transforme en échec, des moyens et des ressources sont mobilisés pour faciliter et encadrer le voyage. Les « discordances » potentielles avec le territoire de visite peuvent s'incarner, par exemple, à travers la mauvaise maîtrise du cours des événements (désorientation) mais aussi dans des formes plus douces par une envie de mieux comprendre l'environnement qui, du fait de sa méconnaissance, est à découvrir (la curiosité, l'intéressement). Dans tous les cas, il s'agit de se réajuster à une situation en palliant l'absence de savoirs mobilisables qui font défaut, précisément parce que la distance à l'univers familier du quotidien est forte. C'est en partie ainsi qu'il faut comprendre le recours par les touristes à des médiations qui, selon les moments et les supports, permettent l'accord et l' « adhérence » avec l'environnement. La médiation est initialement un intermédiaire, un élément tiers qui s'interpose entre deux parties. C'est une entremise destinée à concilier deux mondes : ici le touriste et le territoire visité. De façon concrète, le guide imprimé de tel pays ou de telle ville expose et présente un mélange de données historiques et/ou de conseils pratiques et constitue, de ce fait, une ressource pour l'action en facilitant la recherche d'un hébergement, l'horaire d'un musée, une information historique, etc. De même, le recours à la médiation d'une agence de voyage venant ici délester le touriste de multiples contraintes liées à l'organisation. De façon analogue mais à une échelle plus réduite, la carte géographique d'une ville permet au touriste de se (re)positionner dans l'espace, comprimant l'entité complexe de la ville en une représentation accessible. Un livre, une carte papier, des professionnels du voyage : tous opèrent comme médiateurs entre le touriste et l'espace que ce dernier entend parcourir. Le projet clairement « rationalisé » est celui qui se pare des médiations les plus notables qui lui assureront un voyage encadré. Le recours au service d'un tour-opérateur organisant le voyage en constitue un des exemples les plus frappants. A l'opposé, les « vagabonds intellectuels » dont parle Cohen, portés par des rencontres fortuites et désireux de laisser advenir in situ les événements, sont un exemple de voyage où les formes de « rationalisation » sont à la fois plus faibles et davantage sollicitées dans le cours des situations. La programmation préalable doit être limitée pour laisser une place à la flexibilité et aux changements de plans.

Ainsi, après un premier chapitre où nous avons détaillé la notion de projet de voyage, nous avons ici spécifié, plus en avant, l'originalité de sa dimension touristique : la place du loisir, la logique de circulation, la relation au quotidien, l'expérience vécue et le rôle du touriste dans sa définition… Nous pouvons dorénavant parler d'un projet de voyage touristique et des dimensions de « standardisation » et de « rationalisation » qu'il charrie a priori. Avant de choisir deux projets précis différenciés selon ces logiques (cf. chapitre 4), nous poursuivons en caractérisant la métropole parisienne.

Chapitre 3. La métropole parisienne comme espace touristique

Si le précédent chapitre a consisté à définir le touriste, indépendamment de toute référence à un espace déterminé, si ce n'est l'ensemble du globe, celui-ci va plus loin en exposant les spécificités d'une pratique *urbaine* du touriste, plus particulièrement dans l'espace parisien. Notre objectif est de considérer la façon dont les pratiques touristiques se particularisent lorsqu'elles se réalisent dans des espaces urbains. Mais si l'examen des pratiques touristiques en ville demande de relever les activités des touristes pour en dégager des profils, il est également nécessaire de comprendre comment ces villes, aujourd'hui, s'approprient le tourisme pour se développer. En effet, il ne faudrait pas concevoir la ville comme un espace inerte dans lequel évoluerait un touriste dont les usages se préciseraient au contact du monde urbain. Ce serait nier la capacité de ce dernier à mobiliser de nombreux acteurs pour produire de la valeur et du sens. Si l'on observe en ville des usages différents de ceux de la montagne ou du littoral, ils s'expliquent par l'interaction entre les caractéristiques individuelles des touristes (l'âge, le revenu, la durée du séjour, leurs désirs, etc.) et celles des espaces urbains visités. L'investissement du touriste pour un lieu nécessite d'en comprendre la dimension attractive et les éléments urbains qui focalisent son désir.

Il s'agit de saisir ce qui attire le touriste dans les villes et ce qui organise l'expérience de la visite. La place d'une mobilité où le touriste *circule* dans l'espace urbain, déambulant et observant, est à questionner dans cette perspective. En effet, n'est-ce pas la logique du circuit qui permet de pluraliser l'expérience et d'appréhender la ville dans sa diversité ? Quels peuvent être des projets touristiques au contact de l'espace parisien ? Quelles en sont les formes dominantes qui polarisent les flux et les pratiques ? Dans quelle mesure la ville est un espace de ressources pour les touristes ?

Nous procédons ici en deux temps.

1) Nous analysons la ville en tant qu'espace touristique, i) dans l'examen successif de l'affirmation remarquable de l'espace urbain dans les pratiques touristiques, ii) à travers l'appropriation du tourisme urbain par de multiples acteurs pour élaborer des stratégies de valorisation et, iii) sous l'angle de la prédominance d'activités visuelles portées par des circuits, d'un intérêt porté à la culture et au ludique ainsi que des pratiques de consommation.

2) Nous présentons notre espace d'étude – la métropole parisienne – en détaillant ce choix et en revenant sur l'importance historique du loisir citadin à Paris. Ensuite, nous exposons les profils actuels des visiteurs.

I. La ville comme espace touristique

A. L'affirmation de l'espace urbain dans les pratiques touristiques

Si la ville concurrence aujourd'hui pleinement les autres espaces touristiques, c'est qu'elle cristallise en son sein nombre de transformations de la société contemporaine. Elle est partiellement – mais de manière non négligeable – le réceptacle de la forte croissance des mobilités de loisirs et de l'intérêt des individus pour les ressources culturelles et patrimoniales. Si le tourisme urbain s'est, entre autres, nouvellement affirmé en réponse aux mutations nées de la désindustrialisation et a été favorisé par l'accroissement des mobilités et des moyens de transport, il serait pourtant erroné de présenter la ville comme une destination touristique récente.

1. L'ancienneté d'une destination

La ville constitue un thème récurrent dans la littérature de voyage des XVe et XVIe siècles. Elle est à la fois un repère et une curiosité. Un repère, pour le voyageur de la Renaissance, car la ville apparaît comme un jalon du voyage et un espace reconnu dans un monde où nombre de lieux restent à découvrir, d'espaces à cartographier. « Au Moyen Age ou à la Renaissance, elle était un objectif absolu, donnant but et sens au voyage. Dans une nature plus traversée que visitée, étape ou destination, la ville était un lieu qui ne se contournait pas, sauf cas de force majeur » (Urbain, 2002a *:* 185). La ville est également l'objet d'une curiosité, surtout à la Renaissance, période d'ouverture et de rénovation. Nombre d'écrits de voyage contiennent des récits sur les villes, « descriptions monumentales, traits de la vie quotidienne saisis sur le vif, renseignements numériques variés (nombre d'habitants, nombre de vaisseaux ancrés dans le port, etc.) » (Margolin, cité par Urbain, *ibid.* : 182). Aux XVIIe et XVIIIe siècles, la ville continue d'être une étape indispensable de tout « beau voyage ». Son attirance se perpétue notamment dans le cadre de la religion et des pèlerinages vers les villes saintes. De même, les prémisses d'un regard touristique – rêveur, spectateur, attentif aux différences – sont favorisées par les panoramas urbains. Très tôt, en effet, la représentation du paysage urbain est rendue possible par le panorama qui, au travers d'un système de points culminants dévolus à l'observation, permet une contemplation d'ensemble de la ville qui préfigure la « vue » de certains futurs sites touristiques. Au XIXe siècle, les récits continuent de témoigner d'une attirance vers l'urbain. La ville, marqueur territorial difficilement contournable, objet de curiosités, jouit d'un

prestige croissant. C'est durant cette période que le voyage touristique connaît un essor du fait de l'entrée massive et de l'institutionnalisation des loisirs dans la vie sociale. Le tourisme est porté par ce mouvement de démocratisation progressive, phénomène qui se diffuse à de nombreux territoires urbains, notamment aux villes de montagne ou de littoral, ainsi que les villes thermales, la plupart catégorisées comme « stations ». Si elles ne possèdent pas de fonctions urbaines très diversifiées (Knafou, Stock, 2003) l'orchestration des festivités constitue une dimension essentielle. Concernant la « grande ville », celle-ci, à l'image de Paris, voit ses flux de visiteurs augmenter du fait des succès des Expositions universelles[78]. Les guides, à partir des années 1830, prolifèrent, et consacrent des éditions spécifiques à Paris, Londres ou New York. Ils informent sur le logement, le déplacement, les lieux de sociabilité. Par exemple, à Paris, « ils fournissent heure par heure l'emploi du temps de la ville, offrant, de la visite des monuments ou de magasins à la promenade en passant par les spectacles, un échantillon des pratiques codifiées de temps libre » (Csergo, 1995 : 125). Si les guides se font moins directifs quant au patrimoine monumental et aux informations pratiques, sous le Second Empire, ils continuent néanmoins de dépeindre les attraits des métropoles naissantes et, dès lors, les discours qu'ils véhiculeront se stabiliseront dans une forme qui variera peu par la suite (Hancock, 2003).

Ce rappel historique permet de replacer succinctement la place de la ville dans le mouvement des voyages, montrant qu'elle n'est pas l'objet d'une attraction récente. Destination ou étape au Moyen-Age, lieu de divertissement et de plaisir quand l'hédonisme s'affirme au XIXe siècle, la ville concentre déjà des flux de voyageurs de loisirs. Pourtant, depuis les années 1980, l'on parle d'une importance renouvelée du fait touristique en ville.

2. L'importance renouvelée du tourisme urbain

2.1 L'essor des destinations urbaines

La formulation d'un *essor* inscrit dans une perspective de *renouvellement* souligne que si le tourisme urbain est un phénomène qui ne se réduit pas au dernier quart de siècle, il a gagné en importance durant cette période après avoir été éclipsé par l'industrialisation. C'est une période pendant laquelle de nombreux espaces dans les villes des pays développés étaient dévolus à la production et où l'ingénierie et les nuisances diverses ont fortement marqué la physionomie urbaine. Aujourd'hui, devant le dépérissement de ces activités industrielles ou les changements de localisations vers les espaces péri-urbains, « les villes tentent de retrouver les agréments qui avaient fait leur attractivité avant [cette] marée dévastatrice de l'industrie et des circulations, de renouer avec une fonction touristique aujourd'hui oubliée mais qui avait largement précédé le développement fonctionnel des

[78] « La Troisième République multipliant les parcs récréatifs, notamment au moment des expositions universelles qui fournissent à de nombreux provinciaux le prétexte d'un premier voyage dans le Paris des plaisirs », (Csergo, 1995 : 154).

stations balnéaires et montagnardes » (Cazes, Potier, 1996 : 5). La place actuelle du tourisme urbain est notamment lisible à travers des données quantifiables : les chiffres, malgré les problèmes de définition et de méthodologie rencontrés, attestent d'un phénomène qui, au moins dans sa réalité occidentale, s'est affirmé depuis deux décennies[79]. Si, au niveau mondial, les grandes métropoles voient leur nombre de visiteurs croître de façon globalement continue[80], de la même manière qu'au niveau européen, des villes de moyenne envergure se développent touristiquement, cette croissance a surtout été le fait des années 1980 et 1990. Cockerell (1998) note, à partir des données de l'European Travel Monitor recensant les déplacements internationaux des Européens que, depuis 1993, et pour la période du milieu des années 1990, le marché du tourisme urbain a connu une croissance de 15% contre 5% en moyenne pour l'ensemble du marché touristique européen[81]. Aujourd'hui, l'espace urbain fait plus que rivaliser avec les autres espaces touristiques. Si la réception de touristes augmente de façon moins importante dans les années 2000 vu l'extension rapide des décennies précédentes, son poids dans l'ensemble des séjours personnels s'affiche, pour l'année 2006, à 35,8% contre 35,1% pour la « campagne », 27,5% pour la « mer », l'espace « urbain » étant le plus cité dans l'ensemble des espaces visités au cours des différents séjours[82].

Le poids des villes dans l'ensemble des destinations témoigne d'une attirance suffisamment puissante sur le long terme pour ne pas relever d'effets purement conjoncturels. Si l'espace urbain est redevenu attractif pour les touristes, c'est parce qu'il répond adéquatement à un ensemble de transformations. La dynamique du tourisme urbain engage un écheveau de facteurs explicatifs ayant trait à la fois à des politiques nationales (ouverture des frontières) et à des problématiques

[79] Concernant les problèmes de définition, ils résultent principalement dans la difficulté de circonscrire précisément un phénomène qui se décline diversement dans la gamme des espaces urbains : différence de taille, diversité ou non des fonctions urbaines, etc. En 1990, les premières Assises européennes du tourisme urbain en ont précisé les limites : si le tourisme urbain réfère aux ressources et aux activités touristiques implantées en ville, il se borne à toutes les villes hors celles de mono-activité touristiques (les stations), ainsi que les villes de moins de 20 000 habitants agglomérés, les villes créées exclusivement pour le tourisme et les villes résidentielles (Baron-Yellès, 1999). Si cette classification ne règle pourtant pas tous les problèmes (quid, par exemple, des petites villes dites de caractères, chargées d'histoire, des parcs d'attractions situés en zone péri-urbaine ?), elle à l'avantage d'insister, d'une part, sur l'insertion d'activité(s) touristique(s) dans un espace urbain qui ne s'y réduit pas et, d'autre part, sur la valorisation de fonctions touristiques diversifiées. Au niveau méthodologique, les critères choisis sont divers. Par exemple, le tourisme urbain est qualifié en termes de voyages personnels (agrément, famille ou autre) ou de voyages professionnels (réunion, stage, formation, congrès) voire de séjour (le temps passé en un lieu fixe comprenant au moins une nuit), lequel est comptabilisé en nuitée (nombre de nuit passée en un lieu fixe). Les éléments à manier sont donc nombreux. Parfois, d'autres termes tels que la fréquence de départ et la durée de séjour se rajoutent à la terminologie existante.

[80] Par exemple, d'après les statistiques disponibles sur leurs sites internet des offices de tourisme des villes de New-York, Berlin, Paris ou Madrid, celles-ci connaissent une croissance constante de leur fréquentation à une échelle à la fois domestique et étrangère.

[81] En Grande-Bretagne, la part des voyages de loisir vers les villes (« town » et « city »), sur le marché intérieur, représentait une somme de 340 millions de voyages sur un ensemble de 630 millions, toutes destinations confondues, soit plus de la moitié (Law, 1993). En France, par exemple, l'enquête « Vacances » de l'INSEE montre que les vacances en « ville » ont augmenté de 50% entre 1981 à 1992 (contre 29% pour la « mer », 17% pour la « montagne » et 9% pour la « campagne »).

[82] Cf. Direction du Tourisme (2007a). Pour ce type d'enquête, plusieurs espaces peuvent être déclarés pour un même séjour, c'est pourquoi, sur l'ensemble de la période 2003-2006, les destinations « campagne » et « ville » se valent.

démographiques (marchés des jeunes et des seniors). Mais ce sont aussi des éléments techniques et industriels (l'accroissement des moyens de transport, développement des compagnies *low-cost*) et sociétaux (augmentation globale des temps libres) qui sont à prendre en compte. Ainsi, le tourisme urbain se comprend mieux dans les correspondances étroites entretenues avec certains traits saillants de la société contemporaine.

2.2 Les moteurs du tourisme urbain

Nous développons trois éléments « moteurs » qui nourrissent la dynamique du tourisme urbain : le développement des courts-séjours, l'attrait des individus pour la culture et le patrimoine et, enfin, le renouvellement des espaces urbains désindustrialisés à des fins ludiques et festives[83].

2. 2. 1 Les court-séjours : des voyages flexibles et individualisés

L'affirmation du tourisme urbain, si elle s'inscrit, comme les autres espaces touristiques, dans la configuration vacancière marquée par une forte progression du taux de départ depuis les années 1960[84], est notamment à relier au développement des courts-séjours. Ceux-ci sont comptabilisés comme des séjours compris entre une et trois nuits passées en un lieu fixe. Si le nombre moyen des séjours augmente, leur durée moyenne ne cesse de décroître régulièrement depuis 40 ans atteignant aujourd'hui une douzaine de jours quels que soient l'âge et la génération, contre une vingtaine en 1964 (Dauphin, Tardieu, 2007). Cette augmentation est notable au niveau européen où leur nombre a progressé 3,5 fois plus rapidement que les séjours observés durant les grandes vacances (Cockerell, *ibid.*). En France, ils ont progressé de l'ordre de 5% par an à partir du milieu des années 1980, avec notamment une tendance à l'extension des courts-séjours de longue distance consistant à partir peu de temps mais relativement loin (Cazes, Potier, *ibid.*).

Cette prégnance des courts-séjours lors de voyages en ville est l'une des marques du tourisme urbain. En effet, « c'est la destination pour laquelle la durée de séjour moyenne est la plus courte : 4,7 nuitées en moyenne » (Baron-Yellès, 1999 : 175). Potier (1998) note même que 40% des voyages touristiques vers la ville sont constitués de voyages infra-journaliers, donc en deçà du court-séjour tel qu'il est classiquement défini. Aujourd'hui, si cette croissance des courts-séjours est prégnante puisqu'elle représente plus de la moitié de l'ensemble des séjours personnels en 2006, sa croissance est moins marquée. Cette tendance reste néanmoins celle de séjours moins longs mais plus nombreux pour des week-ends et étalés sur l'ensemble de la saison. Cette tendance est appuyée, au niveau

[83] Le découpage de cette partie s'inspire des trois grandes tendances de société nourrissant le tourisme urbain pointées par Cazes et Potier (1996) : 1) « le développement spectaculaire des mobilités de loisir », 2) « l'intérêt renforcé des individus pour les ressources culturelles et patrimoniales » et 3) le « renouveau du cadre urbain ».
[84] Si ce taux de départs stagne aujourd'hui à 63,9%, il est passé de 43,4% en 1964 à 61% en 1991 (Direction du tourisme, 2007a).

commercial, par les offres relatives aux voyages de courtes durées (*city-break*, *short-break*) qui constituent aujourd'hui des « classiques » des agences professionnelles. La configuration de départs « plus réguliers, plus loin, pour peu de temps » a, en effet, été favorisée par le tourisme en ligne.

Plus largement, en alliant la flexibilité des départs et la diversité des destinations, les courts-séjours influent sur la saisonnalité des espaces urbains et leur fréquentation accrue par des visiteurs étrangers :

- En permettant de partir plus souvent et moins longtemps, les courts-séjours entraînent une faible saisonnalité des espaces urbains. Comparativement aux autres destinations, l'évolution annuelle de l'écart entre les taux d'occupation maximaux et minimaux est, en France, les plus faibles dans l'« urbain » que pour les autres espaces (Direction du Tourisme, 2006). Cette « non-saisonnalité » (Cazes, Potier, *ibid.* : 33) pour laquelle on observe néanmoins une faiblesse de la fréquentation des mois d'hiver par rapport au reste de l'année, résulte également de l'association entre le tourisme d'agrément et le tourisme d'affaire, l'un occupant, dans le cadre de séjours plus courts, principalement les fins de semaine et les week-ends, alors que l'autre se révèle plus prégnant du lundi au vendredi.
- Secondement, l'attirance plus forte vers les villes des touristes étrangers. A travers ce qu'Urbain nomme une « mobilité internationale de proximité », qui est relayée par l'extension des transports inter-urbains sur des échelles territoriales excédant le territoire national, les courts-séjours permettent d'attirer plus fortement les touristes étrangers. Ainsi, la ville est la première destination des touristes internationaux en France : 4 visiteurs sur 10, en moyenne, visitant une ville, sont étrangers (Barron-Yellès, *ibid.*).

Ces types de séjours s'insérèrent de façon idoine aux évolutions d'un système vacancier marqué par une plus grande diversification des pratiques et leur étalement sur l'ensemble de l'année. cela rend possible un déplacement assez lointain, rapidement et pour une durée relativement courte. En offrant un large panel de destinations possibles dans le cadre de départs à la carte et réalisables à la dernière minute, les courts-séjours appuient la flexibilité et l'individualisation des voyages. Ils offrent aux touristes des possibilités variées pour se composer un séjour de quelques jours à bonne distance de leur lieu de vie.

2. 2. 2 L'appétence des individus et des territoires pour la culture

Une autre tendance contemporaine qui alimente le tourisme urbain est une inclination plus fortement prononcée des individus pour la culture. Terme largement polysémique, la culture est ici saisie non dans son approche anthropologique qui la conçoit consubstantiellement à la condition

humaine[85] mais dans le sens d'un ensemble de productions artistiques travaillant les objets, le bâti, les personnes. La culture donne lieu à une expérience ressentie et consommée via des activités qui génèrent des émotions et des images (les arts plastiques, l'architecture, la mode, la musique, la peinture, la photographie, la danse, etc.). Elles constituent un réservoir dans lequel les individus peuvent puiser des ressources nécessaires à la fabrication de références collectives (Clifford, Marcus, cités par Gravari-Barbas, 2003).

Au niveau territorial, ces différentes productions artistiques s'expriment concrètement dans des manifestations qui connaissent une expansion de plus en plus visible, les fêtes et festivals se multipliant depuis une vingtaine d'années (Di Méo, 2005). Il est rare, en effet, qu'un territoire ou une ville ne revendique pas son festival[86]. Le Conseil d'Analyse Economique a recensé plus de 2000 festivals en France, dont 61% ont été crée après 1982 (Miranda, 2008). Une véritable ébullition culturelle se donne à voir dans une couverture territoriale assez complète et une forte adhésion des participants (Garat, 2005). L'accroissement des consommations culturelles se traduit également par le succès du programme des « capitales européennes de la culture » où, par exemple, Glasgow, Anvers, Lisbonne, Madrid, Luxembourg, Copenhague et Lille ont été sélectionnées. Cet investissement dans la culture vise, bien souvent, à dynamiser des logiques de différenciation et à mettre en scène l'image identitaire de villes et de régions unies autour d'un capital commun qui est destiné à produire des représentations remarquables. Ce déploiement culturel est relayé par le processus de patrimonialisation. Renvoyant à la dynamique de conservation des éléments hérités du passé qu'on entend préserver des aléas du temps mais en continuant de leur assigner un sens dans le présent, il offre de nouveaux terrains à l'expression des formes culturelles au sein des espaces urbains. On assiste aujourd'hui à une « inflation patrimoniale » (Gravari-Barbas, 2005 : 11) qui résulte de la couverture toujours plus grande d'espaces sur lesquels agir ainsi que l'émergence de « nouveaux patrimoines » (*ibid.* : 12). Ceux-ci se réfèrent à la transformation de ces mêmes espaces dans le cadre de la désindustrialisation. En effet, nombre d'anciennes installations industrielles, d'entrepôts, de grands magasins sont aujourd'hui réaffectés vers des finalités nouvelles, souvent culturelles, situées pour beaucoup dans les villes puisque le développement industriel y fut le plus remarquable. L'exemple le plus frappant et connu du grand public est vraisemblablement le musée Guggenheim à Bilbao où la culture – un musée d'art contemporain portée par l'architecture audacieuse de Frank O. Gehry – devient un support d'un projet de revitalisation urbaine où s'interpénètrent des enjeux d'aménagement du territoire, notamment la requalification de friches portuaires et l'affirmation de

[85] Tel un ensemble de savoirs, de croyances, d'arts, de mœurs et de droits dans une société donnée (Galaty, Leavitt, 1991).

[86] « Dans les années 1990, au plus fort de la grande période de création des festivals dans le monde, il ne se passait pas un mois sans qu'une nouvelle ville n'annonce la naissance du sien. Glasgow, Barcelone, Montréal, Manchester, Berlin, Breda ou Utrecht faisaient alors de leurs mieux pour imiter les plus grandes cités festivalières : Edimbourg, Bayreuth, Salzbourg, Avignon, Rotterdam, Venise ou Baltimore…» (Di Méo, 2005 : 228).

l'identité basque (Gravelaine, Masboungi, 2005). De nombreuses villes optent similairement pour faire de la culture un outil au service d'un projet urbain, souvent dans un entremêlement des fonctions culturelles et ludiques.

Néanmoins, si les territoires s'emparent des thématiques culturelles, c'est parce que, dans le même temps, l'appétence des individus pour la culture se trouve affermie dans un contexte mondialisé. Les formes culturelles s'approprient plus facilement et les contours de formes considérées comme légitimes et d'autres perçues comme plus populaires se redéfinissent. En effet, l'internationalisation des formes et des expressions liées à la culture, c'est-à-dire leur insertion et leur circulation à une échelle globalisée, illustre la possibilité d'une appropriation des expressions culturelles à la fois très diversifiées et étrangères à nos univers de référence et ce à une échelle extrêmement vaste. Parce que l'on est en mesure d'accéder presque instantanément – par les réseaux – et de se confronter à une pluralité de formes et d'expressions, l'acculturation à la diversité peut se réaliser sur une base aujourd'hui considérablement élargie. Et si cette appropriation révèle certes des logiques d'uniformisation (celles proposées par des grandes firmes du divertissement, souvent décriées), des logiques de recyclage, de recréation, donc de réappropriation sont également notables. Le second élément à l'œuvre est la démocratisation des formes culturelles, c'est-à-dire que le vecteur de la diversité culturelle n'est pas ici une base géographique élargie (internationalisation) mais une appropriation de formes qui étaient auparavant difficilement assimilables parce qu'elles étaient trop légitimes (formes « savantes ») ou pas assez (formes « populaires »). La perméabilité des limites est aujourd'hui plus prégnante, rendant l'assimilation de formes variées plus forte, ce qui tend à produire des dissonances culturelles intra-individuelles (Lahire, 2004)[87].

2. 2. 3 Les mutations des espaces urbains désindustrialisés

La croissance du tourisme urbain est également la résultante d'un accaparement par les villes des thématiques des loisirs et du tourisme dans le cadre d'un renouvellement des espaces urbains désindustrialisés. Bouleversant l'organisation de la vie économique et sociale, les espaces vacants de la ville « post-industrielle » sont, aujourd'hui, en partie réaffectés à des fins de loisirs et de divertissement, offrant une impulsion nouvelle en termes d'usages et d'images. Les mutations urbaines nées de ce dépérissement des fonctions industrielles donnent lieu à une organisation spatiale et sociale où l'immatériel, le festif et le ludique jouent un rôle de plus en plus primordial, avec l'hypothèse que les centres urbains seraient essentiellement portés par une nouvelle *gentry* que Florida

[87] Sur la variation intra-individuelles des comportements culturels, « c'est tout d'abord la fréquence statistique des profils culturels dissonants qui saute aux yeux de l'observateur : ceux-ci sont absolument ou relativement majoritaires dans tous les groupes sociaux […] à tous les niveaux de diplôme […] et dans toutes les classes d'âge » (Lahire, 2004 : 13).

(2002) nomme la *creative class*[88]. Si cette thèse entend souligner la montée en puissance de la créativité et de l'innovation dans les processus de métropolisation, très nombreux sont les projets urbains à s'accaparer le festif et l'immatériel et à s'en servir pour la promotion des villes. Aux fonctions anciennes dédiées à la production se sont substituées des zones spécifiquement dévolues aux loisirs, non seulement dans les espaces péri-urbains mais aussi centraux, à partir de zones délaissées telles des friches urbaines qui se transforment en complexes de loisirs[89]. Ces opérations de renouvellement urbain ont été relayées par les médias, magazines et suppléments de journaux transformant ces projets de revalorisation en histoires positives. Par exemple, Newsweek a identifié les villes les plus sensationnelles (« hot ») qui ont combiné avec succès une rénovation des quartiers, la renaissance du centre ville, des aménités et des opportunités d'emplois, une place importante dévolue à la culture et aux loisirs (Fainstein, Judd, 1999). Ainsi, nombre de projets urbains illustrent aujourd'hui l'insertion des nouveaux loisirs dans la ville contemporaine. Si l'exemple de Las Vegas constitue un exemple emblématique de collusion des fonctions récréationnelles au cœur des espaces urbains métropolitains, proche du parc à thèmes dédié aux divertissements qui se donne à voir comme une vitrine de la ville, des projets comme ceux de *Power Plant* à Baltimore ou de la *Postdamer Platz* à Berlin sont plus significatifs d'une occupation ludique des centres-villes. Ce sont, en effet, des lieux de divertissement conçus sur la base d'un délaissement des anciennes fonctions du lieu[90]. Ces réalisations illustrent une tendance à la « ludicisation », c'est-à-dire à la mise en spectacle de certains espaces métropolitains de façon à ce qu'ils constituent un produit d'appel pour véhiculer l'image de villes récréatives et divertissantes.

Ces trois éléments – la croissance de séjours courts qui permettent de partir loin et rapidement pour peu de temps, la plus grande appropriation de formes culturelles variées et l'émergence d'espaces urbains dévolus aux loisirs – constituent des éléments structurants qui participent à

[88] La « classe créative » est un concept qui fait de la créativité un acteur essentiel du développement économique des villes. Florida affirme, en effet, que la capacité de développement économique des villes dépend de la place qu'y occupe la « classe créative » : les ingénieurs, les scientifiques, les universitaires, les artistes, les designers, les architectes ; bref, des représentants des secteurs à « forte intensité de savoir » (Bourdin, 2005). La classe créative se caractérise à la fois par la Technologie, le Talent et la Tolérance dont des indices mesurent les niveaux respectifs (nombre de brevet par habitant pour l'innovation et la Technologie, pourcentage d'artistes et de créateurs pour le Talent, de ménages gay pour la Tolérance, etc. Elle dépasse et englobe les théories économiques sur l'innovation et celles sur l'émergence d'une classe moyenne. À la fois économique et financière, artistique et culturelle, technologique et industrielle, la créativité serait un élément prépondérant du capitalisme (Vivant, 2006).

[89] « L'importante désindustrialisation des villes occidentales dans l'après-guerre a bouleversé l'organisation de la vie économique et sociale. Tout en provoquant l'affaiblissement et la désintégration des classes ouvrières, elle a confirmé l'influence progressive des classes moyennes en termes de consommation, de cultures, de loisirs. Elle a accompagné l'essor urbain, associé jusqu'il y a quelques années aux forces productives, et est désormais associée à la célébration du déclin de la ville industrielle, comme si la désindustrialisation était la condition nécessaire à l'émergence d'un nouvel ordre économique et d'une organisation spatiale urbaine, fondés sur l'immatériel, le festif, le ludique » (Gravari-Barbas, 2006 : 49).

[90] À Baltimore, dans le cadre de la requalification du front d'eau, l'ancienne usine d'électricité est aujourd'hui convertie en un centre de loisirs intégrant un ensemble d'attractions allant des restaurants à thèmes hollywoodiens (Hard Rock café), une franchise de restaurants à thème sportif ainsi qu'une librairie grand public comprenant des espaces de restauration rapide (Gravari-Barbas, 2001).

expliquer la dynamique du tourisme urbain. Dans les deux parties qui suivent, nous développons 1) comment le tourisme est devenu un levier des stratégies urbaines (quels moyens les villes mettent-elles en œuvre pour attirer les touristes ?) et 2) la place du paysage, de la culture et de la consommation comme occupations remarquables du touriste en ville.

B. Le tourisme, un levier des stratégies urbaines

La mise en valeur des thèmes ludiques illustre la transformation des espaces urbains qui, dans un contexte mondialisé et concurrentiel, doivent répondre à des exigences de « mise en scène » et de promotion par l'image plus fortement prononcées qu'avant.

1. L'image de la ville à promouvoir

Si le tourisme est depuis longtemps un enjeu économique pour les territoires, il fait aujourd'hui l'objet d'une attention croissante de la part des villes. La prise de conscience d'un développement intégrant le tourisme est globalement concomitante de son affirmation dans les espaces urbains depuis les années 1980. Et c'est à partir de cette période que vont se développer des stratégies exclusivement dédiées à la valorisation touristique en s'appuyant notamment sur le marketing urbain. Celui-ci cherche à susciter un désir de visite adressé aux visiteurs-consommateurs potentiels et, à la manière d'un produit manufacturé. Il s'agit de créer du sens en les faisant adhérer à un imaginaire qui illustre un patrimoine spécifique, un mode de vie et un état d'esprit, tout ce qui peut constituer un halo signifiant indiquant qu'à la visite de telle ville correspond un univers bien précis. Puisqu'une des particularités du tourisme réside dans la place qu'occupe l'imaginaire (la dimension projective du voyage), l'importance accordée aux représentations et à la diffusion d'images sont primordiales[91]. Cela appelle une alimentation constante de la phase amont du voyage pour orienter la décision du visiteur-consommateur par une mise en scène cohérente de la ville (par les discours, l'image publicitaire), laquelle, parce que les acteurs urbains du tourisme doivent procéder à l'éveil ou à la perpétuation du désir de visite, demande notamment la mise en place de stratégies de communication.

Si les représentations liées aux villes sont un enjeu en termes de développement touristique, il s'agit alors de les façonner (lorsque l'identité est faible) ou de les accompagner (quand une identité forte existe déjà). C'est pourquoi la production de discours sur la ville, quand il est destiné à de futurs visiteurs, est aujourd'hui souvent gérée par un ensemble d'acteurs. Ils élaborent et conduisent les stratégies de valorisation, l'événement sur lequel communiquer, en direction de quelle(s) population(s) cible(s), sur quels supports, etc. Si les multiples discours portés sur la ville sont porteurs de rumeurs

[91] « Ce qui prime dans le processus de décision d'un touriste, c'est le critère affectif. Si une ville a une image faible ou négative, elle est immédiatement rayée de la liste […] De toute évidence, l'image de la ville constitue un facteur primordial dans le processus de décision [des touristes] » (Moreu, 1994 : 100).

sur la ville (Rosemberg, 2000), les collectivités ont progressivement compris le souci d'en maîtriser le sens et la destination, ce qui nécessite d'être au départ de la rumeur. En outre, des villes qui souhaitent se doter d'une identité visuelle font parfois appelle à des agences de design afin de devenir une marque. Ce fut le cas pour New York et son fameux logo « I ♥ NY », créé en 1977 pour l'Office du tourisme de la ville. Ce succès fut tel que ce logo s'est progressivement détaché, dans les représentations individuelles, d'une stratégie marketing, et donc d'une forme de manipulation publicitaire, inscrivant cette image de New-York dans le long terme. En effet, aujourd'hui, ce logo est toujours visible sur nombre de tee-shirts portés par de jeunes urbains, et il en existe des dérivés pour d'autres villes (« I ♥ Berlin », « I ♥ Prague », etc.).

Au-delà de ces signes, la constitution ou le renforcement d'une identité urbaine propre passe par la recherche de singularisation vis-à-vis des autres villes concurrentes.

2. Logiques de différenciation

Si le développement métropolitain actuel impose la valorisation d'une identité urbaine forte, si un ensemble de stratégies spécifiques sont repérables, l'histoire urbaine de chaque territoire est un premier élément déterminant dans les processus de valorisation.

2.1 La difficile différenciation des villes touristiques

Si la plupart des villes présentent un caractère nécessairement unique (les modèles urbains peuvent être transposables, les contextes locaux restent particuliers), les qualités qui jouent comme force d'attraction touristique (la dimension patrimoniale, l'hébergement, les équipements culturels, la vie nocturne, la restauration, etc.) sont fréquemment similaires d'une ville à une autre (Holcomb, 1999). Par exemple, cet auteur note qu'il y a suffisamment de grands restaurants étoilés à New-York, San Francisco, Dallas et dans une douzaine d'autres villes aux États-Unis pour attirer les touristes amateurs de gastronomie. Au niveau musical, si la Nouvelle-Orléans se vante d'être la ville « berceau du jazz », il est très facile d'en écouter à Chicago, New-York, Londres ou Paris. De même pour les expositions d'art, si Florence et Saint-Pétersbourg ont de grands musées, elles sont loin d'être les seules, sans compter toutes celles qui possèdent des galeries. Ainsi, la question de la distinction inter-urbaine est posée : sur quels éléments s'appuyer pour se mettre en valeur et se distinguer de villes de même rang ? Comment créer des imaginaires urbains, valoriser ou décentrer ceux qui existent et, plus globalement, renforcer son identité ? Si Holcomb pose la question pour des villes qui ont un rang non négligeable mais dénuées d'attractions suffisamment fortes à « vendre », ce problème est également présent pour les grandes métropoles mondiales. Elles ne peuvent rester inactives dans le domaine de la valorisation touristique bien qu'elles bénéficient d'images puissantes largement véhiculées par les arts, les médias et les individus. Fainstein et Judd (*ibid.*) ont relevé, surtout pour la

ville « générique » (Holcomb, *ibid.*), la mise en place de deux grandes stratégies marketing : le recours à des marqueurs territoriaux forts à des fins de symbolisation et la mobilisation suscitée par de grands d'événements.

2.2 Les repères symboliques

Ces repères, à la différence de bien d'attractions peu connues, constituent une information cataloguant un site comme un élément devant être vu (Britton, 1991). Ils procèdent comme un jalon ou une borne dans la ville, s'y extirpant par l' « aura » qui leur a été conférée et qui demandent à être validée par la reconnaissance du regard touristique. Aujourd'hui, des lieux ou des monuments urbains comme Tower Bridge à Londres, la place Rouge à Moscou ou le Vatican à Rome sont identifiés comme des attractions touristiques officielles intégrés aux circuits classiques du tourisme urbain, objets devenus sacrés et fixés dans l'esprit des individus au point qu'il est devenu difficile de ne pas les voir au moins une fois (Urry, 1990). Le processus de valorisation qui cherche à constituer des repères a pour objectif d'atteindre une ampleur similaire par leur inscription dans la géographie mentale des touristes comme des prescripteurs (les divers médias, de la presse aux guides, etc.) en donnant le sentiment aux touristes qu'il y a des visites incontournables. Cette recherche de sites comme marquant le territoire et les esprits relève d'une opération de symbolisation qui consiste à faire d'un site un élément de représentation ou d'évocation de la ville. L'Empire state building représente ou évoque New York, Westminster Londres, l'opéra House Sydney, la tour de Pise la ville éponyme, la tour Space Neddle Seattle, la Gatteway Arch Saint-Louis, etc. Zukin note, à une échelle plus globale, que des villes qui veulent construire une économie basée sur le tourisme doivent pouvoir se projeter elles-mêmes comme un paysage ou un décor propice au rêve et à la consommation visuelle (Zukin, 1991). Ces exemples participent de cette logique. Mais si ceux qui sont cités ci-dessus assurent une valorisation déjà-là et largement médiatisée, il reste, pour les villes qui sont dépourvues d'une telle « marque », à miser sur des projets urbains ou sur des réalisations architecturales à même de devenir emblématiques. C'est dans ce cadre que s'inscrit l'organisation de grands événements.

2.3 Les grands événements

Si l'organisation d'événements d'ampleur marque aujourd'hui une partie de la physionomie et de la temporalité des villes, elle n'est pas, pour autant, un phénomène récent. Déjà, au XIXe siècle, Londres organisait la première Exposition Universelle, en 1851, en regroupant au Crystal palace – ancien palais des expositions – une myriade de produits provenant des différents territoires de l'Empire Britannique. Les expositions universelles deviendront, par la suite, des vitrines témoignant des progrès de la révolution industrielle. Leur dynamiques susciteront l'occasion de développer des infrastructures urbaines (à l'exemple de la première ligne de métro à Paris en 1900 pour l'Exposition de la même année) ou des aménités (l'arrivée des bateaux-mouches sur la Seine en 1867). De même

que de nombreuses réalisations architecturales construites pour l'occasion dont certaines demeureront des symboles de la ville. C'est le cas pour la tour Eiffel à Paris ou l'Atomium à Bruxelles. Ce type d'expositions, dites Universelles ou Internationales, selon les statuts gérés par le Bureau International des Expositions (BIE), restent des événements toujours très recherchés par les villes car ils représentent l'occasion non seulement de promouvoir un événement mais de transmettre des images de la destination et de la région organisatrices. Sur ce point, l'attribution des Jeux Olympiques représente la récompense la plus importante pour les villes à la recherche de méga-événements. Se basant sur l'analyse des Jeux Olympiques d'Atlanta en 1996, Holcomb note que si les retombées directes de l'événement ont donné lieu à une fréquentation de 6 millions de visiteurs et une manne financière de l'ordre de 4 à 5 milliards de dollars US, peut-être que les gains les plus importants ont été réalisés dans la consolidation de l'image d'Atlanta comme capitale du nouveau sud des États-Unis, dont le slogan fut à ce moment « the World's Next Great City » (Holcomb, *ibid.* : 59). Même une candidature non retenue pour ce type d'événement est l'occasion de retombées significatives pour la ville (Law, *ibid.*).

3. Conclusion sur la place du tourisme dans les stratégies urbaines

Le développement du tourisme urbain résulte de l'interaction de dynamiques à la fois individuelles – l'attrait plus large pour la culture et les loisirs – et territoriales, avec l'émergence de villes « post-industrielles » et ses fonctions récréatives. Ces dynamiques sont elles-mêmes relayées par l'évolution des techniques dans le domaine des transports et avivées par le changement d'échelle résultant de la globalisation. De même, mais dans d'autres termes, le rôle croissant des loisirs dans les dynamiques urbaines peut se lire comme une « ludicisation » des métropoles, terme employé comme référence à la valorisation d'ambiances récréatives, d'opérations à visées thématiques, de temporalités de type saisonnière ou éphémère plutôt que de long terme. Bref, d'un ensemble où l'objectif est globalement celui de renvoyer l'image d'espaces urbains festifs et animés. Le tableau qui émerge aujourd'hui de la concurrence mondialisée demande à nombres de villes de se soumettre aux exigences de mise en valeur, de promotion et de différenciation. Que ce soit en accentuant leurs atouts et/ou en les diversifiant, il s'agit de renforcer leur identité afin de capter les flux liés aux mobilités de loisirs (flux de personnes et flux financiers concomitants). Pour cela, une image est à faire valoir, sur une scène nationale, continentale voire mondiale selon le poids et le rayonnement de chaque ville.

Plus globalement, les opérations de valorisation mises en œuvre visent la polarisation sur un espace, certes de visiteurs mais aussi de résidents à plus long terme, afin de renforcer les ancrages par l'implantation d'entreprises et le renforcement des bassins d'emplois. Le tourisme est un des éléments des dynamiques urbaines en tant que levier appuyant le processus de métropolisation. Mais si les villes se transforment, à des degrés divers, pour être – ou rester – attractives et si, pour cela, elles

produisent des aménités et des lieux dévolus au loisir, il reste néanmoins à questionner les pratiques de ce temps libre dans des espaces et des paysages urbains. Il s'agit de voir quels peuvent être les loisirs qui constituent les occupations des voyageurs urbains et, par là, les formes d'appropriation de la ville. Ceci doit nous permettre de répondre à la question portant sur l'activité d'un touriste qui visite une ville. Il reste que sur ce point, il est difficile d'offrir une réponse pleinement satisfaisante puisque celle-ci nécessiterait d'être représentative de l'extrême diversité des pratiques, des plus dominantes aux plus marginales ainsi que de leurs combinaisons au sein d'une même voyage. Néanmoins, des éléments de réponses peuvent être fournis à partir de thèmes et des usages qui font l'objet de régularités observées et commentées. En conséquence, nonobstant la variété des pratiques touristiques en ville qui présentent des difficultés de préhension lorsqu'elles sont considérées a priori, nous développerons trois leviers importants - parmi d'autres - de l'attraction des villes : 1) leurs formes et leurs paysages, 2) la place grandissante que la culture y occupe et 3) les espaces touristiques et ludiques dévolus à la consommation.

C. Les activités urbaines des touristes

1. La ville comme paysage

Une des forces d'attraction de la ville est le paysage qu'elle renvoie, l'ensemble d'agencements spécifiques qui lui donnent forme constituant sa singularité. De là naît son caractère reconnaissable qui est d'autant plus fort que les formes en question sont originales. Ce sont aussi bien les « gratte-ciels » que les centres historiques de la ville européenne ou la monumentalité de certains quartiers ou édifices qui participent de l'attrait des villes. Dans cette diversité des « expressions urbaines », la ville constitue un paysage et est donc l'objet de regards. Comment comprendre, sinon, les circuits proposés pour voir certaines parties des villes ? De même, quel sens donner à la déambulation dans la ville ? Si les significations ne sont a priori pas univoques (du regard sur le bâti au regard sur autrui, etc.), un ordre du visible les structure : c'est voir, se faire voir, ou les deux ensemble. Pour autant, qu'est-ce que regarder un paysage et qu'est-ce qu'un regard touristique sur le paysage ? Comment s'articule l'expérience perceptive dans la ville ? Quelle place y occupe la déambulation et les parcours urbains ?

1.1 Paysage et regard touristique

Le dictionnaire définit le paysage comme une partie d'un pays qui s'offre à l'œil qui le regarde. Des auteurs l'appréhendent comme « l'aspect du pays tel qu'il se présente à un observateur » (Tissier, 2003 : 697) ou un « *regard* sur une portion d'espace concret » (Lacoste, 1977 : 4). De ce premier socle se dégagent deux éléments – le regard et la portion de pays regardée – et, à leur suite, deux questions :

1) en quoi la portion de pays est-elle particulière pour faire l'objet d'un regard, 2) quelle est la nature de ce regard ?

Sur le premier point, Lacoste (*ibid.*) propose de saisir les éléments prépondérants d'un paysage à partir d'une comparaison avec une carte. Si cette dernière est constituée de deux dimensions (latitudinale et longitudinale), le paysage s'y distingue en en contenant une supplémentaire : la hauteur. La carte représente une portion d'espace dans sa totalité alors que le paysage se caractérise par des espaces visibles *d'un certain point d'observation*. Ainsi, dès que le point d'observation change, les espaces visibles changent aussi, les espaces auparavant masqués devenant visibles alors que d'autres, au contraire, se cachent à la vue. Le paysage est ainsi une vue sur une partie de l'espace où la proportion des étendues visibles et masquées dépend des formes du relief, de la végétation, du bâti, etc. C'est pourquoi, si la carte se décrit de n'importe quel point de vue, le paysage implique une vision partielle, relative et déformée de l'espace (*ibid.*). Ainsi, le paysage dépend du point qui l'observe, ce dernier constituant sur lui une vue *particulière*.

C'est à partir de cette vue que se forme le regard, objet du deuxième point. Il implique une certaine distance en tant qu'il constitue une vue d'ensemble, un embrassement d'une partie du pays (Tissier, *ibid.*). En effet, « il n'y a de paysage que si le regard peut porter à une certaine distance » (Lacoste, *ibid.*) soulignant l'effet de distanciation propre au regard sur le paysage, la profondeur du champ de la vision permettant d'englober ce qu'on regarde, et non, à l'inverse, d'y être dominé voire « écrasé ». En effet, ceci limiterait la perspective et l'appréhension des différents plans. Si le regard sur le paysage est ainsi caractérisé, reste la nature du regard touristique sur le paysage que Lacoste choisit de nommer « esthétique », dans le sens où il est porté sur le « beau », la « belle vue ». Les « beaux » paysages, c'est-à-dire les lieux sur lesquels le regard touristique peut s'exprimer le plus intensément sont ceux qui offrent un champ de vision suffisamment large et profond, donc par un faible nombre d'espaces masqués, le regard pouvant porter loin, plus loin que les points d'observations voisins (*ibid* : 23). Appliqués à l'espace urbain, les « beaux paysages » se trouvent moins en un coin de rue et davantage là où les perspectives sont ouvertes – grandes avenues, buttes ou grandes tours – c'est-à-dire là où l'on voit le plus loin.

Mais si la distance à l'objet regardé ouvre à la sensation de beauté, pour autant, qu'est-ce qu'un « beau » paysage et pourquoi y portons-nous notre regard ? Le sentiment de la beauté est relativement tardif : jusqu'à une époque récente, il n'a été le fait que d'une minorité de population (*ibid.*). Lacoste, comme Berque (2000), font de la Renaissance la période où ce sentiment de beauté s'exprime le plus fortement à travers l'affirmation de l'idée d'individu, de sa liberté et de son propre destin. Partant, l'intérêt pour les paysages et leur beauté s'accorde avec l'idée d'un individu plus conscient de lui-même et de son devenir, le paysage rendant compte de la place – relative – de l'individu dans le monde. La vue d'un « beau » paysage est à la fois « pulsion de liberté » (Lacoste, *ibid.* : 37) vers

l'inconnu – et donc agent actif du désir de voyage – et indice de l'immensité et/ou de l'étrangeté du monde. C'est pourquoi le « beau » paysage renvoie, pour Lacoste, à l'inaccessible, au méconnu, comme « le regard que l'on peut porter sur l'espace au-delà du cadre familier, vers ce que l'on ne connaît pas bien, vers ce que l'on n'a pas encore vu » (*ibid.* : 36). Néanmoins, la notion d'un « beau » paysage, pour ne pas apparaître uniquement comme une forme pure dotée d'une valeur intrinsèque, est tributaire d'une analyse des conditions qui rendent possible des dispositions esthétiques à voir tel paysage comme « beau » ou non. Par exemple, la photographie, en multipliant à l'infini les images des paysages, a développé et propagé à leur égard une attitude de contemplation esthétique qui s'est, à leur suite, propagée par les médias de masse dans les pays développés (*ibid.*). De même, le tourisme s'est approprié la « beauté » des paysages et les sentiments associés jusqu'à opérer un relatif conditionnement par la publicité et le marketing.

Au final, le regard sur le paysage est une vision *partielle* et *distancée* sur une portion de l'espace et le regard touristique est un regard *esthétique* qui cherche à saisir le « beau » et où la vue se déploie *amplement* et *largement* sur l'espace regardé. Autrement dit, le regard du touriste est appréhendé essentiellement à la manière d'une contemplation esthétique dans une distance *nécessairement* grande à l'objet regardé. Bien qu'intéressante, cette analyse tend à souligner trop fortement la distance contemplative – méditative, rêveuse, songeuse – permise par d'amples perspectives visuelles au détriment de l'exercice d'un regard plus situé dans la scrutation des détails et des différences, c'est-à-dire redevable d'une vision du proche. La contemplation ne demande pas à ce que l'objet regardé soit inéluctablement situé dans l'horizon lointain. En effet, il ne faudrait pas ici entendre *uniquement* la ville comme une entité désincarnée constituée par son seul cadre bâti embrassé de loin par le regard mais bien plus la saisir comme une composition de différentes strates qui constituent autant de plans possibles pour le regard. En effet, cela permet la vue large et panoramique donnant à voir une forme globale de la ville comme la vue plus resserrée sur le cadre architectural et les monuments, puis sur les boutiques et autres échoppes et, de façon plus ramassée, sur les passants… Appréhendé dans cette pluralité, le paysage ne semble pas ainsi un tout homogène mais bien une vue qui change selon le point d'observation : celui des hauteurs comme celui de terre-plein de la rue, celui des distances qui sollicitent la contemplation comme celles qui activent l'observation de situations. Sinon, il n'y aurait de regards touristiques sur la ville que distancés, à partir d'endroits reconnus pour leur « belle vue » et oubliant ou sous-estimant l'ensemble de tout celles qui sont possibles dans des espaces plus proches. Le banc public et la terrasse de café ne constituent-ils pas des postes d'observation adéquats pour les touristes ou pour tout individu cherchant à capter le spectacle de la citadinité ?

Le regard touristique sur le paysage est ainsi une vision esthétique *partielle* et *distancée*, mais non excessivement éloignée de l'objet regardé. Et, selon les endroits où l'on observe, la ville est objet de ce regard, ce dont témoignent les déambulations et les circuits des touristes en ville.

1.2 Déambulations et circuits dans la ville

Parmi l'ensemble des éléments qui viennent signifier l'attraction et l'attention que représentent les paysages urbains pour les touristes (au nombre desquels on peut ranger tous ceux qui impliquent une vue, soit in situ, soit par la représentation – cartes postales et autres), le fait de circuler dans la ville apparaît comme un élément central. La circulation est, pour le touriste, un des aspects constitutifs de sa pratique (cf. chapitre 2). Si nous avons préalablement cherché à établir des différences au sein des voyages de loisir et à poser la pratique touristique comme davantage structurée par la logique du circuit, du parcours et de la visite et moins par l'installation, la résidence, l'arrêt, c'est que nous estimons que la mobilité n'est pas neutre pour les touristes et qu'elle ne constitue pas seulement ou essentiellement un moyen pour le voyage mais qu'au contraire, elle possède une valeur *en soi*. Elle est, sous cet angle, activée, sollicitée et appropriée par ce qu'elle permet comme expériences possibles : une confrontation physique, visuelle, mentale avec l'espace visité. C'est pourquoi, formulée de façon tautologique, le touriste circule. Les multiples formes de circuits touristiques en fournissent la preuve. En ville, si l'éventail des modalités de circulation est large, de la marche comme mode déambulatoire aux circuits collectifs organisés et motorisés, il signifie bien l'importance accordée à l'expérience visuelle sur la ville.

Quelle serait alors la signification de la marche en ville pour les touristes (la mobilité en transport en commun comprise), ce qui revient à marcher pour son loisir, c'est-à-dire pour soi si le « dehors » – ici les paysages urbains – ne recèle pas de valeur ? Pourquoi accorder du temps à l'exercice de la déambulation si ce qu'elle active ne présente pas d'intérêt ? S'il s'agit plus simplement de rejoindre un lieu à un autre, quid alors des déambulations plus libres et sans objectifs localisés à l'avance. La cinétique propre au mouvement urbain ne produit-elle pas un regard spécifique sur la diversité de la ville ? Néanmoins, il est difficile d'objectiver de façon précise l'attractivité des paysages puisque ce qui ressort de l'expérience perceptive par le regard ne se circonscrit pas dans une comptabilité (au contraire de l'entrée dans un monument). De même que la marche en ville s'appréhende difficilement dans les statistiques sur le tourisme. Il est toutefois possible de souligner l'importance des produits liés à la circulation en ville qui sont proposés par les professionnels du voyage. Que ce soit par autocar, monospace ou mini-bus, par bateau ou train touristique, en voiture individuelle, en vélo ou plus simplement à pied, les villes proposent aujourd'hui un panel extrêmement large et diversifié de mobilités. À Paris, il est possible de se voir proposer des excursions privées avec chauffeur et guides diplômés, des visites personnalisées de Paris en voiture individuelle (de la limousine à la 2 CV Citroën ou des véhicules insolites comme le véhicule à pédales sur le mode du « pousse-pousse » asiatique, etc.), des excursions de prestige en mini-bus, des circuits en autocar de plusieurs dizaines de personnes ou en vélo (seul ou à plusieurs), en roller, etc. De nombreuses balades pédestres sont réalisables (pour suivre les traces d'un écrivain, pour comprendre l'architecture in vivo, pour visiter

des ateliers d'artistes dans un quartier, etc.). Les guides de randonnées pédestres à Paris sont aujourd'hui nombreux et se vendent bien.

En résumé, la déclinaison des visites possibles à partir de modes de transports assez variés est relativement large. En outre, elle rend compte de la place qu'occupe la logique du circuit dans les offres proposées en ville.

2. La ville comme destination culturelle

Nous avons souligné la place de la culture dans la dynamique des mobilités de loisirs vers les villes, mais il est nécessaire de voir quelles sont les productions et les ressources culturelles valorisées par ces dernières ainsi que l'intérêt qu'y portent les touristes. Si les espaces urbains ne détiennent pas l'exclusivité des attractions liées à la culture, ils tendent à en concentrer un grand nombre se déployant de diverses manières selon leur nature et leur temporalité.

2.1 Les musées

C'est, d'une part, l'ensemble de l'offre muséale. Le musée constitue le lieu culturel emblématique car l'expression de la culture s'appuie ici sur un cadre institutionnel – public (musée national, régional, etc.) ou privé (fondations, etc.) – à la recherche de visibilité dont la vocation est précisément de montrer et d'exposer des œuvres culturelles (œuvres d'art, d'histoire, etc.). Si pendant longtemps le principe générique de ces institutions a trouvé son origine dans une singularité patrimoniale et culturelle très forte, car fondée sur l'exclusivité de leurs collections et/ou sur la représentativité de leur territoire (Renimel, 2005), elles sont parties prenantes du développement urbain depuis une trentaine d'années. Leurs rôles restent officiellement centrés sur l'exposition d'œuvres, néanmoins les musées servent, de plus en plus, de produits d'appel dans l'attraction des villes en polarisant sur eux non seulement une dimension artistique intrinsèque (les expositions) mais aussi des partenariats et des parrainages multiples avec d'autres institutions. Le musée n'est pas forcément bouleversé sur le fond en tant qu'espace d'exposition d'œuvres mais il est devenu une pièce importante du dynamisme local et il est porteur d'une image à véhiculer à l'extérieur. L'institution muséale est prise dans les évolutions précédemment décrites concernant la tendance à la globalisation des productions et des consommations culturelles, Cazes et Potier n'hésitant pas à parler de « révolution muséale ». Bien qu'il faille tenir compte des spécificités nationales, cette dynamique tend à une recherche affirmée de singularité. Mais si celle-ci est patente dans l'audace de formes architecturales et la notoriété par là recherchée ou dans le souci de faire « événement » en réunissant pour un temps donné nombre d'œuvres importantes, il n'en reste pas moins que la convergence des méthodes et des modèles de l'implantation de la culture dans la ville sont soulignées.

Dans ce contexte en apparence ambivalent où chaque territoire joue sa différence même si la méthode ou le modèle promus s'avère similaire avec d'autres projets, on assiste aujourd'hui à une explosion de l'offre de musées. Par exemple, sur les 25 000 musées aujourd'hui dans le monde, plus de la moitié ont été inaugurés au cours des 50 dernières années (Rivard, cité par Renimel, *ibid.*). Certains territoires tablent sur l'effet de masse tel Francfort qui possède une quarantaine de musées dont les 10 principaux ont été créés pour décliner chacun différents thèmes (cinéma, art contemporain, histoire, etc.) ; d'autres misent sur l'image d'un projet marquant détonnant de son environnement urbain. C'est l'exemple d'Herford en Allemagne où le musée, destiné au design et à l'art contemporain et dénommé « Marta », a été conçu par Frank O. Gerhy sur un modèle formel proche du musée de Bilbao. D'autres projets de musées misent sur la marque reconnue internationalement de grands musées comme à Abou Dhabi. Des établissements ouvrent des collections décentralisées (la partie contemporaine de la Tate Gallery de Londres à Liverpool, le musée du Louvre à Lens, le Centre Pompidou à Metz), des villes créent des éco-musées. Si les investissements sont d'importance, les retombées économiques pour les villes le sont tout autant. Par exemple, à New York, en 1992, il a été estimé que 43 millions de gens ont visité la région métropolitaine ont généré 20,7 milliards de dollars US de revenu et une étude sur les visiteurs domestiques de loisirs établissant le motif culturel comme premier où plus de 40% des touristes ont visité des musées et des galeries (Holcomb, *ibid.*).

2.2 Monuments, édifices et événements culturels

Au-delà de l'institution muséale et de son rôle moteur dans l'économie touristique urbaine, d'autres lieux culturels participent à marquer la ville. Premièrement, les monuments et les édifices concourent à focaliser l'attention des touristes. S'ils se distinguent du musée en n'étant pas des bâtiments dévolus à l'exposition d'œuvres, ils jouent néanmoins un rôle de produit attracteur qui renforce l'identité urbaine et la qualification touristique d'un lieu. Ce sont le Colisée et le Forum à Rome, la tour Eiffel à Paris, etc. témoins d'une époque donnée et repères symboliques. Secondement, en complément de cette offre de lieux et de sites inscrits dans la permanence, nous avons vu qu'une des tendances les plus remarquables aujourd'hui consiste en une animation culturelle de la ville par un ensemble d'événements limités dans la durée : spectacles, festivals, expositions temporaires, etc. Holcomb (*ibid.)* souligne que nombre de villes ont, aux États-Unis, établi un calendrier régulier de festivals célébrant la musique classique, le théâtre, la danse. C'est la ville de Seattle honorant Wagner, Portland Strauss, Stratford (Ontario) Shakespeare, Aspen (Colorado) la musique, le ballet et le théâtre, et Durham (Caroline du Nord) la danse. À Paris, par exemple, l'exposition « Star wars » à la Cité des sciences et de l'industrie a accueilli en 10 mois (d'octobre 2005 août 2006) 725 000 visiteurs, celle présentant « la collection Philips à Paris » au musée du Luxembourg a reçu 450 000 personnes en 4 mois. De même, l'exposition « Ingres » au Louvre a été vue par 379 000 visiteurs en 3 mois.

3. La ville comme lieu de divertissement et de consommation

Un élément de réponse supplémentaire à l'analyse des loisirs urbains des touristes consiste à insister sur l'importance des usages liés à la consommation, notamment à partir des lieux dédiés au divertissement. Ces thématiques ouvrent à un large éventail de pratiques, à savoir toutes celles qui impliquent le divertissement et de la consommation en ville, lesquelles sont a priori très larges. En effet, initialement, le divertissement consiste à se détourner de ce qui occupe principalement à un individu (généralement les temps contraints) par une activité effectuée pour soi (souvent associée une visée distrayante et récréative) et la consommation l'action qui amène une chose à son plein accomplissement. Ces définitions liminales soulignent la pluralité des pratiques possibles en ville. Nous nous arrêterons ici 1) sur la manière dont le tourisme urbain se développe à partir de projets portés par l'industrie du divertissement qui favorisent l'émergence d'espaces marqués par l'entremêlement de logiques ludiques et marchandes, 2) des pratiques de « consommations » spécifiques liées au tourisme urbain, notamment la place du shopping.

3.1 La constitution d'enclaves ludiques

Si ces pratiques de divertissement et de consommations en ville ne sont pas récentes, leur intrication et leur développement sont aujourd'hui notables. Elles sont la résultante de la marchandisation du loisir (son encadrement par des firmes spécialisées) amorcée depuis le XIXe siècle et qui n'a cessé, depuis, de s'amplifier à mesure que les loisirs devenaient un temps social légitime et reconnu. Surtout depuis les années 1980, les villes constituent, pour l'industrie du divertissement, des espaces stratégiques de consommation. Alors que les industries du loisir étaient jusque là cantonnées à développer des activités sur des aires extra-métropolitaines (parcs à thèmes, etc.), elles se sont également orientées vers le développement d'espaces similaires dans les villes. C'est ainsi que de nombreuses entreprises de l'industrie des médias sont devenues des acteurs du développement urbain, à la fois comme investisseurs et « développeurs » (comme on dit développer un produit). Si cela ne s'est pas fait en tous lieux et à toutes échelles, la démarche était d'attirer les populations non-résidentes comme celles qui y résident, notamment les banlieusards (« suburbanites »). Aux États-Unis, ces lieux ont été labellisés par le « Urban Land Institute[92] » comme des « destinations de divertissements urbains » (« urban entertainment destinations ») en ce qu'elles réunissent plusieurs caractéristiques : des commerces liés à l'industrie du divertissement et des médias (boutiques Disney Store, etc.), des centres de divertissements « high-tech » offrant un état de l'art des technologies sur la réalité virtuelle (Sega Arcades, etc.), des restaurants à thèmes (Hard Rock Café et Planet Hollywood) et des complexes de cinéma de taille importante et réputés pour leur technologie (Sassen, Roost, 1999).

[92] Le « Urban Land Institute » est une association américaine à but non lucratif qui a vocation à favoriser un développement urbain concerté et durable et une croissance maîtrisée.

Ce « nouveau tourisme urbain » (Fainstein, Judd*, ibid.*) où les projets de développements sont en partie portés par l'industrie du divertissement tend à façonner le cadre architectural et urbain afin de susciter des expériences significatives pour les touristes. C'est ainsi qu'apparaissent, sur le modèle des vieilles rues et des buildings des combinaisons variées de « festival market » et des zones de magasins (« shopping district »), arcades et atriums, zones commerciales piétonnes et parfois des casinos de jeux. Dans ces lieux enclavés, le paysage urbain tend à jouer sur le factice à travers un patchwork d'images stéréotypées de la vie romantique urbaine. Pour Fainstein et Judd (*ibid.*), ces variations sur la ville du touriste ont en commun d'essayer d'anticiper le désir du touriste pour l'extra-ordinaire et l'inhabituel. Mais si ces espaces sont appelés à produire un « moment liminal » (« liminal moments ») permettant la distance avec l'expérience quotidienne, c'est à travers une combinaison entre excitation et consommation qu'ils opèrent (*ibid.*).

Ces exemples ne sont pas l'illustration de cas singulier mais une tendance au développement d'espaces urbains « marchandisés » mêlant les loisirs et le commerce. Ils constituent la résultante à la fois de la globalisation des industries culturelles et la nécessaire promotion « marketing » des villes. Les premières voient dans les anciens espaces de production situés en centre ville des possibilités de créer de nouveaux lieux de développement par la consommation ; les villes s'appuient sur l'industrie des médias pour renforcer une identité urbaine et stimuler un dynamisme au niveau de la cité (en termes d'images, de revitalisation urbaine, d'emploi, etc.).

3.2 Le shopping comme pratique de consommation touristique en ville

Si l'on construit des espaces et des aménités dévolus au temps de loisir où l'on peut « consommer » des produits manufacturés comme des expériences sensorielles, les touristes n'en procèdent pas moins à des consommations à l'extérieur de ces enclaves ludiques. On ne peut pas déceler a priori l'ensemble de ces pratiques mais il est possible de considérer celle du shopping comme pratique signifiante porteuse d'une dimension culturelle au-delà de l'acte d'achat (Zukin, *ibid.*). Si elles peuvent être parties prenantes du programme de visites du touriste « individuel » (non encadré par une agence), elles constituent parfois un élément préalablement déterminé du voyage au même titre que la visite d'un musée ou d'un monument. C'est ainsi qu'il est parfois prévu un temps spécifiquement dédié aux achats ou, du moins, à l'appréciation de produits. C'est dans ce cadre que des touristes sont amenés vers des boutiques spécialisées de produits locaux ou vers des quartiers à forte concentration commerciale. Il est classique, par exemple, que des tours-opérateurs proposent, dans leur programme de visite de Paris, quelques heures ou une demi-journée aux Galeries Lafayette, aux Grands Magasins voire dans des boutiques spécialisées dans la parfumerie, la maroquinerie et/ou la joaillerie. Celles-ci sont parfois liées au tour-opérateur en s'entendant sur le nombre de personnes et le moment de la « visite ». De façon moins spectaculaire que des voyages pour lesquels la consommation est l'objet final (cf. ceux qui s'effectuent vers les zones détaxées), la pratique du

shopping n'est pas ici anodine en termes symboliques, l'achat pouvant porter plus sur la valeur et l'image véhiculées que sur l'objet lui-même. N'y a-t-il pas, dans l'achat d'une tour Eiffel miniature, une appréciation symbolique qui est recherchée ? Au regard de la qualité – généralement quelconque – de l'objet manufacturé, c'est souvent, semble-t-il, bien plus la représentation qu'il enclenche qui suscite l'achat. De même, lorsque des « boutiques de mode » sont au programme d'une visite de Paris, qu'elles portent la griffe de grandes marques ou qu'elles constituent des espaces commerciaux grands publics, n'est-ce pas l'image d'une qualité haut de gamme et du luxe véhiculée par Paris au travers de la traditionnelle antienne « Paris, capitale de la mode » qui suscite l'éventuel achat ? Plus qu'un sac ou un bijou, c'est une marque et l'image qu'elle suscite qui vient constituer sa valeur ajoutée. De plus, l'achat peut également jouer comme souvenir et image rapportée. Fainstein et Judd (*ibid.*) soulignent que l'acte d'acheter un souvenir condense une ville dans un objet, lequel est dorénavant possédé et approprié. À la manière d'une photographie comme capture d'un moment fugace, l'achat transcende l'éphémère en permettant la prolongation d'un plaisir futur. À chaque fois qu'une personne est vue avec un t-shirt indiquant *Planet Hollywood-Sidney* ou qu'une statue balinaise est exposée dans un salon, l'expérience peut être revécue : « oh, tu y étais… ! ». Pour ces auteurs, le commerce de détails et la vente de tels produits manufacturés favorisent le multiplicateur économique dont la stratégie marketing des villes ne peut se passer. À Paris, les chiffres sur la structure des dépenses des touristes font apparaître une diversité selon les nationalités mais le shopping représente bien souvent le second poste de dépense après l'hébergement. Par exemple, les Japonais, qui constituent les plus gros dépensiers journaliers (276 € de dépense par jour), consomment pour 85,6 € d'achats liés au shopping, soit 31% du total de leur dépense. Quant aux Britanniques, le shopping représente 23% de leurs dépenses et les Américains et les Espagnols presque 20 %[93].

4. Conclusion : un profil de touriste urbain ?

La détermination précise de profils de touristes urbains se heurte à des écueils du fait de la difficulté de considérer les pratiques sans les situer dans un lieu urbain précis, ce qui en rend les contours imprécis. En effet, l'hétérogénéité des espaces urbains rend délicat le dessin de profils qui apparaîtraient grossiers en rassemblant sur eux les tendances les plus communes. Certes, le touriste urbain visite (des sites, des musées, des espaces publics…), est attiré par le patrimoine (les monuments, les paysages), consomme (dans les cafés, les restaurants, fait des achats divers…) mais on peut supposer que ces multiples pratiques s'effectuent différemment, sous l'influence à la fois des particularités des espaces urbains et des caractéristiques sociales des touristes (statut social, âge, disponibilité financière, habitude de voyager, etc.). De plus, la prise en compte des pratiques a priori, sans que soient envisagées les modalités concrètes du voyage, laisse ouverte un large éventail d'usages

[93] Les postes de dépenses se décomposant comme suit : hébergement, restauration, visites-sorties, transports, achats de nécessité et enfin shopping. Ces chiffres ne tiennent pas compte des touristes d'affaires et de leurs dépenses afférentes (OTCP, 2007).

possibles selon le contexte : voyage-t-on seul ou accompagné, pour un temps plutôt court ou au contraire plus long, pour une première ou un énième visite, avec des enfants ou non, dans un cadre autonome ou davantage bordé par des professionnels ? Sans ces précisions nécessaires, c'est une très grande pluralité de pratiques à appréhender. Entre le niveau généralisant et sommaire et celui inscrit dans un contexte précis mais rendant compte d'un nombre plus restreint de touristes, les analyses des pratiques touristiques urbaines combinant un degré important de précision avec une portée générale font souvent défaut.

Cherchant à comprendre les éléments structurant l'expérience touristique de la ville, nous nous sommes bornés, dans ces paragraphes, à souligner des traits saillants des pratiques urbaines des touristes à partir de tendances potentiellement fortes, mais dont l'intensité varie selon la configuration du séjour. Nous avons articulé les pratiques touristiques en ville autour de trois polarités : 1) la ville comme objet de regard, 2) la ville comme lieu de culture, 3) la ville comme espace de divertissement et de consommation. Si nous les avons présentées séparément, elles se combinent entres elles : un paysage urbain peut-être un lieu culturel, un lieu culturel peut intégrer un lieu de consommation, lequel peut voisiner avec des activités ludiques. Quant à l'acte de se divertir, il transcende telle ou telle activité, la marche dans la ville comme la visite d'un musée, etc.[94]. D'autres éléments auraient légitimement pu être ici examinés : par exemple, l'importance des réseaux sociaux que permet la ville. On visite, en effet, ce type d'espace parce qu'il y a un parent, une famille, et /ou des amis à rencontrer. Au-delà des motifs de visite et des usages pluriels qu'il est possible de répertorier, le triptyque d'activités ici présenté répond globalement aux tendances qui, à la fois, décrivent le tourisme urbain comme marqué par la prédominance de pratiques culturelles et festives et qui présentent la ville touristique comme l'espace où l'on déambule et consomme. On peut alors parler des projets touristiques qui visent les espaces pour cette recherche de *paysages*, de ressources *culturelles et patrimoniales* ainsi que d'*ambiances ludiques et marchandes*.

Les enquêtes disponibles sur les activités pratiquées lors de voyages urbains témoignent assez largement de la place dévolue à la « culture » : le tourisme urbain – pour le cas français – est davantage « un tourisme culturel et de repos » (Dévé, 2003 : 25). La "visite de monuments, sites et musées" arrive en première place des activités pratiquées (39%), avec une sur-représentation de 9 points par rapport à l'ensemble des espaces. De même, Cazes et Potier insistent sur la place des pratiques culturelles qui « sont les activités principales des touristes et des excursionnistes en ville. […] Les quartiers historiques, la vie culturelle, l'ambiance et l'atmosphère d'une ville sont des

[94] Par exemple, sur l'imbrication de ces pratiques, à Paris, un musée tel que le Centre Pompidou, à la manière de maints lieux culturels dans le monde, n'amalgame-t-il pas une diversité d'activités ? S'il reste un lieu à vocation culturelle et, en grande partie, fréquenté dans ce but, il n'en est pas moins un objet du regard du fait de son architecture spectaculaire (à la manière d'une raffinerie, « rejetant » à l'extérieure les circulations de fluides et celles des personnes) et qui intègre des activités marchandes (restaurants, cafés, librairie, boutique de design), lesquelles peuvent être fréquentées indépendamment des lieux d'exposition.

éléments principaux » (*ibid.* : 39). Ces auteurs différencient les pratiques réalisées pour soi selon la dynamique des visites (première ou énième visite[95]) de celles effectuées avec les enfants. Ces dernières illustrent des pratiques didactiques liées au patrimoine de la ville – 35% des pratiques – et « permettent aux parents de faire découvrir à leur enfant l'histoire des générations précédentes » (*ibid.*). Les autres activités non culturelles ciblées concernant les achats (15 %), la gastronomie (12 %) ou encore les promenades à pied sans but précis. Cet élément est souligné par Devé (2003) qui note que, sur la base des chiffres de la Direction du Tourisme en 2000, 35,5% des activités durant le séjour urbain ne donnant lieu à… "pas d'activité particulière", puis la "promenade", avec 17% (*ibid.*). Selon cette enquête, les pratiques urbaines sont dominées par une combinaison associant la visite de monuments et de sites avec des activités moins marquantes (« pas d'activités particulières »), peut-être parce que considérées comme plus « banales » et plus « anodines » (s'asseoir, se reposer, manger, chercher des endroits adéquats pour ces activités, bref, un ensemble de temps de repos et/ou de temps « morts » difficiles à saisir. Il s'ensuit, de façon plus éclatée, des activités liées aux manifestations culturelles, à la gastronomie, aux parcs de loisirs, à la randonnée pédestre. Au-delà des ces exemples français, Holcomb note que, aux États-Unis, les touristes urbains sont dépeints comme attirés par le culturel, l'historique, l'architecture, les attractions ethniques. Cela relève, selon lui, d'un tourisme qui a longtemps été le produit de base des villes européennes. Typiquement acculturés aux modes de vies des citadins occidentaux, riches, grands voyageurs, ces touristes urbains représentent un segment important pour les villes (Holcomb, *ibid.*).

Au risque d'un propos trop généralisant parce qu'indépendant du contexte du voyage et des caractéristiques du lieu de destination, mais en tenant compte de la récurrence de certains items dans les pratiques (lesquels sont parfois significatifs dans l'offre urbaine, par exemple, la culture), se dessinent des profils de touristes urbains organisés autour d'activités culturelles et festives, inscrites selon les contextes dans l'univers marchand (l'entrée payante d'un musée, la note du restaurant…). Des profils qui se nourrissent aussi de déambulations – c'est l'activité « promenade » avec les implications sensorielles et visuelles afférentes – et de temps pour soi, plus difficilement catégorisable au travers d'activités qu'on ne « particularise » pas dans des fonctions précises. C'est le cas, par exemple, lorsqu'on se réfère à l' « ambiance » ou l' « atmosphère » comme éléments de l'attraction. Matley (1976) souligne, en effet, que le caractère et l'atmosphère propre à chacune des villes sont à même de transcender « la simple somme de leurs édifices et des autres attractions physiques » (*ibid.* : 30).

[95] La première visite s'articule davantage autour des aspects culturels et historiques (« on courre admirer les monuments les uns après les autres, les quartiers touristiques, les musées et [on] consomme tout ce qui est recommandé par les guides touristiques » alors que les visites suivantes révèlent des touristes qui « [sortent] des circuits touristiques classiques et cherchent à s'intégrer à la vie des habitants » (Cazes, Potier : 39-40)

D. Conclusion sur le tourisme urbain

Nous n'avons développé ici que des aspects *généraux* du tourisme en ville en insistant principalement sur ces trois points :

1) *l'affirmation de la ville comme destination touristique* : si le phénomène n'est pas récent, son importance s'est accrue ces dernières décennies par la conjugaison de l'accroissement des mobilités de loisirs et de brèves durées, de l'intérêt des individus et des territoires pour les ressources culturelles et patrimoniales et enfin d'un cadre urbain considérablement désindustrialisé où la dimension festive et immatérielle s'est renforcée,

2) *le recours au tourisme dans les stratégies urbaines* : l'émergence d'une ville post-industrielle ou post-fordienne suscite un renouveau de son image et de son attractivité, les exigences d'identité et de mise en scène s'avérant plus prégnantes. Le tourisme devient, dans ce contexte, un enjeu économique et symbolique important pour attirer les flux de visiteurs, les villes s'équipant et investissant dans leur image pour se « vendre » comme destination attractive et singulière,

3) *la place du paysage, de la culture et des lieux de divertissement et de consommation dans les activités urbaines des touristes* : s'il est difficile de cantonner les pratiques urbaines des touristes à quelques activités, il est néanmoins possible de souligner le rôle de l'activité visuelle, de l'excursion à vocation culturelle et de l'occupation de lieux festifs et commerciaux comme usages touristiques de la ville.

Partant, il faut saisir dans quelle mesure Paris est travaillé par ces thèmes : dans quelle mesure le tourisme y constitue un enjeu économique et symbolique ? Quelle est la place qu'occupent le patrimoine, le culturel et le festif ? Autour de quels lieux et sites les touristes articulent leurs pratiques ? Quelles sont les ressources propres à Paris qui lui permettent d'attirer autant de visiteurs ? Dans quelle mesure Paris, dans ses spécificités, détermine une expérience urbaine particulère pour les touristes ?

II. Le tourisme dans la métropole parisienne

Le choix de Paris comme terrain d'investigation s'explique par le fait que cette thèse, réalisée dans le cadre d'une convention CIFRE, ait pour partenaire et co-financeur la RATP, opérateur de transport dont le champ d'action est essentiellement celui de l'Ile-de-France. Cependant, la question de ses limites géographique se pose : est-il pertinent de parler de l'Ile-de-France ou davantage de la ville de Paris ? S'il est clair que ce seul nom – Paris – est plus évocateur que tout autre et que l'avancer met l'accent sur l'attraction que produit son centre, c'est néanmoins omettre les flux dirigés vers les

sites situés extra-muros tels que le château de Versailles, le parc de loisir Disneyland, le village de Giverny. Inversement, spécifier l'Ile-de-France comme terrain d'étude renvoie à une aire géographique très vaste, inégalement développée sur le plan touristique et tributaire, sur ce plan, de la forte polarisation parisienne. C'est pourquoi le terme de métropole apparaît comme le plus adapté lorsqu'il s'agit de penser l'espace parisien en relation avec le tourisme. En effet, la référence à l'aire métropolitaine présente l'avantage de tenir compte du renforcement des fonctions urbaines et touristiques au-delà des strictes bornes de la ville de Paris sans pour autant englober l'ensemble d'une région administrative trop disparate en attractions touristiques. La coalescence des développements économiques, sociaux, politiques et fonctionnels repousse les limites des aires urbaines et rend pertinente l'acceptation du terme de « métropole ». Cependant, l'attraction du centre reste, dans le cas parisien, extrêmement forte et l'examen des fonctions touristiques ne peut, en conséquence, s'en détacher. Ainsi, la configuration spatiale la plus satisfaisante - car englobante - est l'aire métropolitaine où prédomine cependant l'espace polarisant de la ville de Paris.

Au niveau touristique, la métropole parisienne n'occupe pas une place anodine ou banale dans le paysage des destinations européennes et mondiales. En effet, Paris constitue une force d'attraction majeure en termes d'images et de flux touristiques et bénéficie d'un pouvoir d'évocation considérable en stimulant les représentations et les récits. Semblablement aux métropoles mondiales qui s'appuient sur un socle historique déterminé (Rome) ou sur des mutations d'envergure en cours (Dubaï) voire sur des formes urbaines très caractéristiques (Manhattan à New York), Paris suscite des images et active un imaginaire chez un grand nombre d'individus. Ce phénomène est la résultante d'une ville qui est devenue, depuis longtemps, un puissant vecteur de symboles et de formes stéréotypées circulant aisément dans les flux d'images des médias de masse (télévision, radio, internet, livre, cinéma, etc.).

Depuis longtemps parmi les premières destinations touristiques dans le monde, elle a attiré 27 millions de touristes intra-muros et environ 44 millions à l'échelle régionale en 2006[96], se plaçant dans un étroit panel des villes les plus visitées sur le globe avec Las Vegas, New York ou Londres[97]. Elle est, dans le secteur du tourisme d'affaire, la première ville de congrès et une dizaine de ses monuments et de ses musées voient leur fréquentation se chiffrer en millions de visiteurs sur l'année, données qui révèlent la mesure de sa considérable assise touristique. Celle-ci, à l'opposé de certaines destinations qui ont éclos dans les dernières décennies avec l'essor du tourisme de masse et

[96] Cf. OTCP (2007) pour les chiffres sur Paris ; Duhamel et Knafou (2007) pour les chiffres régionaux.

[97] Les flux touristiques des espaces urbains sont difficiles à appréhender du fait notamment de la nature multi-fonctionnelle des villes, des caractères multi-dimensionnels du tourisme urbain et de la variété des sources. Pearce (1996) a montré le caractère fluctuant de la comptabilisation des flux du tourisme parisien et combien il est difficile de répondre précisément à la question basique du nombre de visiteurs reçu par la ville en une année. Cet auteur a notamment pointé la difficulté de la prise en compte des formes d'hébergements non commerciales et montre, plus globalement, que la comptabilisation des flux touristiques reste tributaire des modalités de calcul employées et des superficies analysées.

l'affirmation renouvelée de la ville comme espace d'intérêt, est ancienne. Elle s'est progressivement constituée, au moins depuis le XIXe siècle, en s'organisant principalement autour d'un espace central historique qui, toujours aujourd'hui, se révèle un puissant attracteur des populations de passage. Cette question de la « centralité », dans ses dimensions à la fois spatiales, sociales et économiques, constitue une clé d'entrée féconde pour saisir les dynamiques actuelles du tourisme parisien. Historiquement construite, elle explique la polarité des flux sur un espace restreint et demande aux acteurs publics de mener des actions correctives et de promouvoir des pistes alternatives de développement à l'échelle du territoire métropolitain. La prégnance de la « centralité » explique la volonté de diffracter davantage les flux au-delà de l'hyper-centre. En recoupant nombre d'enjeux actuels de la métropole parisienne, cette polarité constitue une « problématique » pour le tourisme municipal et régional. Elle est ici interrogée et développée au travers des deux éléments suivants :

1) *l'ancienneté de la fonction touristique de Paris, ville capitale et mythique*. Le renforcement d'un cadre urbain majestueux et l'affirmation ostensible d'une culture urbaine du loisir, à partir du XIXe siècle, ont considérablement accru l'attraction parisienne en fondant l'image fantasmée d'une ville de divertissements et de plaisirs, toujours vivace aujourd'hui. Les espaces centraux et ouest ont été les principaux bénéficiaires de ces transformations,

2) *Paris : un tourisme de centre ?* La consolidation historique d'un espace central attractif à Paris a engendré une inégale répartition des fonctions touristiques à Paris au détriment des espaces périphériques, engendrant une forte polarisation touristique dont nous analysons les principales caractéristiques.

A. L'ancienneté de la fonction touristique de Paris, ville capitale et mythique

L'espace parisien n'a pas été, jusqu'à présent, investi en force par les travaux de nature historique, du moins dans une perspective de recherche explicite sur le tourisme à Paris. Ils l'évoquent plutôt de biais, dans l'analyse des loisirs citadins, de la culture du divertissement ou de la figure du promeneur et restent néanmoins relativement peu nombreux comparativement à l'importance touristique de Paris[98]. Si nous rappelons la construction historique de cette assise, c'est qu'elle nous permet de mieux comprendre la longévité et l'actualité de son attraction[99]. Elle est néanmoins difficilement résumable à quelques traits d'époques ou à la seule présence de sites monumentaux. C'est davantage

[98] Nous mobilisons ici deux sources principales : l'histoire de la ville de Paris par Marchand (1993) et celle des loisirs citadins à Paris par Csergo (1995).

[99] « Ces ressorts du patrimoine et de la modernité expliquent la mise en tourisme de Paris auxquels il convient d'ajouter la sociabilité et les distractions qu'autorisent […] la très grande ville. Cette dimension est extrêmement importante pour comprendre aussi la place que s'est forgée le Paris touristique et sa longévité » (Duhamel, Knafou, 2007 : 45).

dans l'articulation 1) d'une volonté politique centralisatrice et modernisatrice face à un contexte d'urbanisation croissante et 2) dans l'image d'une culture du divertissement dans un contexte d'accroisement des loisirs citadins qu'il s'agit de la saisir aux XIXe et XXe siècles. En effet, si « peu de villes au monde centralisent en un espace aussi restreint autant de valeur sociale, incorporée dans des personnes, autant de richesse matérielle et symbolique objectivée dans des choses, institutions, monuments, musées, [c'est que] cette concentration est le produit de l'histoire des deux derniers siècles » (Pinçon, Pinçon-Charlot, 2004 : 25).

1. L'affirmation d'une ville capitale aux XIXe et XXe siècles

Le terme « capitale » s'entend ici dans l'expression de la puissance nouvelle d'une métropole mondiale qui marque les esprits. Durant ces deux derniers siècles, Paris se réorganise et, malgré les problèmes sociaux et urbains d'une grande ville à l'ère industrielle, se donne à voir aux Parisiens, aux provinciaux et aux touristes dans un éclat inédit : modernisée et monumentale (c'est la « ville bourgeoise »), culturelle et influente (par son rayonnement artistique).

1.1 L'héritage haussmannien et l'émergence de la « ville bourgeoise »

Du XIXe siècle émerge un phénomène radicalement nouveau au travers de la très forte croissance de la population urbaine qui à pour effet, à Paris, de déstabiliser son cadre ancien[100]. Si la croissance démographique réside dans un écheveau de causes diverses (la paupérisation des campagnes et l'attirance vers la grande ville pourvoyeuse d'emploi favorisant l'affranchissement des contraintes sociales villageoises), elle gonfle la ville d'une puissance nouvelle. Ces grandes migrations sont aussi la résultante d'une polarisation considérable sur un espace travaillé par une très forte centralisation que portent successivement la royauté, le Jacobinisme et l'Empire. À ce titre, si Paris attire, c'est déjà parce qu'elle condense sur le territoire national les pouvoirs politiques et économiques. Mais cette croissance de la population et des activités industrielles concomitantes à un revers : elle participe a congestionner le centre de Paris où la circulation est difficile. En conséquence, le cœur de la ville est à assainir et à moderniser. Si des projets virent le jour, au début du XIXe siècle, le faste de l'Empire commandait davantage des réalisations d'envergure visant « à faire de Paris la capitale du monde en y apportant l'ordre et la grandeur » (Marchand, *ibid.* : 22). Ces projets resteront cependant en l'état, hormis la construction d'une partie de la rue de Rivoli, la rénovation de la façade du Palais Bourbon et la réalisation de quelques monuments. C'est, entre autre, la colonne entourée d'une fontaine place du Châtelet, un éléphant à la barrière du Trône (place de la Nation), la préparation de la colline de l'Étoile pour y ériger un Arc de Triomphe. Par manque de temps et de crédits, les projets urbains ne

[100] La population parisienne double entre 1801 et 1851 : « l'immigration de misère, passive, typique des périodes de crise, était remplacé par une immigration de conquête, active, lorsque l'économie repartait. […] Le phénomène démographique était si puissant qu'il échappait aux fluctuations économiques et devenait autonome » (Marchand, *ibid.* : 13).

débuteront vraiment qu'à partir des années 1830, sous la Monarchie de Juillet[101]. Les opérations urbaines réalisées durant cette période dans le centre vont vider peu à peu celui-ci de ses habitants les plus aisés qui, progressivement, vont déménager vers les quartiers neufs de l'ouest et du nord-ouest. Ce déplacement du centre vers l'ouest est à la base d'une dissymétrie entre quartiers bourgeois (à l'ouest) et quartiers plus populaires (à l'est) qui ne se démentira plus, au point d'être « devenue aujourd'hui l'un des principaux problèmes de l'agglomération parisienne » (*ibid* : 71).

La transformation profonde de la capitale va se réaliser dans la seconde moitié du siècle sous le Second Empire, impulsée par la volonté politique de Napoléon III qui apporta, dans le prolongement des visées majestueuses de son oncle, « le rêve un peu confus d'un Paris grandiose et humain […] une capitale qui saurait mêler harmonieusement la nature et la culture, les espaces verts et la pierre, les parcs pour les loisirs et les bâtiments » (*ibid.* : 72). Les actions menées, supervisées par le préfet Haussmann, vont redéfinir radicalement la physionomie urbaine de Paris au point de parler, toujours aujourd'hui, d'un Paris « Haussmannien » en référence aux grandes avenues et à l'ordonnancement des bâtiments marquants. Des axes nouveaux furent tracés et des monuments dressés dans la tradition de la grande architecture monumentale, proportionnée et symétrique. Des grands boulevards sortirent de terre (Saint-Germain, Saint-Michel, Sébastopol, Port-Royal, Saint-Marcel, Voltaire…) et les Halles, au cœur de Paris, furent détruites et remplacées par les édifices de fer construits par Baltard (les célèbres et aujourd'hui regrettés « pavillons Baltard »[102]). De grands espaces verts virent le jour par l'aménagement d'anciennes chasses royales pour la promenade (les bois de Boulogne à l'ouest et Vincennes à l'est) et par la création ex nihilo de parcs qui ont, depuis, conservé leur fonction (les Buttes-Chaumont au nord-est, Montsouris au sud). De chaque côté de la nouvelle place du Châtelet sont construits deux théâtres (théâtres de la Ville et du Châtelet) de même qu'un nouvel Opéra qu'on relie à la Bourse, dans un urbanisme qui cherche avant tout à relier les monuments entre eux (*ibid.*). Des nouveaux quartiers émergent dans la partie ouest (Champs-Élysées et Étoile) et nord-ouest de Paris (Plaine Monceau et quartier de l'Europe) où s'installent les populations aisées. Les aménagements urbains décidés par Haussmann ont participé à renforcer la ségrégation sociale qui structure l'ouest parisien, aisé, bourgeois et homogène de l'est, populaire et ouvrier, fortement industrialisé autour des gares du Nord et de l'est ainsi que du canal Saint-Martin et du bassin de la Villette, lieux des industries lourdes.

Au-delà, l'œuvre d'Haussmann, rapide et radicale, qui a frappé l'opinion nationale et internationale, a accouché d'un ensemble urbain cohérent délaissant la ville classique pour donner forme à la ville bourgeoise rationnellement structurée. Haussmann a su combiner l'uniformité des

[101] Mais les bases des grands équipements collectifs sont déjà en cours : l'éclairage urbain et le gaz en 1822, les premiers trottoirs en 1823, le premier omnibus en 1828, de même que, pour éviter la saleté des rues, la construction des passages entre 1823 et 1831, aujourd'hui objets d'attraction touristique.
[102] Détruits dans les années 1970, ils sont aujourd'hui « regrettés » par certains dans les polémiques entourant l'aménagement actuel du terre-plein des Halles par l'intérêt architectural qu'ils témoignaient.

grandes masses et la variété des détails. Il a organisé les éléments dans une hiérarchie contrôlant les volumes et, même si la monotonie de l'ordonnancement a été critiquée, « l'immeuble, la rue, les carrefours et les jardins, le quartier, sont des unités de tailles différentes mais dessinées en relation les unes avec les autres » (*ibid.* : 94). Les proportions du bâti sont pensées, les symétries des jardins et carrefours avec les voies calculées. Ainsi se construit la ville bourgeoise, sur un principe d'harmonie et d'ostentation. La belle construction est favorisée et les ménages bourgeois retrouvent « une partie du faste architectural qui caractérisait, sous l'Ancien régime, les palais aristocratiques. La bourgeoisie ne cacha plus sa fortune, mais l'exhiba de façon d'abord retenue puis avec une exubérance croissante à mesure que le siècle tendait vers sa fin et que son pouvoir s'affermissait » (*ibid.* : 93). En effet, la paix revenue après la guerre de 1870 contre l'Allemagne, les velléités révolutionnaires éteintes suite à l'écrasement de la Commune de Paris en 1871, la période qui s'ouvre semble être celle de l'apaisement. Paris est remodelé et sa physionomie urbaine transformée : assainie, davantage homogène et monumentale dont l'image est celle d'une cité en mouvement. Paris réussit, en effet, à incarner « l'extrême mobilité d'une cité qui, sans cesse, se déploie dans l'avidité des fièvres spéculatives, d'une population qui s'accroît vertigineusement, d'une technique triomphante qui, inlassablement, éventre et transperce la ville pour mieux l'ordonner selon des réseaux multiples » (Csergo, *ibid.* : 122).

Portée par l'image d'une ville moderne, la vie citadine se distingue par un souci plus ostensible et désinhibé de l'apparat, où le raffinement et l'aisance sociale semblent s'affirmer plus librement. C'est la « Belle Époque », son image d'insouciance et sa croyance dans le progrès, période pendant laquelle Paris assoie son prestige de grande métropole dans le monde.

1.2 Le rayonnement artistique à Paris et la « Belle Époque »

Si la postérité a généralement conservé de la Belle Époque l'image d'une période frivole et indolente marquée par la luxuriance comme par le bouillonnement d'idées et de goûts, la réalité est bien plus nuancée et complexe[103]. Le luxe ostentatoire de certains bourgeois côtoie la misère d'un grand nombre de Parisiens et la violence et l'insécurité sont une composante des conditions de vie à Paris. Mais c'est principalement l'image d'un rayonnement citadin culturel et festif qui, seul, subsiste. L'âge industriel, la rationalisation des activités et le mouvement d'innovations techniques donnent une consistance à l'idée de progrès et à la croyance d'un avenir maîtrisable. En sus, le développement d'une culture de masse, combinant l'essor de la presse et des divertissements, transforme le paysage culturel et participe à renforcer le sentiment, pour l'individu, d'appartenance à la société et à son temps (Mollier, 2002).

[103] L'intervalle temporel de la Belle Époque se situe principalement au tournant du siècle, dans les années 1890 à 1914. Winock (2002) la condense dans les 15 années de 1900 à 1914.

Dans ce contexte, à une époque où l'Europe, forte de ses colonies, domine le monde, Paris est au faîte de sa puissance. Nouvellement lestée d'un ordre spatial et fonctionnel modernisé par Haussmann, réceptacle des transformations culturelles et esthétiques de l'époque, la ville s'affirme en Europe et dans le monde comme une métropole influente. Son poids économique est prédominant et son rayonnement culturel intense. La tour Eiffel, exaltation de la technique et vitrine du savoir faire, symbolise ce moment. Construite pour l'Exposition universelle de 1889, pour laquelle Paris reçoit 32,5 millions de visiteurs (Duhamel, Knafou, 2007), celle-ci devient, à travers l'éblouissement des illuminations électriques de la tour, *Ville lumière*. Paris poursuit sa modernisation en créant un réseau de métro souterrain, pour lequel Henri Guimard conçoit la décoration des entrées, imaginant des « grilles étranges aux lignes souples et enchevêtrées qui en font aujourd'hui des objets d'art et des symboles de Paris » (Marchand, *ibid.* : 169)[104]. La lumière électrique, les transports en communs souterrains, l'automobile, la montgolfière et les débuts de l'aviation, l'image photographique et cinématographique transforment le rapport au monde et les perceptions qui s'y rattachent. En quelques années, l'homme voyage dans les airs et sur un « chemin de fer », roule en auto, écoute de la musique sur un gramophone. Des dimensions et des sensations jusque là inconnues s'ouvrent à lui, notamment le mouvement et la vitesse qui participent à transfigurer les formes héritées du passé. Si, logiquement, au niveau artistique, l'époque est marquée par l'émergence de nouvelles sensibilités picturales, littéraires et musicales, Paris polarise l'attention en attirant des artistes du monde entier, faisant de la capitale, avec Vienne en Autriche, « l'endroit où les idées nouvelles éclatèrent et eurent leurs premiers effets » (*ibid.* : 168). Ce sont notamment la peinture symboliste, l'Art nouveau, les débuts du Cubisme. Boschetti note que « si les protagonistes de cette révolution [picturale et poétique] ne sont pas tous des Français, […] ils résident, pour la plupart, à Paris ou du moins ils considèrent Paris comme le centre des avant-gardes du monde entier, le lieu naturel de rencontre, de confrontation et de consécration de leurs efforts : grâce à un ensemble de conditions historiques exceptionnellement favorables, Paris est la capitale mondiale des lettres et des arts, le lieu où la conception de l'histoire artistique comme perpétuel déplacement s'est le plus tôt développée et le plus profondément enracinée » (Boschetti, 2001 : 11). Après Montmartre, c'est le quartier de Montparnasse, au sud de Paris, qui est investi par les artistes venus de l'Europe entière[105]. Ce contexte

[104] Une ligne s'étend du bois de Boulogne au bois de Vincennes desservant la place de l'Étoile et les Grands Boulevards (la partie centrale de l'actuelle ligne 9) ; une deuxième partant des Halles et passe par le boulevard Sébastopol en direction du nord (la partie nord de l'actuelle ligne 4) ; une troisième part de Montrouge pour la gare d'Austerlitz *via* le boulevard Saint-Michel (la partie Ouest de l'actuelle ligne 10).

[105] L'attraction de ce quartier résulte à la fois de sa localisation excentrée par rapport à la vie parisienne des grands boulevards et des quartiers de l'Opéra et de l'Europe ainsi qu'à l'existence d'une vie festive. La Closerie des lilas et le bal Bullier, la rue de la Gaîté, avec ses théâtres et ses music-halls sont les lieux réputés qui attirent une population étudiante et artiste. Si Montmartre avait auparavant capté les artistes du mouvement impressionniste par le calme de la Butte et des loyers à bas prix, le processus fut en partie similaire pour Montparnasse où des ateliers furent loués à peu de frais à nombre d'artistes qui trouvèrent là un moyen de travailler et de vivre tout en fréquentant une population bohème. Les cafés, tels le Dôme ou la Rotonde (et plus tard, la Coupole en 1927), facilitent les rencontres entre poètes, peintres, sculpteurs, faisant se croiser, entre autres, Apollinaire, Picasso et Brancusi. Plus globalement, le quartier attire nombre de ceux qui venaient à Paris profiter de son prestige culturel. Montparnasse est le socle géographique des mouvements culturels et

multiculturel favorise l'émulation – l'École de Paris se crée avec les peintres Soutine, Chagall, Modigliani – et l'élargissement de la communauté artistique à d'autres figures marquantes (les romanciers Pound, Hemingway, Miller) ne fera qu'ajouter à son rayonnement en participant grandement à diffuser l'image d'une ville artiste et bohème dans le monde, qu'actualisent toujours de nombreux guides touristiques.

Au final, dans un mixte d'événements réels et d'images véhiculées, Paris s'est imposée comme l'épicentre culturel et artistique d'une époque, creuset des modes et des tendances innovantes comme des mouvements artistiques, comme le fut, par exemple, Amsterdam au XVIIe siècle à l'époque des Lumières. Moderne et influente, elle assoit, dans l'intervalle de temps qui sépare la fin du Second Empire de la première guerre mondiale, dans l'acmé du siècle finissant, sa représentation de métropole où souffle le vent de la nouveauté. Pourtant, le panorama des éléments constitutifs de son pouvoir d'attraction serait insuffisant si nous n'évoquions pas la culture du plaisir spécifiquement liée à Paris qui ressort globalement de cette même période. En effet, « depuis qu'elle est la première cité du royaume et résidence royale, Paris, ville des savoirs et de la culture, des pouvoirs et des révolutions, donne le ton et se constitue comme foyer universel de l'hédonisme » (Csergo, *ibid.*). Les loisirs citadins s'étendant et se transformant dans la seconde moitié du XIXe siècle, ils vont participer à la fois de l'appétence des visiteurs pour Paris ainsi qu'à la production de son image de cité ludique et festive consacrant, « aux yeux du monde, la prééminence du loisir parisien » (*ibid.* : 145)[106].

2. L'affirmation d'une culture urbaine du loisir

L'existence d'une temporalité citadine dévolue aux loisirs à Paris s'ancre dans des pratiques réelles qui sont facilitées à Paris par un espace public assez largement renouvelé où la ville devient de plus en plus un spectacle. Plus, l'extension progressive des loisirs au corps social donne naissance au modèle contemporain du loisir de masse mêlant divertissement et consommation. Au-delà, l'imaginaire d'une ville ludique tournée vers l'hédonisme et la luxure que façonnent les prescripteurs de l'époque (par les littératures, les guides touristiques, etc.) constitue le soubassement fantasmatique de ces nouvelles pratiques.

artistiques du Paris du début du siècle, « lieu de réunion de tout ce que l'Europe comptait d'intellectuels et d'artistes en train de percer » (Boschetti, *ibid.* : 224). C'est un quartier qui brasse de nombreux européens, des Allemands, des artistes juifs d'Europe de l'Est, des Russes bolcheviques puis, après 1917, des Russes blancs.

[106] Notons que l'analyse des loisirs citadins à Paris à cette période présente un caractère spécifique et non générique : « Évoquer l'histoire des loisirs […] à Paris, ne se ramène en rien à l'évocation des loisirs dans une cité quelconque. Paris constitue un champ urbain spécifique traversé d'itinéraires, ponctué de lieux, dotés de modes de vie et de formes de sociabilités marqués, dans leurs réalité comme dans leur représentation, du sceau de la modernité » (Csergo, *ibid.* : 122).

2.1 L'espace public comme spectacle

Haussmann a donné forme à une ville plus salubre et ouverte en perçant de grandes artères, en aménageant des places et des trottoirs qui facilitent la circulation. Il a également procédé à son embellissement en faisant installer l'éclairage public et en créant des parcs et des jardins. Cet ordre spatial a élargi les perspectives dans un ordonnancement cohérent. De plus, le développement et la démocratisation des transports en commun ont « contracté » l'espace parisien en rapprochant ses différents quartiers les uns des autres. Ces aménagements ont facilité l'appropriation publique de l'espace urbain. Dorénavant, la ville se prête davantage à la déambulation et au regard. Progressivement, elle devient, plus fortement qu'avant, un spectacle : « à travers la place publique, les ponts, le boulevard, la promenade, le parc où le jardin, s'élaborent un autre regard et une autre appropriation de la ville comme œuvre à contempler et à consommer depuis un point de vue » (*ibid.* : 135). Jusqu'à la Belle Époque, les usages publiques du temps libre à Paris se concentrent massivement autour de ces lieux qui consacrent la mobilité urbaine comme phénomène social d'une ampleur renforcée. Les flux piétons augmentent considérablement – notamment du fait de l'immigration provinciale – et gonflent la circulation au centre de Paris (*ibid.*). Les omnibus et le réseau de métro naissant participent à l'allongement et à l'éclatement des trajectoires dans la ville. Celle-ci devient un espace traversé et où l'on peut s'arrêter pour apprécier les perspectives et les panoramas, et ainsi jouir du spectacle urbain. Le sens social de la promenade urbaine – voir et être vu – trouve dans les récents boulevards un terrain d'actualisation fécond. Cette artère aux larges et harmonieuses proportions est propice aux développements de la circulation et des commerces : il est « "le point névralgique" de la cité, réputé pour son animation exubérante, […] lieu de sociabilité et du rendez-vous parisien » (*ibid.*). De nombreux cafés y ont vu le jour depuis la libéralisation des débits de boisson sous la IIIe République, promouvant la consommation de loisir (tabac) et les boissons exotiques (thé et café). En 1900, Lannoy, auteur d'un *Guide du flâneur*, écrit qu'« on vient à la terrasse d'un café comme on irait aux courses, pour voir la rue » (cité par Csergo, *ibid.* : 433). Le boulevard constitue un divertissement accessible à tous et la cinétique particulière qui s'y dégage dans le mouvement des corps et des regards est louée par les chroniqueurs de l'époque (*ibid.*). De plus, si la rue est un spectacle, c'est aussi parce que la population parisienne, réceptacle de multiples vagues migratoires en provenance de la province, est composite. Les habitudes, selon les strates sociales (de l'ouvrier au bourgeois, du petit fonctionnaire au mondain) ou les origines régionales, y sont multiples. L'occupation des temps sociaux qui en résultent aussi. Dans cette urbanité nouvelle émerge la figure – non celle du promeneur qui, si elle assoit sa visibilité à partir du Second Empire, existe déjà – mais celle du flâneur comme un promeneur paradoxal, intégré au spectacle de la ville mais distant de ce qui s'y joue dans un écart contemplatif et réflexif, explorateur de la foule classant les passants en type[107].

[107] Plus précisément, le flâneur est un « connaisseur du spectacle du monde ou de la rêverie solitaire, de la pause, contemplative, d'un temps qui s'immobilise […] de la conversation improvisée sur un banc de commodité, de

L'espace public aménagé par Haussmann permet non seulement de maintenir l'habitude des promenades publiques pour le piéton de Paris en le sécurisant par des espaces qui lui sont dédiés mais il encourage la déambulation dans l'activité des mouvements urbains et le bouillonnement des sociabilités, dans les cafés et les dîners sur les boulevards, les divertissements au théâtre et dans les salles de cinéma naissantes. Partant, c'est une identité urbaine – une manière d'être en ville au contact d'autres citadins avec ses comportements, ses regards et sa gestuelle – qui se construit au contact de cet espace public que les loisirs investissent de plus en plus massivement.

2.2 L'émergence du modèle contemporain du loisir de masse

Si, sous le Second empire, Paris a d'abord été identifié à des temps de loisirs dominés par un paysage urbain et un espace public « aménagés pour célébrer la "vie parisienne" » (*ibid.* : 133), qui impose son rythme et ses lieux (saison hippique, promenades au bois, divertissement au Palais des Glaces, à l'opéra, dans les magasins, les salons et les vernissages), les loisirs ne sont plus l'apanage d'une élite se consacrant à l'otium : ils se démocratisent[108]. Plus, ils s'insèrent progressivement dans une organisation industrielle et commerciale du divertissement. Métropole modernisée, Paris participe pleinement de cette évolution. Les lieux de divertissement se multiplient et la culture de la consommation grandit avec la ville. Consacrer du temps et de l'argent à des distractions devient peu à peu une pratique qui se popularise. Les passages, qui ont initialement été créés pour contourner la saleté des rues à des magasins qui souhaitent exposer des étoffes de qualité, inaugurent la culture contemporaine de la consommation. Ils constituent des « vitrines de la prospérité économique, [et] sont avant tout des lieux d'échanges où s'amoncellent biens de consommation et spectacles de curiosité. […] Le passage des Panoramas […] se fait, avec ses boutiques de nouveauté, terre d'élection d'une bourgeoisie provinciale qui accède à la condition de Parisien, dans la pratique jubilatoire d'un lèche-vitrine et d'une consommation ostentatoire » (*ibid.* : 142). Les bois, s'ils sont avant tout conçus comme des lieux de promenades dans une verdure artificiellement créée dans ce but (sentiers, jardins floraux, lacs, rivières, cascades), permettent une plus large consommation de loisirs. Des cafés et des restaurants s'y établissent, des champs de course s'y implantent (Longchamp, Auteuil), de même qu'un Jardin zoologique. Au bois de Boulogne, la Société Impériale d'Acclimatation installe des écuries, une grande volière, un pavillon chinois, des animaux de contrées lointaines qui portent les enfants et « offrent aux promenades, souvent familiales, une panoplie de divertissements gais, exotiques et inventifs autour de nouveaux commerces du loisir » (*ibid.* : 140). On se promène dans les catacombes dans le cadre d'excursions guidées dans des wagons ou des bateaux. Les frères Lumières

l'errance dans un jardin public où l'on hume l'air à pas mesuré, où l'on s'assoie pour sommeiller » (Csergo, *ibid.* : 131). La foule qu'il traverse « fait naître […] une sorte d'ivresse qui s'accompagne d'illusions très particulières, de sorte qu'il se flatte, en voyant le passant emporter dans la foule, de l'avoir, d'après son extérieur, classé, reconnu dans tous les replis de son âme » (Benjamin : 2007 : 41).

[108] Cette démocratisation est notamment rendue possible par la limitation de la durée journalière du travail et un repos hebdomadaire qui se généralise.

organisent en 1895 la première séance publique et payante d'un spectacle exclusivement composé de photographies animées – le cinématographe – prémisse d'une nouvelle culture de l'image industrielle. Les Expositions universelles qu'organise Paris sont l'occasion de développer des parcs récréatifs « qui fournissent à de nombreux provinciaux le prétexte d'un premier voyage dans le Paris des plaisirs » (*ibid* : 155). De nouveaux spectacles utilisent à plein le recours à la lumière pour attirer un public qui vient par millions lors de ces événements[109] : outre la tour Eiffel, le Palais du Gaz en 1889 ou celui de l'Electricité en 1900 consacrent le flamboiement lumineux comme source du divertissement qui, du fait de sa nouveauté, fascine. L'association de la mécanique et de l'électricité permet de proposer des attractions nouvelles productrices de sensations de vertiges et d'éblouissement suscitant « des phénomènes de l'ordre de l'hallucination » (*ibid.*). En 1909, une société américaine implante un « Luna-Park » entièrement mécanisé avec des chutes d'eau et des sensations de vitesse avec des mises en scènes de trains rapides lancés à vive allure.

Cette période consacre l'inscription du divertissement dans des formes mécanisées et industrialisées qui permettent sa massification, inaugurant le règne de l'image[110]. Partant, c'est l'ouverture à une consommation massive d'imaginaire que relaie un ensemble de prescripteurs tels que les guides ou les littérateurs, lesquels façonnent de nouvelles représentations de Paris.

2.3 Une nouvelle représentation du territoire parisien

La culture du divertissement et du plaisir associée à Paris est le fait d'une réalité ancrée dans la ville (les sociabilités nouvelles du boulevard, la massification du divertissement) mais elle relève également d'une construction opérée par des médiateurs qui relatent la vie parisienne et en prescrivent les activités jugées digne d'intérêt. Ils participent à produire une représentation de la vie citadine à Paris marquée par le temps libre et les plaisirs. L'attraction dont jouit Paris est autant le fait

[109] 5 millions en 1855, 51 millions en 1900 (Duhamel, Knafou, *ibid.*).

[110] Ceci ne manque pas de questionner l'actualité de la place du visuel dans les pratiques de loisirs. En effet, la ville s'ouvre davantage à la contemplation, le cinéma offre une initiation à la vision où seul le regard est sollicité, la maîtrise de la lumière électrique permet des mises en scènes originales, les Expositions universelles parodient le réel en représentant un Orient voluptueux mais fantasmé, favorisant ainsi le simulacre. Dans ce contexte où s'articulent les loisirs, les techniques et la ville, la dynamique qui s'active consacre l'émergence du divertissement visuel, avec ses jeux afférents d'effets de scènes et son imagerie singeant la réalité. L'activité visuelle ne se constitue-t-elle pas comme une pratique prépondérante dans l'extension des mobilités et des divertissements ? S'il n'est pas possible de parler de la constitution d'un regard touristique, qui existe déjà, corollaire de cet individu né du *Grand Tour* au XVIIIe siècle, il est plus juste d'évoquer le renforcement du regard dans les pratiques de loisirs (cf. chapitre 2). Ceci fait écho à nos propos sur la manière dont est, aujourd'hui, décrite l'expérience contemporaine du touriste. D'après Urry (*ibid.*), celle-ci serait, en effet, marquée par la place originale qu'y tient l'activité visuelle en structurant davantage la pratique du touriste par la puissance nouvelle de l'immatériel et de l'incursion technologique des supports visuels qui abondent dans la vie privée. De ce fait, ce poids des signes et des symboles exacerberait la consommation d'images dans l'expérience touristique, posant ainsi le regard comme un élément central de cette dernière. Cette approche conserve-t-elle toute sa force une fois réinscrite dans une perspective historique ? Le propos n'est pas de trancher un débat croisé qui engage historiens et sociologues, mais de souligner que, déjà à cette époque, les éléments liés au regard, au paysage, à l'espace public et aux divertissements visuels ne sont pas anodins, au contraire. L'historicisation de certains faits permet de relativiser leur actualité supposée.

de données objectives (les visiteurs attirés par les Expositions universelles) que l'*image* qu'elle dégage comme cité des plaisirs. C'est la construction de cette image qui nous importe ici, afin de mieux comprendre comment Paris se donne à voir dans une réalité transformée par l'imaginaire. La compréhension de cette image demande de saisir la construction de cette temporalité propre à Paris qui consacre le règne généralisé d'un temps libre investi par les divertissements.

L'image se construit surtout à partir du XVIIe siècle par les récits des littérateurs qui se pressent dans la capitale. Ces récits consignent un ensemble de figures stéréotypées, celle du « flâneur », qui ressort de la modernité urbaine naissante et du spectacle nouveau de l'espace public, et celle de la « parisienne », femme porteuse de charme et de voluptés. S'y dévoilent également les lieux typiques du temps libre : cafés, bals, cafés-concerts et autres music-halls, dessinant une géographie des pratiques de temps libre autour des lieux de divertissement. Les guides touristiques qui émergent dans la première moitié du XIXe siècle participent également de l'image de Paris comme ville où domine un temps festif. Les guides Baedeker, Joanne, Conti ou Balle, portés par l'afflux de visiteurs lors des Expositions universelles, proposent des volumes uniquement centrés sur Paris. Ceux-ci sont « structurés autour d'un catalogue organisé et définitif de lieux, des itinéraires diurnes et nocturnes du patrimoine, et des activités offertes par la cité, ils donnent aux visiteurs les clés de la ville. […] [Mettant] à la portée de tous les codes du parisianisme – comment s'habiller […] à quelle heure manger, où se montrer – ils fournissent heure par heure l'emploi du temps de la ville, offrant, de la visite de monuments ou de magasins à la promenade en passant par les spectacles, un échantillon des pratiques codifiées de temps libre » (*ibid.* : 125). Les guides, dans la récurrence des lieux et des pratiques qu'ils donnent pour les plus légitimes, fixent les jalons de la sociabilité et de l'emploi du temps citadins[111]. Ils enracinent profondément les représentations du territoire parisien comme un espace hédoniste et relègue sa dimension politique (le mouvement des Lumières) à l'arrière plan. Paris devient, plus simplement, la Ville Lumière, illuminée par l'électricité, brillante par l'éclat et le faste de ses divertissements.

À travers les représentations d'un Paris récréatif qu'ils véhiculent, les guides concourent au mythe du « Gai Paris » qui se diffuse dans les provinces françaises et à l'étranger. L'extension du réseau ferroviaire et les progrès techniques rapprochant Paris de la province, les récits littéraires et touristiques en activeront le désir de visite en tissant un lien « romanesque » (Csergo, *ibid.* : 126) à destination de tous ceux qui jugent le monde provincial lesté d'ennui et de pesanteurs sociales. Ce type de récits et de prescriptions va renforcer la focalisation des bourgeois provinciaux sur une vie parisienne dépeinte comme divertissante et mondaine. Transformée en espace de promenade et de distraction, visiter Paris est une première initiation au mythe parisien.

[111] Par exemple, en 1863, le guide Joanne précise que « l'étranger qui cherche avant tout les distractions et qui désire voir le Paris du plaisir, des promenades, des grands restaurants, des spectacles, doit choisir les boulevards » (cité par Duhamel, Knafou, *ibid.* : 48)

Un autre des aspects de ce mythe réside dans la représentation de la « femme parisienne » et de la consommation de la féminité et de la sexualité qui en découle, notamment lorsqu'il est question de prostitution. La Belle Époque est marquée une imagerie des prostituées parisiennes en « grandes cocottes » ou en « grandes horizontales » qui constitue l'un des traits les plus marquants de l'époque (Marchand, *ibid.*). Sous le Second Empire, les rues ont été aérées par le percement de grandes artères urbaines et sécurisées par l'installation de l'éclairage public, facilitant le « retour » d'une prostitution de rue, en complément des établissements spécialisés, les « bordels »[112]. Nombre de prostituées apparaissaient comme des femmes « fascinantes et luxueuses » (*ibid.*), constituant à elles seules une attraction. Si elles suscitaient l'ire des biens pensants, « les petites femmes de Paris », en attisant une atmosphère de galanterie et de luxe, attiraient les étrangers et les provinciaux. En effet, le prestige de la Ville lumière « était largement due à la réputation de ses lieux de plaisir et à la tolérance générale qui leur permettait de subsister » (*ibid.* : 209). Si la prostitution constitue un phénomène social qui transcende la particularité des époques, « elle ne s'étala jamais aussi publiquement, ne fut jamais à la fois aussi spectaculaire ni aussi répandue que dans le Paris du tournant du siècle » (*ibid.* : 210). La représentation de la féminité autour d'une sensualité mise en scène est également perceptible au travers des cabarets tels que les Folies Bergères et le Moulin Rouge et ses nombreuses figures féminines qui connurent des périodes fastes à la Belle Époque. Toujours ouverts, ces établissements en portent aujourd'hui – partiellement – le mythe en continuant d'être prescrit par certains guides.

3. Conclusion sur les données historiques du tourisme à Paris

La perspective historique ici dressée aurait pu remonter plus en amont dans le temps et analyser les prémisses du phénomène touristique par l'élite voyageuse aux XVIIe et XVIIIe siècles. Nous nous sommes cantonnés aux deux derniers siècles, notamment le XIXe, pour la raison principale que la physionomie urbaine et l'image de Paris qui se sont construites à cette période ont assis son statut de métropole mondiale. Ces développements historiques sont pertinents parce qu'ils se focalisent sur deux éléments forts qui constituent des marques de l'attraction parisienne : un paysage urbain majestueux, harmonieux et l'image d'une ville au passé rayonnant qui continue d'attirer les touristes. En effet, « images, représentations et fonctionnements du passé se retrouvent en bonne partie dans le tourisme d'aujourd'hui. Les territoires ont à la fois une histoire et la mémoire longue auxquelles le tourisme n'échappe pas » (Duhamel, Knafou, *ibid.* : 48). Paris bénéficie toujours d'images stéréotypées proches de celles diffusées à l'époque qui amalgament Paris à la ville bourgeoise Haussmannienne et au « Gai Paris » du divertissement mondain. C'est pourquoi la compréhension de l'actualité du tourisme parisien est lacunaire si l'on ne rend pas compte des conditions historiques qui l'ont constituées et le rendent aujourd'hui possible. Puisque Paris hérite d'un passé dont les traces

[112] On en a comptabilisé plus de 300 sous le Second Empire (Marchand, *ibid.*)

matérielles et symboliques participent à constituer l'attraction, en saisir leur constitution est nécessaire. Deux points restent néanmoins à interroger.

1) À certains niveaux, le regard historique appelle la prudence puisque s'entremêlent des aspects avérés et des images construites dont le partage est difficile. Ainsi, nous revenons sur la réalité de la splendeur parisienne de l'époque.

2) Parce que l'héritage historique est également celui du renforcement de la partition de l'espace parisien entre un espace plus bourgeois et monumental à l'ouest et des quartiers davantage populaires et industriels à l'Est, est-il pertinent de parler de la constitution d'une centralité touristique dans le premier de ces deux espaces ?

3.1 Un faste parisien ?

La perspective historique donne force à la constitution d'un faste parisien dont la réalité est cependant obscurcie par les images véhiculées. Affirmer qu'il a existé un faste parisien appelle la nuance. Un événement est dit faste s'il s'y déploie avec pompe et magnificence, se déclinant dans l'apparat et le luxe. Il y a eu, à Paris, premièrement, une volonté de constituer un cadre urbain qui réponde d'un indéniable éclat, s'insérant dans un renouvellement d'envergure qui a redéfini la structure de la ville et l'a dotée d'une monumentalité sans précédent. S'il faut toutefois replacer cette régénération urbaine dans une politique plus large de modernisation, cet espace urbain, homogène et harmonieux dans la clarté de son tissu, majestueux dans le décor qui compose l'ensemble, offre au regard touristique un paysage singulier et remarquable. Si une ville porte en elle les différentes strates de ses héritages successifs, ce patrimoine conserve encore toute sa force en constituant aujourd'hui un socle essentiel de l'attraction parisienne.

Il y a eu, secondement, au tournant d'un XIXe siècle finissant à l'inventivité technologique exceptionnelle et à la créativité artistique rare, la représentation d'une ville festive et ludique, diffusant dans le monde l'image d'un Paris « gai », d'une époque « belle » de la même manière que, plus tard, des années seront « folles ». Cette image résulte de l'entrecroisement de pratiques réelles et d'un imaginaire dont la question de l'exactitude est difficilement résoluble (Caillois, cité par Csergo, *ibid.*). Un corpus d'image s'est propagé promouvant le décor urbain et la sociabilité parisienne dans le cadre d'un temps libre perçu comme répandu à toute la ville. De cet entremêlement, des éléments tangibles sont néanmoins discernables des constructions mythiques. En effet, si le bâti actuel témoigne du faste architectural initié sous le Second Empire, si la présence de grandes figures de l'art et l'éclosion des mouvements importants illustrent le rayonnement artistique, si des aménités et des événements attestent de l'industrialisation des loisirs, si Paris constitue une vitrine d'un progrès technique qui s'expose sans détours comme reflet d'un optimisme d'époque à l'ère naissante de la consommation de

loisirs pour le grand nombre, quid d'un *temps libre généralisé* dévolu au divertissement ? Quid d'une temporalité parisienne consacrée à *l'oisiveté et aux plaisirs* ? Quid d'un *éclat* et d'un *tourbillon* des distractions ? Quid d'une ville qui s'adonnerait aux *réjouissances et l'hédonisme* ? Cette temporalité propre à Paris, si elle relève bien des tendances d'une époque, reste néanmoins construite. Si elle a propagé l'image d'une ville en phase avec l'accélération de la modernité urbaine et d'une vie citadine agitée et mondaine, c'est, en partie, la résultante du travail réalisé par nombre de récits. Par leur description et/ou leur prescription, ils ont forgé l'image d'une ville festive portée sur l'amusement et le plaisir dans le cadre d'un « discours qui exhibe un imaginaire en le donnant pour référentiel » (Oster, cité par Csergo, *ibid.*). Ils en ont accentué les traits, surligné le déploiement des mondanités, figuré les Parisiens en flâneurs et fantasmés sur les prostitués en femme-spectacle, dressés les rituels convenus des pratiques du temps libre. Ils ont, de ce fait, favorisé la réputation de Paris comme « cité heureuse, ville de la fête, des plaisirs et des distractions » (Csergo, *ibid.*), ville où l'on « s'amuse et [où] on s'amusera toujours[113] ».

La réalité de la vie parisienne fut plus complexe, se comprenant davantage dans un entrelacs de permanences que sont les pathologies de la grande ville (la misère persistante, les problèmes de transports et de logements) et les marques de la nouveauté (l'afflux considérable de populations nouvelles, la sociabilité boulevardière, les consommations de loisirs citadins). Si ce rappel replace le faste parisien dans une réalité plus composite, il reste la force de ces représentations : une ville moderne qui attire à la fois les touristes bourgeois de province sensibles à la vie mondaine, les artistes ralliés à l'ambiance bohème de Montmartre puis de Montparnasse, les provinciaux charmés par la nouveauté des Expositions universelles et l'élite voyageuse par le prestige d'une ville cosmopolite.

3.2 La constitution d'une centralité touristique ?

Le Paris du XIXe siècle, transformé par les mutations urbaines et sociétales, a-t-il vu se constituer une centralité touristique ? Pour Csergo, la réalité urbaine du XIXe siècle se saisit dans une dissymétrie socio-spatiale entre « l'urbanité du centre et de l'ouest et celle de l'archaïsme populaire de l'Est et de la banlieue (Belleville) » (*ibid.* : 146), véritable partition qui signe deux manières de vivre à Paris. Sur ce point, Marchand est clair : les travaux d'Haussmann ont grandement aggravé les disparités entre quartiers aisés de l'ouest et quartiers pauvres de l'est. Dans cette configuration, « le petit peuple de Paris fréquente assez peu le centre de la ville, plutôt consacré à une sociabilité bourgeoise et touristique » (Csergo, *ibid.* : 150). L'ordre fonctionnel qui s'est mis en place à Paris ne fait pas cohabiter différentes fonctions sur les mêmes espaces : si les industries se développent au nord et l'est, « le centre et l'ouest accueillent les visiteurs » (Duhamel, Knafou, *ibid.* : 46). Plusieurs facteurs, dans le courant du XIXe siècle, expliquent le renforcement des fonctions et des flux touristiques dans

[113] Cf. *Le guide sentimental de l'étranger dans Paris par un parisien* cité par Csergo (*ibid.*).

le centre et l'ouest de la capitale. C'est, d'une part, les lieux de résidence destinés aux visiteurs étrangers qui ont participé à ce processus de construction de l'espace central parisien. Vajda (2007) a montré comment, à travers la création d'hôtels de voyageurs dans l'ouest et le centre de Paris, cette partie de l'espace urbain s'est internationalisée[114], devenant le Paris des riches anglais (Hancock, *ibid.*). C'est, d'autre part, la localisation des Expositions universelles qui se déroulent toutes dans l'ouest parisien, entre la place de la Concorde et le Champs de Mars, qui participent à valoriser ce territoire (Duhamel, Knafou, *ibid.* : 47). De même, les créations réalisées lors de ces occasions ont renforcé l'identité de ces secteurs : le pont Alexandre III et les Petits et Grands Palais en 1900 et, avant cela, la tour Eiffel, en 1889, devenue emblématique. C'est, plus généralement, un héritage des pouvoirs politiques royaux et impériaux qui, soucieux d'imprimer leur symbolique sociale sur le territoire, ont favorisé cette ségrégation : le premier, outre le Château de Versailles, a notamment impulsé l' « axe du pouvoir » (Pinçon, Pinçon-Charlot, 2004 : 15), partant du centre de Paris (le musée du Louvre) jusqu'à l'ouest et la forêt de Saint-Germain-en-Laye, en traversant l'avenue des Champs-Élysées[115]. Le second a construit les principaux monuments et a donné forme à la ville bourgeoise dans ces mêmes espaces – centre et ouest – exacerbant la dichotomie avec les quartiers populaires du nord et de l'est. L'héritage de histoire laisse donc cette différence significative entre ces deux « visages » de Paris – centre et ouest versus nord et est – qui sont, aujourd'hui, des marqueurs puissants de l'urbanisme et de la sociologie à Paris, ainsi que du tourisme, vis-à-vis duquel on évoque régulièrement son caractère « central ».

B. Paris, un tourisme de centre ?

Paris, dans sa limitation municipale, est à la fois un territoire géographiquement restreint, démographiquement dense et concentrant un ensemble varié de pouvoirs : politiques, économiques, culturels, artistiques, d'affaires. Sa superficie de 87 km² (sans les bois de Boulogne et de Vincennes) fait d'elle une « petite ville » (*ibid.* : 7). En effet, si on la compare avec Londres (*Inner* London), Madrid ou Moscou, ces dernières ont respectivement une surface de 321 km², 607 km² et 879 km². Les densités résidentielles y sont néanmoins élevées avec 202 habitants par hectares en 1999 alors qu'à cette même date, elles étaient de 76 et 96 habitants pour Londres et Moscou (*ibid.*). Dans cette configuration, alors même que ces villes ont des densités réparties de façon assez uniformes, Paris « constitue un noyau très dense autour duquel les communes de banlieue présentent un peuplement

[114] Par exemple, de même que les Champs-Élysées « en 1844, la rue de la Paix, la rue de Castiglione et la rue de Rivoli forment déjà ce qu'on appelle "un quartier londonien" » (Vajda, *ibid.* : 117).

[115] « L'idée de prolonger les Tuileries vers l'ouest, jusqu'à la "montagne de Chaillot" (en fait l'Étoile) et au-delà, remonte au moins à 1667, à Colbert et à Le Nôtre qui conçurent le prolongement de l'allée des Tuileries par une large avenue plantée, les Champs-Élysées. Depuis, les projets et les réalisations se succédèrent pour réaliser cet axe. Il joint aujourd'hui les quartiers du pouvoir politique (avec le palais de l'Élysée, l'Assemblée nationale et les ministères) à ceux du luxe (avenue Montaigne) et à celui des affaires (La Défense). En traversant les arrondissements les plus chics et la commune de banlieue la plus cossue, Neuilly, il symbolise l'unité de l'argent et du pouvoir » (Pinçon, Pinçon-Charlot, 2004 : 15-16).

plus diffus […] [et] est bien l'hypercentre d'une agglomération qui dépasse les 10 [aujourd'hui 11] millions d'habitants » (*ibid.*).

Avant d'évaluer les différents aspects de la centralité dans le tourisme parisien, il est nécessaire de considérer la place qu'occupe Paris dans le contexte mondial, européen et français.

1. Un statut de métropole mondiale

1.1 Paris en Europe et dans le monde

Avancer les chiffres de visiteurs que reçoivent Paris et l'Ile-de-France est éloquent en soi parce qu'ils se chiffrent en millions (44 millions de visiteurs français et étrangers en Ile-de-France dont 27 pour Paris en 2006). Il faut néanmoins, pour en appréhender le sens avec davantage de justesse, les comparer à d'autres aires urbaines touristiques. Là, pourtant, réside la difficulté puisque si la comparaison demande de mesurer de façon similaire les aires étudiées (avec les mêmes modalités de calculs), celles-ci présentent des proportions différentes. Il peut s'agir d'une aire correspondant à l'échelon local de référence, la ville, à l'échelle métropolitaine ou à une « région ». Les comparaisons inter-urbaines à l'échelle internationale sont donc des indicateurs à prendre avec précaution. C'est pourquoi le podium des destinations mondiales sur lequel moult discours touristiques placent Paris est à relativiser. Paris, la ville la plus visitée du monde ? À titre d'exemple, New-York reçoit environ 46 millions de visiteurs étrangers et domestiques en 2007, leur record[116], Las Vegas environ 39 millions de visiteurs chaque année[117] et 28 millions pour Londres (Duhamel, Knafou, *ibid.*). Ainsi, selon ces chiffres, c'est la région Ile-de-France qui se positionnerait comme la seconde destination touristique au monde. D'autres données comparatives étoffent la perspective : Paris intra-muros est la première ville européenne en termes de nombre de nuitées (32 millions contre 30 pour Londres pendant que Rome en comptabilise 15, Berlin 13, Prague 11) et la seconde concernant le nombre de lits (environ 155 000 contre 160 000 pour Londres)[118]. L'emploi touristique représente à Paris environ 12% de l'emploi total contre 13% à Londres[119]. Il est remarquable de noter, en Europe, le poids des métropoles parisienne et londonienne au regard des autres grandes villes d'accueil. Ces deux villes comptabilisent plus du double des nuitées de Rome, Berlin ou Prague et plus d'un tiers du nombre de leur lits. Duhamel et Knafou (*ibid.*) ont reconstitué une hiérarchie du tourisme urbain en Europe en classant les villes selon la part des nuitées, qui reflète des statuts différents : 1) les *métropoles mondiales* (Paris, Londres) ; 2) les *métropoles européennes* (Rome, Berlin, Prague, Madrid puis, dans un second temps, Barcelone, Manchester, Florence, Vienne, Milan, Dublin, Naples) ; 3) les *centres économiques*

[116] Cf. nycvisit.com
[117] Cf. visitlasvegas.com
[118] Il reste toutefois à savoir ce qui est comptabilisé comme « lits ».
[119] Cf. le rapport Eurostat *European Cities Tourism* Rapport de 2004 repris par Duhamel et Knafou (*ibid.*).

européens tels Lisbonne, Nice Copenhague, Lyon, Séville, Liverpool, Amsterdam, Athènes, Venise… et enfin 4) les *villes touristiques/économiques* comme Cardiff, Anvers, Gênes, Genève, Lausanne, Rennes.

Si le poids de Paris comme celui de Londres est indéniable, l'analyse de l'évolution des nuitées internationales (exprimées par les taux de croissance annuel sur la période récente : 2000-2005) relativise cependant cette prédominance. La croissance parisienne a été moins forte que les autres villes européennes. Alors que Barcelone, Prague, Berlin, Bratislava, Belgrade ou Budapest connaissaient des taux de croissance supérieurs à 8%, Paris voyait son taux diminuer (entre - 0,01 et - 1%). Comparativement, celui de Londres augmentait entre 2% et 4% sur cette même période. L'office de Tourisme et de Congrès de Paris explique cette baisse par l'effet conjoint de l'ouverture croissante des pays de l'Est et du développement des lignes aériennes à bas coût. Si le volume du nombre de nuitées visiteurs internationaux assure à Paris un poids conséquent dans le panel des destinations urbaines en Europe, la concurrence est néanmoins très vive.

1.2 Le poids du tourisme d'affaire

Une des marques des grandes métropoles est d'accueillir une proportion importante du tourisme dit d'affaire, incarné dans les déplacements pour les congrès et les voyages professionnels. Paris est, dans ce domaine la première ville de congrès au monde et ce depuis 25 ans (Duhamel, Knafou*, ibid.*). Avec 825 congrès en 2005, dont 294 réunions internationales, Paris devance Vienne, Bruxelles, Singapour, Barcelone, Genève, New York et Londres (OTCP, 2007). Elle est également la première ville en termes de nombre de participants (*ibid.*). De même, elle est la première ville européenne en nombre d'exposants de foires et de salons. Sur ce segment du marché touristique, « Paris tient son rang à toutes les échelles : 3% du marché mondial, 5% au niveau européen et plus de 40% au niveau national » (*ibid.* : 42). Les nuitées relatives au tourisme d'affaires représentent presque la moitié des nuitées totales dans l'hôtellerie homologuée (44,4%) et ont augmenté de 33,7% depuis 1996 (*ibid.*). Outre cette dimension chiffrée qui en souligne l'importance à Paris, le tourisme d'affaire est sollicité par les villes pour ses retombées économiques. De plus, à Paris, la dépense moyenne journalière des touristes d'affaires est plus élevée que celle des touristes de loisirs[120]. Ce type de tourisme joue également comme un « effet multiplicateur » parce qu'il donne lieu à un accompagnement durant le séjour de même qu'il suscite des occasions de retour : non seulement la majorité des touristes d'affaires y viennent accompagnés (57,2%) mais déclarent vouloir revenir (99,5%) (*ibid.*).

Ce rayonnement sur la scène mondiale et européenne est également celui d'une très forte influence en France.

[120] À Paris, le total des dépenses théoriques par jour pour un touriste d'affaire 265,5 € contre 208,9 € pour un touriste de loisir, (OTCP, *ibid.*).

1.3 La polarisation parisienne dans le contexte français

L'attractivité de la métropole parisienne est considérable. Premièrement, le poids touristique de la région Ile-de-France comparativement à l'ensemble du territoire. Elle représente presque un quart des nuitées que passent les touristes étrangers en France métropolitaine (Potier, Terrier, 2007) et rassemble presque un tiers des emplois touristiques sur l'ensemble du territoire national ainsi qu'un quart de l'offre hôtelière nationale avec 24% des parts de marché (Duhamel, Knafou*, ibid.*). En termes d'emploi comme d'offre hôtelière, elle occupe la première place pour l'ensemble des régions françaises[121]. Concernant la fréquentation des grands sites nationaux, elle regroupe 17 des 20 premiers sites touristiques culturels, agglomérant 32,3 millions de visiteurs sur 34,7 en fréquentation cumulée. Ainsi, sur l'ensemble de ces 20 sites, 93% des visiteurs qui les fréquentent effectuent leur visite en Ile-de-France[122]. Sur ce registre culturel, la région francilienne occupe le premier rang des régions qui possèdent des « Monuments historiques classés et inscrits » (9% de l'ensemble des Régions) et de « musées de France » (11% de l'ensemble). Mais c'est également dans cette région que se trouve le premier site non culturel le plus visité : le parc Disneyland à Marne-la-Vallée avec 12,8 millions de visiteurs. Globalement, si elle n'est pas la première région attractive pour les Français, « l'Ile-de-France se caractérise par des taux touristiques exceptionnellement élevés » (Potier, Terrier, 2007 : 56). Elle attire massivement les étrangers (74% de l'ensemble des nuitées en Ile-de-France, *ibid.*) et est davantage marquée par des court-séjours (3,3 nuitées en moyenne).

Ainsi appréhendée, l'assise touristique francilienne et parisienne en France est nette. Elle concentre nombre de sites culturels, combine une offre hôtelière et des emplois touristiques en nombre élevés comparativement au reste du territoire national. Paris intra-muros est une zone géographique restreinte (0,9% de la région Ile-de-France) mais peuplée (18,9% de la population francilienne) et puissamment attractive, rassemblant « le pouvoir politique, une population et un patrimoine qui représente une part essentielle de la richesse et des potentialités pour la France » (Pinçon, Pinçon-Charlot, *ibid.* : 25). Dense et captif, porteur d'un héritage historique significatif, ce territoire rassemble d'importantes fonctions touristiques qui ne se répartissent cependant pas également dans l'espace.

[121] En termes d'emplois touristiques, l'Ile-de-France est au premier rang pour les emplois dans les hôtels de tourisme, pour ceux les restaurants et cafés ainsi que dans les agences de voyage. De même, elle occupe la première place dans l'hôtellerie de tourisme à tous les niveaux de confort (de 0 à 4 étoiles et plus) (Direction du tourisme, 2007b).

[122] Ces calculs sont effectués par la Direction du tourisme et les chiffres concernent les sites dont les entrées sont comptabilisées.

2. L'inégale répartition du tourisme à Paris

2.1 La concentration spatiale de l'offre culturelle et hôtelière

L'offre touristique parisienne peut être partiellement appréhendée par deux indicateurs : l'hébergement et la fréquentation des musées et des monuments. S'ils ne caractérisent qu'incomplètement leur domaine respectif[123], ils ne prétendent pas non plus représenter l'ensemble de l'offre touristique, bien plus vaste en englobant un panel très divers (transport, restauration, aménités de loisirs…). Ils offrent néanmoins un aperçu important : les musées et les monuments constituent des attractions notables du tourisme urbain, et l'hébergement hôtelier répond à une demande essentielle des voyages touristiques (se loger). Enfin, par le volume des flux que drainent ces offres (plus de 15 millions d'arrivées hôtelières en 2005 et des dizaines de millions de visiteurs pour les principaux musées et monuments de Paris), elles ont une valeur significative quant à l'offre touristique globale.

Le centre de gravité spatiale de l'offre hôtelière se situe autour des 8e arrondissements (Champs-Élysées), 9e (Opéra-Grands Magasins), 10e (gare de l'Est, gare du Nord) et 17e (Palais des Congrès, Batignolles). Ces lieux concentrent le plus grand nombre de chambres à Paris. En 2006, les 6e, 8e, 9e, 10e, 15e et 17e arrondissements – tous situés dans la partie ouest de l'espace parisien excepté le 10e – représentaient plus de la moitié de la part des hôtels sur l'ensemble de la ville. Pearce (1990) note que la répartition géographique des hôtels est à la fois le reflet de la centralisation constatée ailleurs et de la structure est/ouest de la ville. Pour lui, cette concentration globale des hôtels à l'ouest s'explique par la coexistence des fonctions liées au travail et aux loisirs, cette zone étant à la fois le centre nerveux de la ville en matière commerciale, attirant donc de nombreux hommes d'affaire, et un espace touristique de premier choix. Elle polarise ainsi des touristes en quête de curiosités, de personnes faisant du shopping et d'autres à la recherche d'un divertissement.

Ces deux indicateurs de la répartition de l'offre touristique confirment l'inégal déploiement au sein de l'espace parisien au profit d'un centre de gravité qui se situe dans une zone centrale et ouest. Pour autant, ces indicateurs ne présentent qu'un aperçu : il faut les compléter et porter le regard sur différentes échelles.

[123] L'offre hôtelière ne saurait représenter l'offre d'hébergement puisqu'à Paris, si l'offre en hébergement intègre le parc hôtelier, les résidences de tourisme, les centres d'hébergement pour jeunes et un camping, d'autres modes de logement sont possibles : les chambres chez l'habitant, des amis ou parents… Les touristes provinciaux ont tendance, s'ils le peuvent, à se loger ainsi. De même, de façon plus éclatante encore, l'offre culturelle ne peut être complètement assimilée à celle des musées et monuments au regard de l'existence d'autres manifestations culturelles comme les galeries, les salles de spectacle, les festivals, les concerts, etc.

2.2 La centralité touristique à l'échelle de la ville et du quartier

2. 2. 1 L'existence d'un *Central Tourist District* à l'échelle de la ville

L'existence d'une zone touristique « centrale » à Paris est posée par Duhamel et Knafou (*ibid.*). Partant du fait que l'espace touristique est généralement bien circonscrit dans les villes (nonobstant la progression du tourisme dans des zones géographiques plus décentrées), ils nomment celui-ci le *Central Tourist District* (CTD) en référence au *Central Buisness District* (CBD), le quartier d'affaire des grandes métropoles comme la City à Londres ou la Défense à Paris. Ils le présentent néanmoins comme plus diffus, épars et moins homogène que l'espace d'affaires, moins directement reconnaissable aussi en termes paysagers, n'arborant pas de grandes tours ou d'imposants buildings. Il est « avant tout l'espace des pratiques touristiques affirmées, qui cumule lieux de visite, de déambulation, d'achat, de restauration et, pour partie de résidence » (*ibid :* 49). Il est pertinent, selon eux, de parler d'un tel type d'espace touristique à Paris, même s'il se présente sous une forme partiellement éclatée plus que d'un espace strictement continu. Il est composé d'un axe structurant, la Seine, et d'un centre touristique originellement double : le Paris « historique » de l'époque médiévale et celui hérité du XIXe siècle, l'ensemble étant borné par des « satellites » plus éloignés comme Montmartre.

Premièrement, la Seine et ses abords directs qui, en agglomérant progressivement les différentes strates urbaines durant les siècles, ont été marqués par la symbolique sociale des différents régimes. De ce fait, ils rassemblent nombre de monuments : la cathédrale Notre-Dame, le musée du Louvre, les Champs-Élysées et la tour Eiffel, le musée d'Orsay et, très récemment, le musée des Arts Premiers, quai Branly. « La Seine, ses quais et ses îles, constitue l'axe vital consacré par l'activité des bateaux mouches (plus de 4 millions de passagers par an) » (*ibid :* 51). Secondement, si l'on élargi ce liseré fluvial en son centre, se trouvent les « cœurs » touristiques. Le plus ancien est celui du Paris « historique », centre géographique de la ville avec ses îles de la Cité et Saint-Louis et ses monuments datant de plusieurs siècles. Le second s'est développé partir du premier, vers l'ouest. C'est le Paris « moderne » qui émerge durant le XIXe siècle, transformé par les Empires et la République, portant largement la marque du préfet Haussmann ainsi que celle d'une cité festive et ludique évoquée précédemment. L'espace central se définit ainsi, dans l'association de ces deux « cœurs » où s'accomplissent majoritairement les pratiques touristiques. Il est délimité au nord par l'Opéra et les Grands Magasins, à l'ouest par l'Arc de Triomphe et le Trocadéro et la tour Eiffel, à l'Est par l'Institut du Monde Arabe sur la rive gauche et la place de la Bastille sur celle de droite. Le jardin du Luxembourg voire la tour Montparnasse en constitue la borne sud. Troisièmement, si l'on étend la focale aux limites de la ville, on observe des espaces plus « isolés » qui complètent ce dispositif : le cimetière du Père Lachaise, la Cité des Sciences et de l'Industrie et, extra-muros mais liés par les

lignes de métro, la basilique de Saint-Denis et l'arche de la Défense. De ces pôles disjoints du *Central Tourist District,* Montmartre en constitue le site le plus investi par le tourisme[124].

La constitution d'un espace central touristique est ici largement tributaire d'une dynamique de patrimonialisation et, plus globalement, d'une histoire où les différents pouvoirs politiques ont imprimé leur marque à des fins centralisatrices, modernisatrices et symboliques[125]. La période récente n'est, pourtant, pas exempte de tels projets. Duhamel et Knafou (*ibid.*) avancent ainsi que nombre de décisions urbaines de ces trente dernières années ont participé à densifier le centre de Paris et à renforcer les fonctions ludiques, commerciales et culturelles. C'est, dans un premier temps, la décision, en 1960, d'exiler en banlieue le marché des Halles centrales qui vont déposséder les pavillons Baltard de leur fonction d'origine, aboutissant à leur démolition en 1971. Elles seront remplacées, en 1977, par un Forum, gigantesque galerie commerciale sur plusieurs étages et espace nodal où s'entrecroisent de nombreuses lignes de transports ferroviaires. C'est également, à quelques centaines de mètres, dans le quartier Beaubourg, entre ceux des Halles et du Marais, la création du Centre Pompidou, centre national d'art et de culture. Née de la volonté du président éponyme, il avait vocation à créer au cœur de Paris une institution culturelle destinée à la création artistique contemporaine. Ce réinvestissement urbanistique dans les arrondissements centraux de la rive droite de la Seine a participé à faire du Marais, quartier voisin, un espace ludo-touristique au tournant des années 1980 (*ibid.*). Une dynamique similaire, de moindre importance que les lieux précités, s'est enclenchée avec la décision de ne pas détruire le bâtiment de la gare d'Orsay construit pour l'Exposition universelle de 1900 et d'y créer un musée dévolu à l'art du XIXe siècle, lequel ouvrira en 1986. La politique de grands travaux des septennats de François Mitterrand (1981-1995) a également participé à renforcer la centralité touristique parisienne par l'attention accordée à certains lieux historiques, notamment l'agrandissement du musée du Louvre. Le projet consistait à restructurer le bâtiment, y construire dans son espace central un objet architectural contemporain (une pyramide de verre, centre d'intenses polémiques à l'époque) et, in fine, d'affirmer la spécificité du lieu en délocalisant le Ministère de l'Économie et des Finances qui y était installé. Plutôt que d'implanter ailleurs de nouvelles collections, dans un nouveau lieu, le choix a été fait de renforcer l'identité du

[124] Montmartre « concentre tous les attributs de lieu hypertouristifié : la densité des touristes en toutes saisons et presque à toute heure ; la localisation bien précise de ces hautes densités au sommet de la butte ; l'éviction, dans un périmètre certes limité, de toute activité non touristique : les boutiques de certaines rues comme la rue Norvins ou la rue de Steinkerque font 80% de leur chiffre d'affaires avec les touristes ; une forte concentration d'hôtels au pied de la butte et dans certaines rues y menant […] ; une image touristique renouvelée dans le Monde entier du fait du succès d' "Amélie Poulain" et, au total, l'un des lieux les plus visités de France » (Duhamel, Knafou*, ibid.* : 51) avec 8 millions de visiteurs selon l'Office de Tourisme et de Congrès de Paris.

[125] Concernant la mise en patrimoine, « Paris est entré de longue date dans un processus de patrimonialisation. On protège les monuments historiques depuis 1913 et leurs abords immédiats depuis 1943 ; la loi dite Malraux (août 1962), en instituant les secteurs sauvegardés, a permis de changer d'échelle, en passant du bâtiment au quartier. Rapidement mise en œuvre à Paris, on lui doit le « sauvetage » du quartier du Marais. Le législateur avait alors souhaité à la fois sauvegarder et adapter ces périmètres à la vie moderne en évitant d'en faire des musées en plein air, par la mise à disposition de l'État d'un vaste éventail de mesures » (Duhamel, Knafou*, ibid.* : 62).

musée existant. Pour parachever cette dynamique muséale dans le centre de Paris, le musée du quai Branly, conçu par l'architecte Jean Nouvel et consacré aux Arts premiers, a été inauguré en 2006. Duhamel et Knafou y voient ici l'image d'une « ultime retouche d'un dispositif touristique entrepris voici trente ans et centré autour du shopping (Forum des Halles) et de la culture (Beaubourg, le Louvre, Orsay et Branly) » (*ibid.* : 53).

Historiquement construit, reflet du pouvoir central et de ses symboliques jusqu'à une période récente de grands travaux et de décisions urbaines, cette zone « centrale » concentre la majeure partie des sites dans le domaine architectural et muséal, offrant un paysage largement monumental ainsi que de nombreux lieux de consommation de loisir. C'est un espace fortement polarisant qui vérifie globalement la pertinence du *Central District Tourist*. Le défaut serait cependant d'y voir un espace homogène ou s'agglomèrent également ou indistinctement des attractions et des fonctions touristiques, alors qu'il est lui-même marqué par des disparités. C'est ce que révèlent les analyses des différents « districts » touristiques auxquelles procèdent Pearce (1999) en tant que géographe. Pour ne pas être incomplète, l'analyse de la centralité touristique parisienne se doit d'être également saisie à une échelle plus fine selon les différents quartiers qui la composent.

2. 2. 2 Les centralités touristiques à l'échelle du « district »

Porter attention à des analyses plus locales, situées au niveau du « district », c'est-à-dire du quartier (échelle imprécise mais souvent plus réduite, dans le cas présent, que l'arrondissement) permet de mettre à jour la diversité des fonctions touristiques qui ressortent de tel ou tel espace. Pearce note que les études géographiques analysant les structures spatiales du tourisme ont largement ignoré les questions de localisation sur ces échelles très fines, privilégiant des analyses à des niveaux plus vastes (international, national, régional…). Pourtant, l'observation « micro » permet de pointer des différences quant à la composition des zones en termes de sites, d'attractions, d'hébergement et de services utilisés par les touristes. À Paris, si des géographes ont proposé des analyses centrées sur les hôtels (Chemla, 1990) ou les restaurants (Ortoli-Denoix, 1990), c'est Pearce qui a mis en évidence la spécificité des quartiers touristiques et leurs différenciations internes. L'approche qu'il a adoptée consiste à examiner les aspects de la structure spatiale et fonctionnelle du tourisme, notamment la manière dont s'articulent les diverses fonctions du tourisme avec les composantes résidentielles, administratives et commerciales des quartiers analysés. Ceux-ci ont été choisis sur la base de leur importance comme destinations touristiques et de leurs différences structurelles, Pearce analysant ainsi l'Ile de la Cité comme le cœur historique de la ville, le quartier de l'Opéra comme la zone majeure de shopping et Montmartre comme espace plus périphérique et résidentiel (situé hors du *Central Tourist District*). D'autres quartiers auraient pu, de la même façon, être soumis à cette analyse (le Marais, les Halles, le quartier Latin).

2. 2. 2. 1 L'Ile de la Cité

Elle est située au cœur de Paris dans un espace qui s'est très tôt développé dans l'histoire de la ville. Plus grande que l'île Saint-Louis, sa voisine, elle est mondialement connue pour son monument emblématique, la cathédrale Notre-Dame. Par son architecture et ses fonctions religieuses, celle-ci est au cœur de l'activité des visiteurs sur cet espace en constituant un monument fortement attracteur des *sight-seers* (Pearce, 1998b). En effet, elle accueille, selon les estimations, environ 13 millions de visiteurs par an (OTCP, *ibid.*). Ce site – un des plus importants de Paris par ses flux – est secondé par la Sainte-Chapelle et la Conciergerie qui, situées dans l'ensemble bâti du Palais de justice, constituent des attractions touristiques importantes mais néanmoins mineures. Si ces dernières présentent, avant tout, un caractère historique et architectural (Notre-Dame et sa crypte, la Sainte-Chapelle, la Conciergerie), des activités touristiques environnantes plus informelles sont observables dans la visite au marché aux fleurs et aux oiseaux et, plus généralement, dans la déambulation (*ibid.*).

Dans le contexte du tourisme parisien, l'Ile de la Cité est au centre d'une activité touristique concentrée sur un territoire restreint (environ 26 hectares) et essentiellement sur le site de Notre-Dame. En effet, la grande disparité dans les niveaux de visite entre la cathédrale et les autres sites, voire entre la Sainte-Chapelle et la Conciergerie, indique une hiérarchie très nette au profit de ce site. Pearce a montré que les groupes de touristes quittent leur autocar et effectuent une courte visite guidée à l'intérieur puis rejoignent le véhicule, avec peut- être en poche quelques souvenirs achetés dans les échoppes. Ils sont peu, dans l'ensemble, à étendre leur espace de visite au delà de Notre-Dame. La concentration linéaire de boutiques et de services destinés aux touristes (vente de souvenirs, cafés, restaurants et bureaux de change) le long des deux rues adjacentes de la cathédrale souligne les forces d'agglomération à l'œuvre (*ibid.* : 56). Dans ce cadre, des études préalables ont été menées afin de mieux gérer les flux piétons et l'amélioration des entrées bien que la congestion humaine et automobile demeure, cette dernière résultant du stationnement des autocars et des nuisances que ces derniers engendrent en termes de bruit, de pollution atmosphérique[126]. L'opposition montante au stationnement du nombre d'autocar a entraîné une progressive réduction du nombre de places disponibles. La municipalité a exploré d'autres possibilités d'accessibilité au site, notamment l'utilisation de la Seine pour le trafic de touristes (*ibid.*) mais sans convaincre la Fédération Nationale des Guides Interprètes (FNGI), principal représentant du tourisme de groupe dans le dialogue avec les autorités publiques.

[126] Un article rapportait, en août 2005, les propos suivant concernant la visite de Notre-Dame : « À Paris, sur le parvis de Notre-Dame, la file des touristes s'allonge. Pour visiter les tours de la cathédrale, il faut patienter quarante bonnes minutes le matin et près de deux heures et demie à la mi-journée. Toutes les dix minutes, vingt personnes sont autorisées à gravir l'escalier en colimaçon. En haut des tours, il n'est pas conseillé de s'attarder trop longtemps devant le panorama parisien. En bas, les touristes de toutes les nationalités s'impatientent au milieu des revendeurs à la sauvette », in « Le tourisme, culture ou divertissement ? », *Le Monde*, 12 août 2005.

2. 2. 2. 2 Le quartier de l'Opéra et les Grands magasins

Ce « district » couvre une partie du centre-ouest de Paris et est délimité au sud par le Louvre et les Tuileries et au nord par les Grands Magasins du boulevard Haussmann. Fortement marqué par l'héritage du développement urbain Haussmannien, ce quartier contient un nombre de caractéristiques monumentales et architecturales de grande importance (le Palais Royal, la place Vendôme et l'Opéra) aussi bien que plusieurs théâtres (la Comédie Française). Sa dimension touristique est toutefois moins affirmée que dans l'exemple précédent mais, regroupant des boutiques spécialisées et les Grands Magasins (Galeries Lafayette et Le Printemps), elle peut être identifiée à une vaste zone de chalandise pour nombre de touristes. Selon Pearce, deux rues majeures illustrent l'animation touristique et commerciale du quartier : la rue de Rivoli (au niveau du Louvre) et l'avenue de l'Opéra. Toutes deux alignent, en effet, une succession de magasins de souvenirs, des bureaux de change, des magasins de vêtements, des cafés et des salons de thé qui profitent de la forte densité du trafic piéton depuis le Louvre. Pour une partie de l'avenue de l'Opéra, il existe des magasins de vente de luxe (vêtements, parfums, accessoires divers) ainsi que des boutiques détaxées largement investies par les clientèles asiatiques, japonaises notamment (*ibid.*). Cette même avenue concentre aussi de nombreuses agences de voyage, des bureaux des compagnies aériennes étrangères ainsi que ceux des organisations touristiques nationales et régionales. Plus largement, ce quartier de larges avenues autour de l'Opéra est bien pourvu en hôtels quatre étoiles, en restaurants et, à l'image du Café de la Paix, en cafés historiques à la mode. Cet ensemble de services et de commerces est relativement bien inséré dans une zone commerciale établie depuis longtemps, résultat de la présence des Grands Magasins.

L'ouverture du magasin Printemps sur le boulevard Haussmann date de 1865, celui des Galeries Lafayette de 1912. Le Printemps se promeut lui-même comme le plus grand magasin parisien, titre qu'il partage avec son rival et tous deux essaient de s'approprier la tradition d'élégance et de bien vivre que les représentations héritées du passé et les prescriptions des guides continuent de faire vivre. L'architecture spécifique – une coupole en vitrail de l'Art Nouveau – fait que le monument est aujourd'hui classé[127]. Pearce (1999) montre comment il s'est progressivement adapté à l'augmentation de la fréquentation touristique depuis les années 1970. Comme les Galeries Lafayette, son concurrent, le Printemps adopte une stratégie marketing spécifique en vue d'attirer les visiteurs et de leur fournir une aide dans un espace qui est, de façon prédominante, consacré aux chalands parisiens. Tous deux distribuent gratuitement, à plusieurs millions d'exemplaires, une carte de Paris qui insistent sur les attractions historiques majeures de la capitale, montrant également la localisation de chaque branche de la chaîne Printemps. En cela, leur premier objectif est clairement d'assister les touristes dans la visite de la ville en ayant à l'esprit la localisation des différents magasins. Les efforts en direction des

[127] « With more than 80 000 visitors a day… Printemps attracts more visitors than any other historic monument in France » (Pearce, 1999 : 89).

touristes ont également consisté à établir un bureau d'accueil avec des hôtesses multilingues. En 1985, le Printemps a commencé à développer plus activement le secteur touristique en prenant part dans le marché des voyages, notamment en travaillant avec des tour-opérateurs. Des voyages de familiarisation ont été organisés, des services spéciaux ont été offerts aux étrangers incluant un accueil spécifique, un guide multilingue pour les différents départements du magasin et des possibilités de ristourne. De même, des mesures spécifiques pour les groupes de touristes étrangers ont été mises en place, notamment lorsque les besoins incluent le stationnement du car et une assistance en langue étrangère. Nombre de groupes sont servis dans une boutique de *duty free* où officient des hôtesses-interprètes. Ainsi, plus de 3500 groupes ont été accueilli en 1992 (*ibid.*). Un défilé de mode de 45 minutes se tient deux fois par semaine et attirait, en 1990, 20 000 étrangers. En 1998, un cinquième des acheteurs étaient étrangers, touristes « individuels » comme des groupes, pour beaucoup en provenance d'Asie, lesquels sont, d'après Pearce, essentiellement venus à Paris pour le shopping.

2. 2. 2. 3 Le quartier de Montmartre

Montmartre est caractérisé par un ensemble de particularités liées à sa localisation « périphérique » par rapport au *Central Tourist District* : une position en hauteur offrant un panorama urbain, un quartier investi à la fin du XIXe siècle, par les artistes dont des traces subsistent avec le Moulin Rouge ou le Bateau Lavoir, une fonction résidentielle importante et, le relief aidant, l'atmosphère d'un village[128]. Pearce (1998b) délimite le « Montmartre touristique » essentiellement au cœur du vieux village autour de la place du Tertre, la basilique du Sacré-Cœur adjacente et l'église Saint-Pierre. Une seconde zone touristique, plus secondaire, est caractérisée par la présence de sex-shop, divers cabarets, restaurants et cafés plus au sud sur le long des boulevards de Clichy et de Rochechouart. La basilique du Sacré-Cœur constitue l'attraction touristique majeure, souvent combinée avec celle du « village », c'est-à-dire des rues adjacentes. L'activité est, en effet, très concentrée dans et autour de la place du Tertre, où l'on compte de très nombreux restaurants, cafés et ses magasins. La popularité du vieux Montmartre a pourtant diminué avec l'augmentation du nombre de touristes et les changements afférents : congestion, augmentation des prix, prolifération de magasins et de souvenirs. Les groupes de touristes voyageant en autocars ont renforcé ce processus[129]. En stationnant sur les boulevards, les autocars contribuent à augmenter le flux piéton : les touristes montent à la basilique et/ou à la place du Tertre à pied, de façon similaire aux touristes « individuels » qui arrivent en métro, ce qui fait autant de consommateurs potentiels pour les magasins situés sur ces rues. Pearce souligne que, pour nombre de groupes de touristes, c'est une rare

[128] La réputation artistique de Montmartre réside dans la tradition pour la restauration, la vie nocturne et les divertissements parce que, historiquement, le quartier se situait à l'extérieur de la ville de Paris et que les taxes étaient, en conséquence, moins élevées. Bien que Montmartre ait été annexé par la Ville de Paris en 1860, la tradition populaire a continué et le quartier a étendu sa notoriété auprès des parisiens. Le Moulin Rouge, par exemple, ouvrira en 1889.

[129] Un document de la Mairie de Paris comptabilisait, en 1996, plus de 300 autocars par jour voire davantage en haute saison (Mairie de Paris, 1996).

opportunité de voir quelque chose de Paris à pied. Seul un petit nombre se dispersera plus largement dans le quartier, le guide à la main, dans les passages, se promenant au hasard dans les rues pour retrouver les sites artistiques, littéraires et les scènes fin de siècles, le Moulin de la galette ou le Lapin agile, la rue Lepic.

En réponse aux problèmes nés de la congestion des flux touristiques, un Syndicat d'Initiative de Montmartre (SIVM), indépendant de l'Office de tourisme, a été crée en 1985. Son objectif est « d'étudier et de réaliser les mesures visant à accroître et à améliorer l'activité touristique dans les limites de l'ancien village de Montmartre en [suscitant] l'animation indispensable dans son rayon d'action. Il contribue, en liaison avec les collectivités publiques et les personnes privées, à la défense et à la mise en valeur des richesses naturelles et monumentales »[130]. Plus globalement, il tente de promouvoir une image de Montmartre plus positive en encourageant une information sur l'histoire et la tradition du quartier. Pour cela, il gère un office d'information sur la place du Tertre, il distribue des cartes et des publications sur le quartier, il organise des visites guidées et des événements, renforce la promotion de Montmartre. Cette concentration du tourisme et les pressions engendrées ont entraîné une série de rapports écrits pour préserver et développer cette aire, où il est question de repenser la gestion des espaces publics ouverts et d'établir un équilibre entre les résidents et les fonctions touristiques de Montmartre.

La conclusion qui se dégage de l'ensemble de ces observations intra-urbaines (le *Central Tourist District* et les « districts » plus spécifiques de Pearce) est celle d'un tableau de pratiques touristiques spatialement polarisées à Paris que n'atténuent pas les différences dans la structure des « districts ». Ce phénomène est lisible à la fois dans la polarisation d'un espace touristique central sur le reste de la ville (le *Central Tourist District*) et l'attraction de quelques sites sur l'ensemble des « districts » analysés. Les Grands Magasins polarisent le quartier de l'Opéra, la basilique du Sacré-Cœur celui de Montmartre et Notre-Dame l'Ile de la Cité. La congestion et les problèmes de conciliation des diverses fonctions (touristes versus résidents, etc.) viennent confirmer, comme dérivées négatives, la propension à l'agglomération des individus sur des lieux précis à Paris. Néanmoins, si les touristes sont massivement attirés par ces sites, leurs pratiques de la ville ne sauraient s'y résumer. C'est pourquoi c'est l'ensemble des activités pratiquées qui doit être saisi. Il nous comprendre les logiques des pratiques polarisées (qu'est-ce qui attirent les touristes sur ces sites ?) mais aussi les conditions qui favorisent celles qui sont plus décentrées. Au regard des développements précédents, peut-on parler de pratiques globalement polarisées autour d'un hyper-centre touristique ?

[130] Cf. www.montmartre-guide.com.

2.3 Une polarisation des activités touristiques à Paris ?

Répondre à cette question demande au préalable de connaître les activités touristiques à Paris. C'est, pourtant, une difficulté notable. Nous avons précédemment insisté sur le caractère malaisé de la préhension au niveau intra-urbain, et nous nous sommes contenté de mettre l'accent sur les attraits *généraux* de la ville et les pratiques afférentes. La définition de Paris comme aire d'étude n'amoindrie pas les difficultés puisque la caractérisation des pratiques touristiques, à partir des études existantes sur ce terrain, balance entre la généralité des profils et des segmentations très hétéroclites. Dans un cas, on retrouve habituellement les grandes tendances qui distinguent le tourisme urbain et, dans l'autre, on obtient un mixte entre ces dernières et une variété d'usages liés aux propriétés socio-démographiques des groupes observés et/ou des types de séjour.

Les principales caractéristiques qui fondent l'attrait des espaces urbains se retrouvent à Paris. Une enquête de 1992 relevant les activités des visiteurs internationaux montre que, parmi les réponses que ces derniers ont données, environ 83% d'entre eux pratiquent la promenade, 77% visitent des monuments, 63% des jardins, 62% des églises, 45% font du shopping, 23% ont été dans des bars[131]. Plus modérément, 13% d'entre eux ont déclaré avoir été dans une galerie d'art, 6% dans des cabarets et/ou dans des concerts de musique classique. Une gradation des activités est lisible selon la récurrence des items : 1) « le culturel et le paysager » (promenade, visites de monuments, musées, églises et jardins) ; 2) « les sites, les excursions spécifiques et les activités marchandes » (sites excentrés – château de Versailles ou la Défense – excursions touristiques en bateau ou en bus, shopping et bars) ; 3) « les activités plus spécialisées » (antiquaires, expositions temporaires, galeries d'art, concerts de musique). Le modèle des pratiques touristiques qui se dessine voit prédominer le « monumental » et le « culturel ». Pearce (1990) a souligné l'importance de l'aspect culturel du tourisme parisien qui est relayée par la plupart des auteurs qui le considère généralement comme le « cœur » de l'attraction parisienne. Ainsi, Baron-Yellès note que « l'attrait de Paris pour les visiteurs français ou internationaux repose essentiellement sur le patrimoine architectural de la ville (plus de 100 monuments classés, de la cathédrale Notre-Dame à la pyramide du Louvre) et sur ses quelque 500 musées qui ont reçu 23,5 millions de visiteurs en 1996. Paris occupe une place essentielle dans la consommation culturelle nationale, bien supérieure à celle des autres capitales européennes » (Baron-Yellès, 1999 : 180). À la suite de ces propos, on peut qualifier les préoccupations principales des touristes comme « culturelles » (musées), « patrimoniales » (monuments) et « paysagères » (promenade).

Des études plus fines permettent d'élargir le panel des activités. Elles sont construites sur des critères précis. Ce peut être la nationalité, l'âge, les types de voyage, le revenu, la localisation de

[131] Cinq nationalités étaient concernées : Britanniques, Japonais, Américains, Italiens et Allemands (Paris promotion, 1992).

l'hébergement, etc. Elles ouvrent alors à des segmentations affinées. Ainsi, Melnik (2005), dans sa caractérisation des touristes russes à Paris, en croisant le revenu et l'âge, a montré que les quatre types dressés ont tous en commun le désir de visiter les principaux musées et monuments et de faire du shopping. Au-delà, elles diffèrent sur de nombreux points : les « seniors nouveaux riches (50 à 65 ans) » apprécient plus particulièrement les grands restaurants ; les « seniors nouveaux pauvres (50 à 65 ans) » le cimetière russe, les églises et l'histoire de France. Les « Russes moyens curieux » (35 à 50 ans) » sont attirés par le quotidien des Français, les cabarets, le marché aux puces, les croisières sur la Seine et les « jeunes loups (25 à 35 ans) » les adresses branchées, les nouvelles technologies, les dernières tendances urbanistiques, les magasins spécialisées. Les items communs (musées et monuments, shopping) sont ceux que nous avons déjà ciblés et les autres renvoient aux intérêts des caractéristiques socio-économiques particulières de ces catégories qui feront préférer les grands restaurants ou les adresses branchées.

Ainsi, l'analyse des activités se partage entre des intérêts globaux relativement bien cernés (les attraits culturels, patrimoniaux, paysagers, marchands, etc.) et d'autres, plus spécifiques, qui sont tributaires des groupes étudiés. La grande variété de ces derniers rend problématique une préhension large et représentative. En effet, on risque de relever des pratiques toujours particulières selon l'âge, la nationalité, les modalités du voyage, etc. C'est pourquoi le dessin d'un ample panorama des activités touristiques qui synthétiserait les multiples segments de touristes et leurs pratiques urbaines est difficile à établir. L'ampleur que suppose un tel travail nécessiterait une étude très longue et approfondie. Nous ne retenons, à défaut, que les occupations plus communes au plus grand nombre des touristes.

Cela dit, bien que la réponse quant à la centralité spatiale des pratiques touristiques à Paris est incomplète, le positionnement des activités touristiques dans l'espace central parisien est globalement avéré puisque celles-ci ont principalement trait à la culture, au patrimoine et aux paysages et qu'elles s'inscrivent dans une recherche de « monumentalité » : grands musées, principaux monuments et paysages caractéristiques.

2.4 Conclusion sur la centralité touristique parisienne

Globalement, Paris présente une structure spatiale du tourisme largement polarisée et lisible à plusieurs niveaux. À l'échelle régionale d'abord : dans sa classification des formes et des types d'espaces touristiques, Lozato-Giotart parle de Paris comme « région touristique à polarité urbaine centralisée » (Lozato-Giotart, 1990 : 142) illustrant les cas où la majorité des touristes séjournent dans une ville qu'ils visitent prioritairement. Selon lui, « les 9/10e des touristes, français et étrangers, fréquentant l'Ile-de-France, sont regroupés sur Paris. […] Seulement 2% des touristes font étape en zone rurbaine ou semi-rurale parisienne » (*ibid.* : 143). Les chiffres disponibles sur la localisation, la

taille et les chiffres de fréquentations des équipements comme des sites confirment la polarisation parisienne non seulement au niveau régional mais national. À l'échelle de la municipalité, l'espace touristique se contracte sur une zone centrale (le *Central Tourist District*) structurée par la Seine et où se concentrent les édifices et les monuments historiques. Burtenshaw, Bateman et Ashworth notent que, « in large cities this *"*tourist city*"* may consist of a collection of… concentrations, linked in some cases by *"*tourist corridors*"*, such as for example, the Latin Quarter, Notre-Dame, the Louvre and Étoile in Paris » (cité par Pearce, 1998b : 52). Les analyses de Pearce, complétées par les chiffres de fréquentation des monuments, suggèrent, en effet, que le champ des pratiques est davantage celui des attractions majeures de la ville que sur celles qui sont adjacentes et moins connues. Les chiffres des entrées des monuments indiquent clairement que, par exemple, la plupart des visiteurs de l'Ile de la Cité visitent seulement Notre-Dame et que les pratiques s'effectuent davantage entre Notre-Dame et les autres majeures attractions de la ville (la tour Eiffel, le Louvre, le Sacré-Cœur…) plus que sur les autres sites de l'île.

Pearce (*ibid.*) et Ashworth (1990) ont expliqué ce phénomène de polarisation sur ces quelques sites comme le résultat de deux causes majeures : premièrement, la sélection des choses à voir est conditionnée par la courte durée de séjour pour la plupart des visiteurs à Paris. Elliott (1981) avait souligné cette indexation des visites sur la durée du séjour, notamment pour les visiteurs étrangers, notant que le nombre d'excursions hors la ville effectuées pour la journée augmentait avec la durée du séjour et avec le nombre de visites antérieures dans la ville. Secondement, la concentration de nombre d'édifices et de monuments historiques au cœur de la ville, héritage du passé, à l'époque où elle était confinée dans un périmètre resserré entouré par des remparts, facilitent la concentration des visites sur un espace restreint où il est aisé de cumuler les sites importants les uns après les autres. Ceci explique le fort taux de densité touristique (1003 touristes par km², le plus élevé de la France métropolitaine (Potier, Terrier, *ibid.*).

L'inégale répartition du tourisme à Paris au profit d'un espace central explique le développement touristique actuel mené par les autorités publiques de la capitale, lesquelles veulent diffracter les flux à l'ensemble de la ville et plus largement de la région[132].

[132] Nous développons, en annexe, l'impulsion d'un développement touristique en réponse à la polarisation des flux et d'une image trop passéiste associée à Paris.

C. Paris, une métropole ouverte à la « rationalisation » et à la « standardisation » des pratiques

L'analyse des dynamiques du tourisme parisien montre assez aisément comment cet espace physique et symbolique est porteur de dimensions en mesure d'impacter la « rationalisation » et la « standardisation » du voyage touristique.

En termes de médiations disponibles pour supporter et agrémenter les voyages, les possibilités d'encadrement du voyage sont très nombreuses. Si des voyageurs peuvent faire l'expérience, lors de certains périples, de difficultés pour trouver des services accompagnant et confortant leur voyage, Paris présente un visage inverse, où un grand nombre de services, ou presque, sont disponibles. Métropole touristique ancienne, charriant depuis longtemps de très importants flux touristiques, attirant par ses formes patrimoniales classiques et l'aura de récits et d'images mythifiés, Paris concentre un ensemble diversifié de services touristiques qui aident et facilitent le voyage. C'est à la fois le résultat de la présence d'une industrie, de politiques concertées et des aspérités de l'espace urbain. L'industrie touristique offre un ensemble de prestations marchandes pour visiter et découvrir les spécificités de l'espace parisien, par des tours et des circuits sous forme de visites organisés, différents modes de transports, dans différents lieux. L'ensemble de cette offre permet de couvrir un spectre large des formes touristiques possibles (des plus classiques aux plus insolites). Il existe, d'autre part, des choix politiques opérés par la Mairie de Paris, la RATP pour valoriser des services liés à l'accueil des visiteurs. Ce sont des services d'information dans les gares, les stations de métro, dans des lieux en surface (par exemple, avec des opérations spécifiques sur certains sites lors de la saison estivale), à l'Office du tourisme, etc. Cet aspect dévolu à l'accueil peut être doublé par le choix de disposer d'un ensemble de supports, de repères dans la ville, notamment par la dissémination de cartes un peu partout dans l'espace de la ville (carte du réseau de transport, plans de quartiers, etc.). Enfin, on peut faire l'hypothèse que l'espace urbain lui-même est un lieu de multiples ressources. Le cadre matériel de la ville (les éléments patrimoniaux, les bâtiments historiques, etc.) ne font-ils fait pas signes en s'offrant comme signalétiques ? Un site touristique reconnaissable, une forme urbaine caractéristique, une barrière naturelle, le nom d'une rue, d'une place, dans un espace urbain historique et ancien, ne permettent-ils pas des fonctions de repérages et d'orientations, aidant ainsi le touriste dans ses parcours ? Cette hypothèse est fondée, notamment à partir des travaux de Lynch (1998) qui établit une typologie des éléments fondamentaux de la ville afin de comprendre les conditions de sa *clarté*. La reconnaissance des éléments du paysage se fait par les voies (les rues, les boulevards…), les noeuds de circulations, les limites naturelles et les frontières physique (un fleuve), les quartiers et les points de repères. La multitude, à Paris, de hauts lieux touritiques aux formes remarquables, la clarté et la monumentalité de la structure urbaine issue des travaux menés sous le Second Empire (la ville majestueuse et bourgeoise) mais aussi la place des déambulations et l'activité visuelle dans les

pratiques urbaines des touristes fondent l'hypothèse de l'espace parisien comme lieu de ressources physiques et matérielles potentielles pour se repérer et construire ses déplacements. Secondement, à la suite de cette première hypothèse, on peut avancer que la ville constitue aussi une ressource humaine par la multitude des citadins qui s'y déplacent et peuvent être mobilisés pour un renseignement ou une aide ponctuelle. C'est aussi le cadre symbolique de Paris qui, puissant et ancien, est en partie incorporé dans les imaginaires, a déjà construit une représentation du territoire et des choses à voir. Là aussi, sur ce point, le touriste trouve des appuis pour orienter sa conduite. Néanmoins, dans l'éventail des repères possibles et des services disponibles, un nombre important d'entre eux est dirigé vers les grandes sites touristiques, ce qui permet une canalisation des flux et un encadrement de la masse par les autorités, et une source de profit plus directe pour l'industrie. Paris est donc déjà balisé, notamment en direction des circuits de reconnaissance. Cela dit, les ressources de l'espace métropolitain (cartes, repères, passants, etc.) permettent de s'appuyer sur des supports moins explicitement touristiques et rechercher le contournement des parcours empruntés en masse.

La « standardisation » du voyage est également assurée par la présence de nombreux lieux touristiques qui attirent en masse. Nous avons décrit comment cet espace central participe à condenser – partiellement certes, mais néanmoins massivement – les pratiques. Nous n'avons pas, pour autant, dressé de figures types du touriste urbain du fait des difficultés pour en dessiner les limites précises à ce stade de l'analyse. L'ensemble de nos développements sur la métropole parisienne nous permet davantage de préciser les contours d'un espace appréhendé comme cadre de réalisation des pratiques, avec ses aspérités et ses polarités culturelles, paysagères et marchandes. Le *Central Tourist District* constitue un espace touristique relativement polarisé bien que quelques sites le débordent, et constitue l'espace touristique par excellence : présence humaine des touristes, présence marchande, visibilité des flux et des logistiques, sites et lieux imposants dans les formes. Il y a, à, si l'on cumule les chiffres de fréquentation des aménités touristiques et culturelles, si l'on associe les hébergements hôteliers, un espace au centre et à l'Ouest particulièrement dominant dans la géographique des pratiques touristiques. C'est ce qui explique une stratégie de valorisation qui se veut, au contraire, porteuse d'une image d'une urbanité parisienne moins condensée dans des formes patrimoniales traditionnelles (celles des monuments prestigieux, des grands musées et du cadre urbain relativement majestueux).

L'espace parisien est ainsi très largement ouvert à des voyages supportés par des services marchands et on peut supposer qu'il offre des ressources par la forme et la structure de la ville. Cet ensemble s'articule fortement à l'espace touristique visible et médiatisé que constitue le *Central Tourist Dictrict*. Un projet touristique à Paris doit-il alors se comprendre comme un seul tourisme de reconnaissance des hauts lieux, dans la recherche des fastes d'antan ? N'y a-t-il pas de place pour des projets alternatifs ou qui, au moins, associent la recherche des lieux remarquables au souci du contact avec la diversité du monde urbain ? Dans le chapitre qui suit, nous différencions deux projets

touristiques qui se positionnement inégalement vis-à-vis des dimensions de « rationalisation » et de « standardisation », l'un dans la distance aux services disponibles qui aident l'organisation du voyage et aux formes massifiées du tourisme ; l'autre, au contraire, dans une plus grande proximité avec ceux-ci.

Chapitre 4. Choix et méthodologie des « projets touristiques »

Ce chapitre a pour objectif : 1) d'établir une synthèse des acquis des chapitres précédents afin d'incarner nos hypothèses dans des éléments concrets du voyage et nous permettre de partager deux « projets touristiques » ; 2) de situer les projets choisis dans un espace prédéfini de pratique (tourisme de type backpacking versus tourisme au sein d'un tour-opérateur) ; 3) de justifier d'une méthodologie adéquate pour en rendre compte.

I. Synthèse sur le « projet touristique »

Si nous avons attendu ce chapitre pour caractériser le « projet touristique » et ses formes possibles dans l'espace parisien, c'est parce qu'il nous a fallu questionner et préciser les dénominations nécessaires : le « projet » dans sa relation au voyage (chapitre 1) ; le « touriste » comme type de voyageur porteur de logiques spécifiques (chapitre 2) ; « la ville » et, plus précisément, « Paris » comme espace d'actualisation de ces pratiques (chapitre 3). La caractérisation a priori de « projets touristiques » dans l'espace parisien appelle la synthèse de ces différents développements qui ont été, jusqu'ici, présentés de façon relativement autonome. Comment, alors, définir un cadre d'analyse des pratiques touristiques à Paris sous l'angle de formes « standardisées » et « rationalisées » ? Détaillons, dans un premier temps, les apports respectifs de chaque chapitre.

- Sur la base du « projet de voyage », le chapitre 1 a conclu que la projection stratégique dans un ailleurs ouvre à l'accomplissement matériel et symbolique du voyage en participant à le configurer potentiellement dans de multiples *formes*. Celles-ci se caractérisent par des durées, des itinéraires, des hébergements, des mobilités, des destinations, des attractions… De la sorte, le projet instaure et précise un cadre prédéfini de pratiques. Nous disons de ces formes qu'elles sont inégalement « rationalisées » et « standardisées » selon les degrés de médiations auxquels les touristes recourent, d'une part, et selon la proximité ou la distance avec les aspects ostensibles du tourisme de masse, d'autre part. Le voyage est ainsi diversement cadré selon les supports qu'on lui fixe et les relations avec les usages touristiques dominants qu'on lui adjoint.

- Le chapitre 2 s'est attelé à caractériser la « pratique touristique » en soulignant sa place comme sous-ensemble du voyage de loisir porteur de logiques propres vis-à-vis de la mobilité et du quotidien. Premièrement, ce type de voyage s'est largement diffusé dans le corps social depuis son apparition et,

comme nombre de phénomènes « démocratisés », il fait l'objet de critiques. La pratique liée à la masse dans le cadre de voyages organisés, de transports collectifs, de visites groupées, de sites très fréquentés est visée en tant qu'elle dénature l'expérience (les sites sont déjà vus, les touristes guidés, leur logistique est visible…). Elle est également critiquée parce qu'elle peut produire des effets nuisibles altérant l'environnement naturel et matériel. La massification réelle ou imaginée du tourisme est ainsi l'objet d'un partage entre un tourisme qui implique un grand nombre de personnes et un tourisme davantage individuel qui offre une probabilité plus importante de garantir l'authenticité du voyage. Secondement, la distance au quotidien qu'implique la pratique touristique favorise le recours à des médiations. Elles sont inscrites dans cet écart avec un univers quotidien globalement réglé par des savoirs acquis. De celui-ci, et de la confrontation avec un environnement moins maîtrisable et plus hétéronome, naît la sollicitation de moyens spécifiques pour faciliter son voyage. Cela se traduit très inégalement – selon les contextes et les ressources individuelles des touristes – dans des choix d'encadrement, de niveaux d'informations, de mobilisations d'objets matériels (plans, cartes, guides, etc.).

- Le chapitre 3 a montré la puissance d'attraction de la métropole parisienne, notamment dans la production historique d'un patrimoine architectural et d'images amalgamant les arts, les lettres, la fête et la licence. La concentration de formes patrimoniales classiques et d'objets touristiques mondialement identifiés dans le « centre » de Paris fait de ce dernier un espace polarisateur des flux touristiques et, plus globalement, le reflet international de l'image de la ville. C'est un espace aux fonctions multiples, à la fois patrimoniales, culturelles, déambulatoires, commerciales. Massivement fréquentée, la métropole parisienne est logiquement mue par une économie touristique proposant des services marchands dans des visites, des hébergements, des transports. Bref, c'est une offre diversifiée de services touristiques possibles qui aide et agrémente le voyage.

En résumé, le projet de voyage à Paris ouvre à une inscription dans des *pratiques* et des *espaces* plus ou moins « standardisés » et « rationalisés ». En effet, ces *pratiques* impliquent une dimension « rationalisée » en suscitant des médiations du fait de leur distance au quotidien ainsi qu'une dimension « standardisée » dans des pratiques dominantes sources de clivages. L'*espace* parisien possède une structure polarisée autour d'un centre historique qui concentre en son sein un ensemble de fonctions de loisir et de commerce et qui est doté de monuments dont l'audience est mondiale. Logiquement, l'industrie touristique y propose un ensemble de services marchands comme médiations potentielles pour les touristes afin de découvrir et/ou se repérer. Le tissu urbain propre à Paris (l'ordonnacement aéré des boulevards, la place structurante de la Seine…) peut également servir de ressources pour aux visiteurs.

Les analyses qui ressortent de ces chapitres explicitent les conditions a priori de l'expression des logiques de « standardisation » et de « rationalisation ». De cette façon, nous proposons un cadre

d'interprétation à partir duquel comprendre les pratiques urbaines des touristes à Paris. Ce cadre reste, pour l'instant, potentiel et il est possible d'envisager divers agencements de formes, en les combinant ou les opposant. Ce peut-être, dans une lecture un peu schématique, le voyage organisé de bout en bout versus la programmation aléatoire et déterminée in situ ; des visites de sites connus et fréquentés versus des excursions dégagées des objets touristiques ; une mobilité de groupe plutôt qu'une mobilité individuelle ; une recherche de contacts avec la population résidente versus un confinement des activités et une séparation avec les habitants ; un itinéraire fixé à l'avance ou modulable dans le cours du voyage, etc. Il reste néanmoins à montrer que ces formes constituent des agents actifs des logiques de « rationalisation » et de « standardisation ». Par exemple, que le degré de services proposés par un hébergement, en illustrant un niveau de confort, des moyens matériels et humains disponibles au cours du voyage, participe à « rationaliser » le voyage car l'offre de service constitue un encadrement potentiel. Autre exemple, il faut justifier que la durée de séjour participe du rapport « standardisé » à la ville car elle module l'accessibilité géographique et le rapport aux sites touristiques. Bref, il s'agit de montrer que ces formes du voyage sont des éléments qui structurent la relation aux pratiques dominantes et aux médiations. Si nous avons souligné, dans le chapitre 1, les conditions a priori d'une telle relation, nous n'avons pas précisément montré comme elles engagent des dimensions « rationalisées » et « standardisées » dans les projets et les pratiques. Nous reprenons – en les développant – les formes de voyages définies par Uriely, Simchai et Yonay (*ibid.*) : l'hébergement, les modes de transport et la mobilité, le programme de visite, la durée du voyage, le caractère flexible de l'itinéraire, le degré de contact avec la population et les services d'encadrement du voyage.

1) *L'hébergement*, point d'ancrage dans la ville. Son prix définit un niveau de confort et généralement la gamme de services disponibles. Ce peut être un service web, la presse, des plans et des cartes, la possibilité de faire effectuer par autrui des réservations, la présence d'un réceptionniste voire d'un « concierge » pour les demandes personnalisées, etc. Au contraire, l'hébergement peut être vierge, ou presque, de ce type de services. Dans certains établissements, l'impossibilité de réserver une chambre demande, pour les clients, une flexibilité dans le programme. La possibilité de s'y restaurer permet de se délester de la recherche éventuelle et systématique de lieux extérieurs. Sa localisation précise la distance avec l'espace touristique parisien (le *Central Tourist District*) et donc la possibilité d'un accès rapide ou non aux principales aménités touristiques. Plus largement, sa configuration intérieure (chambres et configuration classique ou plus atypique, avec des dortoirs, une salle commune) peut favoriser ou non la co-présence et l'interaction entre les clients, dont on peut supposer qu'elle est un support pour des visites à plusieurs. En résumé, *prix* et *services* tendent à définir un niveau

d'encadrement et de confort, et la *localisation* influe sur la distance spatiale avec les sites identifiés comme touristiques.

2) *Les modes de transport et l'espace de la mobilité*. Les choix modaux informent sur la relation à la grégarité, à l'encadrement et au confinement. Elle peut être lue diversement selon ces principes. Premièrement, la mobilité précise la relation sociale au collectif et à la masse, qu'elle soit touristique ou non. Par exemple, dans ce sens, si l'usage de l'autocar peut être identifié aux catégories du tourisme de masse, les transports en commun, qui appellent la co-présence avec la masse des résidents, peuvent se comprendre comme une volonté d'un contact avec les Parisiens, dans l'immersion d'un mode que ces derniers pratiquent au quotidien. Deuxièmement, les choix modaux témoignent d'un rapport à la ville par l'accessibilité physique et sociale qu'ils permettent. Ils caractérisent donc un degré de proximité sensible et cognitive avec la ville que le touriste peut moduler. Un déplacement peut se réaliser à partir d'un espace confiné (mode motorisé) ou s'effectuer dans un contact physique et continu (marche, vélo). Sous cet angle, la mobilité donne la mesure d'une accessibilité sociale et physique diversement régulée par un véhicule ou le mouvement du corps dans la rue. Troisièmement, la mobilité peut être saisie par le prisme de l'autonomie, dans le recours à des modes qui jouent comme support pour se déplacer « individuellement », sans trop de médiations extérieures. Inversement, on peut solliciter des modes qui viennent guider et (re)cadrer le parcours : faire appel à un chauffeur de taxi, expert du réseau urbain, qui vous transporte sans heurts. In fine, en tenant compte des combinaisons possibles de ces modes et de leurs usages selon les contextes, la mobilité engage un rapport à la fois avec les formes prises par le tourisme de masse (selon sa *grégarité* et son *confinement*) et aux médiations du voyage – selon son *encadrement* – lequel laisse une plus ou moins grande marge de liberté dans les parcours.

3) *Le programme de visite :* il offre à la fois des informations sur le degré de préparation et de programmation (total, partiel, faible) du voyage ainsi que sur son contenu, c'est-à-dire sur la nature des attractions. La première perspective souligne à la fois le cadre « rationalisé » du voyage dans la prévision ou non de choses à faire et à voir et dans le recours ou non à des médiations pour asseoir cette prévision. La seconde permet de voir si la nature des attractions visitées réfère ou non à des sites touristiques ou des aménités moins marquantes. Toutes deux donnent une indication sur la préparation et les médiations sollicitées et sur la relation avec les espaces et sites touristiques dominants.

4) *La durée du voyage* souligne l'articulation entre le cadre temporel et la pratique du touriste. On peut supposer qu'une durée limitée impacte le programme et la manière dont il est construit. Inversement, pour une temporalité étalonnée sur plusieurs semaines voire davantage, les choses à faire et à voir sont peut-être moins marquées par la contrainte sociale qui obligent à certaines visites (ou alors elles sont différées, et s'intègrent différemment au programme). De même, le temps long peut produire une distance aux espaces identifiés comme touristiques et on peut combiner plus aisément des espaces de diverses natures que lorsque « le temps est compté » et que l'urgence de remplir et de donner une consistance sociale à son séjour est forte. La *durée du séjour* est en mesure d'agir sur le programme et l'accès géographique à la ville ainsi qu'aux lieux touristiques.

5) *Le caractère flexible de l'itinéraire* ne renvoie pas seulement à la programmation dans des choses à faire et à voir le temps d'un voyage parisien. Celle-ci engage l'itinéraire même du voyage et ses étapes éventuelles dans le cadre d'un circuit. C'est le niveau de structuration dans l'agencement entre différents lieux, sa fixation initiale dans des étapes préalablement déterminées (circuit cadré), ou seulement la projection dans des étapes qu'il est possible de permuter selon les occasions (circuit malléable). Ce degré de flexibilité et la labilité qu'il engage éventuellement (au profit d'opportunités qui se présentent dans le cours du voyage, ce qui ne signifie pas l'absence de médiations) soulignent principalement un rapport à la structuration du voyage et à ses réagencements, donc à un cadre plus ou moins « rationnel ».

6) *Le degré de contact avec la population résidente* s'illustre par le niveau d'interaction avec la population locale. Cette volonté de contact peut être, pour certains touristes, le gage d'un voyage authentique, c'est-à-dire une relation avec des formes non dénaturées d'altérité. Cependant, la notion de contact suppose un large champ de situations possibles : un intérêt faible et peu verbalisé, le désir d'une proximité spatiale ou visuelle avec les résidents, une recherche d'interactions physique et verbale. Ce peut être également un contact médiatisé par le discours d'un guide qui donne à entendre la vie des résidents. Ainsi, le contact – comme récit ou interaction – avec la population résidente peut être aidé ou conforté par des tiers, donc plus ou moins « rationalisé ». De cette façon, la réalité du contact s'opère diversement, dans des formes d'altérité pré-construites ou, au contraire, davantage originales. Dans ce cas, elles se veulent plus authentiques et distantes des formes trop classiques ou banales du tourisme.

7) *Les services d'encadrement disponibles :* ce n'est pas un item identifié par Uriely, Simchai et Yonay (*ibid.*) mais il est, selon nous, pertinent en renvoyant à la présence d'un ensemble de personnes ou d'objets qui sont à la disposition des touristes pour s'accorder au mieux avec l'environnement. Ce peut être le recours à une agence de voyage ; la présence d'un encadrant qui veille au bon déroulement du voyage ; l'action d'un guide interprète qui peut, tout à la fois, informer en facilitant les choix et les manières de les réaliser ; des informations objectivées dans des fiches ou des brochures à destination des touristes ; des réunions d'informations sur le voyage ; etc. Selon leur présence et leur fonctionnalité, ces services constituent un dispositif d'aide potentiel pour les touristes, une médiation sécurisante et apaisante et/ou prescriptive en direction de choses à faire et à voir.

Ces différents éléments qui définissent un cadre potentiel de voyage s'appuient sur des hypothèses : supposer, par exemple, que la nature de l'hébergement ou de la mobilité peuvent servir de support à la « rationalisation » du voyage (la présence de services dans l'un, l'encadrement de parcours de l'autre). De même, le programme de visite et la relation avec les résidents locaux rendent compte du rapport avec les pratiques touristiques dominantes dans l'espace parisien. Cette présentation segmentée, si elle favorise la lisibilité, donne moins à voir les combinaisons possibles entre ces éléments. Par exemple, ceux qui œuvrent à la « rationalisation » peuvent produire de la « standardisation » et inversement. Concrètement, une brochure ou un guide peut fournir des informations pratiques qui facilitent le voyage tout en dirigeant le touriste vers un lieu, un programme qui sont plus ou moins identifiés touristiquement. Néanmoins, ils servent ici de formes discriminantes qui permettent de constituer différents cadres a priori du voyage puis de saisir les différentes logiques des pratiques. Nous verrons, dans la seconde partie, comment ce contexte théorique joue sur ces pratiques touristiques. Avant cela, il reste à circonscrire deux « projet » selon les formes objectives précédemment choisies.

II. L'analyse de deux « projets touristiques »

Il s'agit ici de confronter deux projets divers dans leurs *formes*, telles qu'identifiées ci-dessus, pour mettre en évidence l'espace des différences et des convergences dans les pratiques touristiques.

Le premier de ces projets concerne une population qui, dans ses caractéristiques, est a priori globalement peu « standardisée » et peu « rationalisée » car il se positionne à une relative mise à distance des médiations extérieures et des logiques du tourisme de masse. Ce sont des touristes que l'on dénomme comme backpackers et pour lesquels le voyage se déroule généralement sur un assez

long terme, où l'itinéraire est flexible, les destinations et les attractions visitées peu symboliques pour le plus grand nombre et peu fréquentées. Les déplacements sont souvent effectués en transports publics, les hébergements sont « bon marché », les contacts avec la population locale sont recherchés et les choix sont souvent improvisés durant le voyage. Le second de ces projets prend une forme globalement inverse en étant davantage « standardisé » et « rationalisé » : les touristes qui s'y inscrivent réalisent leur voyage avec un tour-opérateur qui propose un grand nombre de médiations disponibles, un programme « classique » d'itinéraires et de visites à Paris et des déplacements qui s'effectuent partiellement en groupe. Les durées sont assez courtes, l'hébergement se fait dans des hôtels de gamme moyenne et le rapport avec les populations résidentes n'est pas spécifiquement valorisé.

A. Les backpackers : entre autonomie, économie et pratiques authentiques

1. Données générales

Étymologiquement, le terme « backpacker » renvoie à l'association de deux mots – *back* (le dos) et *pack* (le sac) – pour former l'ensemble signifiant de ceux qui voyagent « sac au dos ». Si, littéralement, c'est le cas d'un nombre considérable de touristes, cette dénomination, qui s'est diffusée à la fin des années 1960, réfère à un mode de voyage « léger », marqué par une économie et une autonomie dans les pratiques mais aussi par un état d'esprit où prévaut une recherche d'expériences authentiques. Sur ce registre, les années 1970 nous ont légué la figure du « routard » dont le backpacker constitue une version plus ou moins actualisée. Une partie des débats de la sphère académique questionnent précisément ce renouvellement sur la base du modèle « originel ». Il s'agit de prendre la mesure de sa transformation dans un contexte sociétal et touristique qui a évolué. La poursuite de la tendance à la démocratisation des voyages (leur plus grande accessibilité culturelle et économique), le développement économique du tourisme (la captation toujours plus importante de nouveaux marchés) et l'affaiblissement apparent du mouvement de contre-culture posent la question de l'institutionnalisation des pratiques de ces touristes. Dans quelle mesure sont-ils toujours une sorte d'anti-thèse du touriste contemporain tendant à éviter « the elements of the conventionnal tourism industry » (Kontogeorgopoulos, 2003 : 177) ? Initialement théorisés comme des touristes non institutionnalisés dans le cadre d'un voyage qui n'est pas pré-arrangé par des tours-opérateurs mais au contraire poursuivi individuellement avec des budgets relativement serrés, l'hétérogénéité observée récemment par certains auteurs nuance ces pratiques censément décentrées des grandes destinations et des circuits classiques.

Les backpacpkers sont généralement définis autour de la référence économique qui souligne la petitesse de leur budget de voyage ou la nécessité de le gérer sur un temps long. Les backpackers

peuvent être alors « just people who travel cheaply » (Muzaini, 2006 : 145). Ils sont ainsi caractérisés par une autonomie dans l'organisation et le déroulement du voyage, qui s'effectue dans une certaine distance aux médiations et aux services proposés par les professionnels. Économie et autonomie sont chapeautés par l'idée d'un style de voyage propre (Bell, 2002) qui est porté par l'aventure et les rencontres et est défini par un souci d'authenticité dont le corollaire est la tendance au refus du préfabriqué et la recherche de l'original. Ce souci de se confronter à une réalité non dénaturée est présenté comme une caractéristique centrale de leur projet. Cela est lisible au travers d'une de leurs motivations principales qui est de rencontrer les populations locales (Riley, 1988). Ils désirent être, au sein des pays visités, « at one with the local » (Muzaini, *ibid.*) et éviter, autant que possible, les rencontres superficielles. Il s'agit donc de ne pas regarder la figure exotique de l'Autre dans la distance opérée par les vitres d'un bus de touristes mais dans une implication plus profonde au sein des cultures locales (*ibid.*). Cet engagement est une des manières de se distinguer du tourisme de masse, qui est une autre des caractéristiques traditionnellement attachées à cette population. Ces motivations s'expliquent notamment par l'âge des touristes – ils sont jeunes – et la place transitionnelle du voyage dans des parcours biographiques (étudiants, jeunes adultes en fin de cursus scolaire, période sabbatique entre deux emplois, etc.). Les backpackers sont, en termes d'origines sociale et géographique, principalement Blancs et issus des classes moyennes et/ou moyennes supérieures des sociétés occidentales ou développées (bien que les origines géographiques tendent aujourd'hui à s'étendre). De ce fait, la pratique du backpacking est considérée comme une pratique à dominante occidentale s'effectuant souvent dans les pays en phase de développement, sur plusieurs mois (parfois davantage), seuls ou en petits groupes.

À partir de cette présentation générale, nous développons successivement l'histoire plurielle d'un tel mode de voyage, l'évolution de ses conceptualisations et les permanences qui lui restent attachées.

2. Aux origines du backpacking

La figure du backpacker est redevable d'une histoire plurielle qui est à replacer dans l'examen de traditions variées de voyages : le *Grand Tour* que réalisa l'aristocratie anglaise au XVIIIe siècle, les voyageurs itinérants et saisonniers et le développement des mouvements associatifs liés aux voyages des jeunes. Le *Grand Tour* est un voyage initié par la haute-société anglaise de l'époque victorienne en Europe, pour parfaire l'éducation des jeunes adultes afin qu'ils s'émancipent par le voyage et se distinguent ainsi de la noblesse sédentarisée du continent. Un circuit à travers les capitales européennes sert de jalon au voyage où l'on visite un ensemble de curiosités touristiques. Plus globalement, c'est l'occasion de se constituer comme *gentleman* en élargissant les cadres de son expérience individuelle vers des formes nouvelles d'altérité. La conscience du voyageur anglais se

veut, lors du retour, davantage cosmopolite, ouverte sur autrui et sur le monde[133]. Le backpacking puise également dans les voyages motivés par la recherche d'un emploi (« compulsory travel ») et donc d'un lieu où vendre sa force de travail. S'ils sont parfois subis – ces voyages pouvant s'apparenter à ceux des indigents poussés sur les routes – ils résultent aussi d'un choix pour des jeunes, à la manière d'un rituel où la distance avec l'univers familier participe de leur formation. Cette tradition associant la recherche d'emploi au voyage est importante pour comprendre les pratiques voyageuses des backpackers contemporains (Loker-Murphy, Pearce, 1995). L'opportunité est donnée de vivre une aventure où s'intercalent période de travail et visites touristiques, dans un mouvement de balancier entre différents lieux et un renouvellement régulier des habitudes via les « jobs » réalisés. Les associations de jeunes qui se sont développées au XIXe siècle en développant la randonnée dans des sites encore peu ou pas dévoilés, en réaction aux conditions de vie dans les villes industrielles, sont l'autre aspect important de, cette forme de tourisme. Progressivement, ces groupes de jeunes adultes se sont organisés en ayant notamment pour but de découvrir des paysages encore vierges et non dénaturés. En 1844, la Young Men Christian Association (YMCA) a été fondé à Londres suivi l'année suivante, sur le même mode, par la Young Women Christian Association (YWCA). Ils ont établi des centres à travers la Grande-Bretagne, offrant un large panel d'activités culturelles et fournissant des hébergements peu chers à des jeunes arrivant de l'ensemble du pays. De même, en Allemagne, prolifèrent des clubs de *bushwalking* et émerge le mouvement *Wandervogel,* une organisation de jeunesse visant à s'affranchir des codes bourgeois et de la vie urbaine, refusant l'encadrement des adultes. En 1909, un jeune professeur allemand, Richard Schirrmann, après avoir persuadé quelques professeurs d'utiliser les écoles locales comme des dortoirs durant les périodes de vacances, reçoit l'aval des autorités pour établir le premier hébergement pour jeune qui marqua le début de la German Youth Hostel Association (GYHA), préalable aux auberges de jeunesse. L'ensemble de ces mouvements crée un contexte approprié pour qu'émerge et se développe un tourisme destiné aux jeunes adultes doté d'infrastructures propres, et fortement marqué par une mise à distance avec un cadre originel (la société urbaine) censément perverti.

Héritier de ces traditions disparates dans lesquelles la recherche d'authenticité (que ce soit dans un retour à des formes traditionnelles ou dans la recherche d'expériences formatrices) constitue un soubassement commun, le backpacker va se constituer progressivement, au moins dans le regard des observateurs, comme une figure relativement homogène.

3. Le cadre conceptuel des années 1970

La matrice conceptuelle qui servira de point de départ aux développements théoriques sur les backpackers est posée par Cohen (1972, 1973) qui distingue le tourisme institutionnalisé

[133] « These Grand tours were very looked upon as an educational finishing school likely to increase one's sophistication, worldliness and social awareness » (Hibbert, 1969, cité par Loker-Murphy, Pearce, 1995 : 820).

(« institutionalized tourism ») de son opposé (« non institutionalized »), auquel appartient la figure du backpacker. La forme institutionnalisée, c'est-à-dire le tourisme de masse organisé, se partage entre ceux qui voyagent en groupe (« organized group ») et les autres (« individual mass tourists ») mais qui sont globalement pris en charge par un professionnel du voyage. À cet ensemble fait face le tourisme « non institutionnalisé » lui-même dédoublé : les « explorers » arrangent leur voyage seuls et essaient, autant que possible, de sortir des sentiers battus mais recherchent un hébergement relativement confortable et des moyens de transports fiables. Tentant de s'associer avec les populations locales, ils ne s'immergent pas complètement dans la société d'accueil, conservant les routines du quotidien et le confort de leur mode de vie bien que la nouveauté soit une composante importante de leur voyage. En fait, ils combinent l'expérience formatrice et émancipatrice sans se délester du mode de vie auquel ils sont habitués. Rompant avec l'univers familier, les « drifters » ont le projet de davantage sortir des itinéraires communs et du mode de vie de leur culture d'origine. Évitant les formes classiques du tourisme, ils s'auto-organisent complètement, notamment en effectuant des petits boulots. Le « drifter » n'a pas d'itinéraire fixé ou d'horaires et il est la plupart du temps complètement immergé dans la culture d'accueil. Cohen analysait les « drifters » comme étant largement associés avec les mouvements de contre-culture, ses membres abandonnant les modes de vie conventionnels, expression de l'aliénation de la jeunesse contemporaine. Partant, il a été souligné la capacité de ces touristes à développer un ensemble de discours anti institutionnels vis-à-vis de leur propre société.

Cette partition opérée par le degré d'« institutionnalisation » a fait florès, engendrant d'autres dénominations du même acabit que celles proposées par Cohen[134]. En dépit de la multiplicité de ces termes, il est entendu que la variété des groupes non-institutionnalisés constitue une catégorie distincte au tourisme de masse institutionnalisé (Uriely, Yonay, Simchai, 2002) que la plupart des études menées depuis les années 1990 considèrent en tant que backpackers (Loker-Murphy, 1996). Mais si ce terme n'est pas directement remis en cause, la dimension « non-institutionnalisée » l'est davantage, étant de plus en plus discutée, de même que les catégories qui en découlent à mesure que ce tourisme s'appuie sur des supports eux aussi institutionnalisés. En effet, des auteurs ont noté que cette séparation initiale entre les expériences des backpackers et les autres formes de tourisme s'était considérablement resserrée ces dernières décennies du fait des forces de commercialisation et d'institutionnalisation à l'œuvre dans le tourisme (Noy, 2004). Les backpackers, figure distincte de touristes censément conventionnels, auraient-ils été rattrapés par le phénomène de la massification ?

4. L'institutionnalisation des touristes « non institutionnalisés » ?

Il n'y a pas une réponse nette à cette question car c'est une tendance à l'extension des formes d' « institutionnalisation », au-delà du seul tourisme dit de masse et/ou organisé, qui est en jeu. Non

[134] Vogt (1976), par exemple, parle des « wanderers », mais l'on trouve aussi les termes de « nomads » (Cohen, 1973), « youthful travellers » (Teas, 1988), « hitchhikers » (Mukerji, 1978), « trempling youth » (Adler, 1985).

que l'« institutionnalisation » n'opère plus en tant qu'élément différenciateur des pratiques mais les lignes de force se sont déplacées et vraisemblablement amoindries. Cohen (1982) lui-même, qui avait décrit les « drifters » des années 1960 et 1970 comme des touristes évitant les formes touristiques instituées pour viser l'immersion dans les territoires visités a, par la suite, souligné ce mouvement d'institutionnalisation, notamment dans l'augmentation des services destinés aux backpackers. Ce sont des itinéraires et des hébergements investis de façon suffisamment homogène pour engendrer des destinations qui se labellisent (de type « youth tourists ») jusqu'à produire des « enclaves » de backpackers dans certains quartiers[135]. Concrètement, le fort degré d'auto-organisation qui prévalait a pu s'appuyer plus largement sur des structures d'hébergement dédiées à cette population de touristes autonomes et peu doté financièrement (hôtels avec des dortoirs, une salle commune et des services pour cuisiner et laver son linge, etc.). Des cafés internet s'y sont accolés, des bars et des restaurants également. De nombreux guides ont émergé, dont les emblématiques *Lonely Planet* ou le *Guide du Routard* en France[136]. Des magasins d'accessoires de voyage et des pages internet spécialisées ont vu le jour en nombre.

Mais cette institutionnalisation, lisible dans de tels services, s'est-elle accompagnée d'un mouvement similaire chez les touristes ? Se sont-ils délestés de leur bagage idéologique et des formes économiques qui l'accompagnent au profit d'un tourisme plus conventionnel ? Sorensen (2003) précise que les backpackers contemporains ne correspondent plus à la description du « drifter » tel qu'il fut dépeint dans les années 1970, « deviant and depicted » : la dimension de rupture, forte à l'époque, semble s'être affaiblie. Si ces touristes quittent temporairement la société et leur vie quotidienne, c'est avec une intention inconditionnelle d'y retourner, comme le prouve leur date fixe de retour (*ibid.*). De même, les « long-budget travellers », identifiés par Riley (1988) et inclus dans la catégorie des touristes « non institutionnalisés », ne sont plus considérés comme de « purs » itinérants dont le seul but est d'être porté par le mouvement et les aléas. S'ils vivent chichement, ils ne mendient pas et ne sont pas plus hédonistes ou subversifs que les autres touristes occidentaux. De façon générale, la partition issue de l' « institutionnalisation » perd de sa force dans les analyses actuelles car ces dernières tendent à élargir le spectre des éléments explicatifs des pratiques, nuançant les critères idéologiques et complexifiant les expériences vécues. Par exemple, elles précisent qu'éviter les infrastructures conventionnelles peut certes refléter un budget limité et une représentation de soi

[135] Muzaini note une prolifération d'enclaves de backpackers intriquées dans l'espace urbain de certains pays d'Asie du Sud-Est asiatique (Thaïlande, Vietnam, Cambodge, Laos). C'est, par exemple, le cas de Thanon Khao San à Bangkok, avec de très nombreuses guest-houses, des accès à internet et un ensemble de cafés et de restaurant bon marché.

[136] « Lonely Planet has come to symbolize the backpackers, their activities, norms and values » (Sorensen, *ibid.* : 860). Le *Guide du routard* est un bon exemple d'institutionnalisation d'un tourisme originellement dédié aux formes de voyages économiques et individualisées, où l'état d'esprit est globalement celui d'un tourisme attentif aux spécificités et aux populations locales, donc à la rencontre et à des expériences authentiques. Si le *Guide* a, depuis, conservé la « philosophie » qui l'anime, il a considérablement élargi sa base et ses prescriptions sur une plus large gamme de lieux et d'infrastructures. Plus largement, le nombre de titre de guides à vocation plus ou moins « alternatives » s'est accru considérablement.

comme « Voyageur » et non comme « Touriste » mais soulignent également que ces pratiques ne sont pas nécessairement la conséquence de dispositions exclusives aux valeurs du backpacking. Les jeunes touristes, au budget peu important et indifférent au confort matériel, peuvent adopter des formes « non institutionnalisées » sans, pour autant, être subversifs ou critiques dans leurs visions du monde, sans être également mus par une recherche de sens porteur d'alternative dans leur voyage. De même, des contempteurs de l'ordre social et des valeurs de la société occidentale peuvent se sentir plus à l'aise dans des infrastructures touristiques classiques sans que s'affaiblisse la teneur de leur discours. Le débat sur l'extension de l'institutionnalisation est ainsi la conséquence d'éléments objectifs dans les structures et les services proposés pour voyager de façon autonome et économe mais aussi d'un changement de regard de la part des chercheurs qui tentent d'affiner les catégories précédemment élaborées.

L'institutionnalisation n'a pas été accompagnée, néanmoins, par une homogénéisation concomitante des backpackers, lesquels semblent aujourd'hui assez composites (Sorensen, *ibid.*). Déjà, dans les premières théorisations, Cohen avait partagé le voyage « non institutionnalisé » selon des degrés de distance avec les formes organisées voire collectives du tourisme en le subdivisant en sous-groupes[137]. Ce travail de catégorisation – donc de différenciation – se poursuivra, soulignant l'homogénéité décroissante du « drifting »[138]. Les observations empiriques récentes témoignent de cette apparente diversité dans les pratiques : Loker-Murphy et Pearce (1995) notent qu'une décennie après les premiers développements théoriques sur les backpackers, les jeunes touristes qu'ils observent en Thaïlande voyagent certes de façon économique mais en combinant des pratiques conventionnelles et d'autres qui le sont moins. Se vivant comme « travellers », la plupart sont étudiants ou de jeunes employés dans le cadre de vacances d'été prolongées et ne ressemblent pas aux « drifters » de façon indivisible. Ceci ferme, pour les auteurs, le parallèle avec le tourisme de masse institutionnalisé et affaiblit la pertinence de l'institutionnlisation comme variable différenciatrice. De même, Sorensen (*ibid.*) analyse, dans un quartier de Bangkok, le caractère disparate des populations de backpackers : jeunes occidentaux éduqués, en congés, comme ces diplômés des grandes écoles qui prennent une année sabbatique avant l'entrée dans la vie active ; des Israéliens sortis du service militaire ; des étudiants en vacances ; des jeunes japonais attirés par l'aventure… Dans cette enquête, l'hétérogénéité y est manifeste en termes d'âge, de nationalité, de motivation, d'organisation du voyage. Cette pluralité se comprend aussi comme la conséquence de la démocratisation du tourisme.

[137] Il opère ainsi deux sections au sein de la catégorie du « drifter » : 1) il les considère davantage « inward-oriented » ou, à l'inverse « outward-oriented » d'après l'importance à interagir avec leurs homologues plus qu'avec les locaux, ce qui, dans un cas, tend à relativiser la recherche de contact et d'expériences authentiques avec les populations résidentes ; 2) il les partage entre ceux qui sont « drifters » sur l'ensemble de leur voyage et ceux qui combinent ce mode avec d'autres manières, observant que les non-institutionnalisés sont des étudiants ou de jeunes employés durant les vacances d'été et moins des touristes à distance de toute institutionnalisation du voyage sur l'ensemble de ce dernier (« timeless drifters »).

[138] Par exemple, le caractère hétérogène du backpacking en termes de ses aspects de type est souligné par Loker-Murphy (1996), qui identifie 4 sous-groupes de backpackers suivant leurs motivations : « escapers/relaxers », « social/excitment-seekers », « self-developers » et « achievers ».

De plus en plus, selon ces données, apparaissent des touristes qui voyagent comme les backpackers de façon très autonome et très flexible. Ils voyageant pour un temps assez limité et dépendent d'un modèle de vacances classiques. Si ce type de « short-term backapckers » (Sorensen, *ibid. :* 861) n'est pas nouveau, leur nombre augmente et nuance les sections initiales.

L'institutionnalisation, servie par la massification et la marchandisation du tourisme mais également par l'affaiblissement de la contre-culture des années 1970, ont transformé les catégories initialement décrites par Cohen sans qu'elles soient remises en cause complètement. Les analyses soulignent davantage la combinaison des différentes pratiques au sein d'un même voyage, rejoignant les théories sur le « post-touriste » que décrit par Feifer et Urry (cf. chapitre 3). Dans ce cadre évolutif, Uriely, Yonai et Simchai (*ibid.*) considèrent que les backpackers contemporains devraient être vus comme une sous-catégorie du tourisme de masse plutôt qu'un élément extérieur qui, explicitement, s'y oppose. En fait, tout dépend de la définition de ce tourisme du nombre : si on le considère à la manière d'un tourisme organisé et collectif de bout en bout qui se cale essentiellement sur des itinéraires et des visites reconnus et délèguent l'organisation à un tour-opérateur, les backpackers, plus individuels et autonomes, y restent extérieurs. Si, au contraire, le tourisme de masse consiste dans la mise à la disposition des touristes d'un ensemble de services qui sont à même de faciliter l'organisation d'une partie du voyage ou d'une visite et qui permet de répondre adéquatement à l'autonomie et la recherche de contacts, peut-être alors y figurent-ils. Ce qui est clair, c'est que les bacpackers contemporains semblent davantage se départir de la dimension idéologique qu'on leur prêtait (du moins en termes de rupture avec les valeurs dominantes des sociétés occidentales) et que leurs pratiques peuvent s'appuyer sur de plus nombreux services disponibles (internet, des hébergements et des restaurants dédiés…). La figure d'un touriste voyageant seul et dans le refus de recourir aux structures destinées aux voyageurs, maximisant ainsi la dimension authentique de son périple, est moins forte dans les représentations. Pour autant, diluer les backpackers dans des caractéristiques trop générales du touriste ne tient pas compte de l'ensemble des recherches qui soulignent la force de certaines permanences.

5. Le backpacking, un espace commun de pratiques ?

Nous développons ici trois caractéristiques suffisamment récurrentes dans nombre de recherches (la dimension authentique, l'importance des interactions sociales et le rôle du voyage en termes identitaires) qui permettent de définir les backpackers comme une population encore assez homogène. Partant, nous cherchons à objectiver, autant que possible, ces pratiques dans un ensemble d'éléments socio-démographiques.

5.1 L'expérience et les pratiques authentiques

Nous avons précédemment défini la dimension authentique d'une chose comme son existence à l'état originel et non dénaturé. Sur ce point, Noy a montré comment les backpackers insistaient sur la recherche de destinations préservées (« unspoiled ») et inaltérées (« untouched ») que souligne un champ lexical idoine, lisible dans les récits de voyage, tels que « real », « genuine », « pure », « virgin », « original », « primitive », « wilde » (Noy, 2004 : 85). Cederholm (2000) et Elsrud (2001) ont souligné combien le désir de voyage des backpackers entendait une extraction des « sentiers battus » (« off the beaten track ») afin d'y chercher l'expérience de l'aventure et du risque, gages de l'original. Il en résulte la sortie d'itinéraires trop balisés et l'engagement dans des territoires peu marqués par un développement et/ou un tourisme trop perceptibles. Cette combinaison de l'aventure et de l'authentique, construite dans une confrontation à un univers non familier parfois porteur de risque ou de dangerosité (Bhattacharyya, 1997) engendre une quête existentielle assez unique (Noy, 2004), bien que Wang ait observé combien le tourisme était devenu une « industrie de l'authenticité » et que les relations interculturelles pouvaient être sous-tendues par des rapports marchands (Wang, 2000).

Chez les backpackers, cette recherche d'authenticité se reflète sur un ensemble de pratiques, notamment la volonté de s'ajuster au monde visité, en se calant aux règles économiques en vigueur, en payant, par exemple, les prix locaux et non des tarifs rehaussés pour l'occasion. Plus, il s'agit souvent de se prévaloir du meilleur « deal » (Sorensen, *ibid.*). Dans ce contexte, les compétences à la débrouille sont valorisées. Les questions tarifaires (« combien ça t'a coûté, combien t'as payé ? ») sont considérées comme légitimes parmi les backpackers, les échanges d'information sur les prix étant nombreux et ne révélant pas uniquement une dimension pratique. C'est le statut du voyageur compétent et expérimenté qui est en jeu. La présentation de soi concernant ce registre pousse certains à mentir sur les tarifs en les minimisant parfois (Teas, 1988), car ils sont synonymes d'un échange dans lequel le narrateur trouve une place valorisante. Il y a ainsi, dans les limites de la plausibilité, une manipulation des informations qui, si elle contredit la recherche d'authenticité (l'exagération ou le mensonge dénaturent la réalité) est motivée par la valorisation de soi comme voyageur débrouillant les situations d'échanges marchands[139].

Une autre manière de s'ajuster au monde qu'on investit est de vivre le voyage sur un mode économique, sans apparat ni étalage de confort matériel (Kontogeorgopoulos, 2003). L'imagerie du voyageur expérimenté, endurant et vêtu en conséquence s'avère puissante et offre – au moins – l'apparence de l'authenticité (étoffes usées voire miteuses, vêtements repris et réutilisés plusieurs fois

[139] Sur ces informations « revalorisées », c'est, par exemple, une diarrhée qui se transforme en dysenterie, l'effort d'une journée de bus qui s'exagère, le taux du marché noir qui se gonfle, les caractéristiques d'un lieu qui s'enjolivent, etc. (Sorensen, *ibid.*).

jusqu'à épuisement, etc.), laquelle peut-être artificiellement créée[140]. Le prestige de la route impose, dans une certaine mesure, la revendication d'une frugalité, synonyme d'une capacité à voyager à moindre frais (même si la plupart possèdent des cartes de crédit et sont mieux dotés financièrement que ce que suggère leur apparence). La constitution de soi comme voyageur habile et opportuniste, sans appui matériel d'envergure, nécessite cette présentation. Néanmoins, tous les backpackers ne sont pas également préoccupés par une apparence ostensible et les compétences qui censément s'y rapportent. C'est particulièrement important pour ceux qui voyagent pour la première fois mais moins pour les récidivistes, qui adoptent une attitude plus relaxée (Sorensen, *ibid.*).

Ainsi, la question touchant au voyage authentique est significative mais concerne autant la recherche de situations typiques et « pures » qu'une présentation de soi sur ce mode. Si la visée vers l'authentique est sincère, elle est néanmoins à même de produire des formes de facticité.

5.2 La place des interactions sociales dans le voyage

La recherche d'interactions sociales dans le cours du voyage avec les populations de voyageurs est l'objet de recherches abondantes, surtout dans les années 1970 où la littérature s'est concentrée sur ces expériences de sociabilité considérées comme intensives (Riley, 1988). Il est, en effet, globalement admis que les interactions sociales sont fréquentes, relativement banales au sein de cette population et constituent une des motivations essentielles du voyage comme un des indicateurs de sa vivacité. Les rencontres, nombreuses et changeantes[141], visent les populations locales ainsi que les homologues de voyage. La recherche de proximité avec ces dernières participe du voyage authentique dans la mesure où s'en approcher entraîne une position au plus près de ce qui constitue la culture indigène. Pour cela, les backpackers adoptent un ensemble de stratégies spatiales centrées sur des choix d'hébergement certes économiques mais aussi idéalement situés dans des quartiers peu développés par le tourisme ou marqué par une modernité trop « occidentale ». La localisation peut alors être une manière de maximiser ses chances d'observer les résidents, leur mode de vie et éventuellement de nouer des liens. Le summum étant d'être inviter à partager des moments de vie (Muzaini, *ibid.*). Outre leur situation, les hébergements économiques sont aussi l'occasion de rencontrer des touristes domestiques. Ainsi, il est nécessaire, globalement, d'éviter l' « enclave touristique », c'est-à-dire l'ensemble des structures et des services touristiques jugés trop classiques, perçus comme fabriqués et trop distants d'une « réalité » locale et du potentiel d'interactions

[140] Sorensen raconte que, lors d'une étude, des backpackers lui ont confié avoir intentionnellement maculés leur sac à dos et rendu plus rugueuses leur chaussures, éraflant également leur équipement après avoir commencé à voyager afin d'apparaître, au maximum, comme un « traveller ».

[141] Les backpackers sont caractérisés par « by impromptu social interaction within a group of erratic composition with unceasing extensive changeover of individuals » (Sorensen, *ibid.* : 850).

« authentiques » qu'elle suppose[142]. D'où la tendance à adopter des pratiques qui « collent » au plus près à cette réalité : éviter les grands hôtels et les restaurants trop sophistiqués certes, se nourrir et faire du shopping dans des échoppes ou des petits magasins (l'interaction marchande avec les vendeurs étant une opportunité pour engager des relations avec les locaux), tenter d'en maîtriser la langue, ne serait-ce que quelques phrases rudimentaires[143]. Néanmoins, le contact avec les populations résidentes et l'investissement, même sincère, dans ces relations peuvent parfois entraîner l'effet inverse : viser les prix les plus bas peut faire entraver une négociation et rendre difficile l'éventualité du lien. Porter des vêtements « locaux » ou « traditionnels », dans un souci d'imitation, peut provoquer la moquerie des résidents locaux (le désir d'authentique tourne au factice). De même, dans certaines régions, on peut préférer les transports publics locaux alors que des résidents apprécient et utilisent, quand ils le peuvent, les bus touristiques à air conditionné (*ibid.*). Plus globalement, le désir d'immersion est nuancé lorsque les conditions (d'hébergement, de restauration, de transport, etc.) sont jugées comme trop rudes ou insuffisamment salubres. Il faut que ces lieux utilisés soient, dans l'ensemble, relativement propres, conviviaux et sécurisés.

Le second aspect des interactions est visible dans les relations établies avec les autres backpackers : elles sont généralement importantes, variées et décrites par les protagonistes comme intenses et éphémères[144]. Vogt a parlé de « verbal inter-traveller network » (1976 : 33) à ce sujet. Ces relations interpersonnelles sont l'occasion d'échanger des informations informelles sur le voyage, par le « bouche à oreille » entre backpackers expérimentés et les novices (on discute des meilleurs endroits à visiter, des bonnes « affaires » pour se loger, manger, etc.). Ces relations amicales peuvent se poursuivre lors du retour avec d'anciens backpackers et/ou ceux qui désirent partir, partageant ensemble des histoires sur leurs périples et les destinations visitées. Pour certains auteurs, les backpackers peuvent être vus comme constituant une communauté ad hoc de « storytellers »[145]. Le développement des réseaux de communication, internet en premier lieu, leur a permis de gérer plus efficacement et amplement leurs échanges[146]. Mais, si nombre de backpackers expriment le désir

[142] « The impersonal hotel chains and transnational conglomerations » (Muzaini, *ibid.* : 148). L'auteur précise que l'évitement des grands hôtels ou des chaînes se comprend aussi parce que ces derniers emploient des personnels étrangers, atténuant la portée « locale » des interactions.

[143] Muzaini note que, même si la barrière semble insurmontable, ceux qui sont capables de l'accomplir se voient ouvrir le monde des « locaux ». « The very act of trying to speak is appreciated » et cela joue le rôle de brise glace (« ice-breaker ») pour permettre aux étrangers des contacts intimes avec leurs hôtes. « Thais are very proud of their culture, and if foreigners exhibit the propensity to speak the language, it definitely helps to facilitate the establishment of a stronger rapport between them » (Muzaini, *ibid.* 151).

[144] Au contraire des relations avec autres « touristes » qui sont jugées désagréables (« nasty ») : « Here nastiness is depicted as an instance of commercialization » (Noy, *ibid.* : 86).

[145] « The frequent social interactions and the enhanced interpersonnal communication activities, contribute to the creation of an environment most suitable for the telling of and listening stories » (Noy, *ibid. :* 81).

[146] Internet a eu un impact notable sur le tourisme des backpackers. Dans le monde du web, les informations et les opinions à propos des tickets, des routes est disponible sur nombre de page et de sites. Les cafés internet abondent des destinations et de questions pratiques des backpackers. Ils utilisent internet pour les informations touristiques, et pour avoir des nouvelles de la famille et des amis. Ils l'utilisent pour des questions pratiques (banques, etc.) mais surtout pour la communication électronique. Les adresses électroniques sont facilement

d'une distance avec les autres « touristes » ou leurs compatriotes, support d'une expérience authentique, des observateurs ont cependant souligné qu'ils suivaient régulièrement les mêmes itinéraires et investissaient les mêmes structures durant leur voyage. Noy, dans une recherche sur les backpackers israéliens, a observé le temps passé par ces derniers dans des hébergements massivement fréquentés par des voyageurs de même nationalité, lesquels dînent ensemble, de préférence dans des restaurants où on sert de la nourriture typique israélienne. Ils communiquent fréquemment avec leurs familles par les ambassades et les consulats, au travers de lettres, de paquets, de journaux.

La place des relations sociales souligne ici combien un tel voyage peut et doit constituer un espace interactif en prise avec les résidents – expression des différences – et des coreligionnaires avec qui échanger sur le voyage lui-même. Ici aussi émerge la question de l'authentique (et des ratés qu'il engendre) car un voyage dénué de porosité entre touristes et populations locales renvoie à la « bulle » des circuits organisés et au regard superficiel qu'ils supposent. La prégnance de ces interactions est également à mettre en perspective avec la position biographique de ces touristes : de jeunes adultes pour qui le voyage implique souvent, avec une certaine force, des questions identitaires.

5.3 La question identitaire chez les backpackers

Si on a précédemment souligné l'importance de la dimension identitaire dans le voyage (cf. chapitre 1), celui des backpackers, parce qu'il est globalement le fait de jeunes adultes, révélant un moment souvent transitoire dans les biographies, est-il à considérer avec davantage d'acuité sur ce point ? Nombre de travaux (Cederholm, *ibid.* ; Desforges, 1998 ; Elsrud , *ibid.*) ont insisté sur le fait que les narrations souvent enthousiastes et bien organisées des activités réalisées et des destinations visitées cachaient un enjeu identitaire fort, à savoir la jeunesse des backpackers et la place d'un tel voyage dans un processus biographique. Le voyage semble être un moment à la fois formateur et transformateur dans la construction de soi. Beaucoup de backpackers sont, en effet, à un croisement dans leur vie, récemment diplômés, mariés ou divorcés, entre deux emplois, etc. Bref, ils sont dans une période transitionnelle de leur cycle de vie. Le voyage peut alors agir comme une mise en suspens temporaire entre une séquence biographique qui se termine et une autre qui n'est pas commencée. De telles explications sont fréquentes quand on leur demande les raisons de leur voyage (Riley, *ibid.*). De fait, l'inscription du voyage dans ce moment biographique particulier offre à la question identitaire une force supplémentaire. Ce qui explique en partie la revendication du terme de backpacker parce qu'il renvoie à un cadre de références communes qui sont importantes dans la construction de soi : savoir voyager de façon relativement aventureuse, se débrouiller face à un ensemble de contingences,

échangées avec les autres backpakcers rencontrés durant le voyage, et, dans certains cas, les itinéraires sont ajustés pour permettre de se revoir (Sorensen, *ibid.*). Beaucoup de backpackers gèrent leur réseau social via internet ("people at home, travelling friends from back home, backpackers encountered on the road, and the occasional "local" friends", (*ibid.* : 861). Internet confirme la connexion, plus que la distinction, entre le « ici » et le « back home ».

se confronter à une altérité non pré-construite, etc. C'est pourquoi, malgré des différences objectives parmi les backpackers, il existe une relative homogénéité subjective dans l'appropriation d'un mode de voyager et de l'idéologie qui lui correspond. Au-delà de la diversité des styles, le backpacking opère comme un cadre référentiel fédérateur dans lequel nombre de touristes se reconnaissent. Ceci permet de comprendre la distinction revendiquée par les backapckers avec les Touristes, mode de voyage paré des défauts cités dans le chapitre 2 (inauthentique, groupé, hétéronome, etc.). Les narrations établissent ainsi une distinction entre un « nous » backpackers et un « eux » Touristes. Même ceux qui sont proches du mode de voyage des backpakcers sans s'y reconnaître réagissent au terme qui est socialement reconnu. Ce qui fait dire à Pearce que cette dimension sociale est nécessaire pour définir les backpackers. Elle offre des qualités analytiques pour compléter la description qui prédomine dans la littérature (critères économiques, préférence pour des hébergements modestes, emphase sur les rencontres, indépendance et flexibilité). En sus, le backpacking consiste aussi en une certaine représentation et parfois une identification commune à un mode de voyage. Pour compléter le portrait, peut-on y accoler des éléments généraux et objectifs ?

5.4 Aspects socio-démographiques du backpacking

Il est difficile d'obtenir des chiffres précis sur les backpackers puisque ces touristes ne sont pas reconnus en tant que catégorie spécifique dans les statistiques sur le tourisme, hormis par l'Australie qui a conçu des indicateurs pour cibler cette population. Globalement, le phénomène, échappant aux catégories du tourisme conventionnel, est malaisé à cerner statistiquement. Les autorités australiennes dénombraient, en 1994, environ 8% de backpackers parmi l'ensemble des arrivées de touristes internationaux (Loker-Murphy, Pearce, 1995)[147]. Pour remédier à la difficulté de préhension statistique, des auteurs ont tenté de tracer un parallèle avec une catégorie existante – celle des jeunes touristes (« youth tourism ») – dans le mesure où les interactions entre le tourisme des jeunes et les backpackers sont fortes, notamment au niveau de l'organisation (légère et flexible) ainsi que la place des interactions culturelles dans les motifs de voyage (Aramberri, 1991). Le « tourisme des jeunes » est répertorié par l'OMT sur la base de la classe d'âge : un « jeune touriste » étant celui qui est âgé de 15 ans au moins et de 25 au plus. Sur cette base, une arrivée touristique sur six dans le monde concerne un jeune touriste (16% environ), soit le double de la comptabilité établie par les autorités australiennes. Au regard de leurs profils globaux (recherche d'authenticité et d'aventure, etc.), Theuns (1991) note que ce sont les pays en développement qui possèdent le plus fort potentiel en matière de

[147] Cf. l'enquête annuelle « International Visitor Survey » (IVS) qui est conduite dans la majorité des aéroports internationaux en Australie. Sont considérés comme « backpackers » les personnes 1) déclarant les vacances (« holiday ») comme motif principal du voyage, 2) dont l'âge est situé entre 15-29 ans, 3) voyageant pour une durée minimal de 4 semaines (Loker-Murphy, Pearce, *ibid.*). Le Département fédéral du tourisme a alloué 4 millions de dollars australiens sur 4 ans en 1993, donnant lieu au « Strategic Plan for Developing the Backpacker Travel Market » et à la « National Backpacker Association » (*ibid.*). Il reste que, selon ces auteurs, il est difficile d'extraire les backpackers des statistiques d'arrivées et d'estimer la taille et l'importance précises de ce marché au regard des indicateurs proposés.

tourisme des backpackers dans la mesure où ces destinations offrent des attractions culturelles et/ou naturelles qui ne sont pas saturées par le développement touristique de masse et l'inéluctable organisation qu'elle suppose.

Une saisie globale de cette population n'est possible qu'en réunissant un ensemble de données disparates, lesquelles sont souvent le fruit de recherches particulières sur les backpackers. Sur ce point, Sorensen (*ibid.*) a synthétisé nombre de données concernant les origines géographiques, sociales et les caractéristiques générales de leur voyage (durée, nombre de personnes, etc.). Si, aujourd'hui, le corpus des origines nationales tend à s'étendre, l'occident reste dominant dans l'ensemble des nationalités. La grande majorité provient d'Amérique du Nord (États-Unis et Canada), d'Océanie du Sud (Australie et Nouvelle–Zélande) et d'Europe de l'Ouest. Au sein de cette dernière, l'Europe du Nord fournit un contingent de voyageurs plus important (l'Europe méditerranéenne) qui est sous-représentée. Localement, l'auteur note, par exemple, que les backpackers israéliens sont en nombre importants pour la partie Moyen-orientale du monde, de même que les Japonais pour l'Asie. Cette cartographie succincte réfère globalement aux pays développés (par opposition aux pays émergents) et dessine un profil de touriste « occidental » ou partageant ses valeurs.

Les données sur le genre ne montrent pas de déséquilibre notoire mais néanmoins des résultats légèrement variés : les chiffres australiens révèlent une répartition « homme-femme » assez égale tandis que des auteurs notent une répartition de 60 hommes pour 40 femmes. En termes d'âge, la grande majorité des backpackers ont entre 18 et 33 ans avec une surreprésentation des 22-27 ans. Concernant le niveau de diplôme, il est égal ou au-dessus du niveau général dans leur pays, une majorité ayant des diplômes du supérieur (« academic degrees »). Ceux qui n'en sont pas ou peu pourvus affirment qu'ils ont l'intention de commencer ou de compléter les études après le voyage. La durée des séjours se situe généralement entre 2,5 et 18 mois, peu de séjours dépassent cette limite. En fait, la plupart n'excèdent pas 12 mois et la majorité des voyagent s'effectuent sur une période de 4 à 8 mois. La limite minimale des 2,5 mois tend à marquer une frontière entre des backpackers qui se rapprochent du modèle originel du voyage vécu comme une « rupture » et ceux qui sont intégrés à un modèle où s'articule le travail et les vacances (et où celles-ci ne peuvent généralement s'étaler sur des périodes aussi longues). Une ou deux personnes composent généralement le voyage. Questionnés à ce sujet, les backpackers répondent que s'ils voyagent seuls ou avec une seule personne (l'époux(se), un(e) ami(e)), une grande partie d'entre eux passe un temps important en compagnie d'autres backpackers dans le cadre de groupes qui se forment informellement le long du voyage.

Les études australiennes disponibles permettent de compléter ce tableau[148] : nombre de backpackers sont étudiants (32% contre 9% de l'ensemble) ou employés (24%) (les autres visiteurs sont davantage des « executive ou managers » – 18% vs 5% – des indépendants ou des retraités). Ils préfèrent, en matière d'hébergement, se loger dans des structures peu chères telles des appartements d'amis ou de connaissances (67,5% vs 46,6%), des hôtels labellisés « backpackers » (58% vs 5,2%), dans des camping (40,3% vs 5,6%) ou des hôtels de jeunes (22,3% vs 2,8%). La rencontre avec les populations locales constitue la seconde motivation la plus importante du voyage, après la recherche d'émotion (« excitement ») et d'aventure. Les données de l'IVS indiquent clairement que les backpackers ne sont pas engagés dans un tour organisé (« inclusive package tour »), préparent moins leur voyage en effectuant moins de réservation concernant l'hébergement et les visites groupées. Ils voyagent généralement pour une durée compris entre un et trois mois (un tiers d'entre eux pour une durée supérieure). Au contraire, la majorité des autres visiteurs voyagent moins de quatre semaines. En termes économiques, ils ont des dépenses de détails plus faibles mais compensées par la durée du voyage, et ils distribuent leur dépense le long du pays qu'il visite. Ils ont globalement dépensé 300 dollars australiens ou plus dans des tours organisés sans hébergement et ils ont dépensé au moins 600 dollars dans des tours organisés incluant l'hébergement (7% vs 2%). Cependant, plusieurs tours-opérateurs fournissent des circuits flexibles et peu chers pour des petits groupes, qui ciblent directement le marché des backpackers. Concernant leurs activités pratiquées, la nage et le surf, la plongée sous marine et les randonnées de type trekking prévalent. Ils vont davantage au théâtre ou aux concerts, dans les musées et les galeries d'art. Sur ces questions, Sorensen relève, en effet, « the prevalence of some activities reflects the dominance of youthful age groups, but the activities are not much different from what can be found within other tourist segments » (*ibid.* : 854).

5.5 Conclusion sur l'espace des pratiques possibles

De ce profil très général, il se dégage des lignes de force et des éléments plus aléatoires. Les premières – comme autant de récurrences – permettent de parler d'une figure relativement homogène quant à la *forme* du voyage. On peut la résumer ainsi : une durée qui s'étend sur au moins un mois, généralement seul, éventuellement en petit groupe, des hébergements à prix modiques où le confort matériel ne semble pas prédominer, un souci de contacts avec l'environnement humain, une préparation minimale qui rend possible des programmations in situ et offre plus largement une flexibilité dans l'agencement des choses à faire. Les transports publics sont privilégiés, les destinations et les attractions reconnues comme touristiques tendent à être évitées. À ces formes globalement partagées s'accolent des profils de touristes provenant majoritairement des pays du monde développé, jeunes, diplômés pour la plupart, tentés par un périple relativement aventureux.

[148] Outre celles de l'IVS, des données additionnelles proviennent d'enquêtes effectuées par questionnaires passés dans les YHA hostels (« Youth Hostel Association »), dans les hôtels privés de backpackers ainsi que dans des lieux jugés attractifs (Loker-Murphy, Pearce, *ibid.*).

Sur cette base, diverses configurations sont possibles, selon le degré d'institutionnalisation des backpackers notmment : de jeunes touristes insérés dans la société d'origine (par le diplôme, le travail…), par conséquent peu enclins à s'en couper ; des activités qui ne semblent pas être fortement distinctives (cf. les données australiennes) ; le recours épisodique et localisé à des visites ou des programmes préalablement organisés ; des itinéraires qui peuvent sortir des routes balisées du tourisme de masse mais où on retrouve nombre de backpackers. Dans quelle mesure la dimension de rupture est-elle prégnante et sur quel plan (matériel, idéologique, symbolique) ? Aujourd'hui, et comparativement aux théorisations antérieures, quels sont les contextes qui favorisent une distance au confort matériel et aux valeurs dominantes ? Est-ce possible pour des « short-term bacpackers » qui voyagent de façon autonome et économe pour une durée assez courte, laquelle limite en conséquence les interactions sociales et l'immersion dans le monde local ? À l'inverse, pour les voyages des « long-term budget travellers » (Riley, *ibid.*) où les conditions de conforts sont relatives et où il est parfois nécessaire de travailler pour compléter son budget, les expériences se rapprochent-elles des « drifters » dépeints par Cohen ? La pluralité des expériences se reflète davantage dans les analyses récentes qui montrent des combinaisons d'expériences au sein d'un même voyage : une attirance réelle pour les sociétés visitées sans pour autant renier celle – originelle – qui les structure, des moments vécus sur un mode ludique et récréatif et d'autres qui le sont davantage sur un registre expérientiel, touchant davantage les manières d'être et d'agir… Il convient également de prendre en compte les contextes de voyage et notamment la place qu'occupe les pays en développement comme destinations répandues. En effet, on peut supposer que la rupture et le rapport avec le local prend une autre dimension si le voyage s'effectue dans des aires culturelles plus proches. Ainsi, le voyage d'un jeune Américain en Europe ou en Asie, bien que similaires dans ses formes (durée, hébergement, transport, etc.) est-il identique ? En effet, si la dimension authentique, lisible dans la distinction vis-à-vis du tourisme de masse ou face aux références trop explicites des valeurs occidentales, est recherchée, s'actualise-t-elle, pour cet américain, en Europe avec la même force qu'en Asie ?

Au final, il y a, sur une base commune de pratiques (les *formes* du backpacking), une hétérogénéité possible : les touristes peuvent vivre différents types d'expériences selon les contextes, les formes (la durée, l'organisation, etc.) et durant un même voyage (Uriely, Yonay, Simchai*, ibid.*). Mais si les motivations et les sens sont potentiellement différents, le backpacking présente un ensemble suffisamment homogène en termes de formes pour pourvoir être questionné sur cette base. C'est l'optique de Sorensen pour qui une description « minimale » des formes de voyage sert comme un « guideline » ou un « starter-kit » (Sorensen, *ibid.* : 851).

6. Accéder aux backpackers dans la métropole parisienne

Si la population est précisée, il reste à définir l'endroit où l'appréhender. Puisque cette population est définie selon un ensemble de formes, c'est à travers l'une d'elle – l'hébergement – que nous opérerons. C'est, en effet, le lieu de résidence à Paris de ces touristes qui nous servira d'espace de contact et de point d'entrée pour y accéder. D'autres éléments de formes à composante spatiale auraient pu servir (les transports publics ou des sites touristiques) mais l'hébergement semble le plus approprié pour entrer en contact avec une population : comme nombre de touristes, elle y passe du temps, se prépare pour la journée, s'y restaure parfois, s'y repose, etc. Plus, elle y rencontre des homologues, interagit avec eux, composante essentielle du voyage. L'hébergement donc, et a fortiori à bas coûts, mais lequel ? Si elles sont difficiles à comptabiliser, un certain nombre de structures hôtelières proposent des tarifs abordables pour de jeunes voyageurs à Paris et sont labellisées « youth hostel ». Nous avons choisi de rencontrer les backpackers dans une auberge de jeunesse située dans le 11e arrondissement, et dépendant du réseau de la Fédération Unie des Auberges de Jeunesse (FUAJ, une association de jeunesse née en 1956 régie par la loi 1901). Nous expliquons les raisons du choix d'un tel lieu.

6.1 Le choix des auberges de jeunesse comme lieu d'accès aux backpackers

Le choix des auberges de jeunesse se justifie par plusieurs éléments. C'est, premièrement, le coût d'un tel hébergement : 22,5 euros pour la nuit (pour des chambres de quatre à six lits), ce qui est très peu, globalement, pour se loger dans une capitale européenne. Les structures destinées aux jeunes, qu'ils soient touristes ou non, résidant dans des foyers de jeunes travailleurs par exemple, y constituent, en effet, avec quelques hôtels de bas de gamme, les hébergements parmi les moins onéreux. C'est, secondement, l'image des auberges de jeunesse et les principes originels, toujours avancés aujourd'hui. L'initiateur, Richard Schirrmann, a souligné l'importance d'une connaissance du monde basée sur la découverte et l'estime de l'autre, ainsi que d'un regard attentif aux différences du monde humain et naturel (il met notamment l'accent sur la découverte de la nature dans le cadre de voyages à pied)[149]. Sa démarche s'inscrit sur fond de pacifisme et de promotion d'un dialogue interculturel dans le XXe siècle naissant. Si, aujourd'hui, le contexte a changé, la FUAJ entend perpétuer sa mission première : l'accueil international des jeunes qui voyagent à travers le monde, c'est-à-dire héberger tout individu, quelque soit son origine et sa provenance, expression d'une attitude anti discriminatoire revendiquée : les auberges sont ouvertes à tous. La seule condition est d' « adhérer » au réseau et d'y devenir membre (chaque personne hébergée paye une cotisation et reçoit une carte, s'il ne l'a déjà). Cette adhésion ouvre la possibilité d'une participation au projet des auberges, en prenant part à leur développement via l'accès possible aux responsabilités électives dans

[149] Richard Schirrmann dit ainsi : « Le voyage à pied vous familiarise avec le détail des choses et c'est la plus précieuse des joies sur notre planète. […] Mais voyagez aussi au-delà des frontières de votre pays, allez chercher chez les peuples voisins et apprenez à connaître à fond et estimer les pays et les gens qui ont une autre langue ». Texte disponible sur le site de la FUAJ : www.fuaj.org

les conseils d'administration. Ce type d'hébergement procède d'une histoire (les mouvements de jeunesse, les débuts du tourisme social, etc.) et porte toujours un projet de nature interculturel, fédératif et participatif. La FUAJ est aujourd'hui le seul réseau français d'auberges de jeunesse membre de la International Youth Hostel Federation (IYHF), créée en 1932. Regroupé sous le label *Hostelling International* (bien que l'appellation soit largement appropriée par de nombreux établissements), le réseau compte, d'après les chiffres de la FUAJ, environ 4200 établissements dans le monde et 160 en France[150]. La nécessité de l'adhésion, lors de l'hébergement, ouvre à l'ensemble du réseau mondial de la IYHF[151]. Cette configuration en réseau présente, pour nous, un double avantage : d'une part, l'adhésion peut réduire les effets de contexte dans le choix de l'hébergement. On se loge moins par hasard ou sous le poids des contingences si l'on possède initialement une carte d'adhérent, en ayant tendance à choisir l'hébergement affilié au réseau pour chaque destination. Tous les touristes voyageant dans le cadre d'un circuit (ce qui est le cas de nombre de backpackers) trouvent dans le réseau des auberges un label (une structure bon marché porteuse d'une image vertueuse) qui existe pour nombre de destinations. Le voyage eu Europe d'un backpacker commencé, par exemple, dans une auberge de Rome, se poursuit dans une structure affiliée à Milan, Zurich puis Paris. Cette dimension de réseau augmente pour nous la probabilité de rencontrer, dans une auberge parisienne, des touristes voyageant sur ce mode. D'autre part, cette répartition en réseau permet, dans la perspective d'une conception de services à la mobilité destinés aux touristes, de pouvoir les développer sur l'ensemble d'un réseau. Cet argument a notamment été porté par la RATP, sensible aux potentialités de développement d'une telle structure.

Un autre élément qui justifie ce choix réside dans la conception et le fonctionnement de ce réseau. Sur la base du projet initial d'accueil de tous les voyageurs sans distinctions et de favoriser les échanges interculturels, les auberges sont équipées de nombreux espaces communs : dortoirs, salle d'accueil, lieux de restauration, parfois une salle de jeux. De cette façon, les auberges favorisent la mise en partage d'espaces généralement privatisés et qui encouragent les interactions. De même, elles permettent, par les services qu'elles proposent, de laver et de sécher ses vêtements, de se connecter à internet, répondant, dans son fonctionnement minimal, à la fois à l'autonomie du touriste (manger voire cuisiner à l'auberge si on le souhaite ; mettre au propre son linge…) et à la possibilité du partage. C'est un lieu où *« y'a des lockers, des consignes, des machines à laver, comme toute auberge en pleine ville, il n'y a rien de phénoménal. Je crois, que ce soit à Londres, à Amsterdam, à Barcelone ou Paris, une auberge de jeunesse, c'est des chambres à plusieurs, un sous-sol pour mettre les bagages, une machine à laver, une machine à sécher, et puis voilà quoi. Des douches communes, tout commun quoi ! »* (Christophe, réceptionniste). Ainsi, avec la possibilité de dépendre a minima de services extérieurs (laverie, restaurant), gage d'autonomie, de

[150] Cela représenterait environ 4 millions d'adhérents sur 81 pays. Cf. le *Guide des auberges de jeunesse en France*, 2007.

[151] L'adhésion, valable du 1er octobre au 31 décembre de l'année suivante, permet d'accéder à l'ensemble des activités de toutes les auberges de jeunesse de la FUAJ et du réseau international.

rencontrer de futurs compagnons de voyage ou du moins, de partager son récit, dans un hébergement peu coûteux dont le modèle se duplique dans les diverses villes visitées, les auberges répondent assez bien au tourisme des backpackers[152].

6.2 L'auberge de jeunesse « Jules Ferry » à Paris

6. 2. 1 Le choix de l'auberge

Alors que plusieurs auberges de la FUAJ sont dénombrées sur Paris et ses abords (en proche banlieue), c'est dans celle dénommée Jules Ferry, sise le long du boulevard homonyme, que nous avons décidé d'enquêter. Ce choix s'explique par un ensemble de raisons :

1) *La position géographique assez centrale de cette auberge*, entre le boulevard Richard Lenoir et le canal Saint-Martin, à proximité de la place de la République (il faut 10 minutes à pied pour la rejoindre). Comparativement, les autres auberges sont largement situées près du périphérique, d'un coté ou de l'autre : en effet, « Le d'Artagnan » près de la porte de Bagnolet, dans le 20e arrondissement ; la « Cité des Sciences » au Pré-Saint-Gervais, près de la Porte de Pantin ; l' « auberge de Clichy » dans la ville homonyme, dans le département des Hauts-de-Seine. Toutes sont desservies par une ligne de bus et une ligne de métro. Dans cette configuration, seule l'auberge « Jules Ferry » se trouve dans le « cœur » si l'on peut dire, de Paris, et l'accessibilité géographique y est, de fait, plus étendue. Le choix modal est plus large et moins déterminé de façon univoque par une ou deux lignes. La place de la République, nœud important des transports urbains, constitue un bon point de départ pour se déployer vers différents lieux de la ville. Les espaces alentours de l'auberge (les abords du canal, Oberkampf, etc.) sont relativement animés, propices à la promenade, moins spécifiquement résidentiels que ceux des autres auberges.

2) *L'absence de « groupe »*. L'auberge Jules Ferry est la seule auberge à ne pas accepter les groupes de touristes, c'est-à-dire des groupes préalablement formés de plus de 10 personnes. Cela a pour effet de détourner les groupes de touristes mais aussi les scolaires, etc. Vers d'autres lieux d'hébergement et de favoriser les « individuels » : touristes seuls ou en petits groupes, ce qui contribue à la concentration de backpackers. Le nombre relativement restreint de lits (100) dans cette auberge explique notre choix alors que les autres auberges ont une capacité

[152] Il existe également des auberges privées dont certaines fonctionnent en réseau. Cf. *Saint Christopher Inns*, présente à Berlin, Paris, Londres, Amsterdam ; cf. Les maisons Internationales des Étudiants et de la Jeunesse (MIJE), sont inégalement visibles et connues (la MIJE l'est davantage que l'auberge*Peace & Love* de la rue Lafayette, dans le 10e arrondissement de Paris). Les prix sont globalement ceux des auberges de la FUAJ (*« dans le privé les prix, c'est à peu près les mêmes, ils prennent les groupes, mais honnêtement la différence, je ne la vois pas, ça fonctionne à peu près pareil, ils ont des cartes d'adhésion »,* Lucie, réceptionniste). Sollicitées, les auberges privées susnommées ont toutes répondues par la négative à nos demandes de renseignements, généralement de façon peu contournée et assez explicite.

plus importante (400 places au « d'Artagnan », 185 à la « Cité des Sciences » et 329 à « Clichy ») et reçoivent pour moitié des groupes (47% pour « Le d'Artagnan », 42% à la « Cité des sciences », sauf « Clichy », 15,5%).

3) *L'absence de réservation :* il n'est pas possible, en effet, de procéder à une réservation à Jules Ferry. Si tout hébergement est dépendant de la place disponible, aucune garantie ne permet de s'accaparer à l'avance un lit. L'auberge est ouverte de façon permanente (24 heures sur 24 et tous les jours de la semaine) mais il faut donc prendre des renseignements sur la probabilité d'avoir une place par téléphone ou directement à l'accueil, quitte à se reporter sur d'autres auberges ou hôtels. *« C'est le premier arrivé le premier servi »* (Christophe). Ceci fait que, pour le même prix, on peut se voir attribuer des chambres de deux places comme un dortoir de six. Au regard de la position centrale de l'auberge, avec les réservations, *« on serait quasiment complet un an à l'avance. […] Avec ce système là, on disperse vers les autres auberges […] et on récupère, nous, en gros, la crème du traveller »* (*ibid.*). L'absence de réservation favorise ainsi des touristes capables de s'adapter à l'éventuel imprévu et de reprogrammer leurs activités.

4) *La structure de l'espace d'accueil,* qui est, au rez-de-chaussée, globalement resserrée sur deux pièces ouvertes l'une sur l'autre. La première est dévolue à l'accueil proprement dit ainsi qu'à un espace de détente, et de discussion avec des bancs en bois et quelques fauteuils sommaires. La seconde est, à certaines heures, un espace de restauration et de cuisine. Au premier étage, il est possible de se reposer, se détendre, jouer aux cartes, etc. Alors que dans une auberge comme « Le d'Artagnan », l'agencement intérieur est composé d'un vaste self et de nombreuses pièces aux jonctions freinées par des cloisons et de nombreux poteaux, peu identifiable comme espace « central », la configuration spatiale du « Jules Ferry » simple et ouverte, facilement lisible, est en mesure de favoriser une co-présence et des interactions dans l'espace même de l'auberge.

5) *Le faible niveau de services*, comparativement à d'autres auberges qui possèdent de nombreux services facilitant l'accueil et l'environnement du voyage. Ce sont des services web avec borne tactile (accès à des sites spécifiques type RATP, SNCF, Pages Jaunes, Office du Tourisme, musée du Louvre, tour Eiffel, le Petit Futé, etc.), de la vente au détail (mini-plans de Paris, tickets de transport couplés avec des sites ou des bateaux mouches, etc.) jusqu'aux services ludiques (salle de jeux, cinéma). À l'inverse, « Jules Ferry » met à disposition de ses adhérents-clients une gamme assez restreinte : un téléphone, une borne internet simple avec accès payant, des plans de Paris et deux cartes murales de la ville, un service de courrier… Ce faible niveau de service ne permet pas, a priori, de s'appuyer sur des supports de voyage très nombreux et très variés au sein de l'auberge.

Ainsi, l'auberge « Jules Ferry » est davantage centrale et donc moins marquée par une accessibilité géographique unique, de petite capacité, favorisant la co-présence et les touristes « individuels » faiblement encadrés.

6. 2. 2 Caractéristiques générales de la population

Des chiffres généraux sont disponibles pour cerner la population des adhérents-clients de l'auberge à partir d'un ensemble de variables (nationalités, âge, sexe…) sans toutefois être complets[153]. L'auberge « Jules Ferry » reçoit environ 35 000 clients par an depuis les années 2000 (35 267 en 2003 ; 35 542 en 2002), largement moins donc que les autres structures du réseau à Paris[154]. Son taux de remplissage est toutefois le plus élevé (97,6% contre 79,93% au « d'Artagnan » et 61% à « Clichy » en 2003, par exemple). La plupart des clients reçus sont étrangers (90% environ, contre environ 65% au « d'Artagnan », 81% à « Clichy » et 54% à la « Cité des sciences »). Concernant le sexe, la répartition est globalement égale (18 003 hommes contre 17264 femmes), la partition entre les plus et moins de 18 ans est largement en faveur des premiers (93% ont plus de 18 ans, avec une égalité globale homme-femme). Pour les nationalités, l'Europe constitue la première aire géographique (54,55%), l'Asie la seconde (16%), la zone États-Unis/Canada la troisième (12,5%), au même niveau que l'Amérique du Sud (Amérique Centrale incluse). Certains pays s'extirpent aisément de ces différentes aires : l'Allemagne, l'Angleterre et l'Espagne pour l'Europe, le Brésil et le Mexique (et, de façon plus modeste, l'Argentine et le Chili) pour la zone Sud-Américaine. En Asie, c'est essentiellement le Japon qui ressort (et, dans une moindre mesure, la Corée du Sud et la Chine) et, en Océanie, l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Bref, l'auberge se caractérise par un taux de remplissage important, un pourcentage très élevé d'étrangers en provenance des pays développés considérés comme « émergents » sur la scène socio-économique mondiale et des nationalités variant selon les saisons et les vacances dans les hémisphères (davantage de Sud-Américains l'hiver, par exemple).

Au final, le lieu, plus que d'autres, maximise un environnement propice aux modalités de voyages des backpackers : un niveau d'encadrement qui reste faible (notamment l'impossibilité de réserver), un aménagement intérieur favorisant les interactions sociales, une situation géographique dans un quartier qui n'est pas vraiment identifié comme touristique (et où le contact avec des résidents peut s'envisager plus aisément).

La seconde configuration de voyage que nous étudions présente les caractéristiques d'un voyage partiellement cadré et organisé.

[153] La durée moyenne de séjour n'est pas indiquée, l'âge se repartit entre les moins et plus de 18 ans, les motifs de séjour ne sont pas précisés, de même pour le nombre de personnes qui composent le voyage… C'est pourquoi nous complétons ces chiffres, qui datent de 2003, avec les propos recueillis auprès des réceptionnistes.
[154] 126 905 au « d'Artagnan », 76 065 à « Clichy » et 41 602 à la « Cité de sciences » en 2003.

B. Le voyage touristique avec un tour-opérateur : niveau de service élevé et programme classique

Ce projet n'est pas l'*exact* inverse du précédent au sens où il serait marqué par une hétéronomie, une consommation et une inauthenticité des pratiques (en réponse à l'autonomie, l'économie et l'authenticité des backpackers). Certes, les touristes qui s'engagent dans ce voyage sont, a priori, davantage encadrés, leur pouvoir d'achat généralement plus élevé et la question de l'authenticité se pose de façon moins évidente. Mais ce projet ne constitue pas le *strict* opposé dans la mesure où il ne s'empare pas d'une figure inverse des backpackers qui vaudrait comme modèle cohérent pour un voyage moins autonome et plus conventionnel. Une telle figure n'existe pas ou n'est pas vraiment construite, si ce n'est celle composée par les visées critiques des contempteurs du tourisme de masse (le touriste groupé et suiveur, etc.). Le présent projet est davantage une *contrepartie* du précédent sur la base des logiques de « rationalisation » et de « standardisation » : un environnement propice à un voyage encadré et un programme assez « classique » d'itinéraires et de visites à Paris. Sa principale caractéristique est que le voyage touristique se réalise avec un tour-opérateur qui, par l'environnement et le programme qu'il propose, définit un cadre a priori de pratiques davantage encadrées et calées sur les références classiques du tourisme parisien. Il renvoie, de ce fait, à l'industrie du voyage et à la notion de groupe. C'est cette expression de « voyage de groupe organisé » que nous questionnons pour construire cette seconde configuration.

1. Aux origines du voyage « organisé »

Rappelons brièvement la formation des voyages encadrés par des intermédiaires, agences professionnelles ou associations. Cette histoire est récente et émerge au XIXe siècle bien que certains observateurs ont pu retrouver dans la Rome Antique, la trace de médiateurs qui participaient à faciliter le voyage (des guides, des interprètes, des aubergistes – voire tout à la fois – auxquels se confiaient les voyageurs et les marchands de passage). De même, on a pu repérer, dans la période médiévale, l'organisation par l'Église de grands pèlerinages. Malgré ces formes premières et originelles, Lanquar (1995) note que cette histoire ne commence vraiment que vers 1800 lorsque des amateurs de bateaux à vapeur offrirent des services réguliers le long des côtes et engagèrent des agents généraux maritimes. C'est alors, progressivement, une organisation qui n'aura de cesse de s'étendre avec la démocratisation du tourisme. Il est courant d'attribuer à Thomas Cook – qui est aujourd'hui une agence de voyage reconnue – la paternité du premier voyage organisé. Ce dernier comprit, en effet, que le moyen de transport n'était qu'un segment du voyage et qu'il était possible de planifier une organisation de bout en bout : non seulement durant le temps du déplacement (c'est, à cette époque, la naissance du bateau à vapeur et du chemin de fer) mais aussi à ses deux extrêmités. Ainsi, il informa, en amont, une clientèle potentielle et, en aval, il prévit des services d'hébergements

et d'animation. L'innovation de Cook fut donc d'étendre l'encadrement à l'ensemble du voyage, en ne se limitant pas à une simple logistique de transport pour les touristes. C'est ainsi qu'en juillet 1841, Cook organise, entre deux villes anglaises distantes de 35 kilomètres, un voyage pour une association dont il est lui-même membre, qu'il a publicisé par un affichage spécifique. À la suite, la compagnie de chemin de fer *Midland Railways* lui demande de renouveler son expérience pour des publics précis et il peut ouvrir, en 1845, une agence commerciale qui délivre à la fois des billets pour divers transporteurs et organise des excursions dans différentes villes du nord de l'Angleterre. L'extension de son offre (il propose ses premières croisières, conduit un tour du monde…) est l'occasion de développer des pratiques novatrices dans la commercialisation de produits touristiques : il édite un mensuel où il expose ses idées de voyage en Amérique, en Europe et au Moyen-Orient, préfigurant les brochures et les catalogues de voyage. Il propose un forfait de voyage « tout compris » et il pratique le crédit, acceptant le paiement de l'hôtel lors du retour. Il crée aussi le coupon d'hôtel à prix fixe pour une nuit (le futur *voucher*) et propose des billets valables pour une période déterminée (Lanquar, *ibid.*). Les initiatives de Cook vont rapidement être suivies d'effets, par la création d'agences de voyage ou, au niveau institutionnel, l'émergence de la Fédération Universelle des Associations d'Agences de Voyage (FUAAV).

Ces évolutions sont à la fois la résultante d'une inventivité commerciale et du progrès technique des moyens de transport, supports logistiques nécessaires au déplacement collectif. L'automobile – ou l'autocar – et l'avion vont, à eux deux, grandement faciliter l'extension des offres commerciales des agences de voyage, en ouvrant des destinations nouvelles, en favorisant les circuits, etc. La période qui s'ouvre après la première guerre mondiale voit se développer de nombreux groupements et des associations qui effectuent des sorties collectives (en fin de semaine, durant les congés payés) et utilisent, en Europe de l'Ouest ou en Amérique du Nord, des services d'autocaristes. À Paris, en 1918, France-Tourisme propose les premières excursions vers la capitale. Progressivement, l'autocar de tourisme se couple avec des structures hôtelières plus diversifiées, favorise une clientèle de classe moyenne et des agences de voyages de type capitalistique. Plus tard, durant les années 1960, les offres vont se complexifier et l'industrialisation des voyages va prendre une ampleur inédite[155].

L'industrialisation des voyages a produit, selon Lanquar, une distinction entre deux types d'agence de voyage : 1) celles qui vendent des produits au détail (les « détaillantes ») qui, selon la définition de l'OMT, fournissent au public l'information sur les voyages possibles, l'hébergement et les services disponibles. En relation avec des fournisseurs, elles vendent des produits conçus par ces derniers et sont rémunérées par une commission en tant qu'intermédiaire. La vente de billets et de prestations et le conseil sur les produits restent leur activité principale. 2) Celles qui organisent et

[155]« Les produits se sont multipliés à partir de tous les modes de transport possibles, toutes les formules d'hébergements existantes, tous les types de loisir et d'animation disponibles, tous les thèmes » (Lanquar, *ibid.* : 10).

fabriquent les produits – les voyages – appelées tours-opérateurs. Elles conçoivent les produits, organisent le transport, réservent différents moyens d'hébergement et proposent des services (excursions, visites) sur le lieu de destination touristique. Elles offrent ainsi un ensemble de services ou de voyages à forfait qui ont vocation à être vendus directement par leurs propres bureaux ou par les agences de voyages « détaillantes ». Plus globalement, ces services et ces prestations proposés par l'industrie du voyage participent des formes « institutionnalisées » du tourisme.

2. Questions sur le cadre conceptuel du tourisme « institutionnalisé »

Nous interrogeons la dimension « institutionnalisée » qui renvoie à un tourisme de masse plus ou moins organisé. Il réfère à des pratiques largement dirigées vers les objets et des services identifiés comme touristiques (un site, un ébergement, un moyen de transport) et tout ou partiellement encadrés. La subdivision distingue ici ceux qui voyagent en groupe de ceux qui voyagent plus individuellement. Si les premiers restent largement confinés dans un environnement peu ouvert sur l'extérieur au sein des structures prévues par le tour-opérateur – l'encadrement et le degré de sécurisation venant pallier la rupture avec le quotidien – les seconds (les « individuels ») en constitue une version plus souple. Le degré de planification est plus faible, il est possible de maîtriser le temps et l'itinéraire et, enfin, l'affiliation au groupe n'est pas permanente. Au sein de ce tourisme « institutionnalisé », les arrangements majeurs (vols, hébergement) sont cependant réalisés par un professionnel du voyage et la sécurisation des touristes constitue un élément clé. Et si l'expérience de la nouveauté peut être, à certains moments, importante et recherchée, elle reste encadrée et balisée. Néanmoins, nous avons vu que le degré d'institutionnalisation, comme segmentation nette, opère moins que par le passé. Les touristes « institutionnalisés » procéderaient-ils inversement en se « désinstitutionnalisant » ?

Sur ce point, deux éléments peuvent être questionnés, la notion de groupe et celle d'encadrement du voyage par des intermédiaires spécialisés. En effet, si le tourisme « institutionnalisé » défini par Cohen renvoie au groupe très encadré, d'une part, et à des « individuels » bénéficiant d'un encadrement plus souple, d'autre part, ces catégories de la grégarité et de l'encadrement sont-elles toujours aussi stables et cohérentes ? Que recouvre l'expression de « tourisme de groupe » et quel peut-être son (ou ses) champ(s) d'application ? Que signifie également voyager par l'encadrement d'un intermédiaire spécialisé ?

Longtemps, le groupe s'est présenté comme un ensemble indivisible et imperméable aux contextes. La réalité de la notion de groupe dans le tourisme est davantage diverse et susceptible de variation. Le groupe de touristes ne réfère pas à une signification unique synonyme d'une grégarité complète sur l'ensemble du voyage. Différents types de groupes sont possibles : il y a ceux que les personnels des agences de voyage nomment couramment les « groupes constitués », où le groupe se

trouve préalablement formé avant même le départ. Ce peut être une classe de scolaires, un groupe d'homme d'affaires invités par la même entreprise qui se déplace pour assister à un séminaire, etc. Le groupe est déjà *constitué* (x personnes), ils se connaissent plus ou moins et se calent sur une offre ou la composent selon leurs choix et leurs moyens. On parle également des groupes comme des « individuels regroupés » où le groupe n'existe pas en tant que tel avant le voyage, les touristes ne se connaissant généralement pas. L'arrivée à l'aéroport est généralement le moment du *regroupement* pour l'ensemble de celui-ci ou pour certaines visites, voire pas du tout si l'on ne choisit pas les prestations proposées. Dans tous les cas, le groupe se reforme ici lors du départ vers l'aéroport. Le regroupement collectif peut aussi n'être que très provisoire, le temps d'une visite guidée, sur place, et uniquement le temps de cette visite, le guide réunissant le groupe dans un temps et un lieu bien défini. Ainsi les modalités des voyages « collectifs » sont diverses, appelant finalement des catégories hydrides telles que semi-groupe, individuels regroupés, etc. Ce type de segmentation pose des difficultés aux spécialistes du marketing qui furent habitués à un marché compact, en partie dominé par les seniors alors que l'âge n'est, aujourd'hui, plus un critère discriminant sur un marché devenu complexe (Veneto, 2007). C'est pourquoi, « dans ce contexte d'évolution, les opérateurs doivent adapter leur offre de tourisme de groupe. Il faut casser le côté standardisé des produits (grands hôtels, grands autocars, grande salle pour la restauration) et proposer du "sur-mesure", de l'individualisation, de la personnalisation » (Bauer, 2007 : 16). Assouplir l'homogénéité du groupe, en somme. Si cela ne traduit pas nécessairement une « désinstitutionnalisation » en bloc des pratiques, il y a différents degrés dans l'affiliation aux formes « institutionnalisées » parce qu'il y a différentes formes de collectifs de touristes. Différentes relations à l' « institutionnalisation » sont ainsi à penser.

Autre signe de l' « institutionnalisation », l'encadrement du voyage par un tour-opérateur et/ou ses services afférents (guide, etc.). Les différentes conceptualisations passées de la pratique touristique ont participé à définir l'encadrement de touristes par des intermédiaires comme obturant l'authenticité du voyage. C'est notamment la définition d'une altérité pré-construite et extérieure à l'individu où, par exemple, le guide raconte, conseille et participe à définir les termes de la relation au divers et à l'exotisme. Là aussi, les représentations tendent à concevoir l'encadrement comme un tout qui s'impose au touriste, acteur passif de son voyage. Mais le voyage « organisé » ou « encadré » ne se résume pas à un type de voyage où tout serait compris et la planification maximale, délestant le touriste de toutes questions pratiques et n'ayant qu'à se prélasser dans un espace-temps bien précis. De multiples formes d'encadrement existent, certaines sont très serrées, où l'emploi du temps est chargé, pleinement défini alors que d'autres offrent d'importants moment de liberté. L'encadrement peut-être global et latent, c'est-à-dire qu'à tout moment, alors que les plages horaires ne sont pas planifiées, un guide ou un responsable sont disponibles pour aider et conseiller. A contrario, un touriste « individuel », voyageant seul et sans encadrement particulier peut faire appel à un guide pour une heure, une matinée, une journée, trois jours, une semaine. Ainsi, les possibilités de recourir à ce

type d'intermédiaire sont nombreuses et la relation « institutionnalisée » qui les sous-tend est plurielle. La question de l'encadrement n'engage donc pas de rapport strictement univoque avec l' « institutionnalisation ». C'est davantage dans une mécanique plus souple – située dans des contextes et des offres commerciales – qu'il est nécessaire de replacer cette relation. Le propos est ici général, sans lien précis avec un espace particulier. Dans quelle mesure, pourtant, s'accorde-t-il avec la réalité du tourisme parisien ?

3. L'état des lieux du tourisme de groupe à Paris

Le développement relativement continu des flux touristiques vers Paris ces dernières années repose, en partie, sur une croissance du tourisme de groupe selon l'enquête mené par l'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR, 2001). Celle-ci propose un panorama du tourisme de groupe sur Paris et l'Ile-de-France en cherchant à différencier les différentes modalités de ces voyages. L'enquête estime qu'environ 27,5 % du nombre de séjours réalisés en Ile-de-France sont organisés par un professionnel du tourisme. Les touristes étrangers y sont largement majoritaires (environ 82%). En effet, nombre de touristes français qui voyagent à Paris sont hébergés par des tiers ou s'organisent seuls. Le poids des voyages organisés diffère selon l'origine des touristes : 24% des voyages réalisés par les Asiatiques sont le fait d'un voyage de groupe ; 13% pour les touristes américains et 12 % pour les Européens. L'enquête indique que « plus la provenance des touristes est lointaine, plus le recours à un intermédiaire pour réserver son voyage est fréquent » (*ibid.* : 7). Ce chiffre global de 27,5% ne dit pourtant rien du niveau d'encadrement, c'est-à-dire si la réservation effectuée auprès d'une agence de voyage concerne un vol et un hébergement ou des prestations sur l'ensemble du séjours. C'est notamment pourquoi le recours à l'autocar est utlisé comme indicateur du tourisme de masse. En effet, le groupe de touristes, qui appelle sa logistique propre, est souvent associé à ce type de transport, au point que celui-ci devienne, dans les représentations, un symbole fort du tourisme lié au grand nombre. Partant, il y a l'analyse du transport vers l'Ile-de-France, où l'autocar est utilisé dans 21% des cas pour les touristes étrangers (contre 34% pour la voiture, 30% pour l'avion) et seulement 2% des touristes français. Pour les déplacements au niveau intra-urbain, l'étude BVA-SEMAEST de 1995 estimait que le trafic de visiteurs transportés par cars dans Paris étaient d'environ 7,3 millions par an (soit, à peu près, un tiers des touristes à Paris durant cette période et un cinquième en Ile-de-France). Les groupes organisés (« constitués » ou « regroupés ») y occupaient une large part (84%), le reste consistant en des tours sur des lignes régulières du type Paris Vision ou Cityrama qui permettent, par exemple au touriste « individuel » voyageant par ses propres moyens d'effectuer une visite en autocar sur quelques heures ou une journée. La part la plus importante au sein de ces groupes « constitués » ou « regroupés » est le collectif qui est formé par les tours-opérateurs (65%), largement devant les groupes scolaires (12%), les groupes de retraités (7%) et les groupes d'entreprise (6%). La taille moyenne de ces groupes est de 34 personnes, la durée de leur séjour parisien courte

(pour l'essentiel inférieure à 3 jours) et la dimension sexuée peu notable. Les nationalités diffèrent peu de celles de l'ensemble du tourisme de groupe. Une des tendances soulignées dans l'étude concerne l'individualisation des pratiques, à savoir « le goût plus affirmé de la découverte individuelle et un comportement de plus en plus individualiste des touristes » (*ibid.* : 5).

Outre ces données chiffrées, l'enquête de l'APUR informe également sur le contenu de ces voyages organisés et leurs circuits[156]. Ils s'inscrivent généralement dans un programme plus vaste qui comprend la visite de deux ou trois pays européens, en 7 à 10 jours, ce qui explique les courtes durées des voyages pour chaque ville visitée. La visite de Paris « comprend systématiquement une demi-journée consacrée à un tour de Paris en autocar [couramment appelé le « tour de ville »] d'une durée comprise entre deux et trois heures. En général, il est prévu de s'arrêter faire du shopping soit sur les Champs-Élysées, soit dans le quartier de l'Opéra, et un arrêt est consacré à la visite de Notre-Dame. […] Une autre demi-journée est consacrée à la visite du Louvre et une troisième à celle du château de Versailles. La dernière journée est généralement libre, pour permettre aux touristes de flâner dans les rues de Paris […] et de faire du shopping » (*ibid. : 15*). Le programme de la soirée comprend principalement une visite de la ville « by night » (en autocar ou en bateau-mouche), un dîner dans un restaurant, une soirée dans un cabaret, etc. Cette base semble être un programme type du tourisme, mais nécessairement soumis aux modulations des visites optionnelles qui sont proposées (excursion à Giverny, visite de la cathédrale de Chartre, la région Rémoise et ses champagnes, les châteaux de la Loire, la Normandie…) et de la spécificité de certains publics. La plupart des tours-opérateurs ont des relations commerciales avec des « établissements de tourisme » à Paris (restaurants, cabarets, magasins, etc.) sous la forme de contrats annuels où les premiers apportent les publics et les seconds un ensemble de prestations. Outre les hôtels et les sociétés d'autocar, des établissements comme les Galeries Lafayette, Fragonard, le Moulin Rouge, le Lido, le restaurant du premier étage de la tour Eiffel, etc., reçoivent, de façon organisée, un nombre important de touristes en provenance de groupes. L'analyse des circuits proposés par les autocaristes type Cityrama, Paris Vision, les Opens tours, etc. met en évidence, là aussi, un ensemble de circuits articulés sur l'espace central parisien et ce de façon relativement resserrée. Ces trajets incluent presque systématiquement l'Opéra, le Louvre, l'Ile Saint-Louis au niveau de Notre-Dame, le quartier Latin avec le jardin du Luxembourg, la place de la Concorde, les Champs-Élysées et l'Arc de triomphe, le Trocadéro, le Champs de Mars, les Invalides. Seuls l'Open Tour Bercy va jusqu'à cette partie Est en passant par la Bastille et le quartier du Marais, et l'Open tour Montmartre jusqu'à la basilique du Sacré-Cœur. Néanmoins, il existe également un ensemble de marchés secondaires largement moins médiatisés qui fonctionnent davantage comme des marchés de niche : les groupes qui visitent « les coulisses des opéras et des théâtres », un ensemble de visites individualisées (avec location de voitures, d'un guide, etc.). Ce sont néanmoins des flux de moindre importance et une économie plus marginale.

[156] Quatorze agences de voyages et huit tour-opérateurs ont été consultés.

Au final, un quart des touristes, à Paris, voyagent par le biais d'un intermédiaire et, pour l'essentiel, dans le cadre d'un groupe « constitué » ou « regroupé ». Ces touristes proviennent majoritairement des pays dits développés, et les circuits, tels qu'ils sont lisibles dans l'enquête de l'APUR, restent globalement marqués par des courtes durées et des polarisations sur les lieux emblématiques du tourisme. Ce type de synthèse laisse apparaître un tableau a priori assez « institutionnalisé » du tourisme de groupe dans la capitale, bien que des marchés moins connus et alternatifs aux parcours classiques existent. De fait, le rapport pluriel à l'« institutionnalisation » semble moins évident et moins lisible à Paris, la dimension « conventionnelle », dans de telles configurations de voyages, semblant l'emporter. Quel groupe de touristes analyser alors ?

4. Choix d'un projet touristique et niveau d'« institutionnalisation »

Le choix de ce projet de « tourisme de groupe » doit se faire sur des bases globalement inverses du précédent, dans l'association de formes de voyage qui soient relativement « rationalisées » par un niveau élevé d'encadrement et assez « standardisées » dans le programme et les prescriptions proposées. On a vu précédemment que les relations qu'entretiennent les notions de groupe et celle d'encadrement avec l' « institutionnalisation » sont a priori hétérogènes, même si cette diversité est limitée dans le cas de Paris. Il est alors possible de choisir différents niveaux d' « institutionnalisation », et l'on pourrait, par exemple, opter pour une très forte « institutionnalisation » d'un voyage avec des activités collectives quotidiennes très encadrées et préalablement prévues. Ce type de voyage pose néanmoins des problèmes par son caractère trop fortement organisé.

4.1 Les limites d'un projet hyper-cadré et hyper-médié

L'hyper-structuration renvoie à un projet qui est très « fermé » par une programmation et un emploi du temps, c'est-à-dire dont l'ensemble des activités sont à la fois déjà majoritairement décidées à l'avance et traduites dans un programme d'activité journalier chargé qui laisserait peu de moments « libres ». Si, dans le choix de deux projets en tension l'un et l'autre, dans une architecture portée par les degrés de « rationalisation » et de « standardisation », ce type de projet fortement encadré et au programme classique peut apparaître comme le pendant idéal au tourisme de backpackers, il n'est pas sans poser quelques problèmes. Dans un premier temps, cela a pourtant été notre préférence mais il a ensuite été repoussé. Ce choix ne s'est pas fait d'emblée, dans la clarté, mais progressivement, au fil du travail exploratoire, dans la conscience graduée que ce type de voyage hyper-cadré et hyper-chargé opérait un trop grand désengagement du touriste dans sa relation à la ville et du sens qu'il peut donner à sa pratique. Non que le touriste ne soit pas ou moins capable de discourir sur celle-ci – il est autant acteur dans ses représentations que tout autre touriste –, mais sa marge de décision, dans le cours même du voyage, est considérablement réduite. Elle l'est concrètement dans un programme

d'action serré qui occupe l'essentiel de la journée voire de la soirée. Les plages horaires dévolus au temps libre sont ténues, souvent reléguées dans les derniers moments du voyage, les choix y sont souvent dépendants des conseils d'autrui. La présence d'un coordinateur, qui encadre presque complètement le voyage en jouant objectivement le rôle d'un guide pour toutes les questions à la fois pratiques et prescriptives sur la ville, tend également à être le relais systématique entre le touriste et la ville. Il y a donc un encadrement très fort où les choix se réalisent véritablement en amont, avant la concrétisation matérielle du voyage et, lorsque cette phase se réalise, une hyper-médiation par la personne référente du voyage.

Le travail préparatoire au terrain d'étude a débuté auprès d'un tour-opérateur espagnol qui fut choisi, parmi d'autres, pour son fort degré d'encadrement, son programme classique de visites et par l'entremise d'un guide interprète travaillant ponctuellement pour cette entreprise. Il est ressorti que les pratiques urbaines des touristes inscrits dans ces projets sont subordonnées à un programme et s'y ajustent de bout en bout du voyage, dirigeant leur pas et/ou leur regard dans des espaces déjà planifiés et décidés chez eux, devant une brochure, un site internet, un agent conseil. L'hyper-structuration et l'hyper-classicisme du programme donne à voir un séjour où s'enchaîne la visite d'un « tour de ville » et du château de Versailles le lundi, la tour Eiffel et le musée du Louvre le mardi, la cathédrale de Notre-Dame et Montmartre le mercredi, une journée laissée libre le jeudi, et reprise des visites avec la place Vendôme et les Invalides le vendredi, avant le départ le samedi matin. De nombreuses soirées sont prévues – au Moulin Rouge, un « tour de ville » en autocar en soirée, un dîner dans un restaurant. Les repas sont pris en commun sur l'ensemble de la semaine, du petit-déjeuner au dîner. Certes, une journée est libre et des temps vacants, moins marqués par la prégnance du programme, existent nécessairement, dans l'articulation des différentes activités, avant et pendant les repas ainsi que quelques soirs.

Ces temps pourraient être questionnés, de même que les modalités de choix du programme de la journée « libre », en les replaçant dans la temporalité du séjour, dans une transformation des pratiques entre le début et la fin du séjour, par exemple. Cependant, ces temps « inoccupés » restent très localisés et, pour beaucoup, situés dans le lieu d'hébergement (après la journée de visite relativement chargée, et avant le repas du soir et la reprise éventuelle d'un programme de soirée). L'heure « vacante » reste dévolue au délassement de chacun, généralement dans sa chambre d'hôtel (pour se reposer, se changer, se laver, bref, « faire une pause »). La liberté de la journée du jeudi est relative car le programme, s'il est effectué sans le groupe, est souvent, d'après nos observations, porté par les conseils du guide qui se trouve en être, au final, le prescripteur principal. C'est le cas de Jorge, touriste espagnol de 26 ans, originaire de Madrid et voyageant avec son épouse (il est cadre bancaire et elle travaille dans une agence de communication), qui visitent Paris pour la première fois, dans le cadre de voyage décrit ci-dessus. Arrivées dimanche matin à Orly (ils repartent le samedi matin suivant), un mini-bus les attend à l'aéroport et les transporte jusqu'à leur hôtel Mercure (établissement trois

étoiles, situé près de la gare de l'Est, à la sortie du métro Château-Landon, dans le 10e arrondissement). Leur journée est libre puisque les différentes personnes qui composent le groupe arrivent séparément, ne se retrouveront ensemble que le soir pour une réunion d'accueil et ne commenceront les visites que le lendemain matin avec le « tour de ville » en autocar. Ils sont accueillis à l'hôtel par Adan, le responsable du séjour qui sert d'accompagnateur et de guide pour tout ce qui concerne le séjour et la ville (même si le tour-opérateur fait néanmoins appel, sur des visites précises, à un guide interprète). Après une pause dans leur chambre, ils débattent un moment du programme de la journée qu'il leur est possible de faire, Adan conseillant, puisqu'aucune excursion n'est spécifiquement localisée dans cette aire (même si le « tour de ville » y passe), d'aller sur les Champs-Élysées à partir de l'Arc de Triomphe, de redescendre l'avenue à pied jusqu'à la place de la Concorde et ensuite d'y d'aller, en métro, aux alentours du Centre Pompidou. C'est effectivement le programme qu'ils vont suivre : « *dimanche, nous sommes allées, le matin jusqu'à l'heure du déjeuner, aux Champs-Élysées, à l'Arc de Triomphe jusqu'à la place de la Concorde. Et nous sommes passés devant la maison Toyota, la maison Renault. Et puis l'après-midi, nous avons pris le métro pour aller dans le quartier Pompidou, et on a fait un tour là-bas* ». Le programme est prescrit par le guide : *« nous avons demandé au guide, à Adan […] la personne qui organise, le coordinateur. Il nous a recommandé de faire ces visites, comme on n'allait pas les faire avec le groupe »* (Jorge). La journée « libre » du jeudi se déroule de façon similaire : après le petit-déjeuner, Adan passe entre les différentes tables, informe chacun des possibilités de visites, formule ses conseils, entoure au stylo les différents plans étalés sur les tables, conseillant à Jorge et son épouse, qui souhaitent faire quelques achats avant la départ du samedi, d'aller aux Galeries Lafayette et au Printemps, éventuellement au Carrousel du Louvre… puisqu'ils connaissent le musée. Dans ce cas précis, le voyage est ainsi très cadré par un programme qui remplit les journées et, en cas de vacance de ce dernier, par un guide. Au final, dans cet exemple de configuration hyper-structurée et hyper-médiée, le sens des actions des touristes repose, en grande partie, à la fois sur le programme et sur le guide.

Cette configuration est davantage l'illustration d'un sens qui est donné au voyage en amont, au moment où on le choisit. Ainsi, lorsque le voyage se matérialise dans l'espace parisien, les actions sont subordonnées à un cadre relativement rigide et le sens de la pratique est rapporté au programme. Celui-ci est invariablement inscrit dans une temporalité de sept jours (du dimanche au samedi) et est fortrement dépendant des conseils du guide. Les pratiques sont ici trop cadrées par le projet de voyage, l'espace des pratiques globales est trop uniforme et trop peu différenciable (si ce n'est sur un ensemble pratique moins générales, mais qui constituent ici, selon nous, un arrière-plan trop secondaire et mineur pour être vraiment significatif et illustrer un rapport spécifique à la ville). Quel type de projet choisir qui soit suffisamment encadré et a priori « institutionnalisé » sans pour autant que le sens des pratiques individuelles se rapportent trop directement au guide et au programme ?

4.2 Un projet conjuguant « haut niveau de services, programme classique et liberté d'action »

La nécessité de l'analyse d'un projet conjuguant un fort degré d'encadrement et une liberté de mouvement s'est traduite dans l'observation des pratiques de touristes liées au tour-opérateur finlandais *Aurinkomatkat* (association de *matka,* le voyage et *aurinko*, le soleil). Après avoir pris conscience des limites de projets trop engoncés dans des formules structurées imposant un rythme trop univoque au voyage, nous avons consulté un ensemble de programme de tours-opérateurs et des configurations d'encadrement. Nous avons considérés, que le choix de ce tour-opérateur a pour principal avantage d'offrir 1) un cadre de voyage flexible en mesure d'apporter à la fois un niveau de services suffisamment important pour cadrer le voyage tout en laissant une possibilité de choix permettant de s'y distancer, 2) de proposer un programme de visites « classiques » qui participe d'un voyage « institutionnalisé ». C'est donc à la fois la dimension « élastique » de l'organisation qui rend divers agencements possibles en termes de structuration (brisant le monolithisme d'un voyage tel que celui cité ci-dessus) ainsi que l'aspect conventionnel du contenu qui nous intéressent. Nous présentons les formes générales de ce voyage (durées, type d'hôtels, population, etc.) avant de détailler successivement ce cadre et ce contenu.

4. 2. 1 Données générales sur le voyage à Paris encadré par *Aurinkomatkat*

Créée en 1961, ce tour-opérateur, dont le siège social est à Helsinki, est aujourd'hui devenu une filiale de *Finnair*, la plus grande compagnie aérienne finlandaise. Il transporte environ 300 000 personnes annuellement et est considéré comme le tour-opérateur le plus important du pays parmi un ensemble de quatre à cinq firmes dominant le marché[157]. Si Paris est la seconde ville la plus prisée en Europe après Rome (mais devant Londres, Vienne et Budapest), elle représente cependant une part très mineure dans l'ensemble de destinations mondiales (environ 4000 clients par an, soit un peu plus d'1%)[158].

Les touristes ont à choisir, en fonction de leurs souhaits spécifiques et de leurs possibilités matérielles, une durée et un hôtel. La durée est modulable en fonction des formules « week-end » (du jeudi au dimanche), « grand week-end » (du jeudi au mardi) et « semaine » (du samedi au samedi). Puisque les arrivées s'effectuent les jeudis et samedis et les départs les samedis, dimanches et mardis,

[157] Ces données proviennent d'un entretien avec Pauliina, la personne responsable du tour-opérateur à Paris. Nous n'avons pu recueillir des données suffisamment complètes et précises pour le confirmer. Pour ce projet, deux sources orales sont récurrentes : celle de Pauliina, la responsable (appellée la « destination manager ») et Liisa, la guide-interprète qui travaille, en partie, pour le tour-opérateur.

[158] Environ 8000 clients par an pour Rome, et 2000 pour Londres. Cela s'explique par les coûts relativement importants que nécessite le tourisme urbain dans des grandes capitales européennes, en termes d'hébergement. Peu d'hôtels proposent des chambres inférieures à 90 ou 100 euros, alors qu'au même prix, on approche des catégories haut de gamme dans certains pays. C'est aussi la nécessité de réserver des places sur des vols réguliers et non des charters, contrairement à d'autres destinations sur le littoral méditerranéen.

il est possible de rester plus d'une semaine et de composer un voyage selon ses souhaits et les disponibilités matérielles. Ainsi, il n'est pas rare que certaines personnes restent quinze jours (mais une durée qui l'excède reste inhabituelle). Au final, la durée se décompose ainsi entre trois, cinq et sept jours avec la possibilité de l'allonger. La clientèle tend globalement à se répartir équitablement sur l'ensemble de ces durées mais avec des variations selon les périodes de l'année.

Un ensemble de cinq hôtels est prévu pour accueillir les touristes, non pas qu'ils les remplissent tous à eux seuls mais cela permet d'offrir une variation dans la gamme de confort. Ils sont situés dans le quartier des Grands Boulevards, à proximité de l'Opéra et des Grands Magasins. Par ordre de tarif (et donc de confort), il y a l'hôtel Chopin, situé dans le passage Jouffroy, qui donne sur le boulevard de Montmartre, qui est un petit établissement de 36 chambres, au décorum assez chargé censé rappeler les fastes du XIXe siècle, où le tarif avoisine les 80-90 euros pour une chambre double. Moins coquet, plus classique dans son aménagement intérieur malgré ses fausses colonnes dans le hall d'entrée, il y a ensuite l'hôtel du Brésil, rue Bergère, à proximité de la rue du Faubourg de Montmartre, qui compte 47 chambres au décor sommaire et relativement peu marqué, avec des tarifs légèrement supérieurs au précédent (90-100 euros la chambre). Puis, dans une montée en gamme mesurée, les hôtels Mercure (Ronceray Mercure Opéra, 130 chambres et Mercure Monty, 69 chambres) dont l'un est également situé dans le Passage Jouffroy et l'autre rue Montyon (une rue parallèle, au nord, à la rue Bergère), où les décors sont plus contemporains et les chambres plus spacieuses (dont le tarif est d'environ 140-150 euros). Enfin l'hôtel Richmond, plus excentré, à l'ouest, rue Helder (près du boulevard Haussmann, dans le prolongement du boulevard Montmartre), dont l'aménagement et l'habillement intérieurs entendent rappeler l'apparat et le clinquant de l'Époque Impériale, avec marbres, miroirs, colonnes…(mais avec des tarifs proches des Mercures)[159]. En termes de fréquentation, c'est l'hôtel du Brésil qui reçoit le plus de clients du tour-opérateur puis les hôtels Mercure Monty et enfin l'hôtel Richmond. L'ensemble de ces établissements sont classés « trois étoiles » (sauf deux pour Chopin), ce qui correspond à un niveau de confort relativement répandu à Paris pour les hébergements hôteliers. Les services et les aménagements intérieurs collent à la norme standard, notamment les Mercure qui, en tant que chaîne hôtelière, peuvent se prévaloir d'une organisation et d'un niveau de services reproductibles pour chaque établissement[160]. Au final, en dehors des éléments de décor et de taille, leur répartition géographique reste concentrée à une même aire et les gammes de prix diffèrent de quelques dizaines d'euros, ce qui ne les différencie pas fondamentalement.

Nous n'avons pu malheureusement obtenir les informations socio-démographqiues sur la population. Les raisons du refus ont été multiples. Ce fut, d'abord, l'absence de statistiques, ce qui est,

[159] Ces tarifs restent indicarifs car ils sont généralement inclus dans des formules et font parfois l'objet de promotion.

[160] Pauliina, la « destination manager », précise : « *c'est important les Mercure, les services sont pareils, le savoir-faire pareil, les petits-déjeuners sont pareils, c'est une valeur assez sûre, peut-être avec moins de caractère que quelques petits hôtels* ».

semble-t-il, une tromperie car non seulement nous savions que des listes de voyageurs étaient constituées pour chaque voyage mais, de plus, parce que ce tour-opérateur fonctionne dans une économie de marché dont la connaissance des clients doit être optimisée par des techniques marketing. Plus tard, le refus a été explicite sans qu'il soit motivé bien que les raisons semblent claires : ces informations sont vues comme appartenant strictement à l'entreprise en constituant une « matière » stratégique[161]. Il nous est donc difficile de présenter des données précises et objectives sur l'âge, le sexe, la profession, le nombre de personnes qui composent le séjour. Néanmoins, à partir des informations recueillies à la fois par la responsable de la destination (Pauliina, la « destination manager »)[162] et la guide (Liisa, guide interprète qui, depuis longtemps, travaille pour ce tour-opérateur), il reste possible, en combinant leurs informations, de dessiner des traits caractéristiques de cette population. Premier élément, le tarif des séjours qui nous donne une indication sur le budget qu'un foyer consent à investir dans un voyage. Ceux qui sont ici pratiqués par le tour-opérateur oscillent entre un minima de 350 le « week-end » de trois jours à l'hôtel Chopin pour une personne à 800 euros la semaine dans les hôtels de catégories supérieures (« trois étoiles »). D'après les dires des différents acteurs interrogés dans le secteur de l'économie touristique parisienne, ces tarifs s'inscrivent dans une « moyenne » des tarifs proposés[163]. Si le terme de « moyenne » reste imprécis, il signifie qu'il ne s'agit pas ici de formules de voyage engageant des publics et des budgets spécifiques (tourisme des jeunes, tourisme dit « haut de gamme » avec des prestations personnalisées, etc.). À la question concernant le « niveau social » de la clientèle, la réponse de la « destination manager » a été de répondre « *les classes moyennes, peut-être un peu plus élevé* […] *on a des gens qui sont cadres, dans le privé, mais aussi des cadres dans l'administration, mais avec un peu de pécule quand même* » (Pauliina). En effet, les touristes que nous avons rencontrés – dans le cadre de brefs échanges ou d'entretiens formels – occupent des postes de chauffeur de tramway ou de chauffeur de train, sont instituteurs ou professeur de lycées, ingénieurs ou cadres commerciaux, sous-officier de l'armée, retraités ou femmes au foyer… Si l'on prend les diverses professions typiques classées selon le salaire mensuel net médian en euros disponibles dans l'ouvrage de Chauvel (2006) sur les classes moyennes françaises (mais dont on peut supposer que les classes moyennes finlandaises ne diffèrent pas tellement si l'on regarde les différents indicateurs statistiques fournis par l'OCDE), on retrouve, dans notre échantillon, des professions similaires. En effet, elles ressortent des classes moyennes intermédiaires (professions administratives dans des collectivités, les agents de police, instituteur, pompier, professeur…) et des classes

[161] Ce problème d'accès aux données nous semble assez peu souligné dans le champ de recherche sur le tourisme. Il est pourtant essentiel lorsque l'on souhaite collecter des informations auprès d'entreprises du secteur touristique. Bertrand Réau a eu, néanmoins, l'occasion de développer ce problème à partir de son travail sur le Club Méditerranée dans le cadre du séminaire de l'EHESS « Tourisme, Institutions, Pratiques ».

[162] Il ne s'agit pas d'un guide interprète mais de la représentante du tour-opérateur à Paris (« *je suis responsable de tout ce qui se passe dans la destination* ») et doit veiller à ce que les réservations soient bien faites, le transfert réservé et le programme des excursions proposées aux clients bien établi.

[163] Nous avons questionné différents guides-interprètes ainsi qu'une agence de voyage (« French Travel Partner ») pour mieux cibler les questions économiques et matérielles ainsi que les forfaits et les services proposés.

moyennes supérieures (ingénieur, cadre administratif ou financier, personnel de direction, officier de l'armée…). Ce ciblage reste partiel mais offre un aperçu cohérent sur l'élément tarifaire.

Les classes d'âge tendent à se focaliser sur un intervalle qui va de 40 à 60 ans (« *s'il fallait trancher, je dirais une moyenne de 50 ans, qui commence à partir de 40 ans, mais qui va pas plus loin que 60-65. Et ça, c'est à peu près les trois quarts des clients* »)[164]. La répartition par genre est légèrement déséquilibrée au profit des femmes, qui viennent seules (environ 30%) ou en couples d'amies, ce qui donne une distribution de « *55-60% au final* [pour les femmes] ». Concernant le nombre de personnes composant le voyage, les données varient selon les saisons, surtout l'été où les familles sont nombreuses. À cette période, « *elles viennent surtout pour Disney […] donc les familles, ça veut dire, couples, quarantaine, 45-50, avec des enfants, pas avec des petits enfants, moins de 5 ans, ça, c'est rare, mais les enfants, de 5 à 15 ans* ». Le mois de Juillet, « *ce sont les lunes de miel qui commencent, et là, on a vraiment beaucoup de jeunots, 25, 30 ans, un bon quart de l'ensemble* ». A contrario, les personnes seules, « *il y en a beaucoup en hiver, c'est sûr, plus des trois quarts, et vraiment pas beaucoup en été, 10-15% peut-être* »). En hiver, davantage de personnes viennent à Paris pour des raisons qui sont professionnelles (les salons, les foires, etc.) ou pour des événements spécifiques (par exemple, suivre des courses hippiques). Le printemps est davantage une période charnière où se mélangent ceux qui voyagent avec des intérêts clairement touristiques et d'autres qui sont plus hybrides (associant des activités professionnelle et touristique). Au fur et à mesure que le mois de juin et l'été approchent, les arrivées hebdomadaires passent de 40 à une centaine de personnes. Le printemps est moins marqué et dominé par une seule configuration de voyage. « *Pour l'essentiel, jusqu'à juin, ce sont des couples et des personnes qui viennent seules, en touriste, et aussi des familles mais moins* »[165]. La fréquentation connaît un creux important lors des mois d'octobre et novembre (25% du remplissage maximal, avec des arrivées de 30 à 40 personnes par semaine) et un faste lors de la période estivale (notamment de la mi-juin au 15 août, date de la rentrée scolaire, avec des contingents de 100 à 120 clients par semaine).

En termes d'organisation et de contenu du voyage, le tour-opérateur propose : 1) un haut niveau de services mais dont une partie est optionnelle ; 2) un contenu qui propose des visites des hauts lieux du tourisme à Paris et dont la décision appartient, là aussi, au touriste.

4. 2. 2 Niveau d'encadrement et de services

Un ensemble de temps et de documents spécifiques sont dévolus à l'accompagnement physique et cognitif des touristes. Lors du transfert entre l'aéroport et l'hôtel, pendant la réunion d'information le jour de l'arrivée, ils reçoivent une brochure informative et ils peuvent consulter, librement et à tout moment, un classeur disponible dans chaque hôtel avec de nombreuses indications sur la ville.

[164] Ces propos sont de Pauliina, la responsable du tour-opérateur, de même que ceux qui suivent.
[165]La répartition est estimée ainsi : « *les personne seules et les couples, c'est moitié-moitié, après, les familles, je dirais deux ou trois sur dix arrivées* ».

L'ensemble est chapeauté par la présence de la « destination manager » de façon presque continue par téléphone et régulièrement par les permanences qu'elle effectue trois fois par semaine dans les différents hôtels. Reprenons un par un ces « supports » spécifiques.

4. 2. 2. 1 Le transfert

Le *transfert* est le premier contact concret avec le tour-opérateur sur place. Il consiste à accueillir les touristes à l'aéroport et à les accompagner jusqu'à leur hôtel en autocar. La guide interprète ou la « destination manager » (voire une autre personne de l'agence) prennent en charge les touristes à la sortie de la zone réservée aux voyageurs à l'aéroport Charles de Gaulle. Elles les dirigent vers l'autocar, où les clients, avec l'aide du chauffeur, se délestent de leurs bagages. Le trajet, qui dure environ 45 minutes selon l'état de la circulation, est l'occasion pour les touristes de se poser à nouveau après le vol, l'encadrant prononçant un court discours de bienvenue et expliquant que chacun va être déposé devant son hôtel[166]. Une brochure est distribuée ainsi que des plans du réseau de transport et de la ville (respectivement fournies par la RATP et les Galeries Lafayette). Cette brochure de quatre pages est un ensemble d'informations sur le séjour, les activités possibles et les aspects pratiques. C'est un premier support qu'on conseille de conserver tout au long du voyage, indiquant à la fois des renseignements sur les différentes prestations de visites proposées (par exemple, le Louvre avec le tarif, la durée, le lieu du départ), un plan de quartier où sont indiqués les différents hôtels et les services urbains. Plus globalement, des renseignements sur l'encadrement durant le séjour sont fournis : la possibilité de téléphoner à toute heure en cas de problème, des informations qui sont disponibles dans les hôtels, les permanences qui y sont effectuées par les encadrants, les coordonnées de SOS Médecins, les préconisations en cas de perte du téléphone portable. Il est conseillé de noter le numéro de passeport et les numéros de cartes de crédit, de les conserver dans un coffre de la chambre d'hôtel. Ce document sert de support au guide et permet d'offrir un premier ensemble d'informations pratiques, reprises et développées quelques heures plus tard, pour ceux qui le souhaitent, lors d'une réunion d'information qui prend la forme d'un pot d'accueil.

4. 2. 2. 2 La réunion d'information

La *réunion d'information* est, chronologiquement, le second moment du voyage qui est dévolu à l'accueil des touristes mais de façon plus formelle et plus chaleureuse que le transfert. Cette réunion se déroule les jeudis et samedis – jours d'arrivée – soit en début d'après-midi ou de soirée selon les horaires des vols. Elle dure environ une heure après l'arrivée à l'hôtel, le dépôt des bagages et le temps de repos généralement concomitant à plusieurs heures de transport. Cette réunion – dont la

[166] L'encadrant peut être soit la « destination manager », soit la guide interprète et, éventuellement, d'autres personnes de l'agence.

participation est complètement libre – a lieu au premier étage du Royal Montmartre, un café du 9e arrondissement, situé dans l'espace névralgique entre les différents hôtels, à une centaine de mètre plus au nord du métro Grands Boulevards, rue du Faubourg Montmartre, au croisement de la rue Bergère. C'est l'occasion, là encore, de souhaiter à tous les touristes la bienvenue dans un cadre plus convivial, en buvant une collation. Durant cette heure, environ trente minutes sont consacrées à une présentation pratique de la ville et du séjour, à partir du document fourni durant le transfert, des cartes de Paris et du réseau de transport. Si on reprend ici des informations préalablement données lors du transport, elles ont une portée plus générale, moins directement orientée sur les questions pratiques liées à l'hébergement. Il s'agit d'une présentation assez générale et succincte de la ville : *« je raconte rapidement, avec le plan de Paris* [les touristes dépliant le leurs]*, quels sont les quartiers, qu'est-ce qu'on peut voir dans tel ou tel quartier, ce qu'on va voir dans le "tour de ville"* [prestation en autocar proposée par le tour-opérateur]*, j'insiste toujours qu'ils participent, parce que c'est utile pour eux et ensuite, je raconte comment fonctionne le métro, les transports en commun à Paris, quels sont les différents billets, les tarifs et on donne les mêmes instructions dans ce petit guide de quatre pages aussi, je parle un peu des musées, les horaires en général, parce que le rythme de vie n'est pas le même, et puis le fonctionnement des hôtels, et puis… et c'est l'occasion de poser des questions »* (Liisa). À cette première approche de la ville s'accole une dimension commerciale avec la vente des différentes prestations de visites que propose le tour-opérateur (même s'il est possible, tout au long du voyage, de choisir, dans la limite des places disponibles, telle ou telle visite) : « *je vends les excursions, il y a une partie qui les a réservées, au moment de réserver le voyage, mais les dernières décisions viennent toujours le jour d'arrivée, c'est peut-être une bonne approche, faire la connaissance, et puis après, les clients ont confiance en moi, et d'autant plus facilement qu'ils vont partir avec moi en excursion »* (Liisa). Cette réunion est à la fois un moment collectif de convivialité au début du séjour (« *on boit un verre, à leur santé »*), un temps d'écoute (« *j'écoute ce que disent les gens, j'écoute quels sont les problèmes »*) et d'explication du fonctionnement urbain (les différents modes de transports). C'est aussi une première appropriation de l'espace parisien : *« on fait une petite promenade sur le plan. […] Opéra, Vendôme, Tuilerie, Champs-Élysées ».* Les indications fournies sur la brochure sont reprises oralement, notamment les conseils pratiques de voyage.

4. 2. 2. 3 Le classeur, document disponible dans les hôtels

Le *classeur* est un document spécialement destiné aux clients du tour-opérateur, étant librement consultable à la réception des hôtels. Il a pour caractéristique principale d'afficher des informations pratiques sur la ville. Il est décomposé en différentes rubriques, qui sont autant de fonctionnalités urbaines : l'hébergement et ses alentours, les différentes attractions et visites possibles, les bars et les restaurants, le réseau de transport. Les indications sont nombreuses et variées. Le quartier de l'hôtel replace l'hébergement dans son environnement spatial et fonctionnel : un plan précise la répartition géographique des différentes aménités de proximité, l'adresse de l'hôtel et celle de l'agence du tour-opérateur mais aussi le rendez-vous pour les excursions proposées ainsi que le supermarché et le poste de police. Le plan indique, à chaque fois, la distance en kilomètre et en minute à partir de

l'hôtel. La présentation du réseau de transport occupe une large place, les différents modes étant largement et précisément clarifiés. Par exemple, pour le métro, les termes « correspondances », « billet » et « sortie » sont traduits, les heures d'ouverture et de fermeture affichées, le nombre de ligne précisé, la manière de s'orienter explicitée (d'abord suivre le numéro puis l'un ou l'autre nom de la destination finale). Des informations sur l'achat de tickets de transport sont disponibles : où acheter des billets, leur prix, la possibilité de choisir entre l'automate et le guichet, quels signes faire si on ne parle pas anglais (la prononciation phonétique des prix est présentée). Il est expliqué que l'achat d'un billet équivaut à un voyage et qu'on peut changer de lignes autant que l'on souhaite, que le métro s'étend sur les deux premières zones et s'arrête, en conséquence avant la troisième zone. Puisque la carte Orange demande une photo, les stations qui ont des automates à cet effet sont nommées (station Grands boulevards ou Opéra). Il est également précisé que, dans Paris, il est possible d'utiliser aussi le RER (avec l'avertissement que, si chaque trajet en direction de la Défense demande un ticket de métro de zone 2, l'utilisation du RER vous entraîne en zone 3 (« *là, on va payer 25 euros* [d'amende] *quand on arrive à la Défense*, *c'est arrivé tellement souvent* », Pauliina). Outre la ligne B et le Parc des Expositions, la présentation du RER se focalise surtout sur la ligne A en direction de Disneyland Marne-La-Vallée avec des renseignements qui détaillent chaque segment du voyage.

Pour le réseau de bus, il y a deux types d'indication : celles qui s'en tiennent à l'échelle micro et concernent l'objet matériel et celles qui prennent en compte le réseau et la ville. Les premières indiquent comment, concrètement, effectuer un trajet en bus : monter par la porte de devant, descendre par celle de l'arrière (sauf pour les bus articulés où on peut monter et descendre indifféremment à l'avant où à l'arrière) ; acheter des billets dans des stations de métro, des bureaux de tabacs, directement dans le bus auprès du chauffeur (mais il faut prévoir de la monnaie). Il est indiqué comment composter les billets et, si on a une carte Orange ou un ticket Mobilis, simplement montrer la carte justificative au chauffeur. Les indications plus générales précisent la partie du réseau qui, à partir de l'hôtel, présente un intérêt touristique : les lignes 21 et 27 qui desservent le Luxembourg à partir de Saint-Lazare, la ligne 73 qui va de la Défense au musée d'Orsay en passant par des points stratégiques soulignés sur le plan (« Charles de Gaulle-Étoile », « la Grande Armée », « l'Arc de Triomphe », « Champs-Élysées », et « Concorde »), la ligne 85 qui part de la Mairie de Saint-Ouen jusqu'au Luxembourg en passant par la place Saint-Michel.

4. 2. 2. 4 Présence et permanence de la « destination manager »

Le voyage reste, enfin, encadré par la présence de la « destination manager », sous deux modalités différentes. Elle est, d'une part, disponible lors de permanences qu'elle effectue trois fois par semaine dans les hôtels, les mardis, vendredis et dimanches matin, généralement entre 8 et 10h30 heures où elle prend de nouvelles réservations. Elle écoute, conseille sur des itinéraires, des noms de restaurants ou de magasins (et précise éventuellement qu'elle va se renseigner si elle est trop approximative dans

ses jugements). Elle est, d'autre part, joignable par téléphone (le numéro est inscrit sur la brochure fournie durant le transfert, sur le classeur, et on demande de le noter lors de la réunion d'information). Censément, elle est joignable de façon permanente, à toute heure et à tout moment et cela sert, en journée, notamment à confirmer une réservation de visites qui ont proposées (il est néanmoins demandé d'utiliser ce numéro avec parcimonie et d'appeler, en soirée ou la nuit, qu'en cas d'urgence, consigne qui n'est pas toujours respectée). Ainsi, une personne (la « destination manager »), de nationalité finlandaise parlant couramment le français est en mesure de répondre régulièrement aux demandes des touristes durant des permanences dont les temps et les lieux sont préalablement annoncés. Elle est également disponible constamment par téléphone.

4. 2. 3 Un programme « classique » de visite

Outre cet encadrement potentiellement fort et donc mobilisable en fonction des besoins (à la différence d'une structuration déjà-là dont on ne peut se défaire), la seconde raison qui explique le choix de ce tour-opérateur réside dans l'aspect « classique » de son programme, dans ses références muséales monumentales et ses événements (les foires, les salons et les autres manifestations)[167]. Les excursions sont proposées en option et libre à chacun de les choisir, partiellement ou en totalité, selon son appétence, son budget (car elles sont payantes) et la durée du voyage (une courte durée, le temps d'un week-end, ne permet pas de tout faire).

Les arrivées, nous l'avons dit, se font les jeudis (voyages de trois et cinq jours) et les samedis (voyage d'une semaine). Les flux des clients résultent aux deux tiers des ces courts voyages de trois et cinq jours et les excursions sont logiquement articulées autour du week-end, du jeudi soir au mardi matin. Durant cette période, les touristes se voient proposer un ensemble de cinq excursions. Si on suit le fil du voyage tel qu'il est annoncé à partir du jeudi, il est possible de participer, successivement, à une soirée dînatoire dans la soirée du jeudi, où les clients se rassemblent dans un restaurant près de la place Saint-Michel, dans le 5e arrondissement, dîner qui est suivi d'une croisière d'une heure sur la Seine, en bateau-mouche. La matinée du lendemain est consacrée au « tour de ville », à savoir un circuit en autocar dans Paris de 2h30 environ en présence d'un guide interprète qui commente la visite. Il est proposé, l'après-midi, de visiter le château de Versailles, également avec un guide interprète qui effectue la visite (le trajet, aller et retour, se faisant en autocar). La journée du samedi est libre (« *shopping pour la plupart* », dixit Pauliina), la matinée du dimanche est dévolue à la visite du Louvre, l'après-midi est libre pour ceux qui restent cinq jours ou plus, les autres repartant vers l'aéroport. Il est proposé un « tour de ville » le lundi aux personnes qui sont arrivées le samedi et qui n'ont pas pu le faire le vendredi. La dernière excursion a lieu le mardi matin avec la visite du cimetière

[167] Urbain (2005) a précisé cet aspect « classique » du patrimoine : il y a d'une part, le *référentiel*, à savoir le patrimoine paysager, historique, monumental, architectural, ethnographique, classé et muséal. Et, d'autre part, l'*événementiel*, dans les foires, les salons, les festivals, les congrès… dont la répétition tend à user la valeur attractive.

du Père Lachaise, sans guide interprète cette fois-ci mais avec la présence de la responsable de la destination. Ceux qui sont restés 5 jours prennent le chemin du retour. La journée du lendemain est vacante de toute excursion et le jeudi constitue le renouvellement – à l'identique – du programme.

Au regard des différents programmes que nous avons consultés, les moments libres sont nombreux : le samedi, l'après-midi du dimanche, l'ensemble de la journée du lundi pour certains, et le mercredi. Ils peuvent l'être davantage si on ne choisit qu'une ou deux excursions proposées. Au final, les configurations de voyages peuvent prendre différentes formes selon la durée et les excursions proposées : un voyage de trois jours, qui débute le jeudi et se termine le dimanche, et où on fait le choix de suivre les visites proposées, ne comptera qu'une journée libre – celle du samedi – alors qu'un voyage d'une semaine où on ne choisit aucune visite est complètement vierge de programme préparé par le tour-opérateur. Globalement, plus la durée est longue, plus les journées de libre sont nombreuses. Elles le sont aussi selon le budget de chacun puisque, payantes, ces excursions appellent un investissement financier. Les tarifs varient de 10 euros pour la visite du Père-Lachaise, 28 euros pour le Louvre, 34 euros le « tour de ville », 50 euros pour la soirée du jeudi (dîner et croisière) et enfin 52 euros pour l'excursion en autocar au château de Versailles. Ainsi, au minimum, une visite coûte 10 euros mais demande 174 euros – par personne – si on opte pour l'ensemble des prestations. De fait, si les excursions se vendent bien au printemps et en automne, elles s'écoulent peu en été parce que les familles sont nombreuses et l'investissement financier est, de fait, plus important (même s'il y a un tarif pour les enfants, le prix des prestations étant divisés par deux). Elles se vendent très mal, voire pas du tout en hiver, l'aspect touristique n'étant pas primordial dans les voyages à cette saison.

La dimension classique est lisible dans les visites à Versailles et au musée du Louvre, qui sont tous deux des hauts lieux du tourisme culturel. Le château de Versailles est un lieu essentiel de l'histoire de France en tant qu'il incarne la centralité et le symbole des différents pouvoirs royaux. Le Louvre possède des collections d'œuvres d'art parmi les plus prestigieuses du monde. Le dîner au quartier Latin et la croisière nocturne sur la Seine ne se départissent pas d'une dimension « classique » tant les références sont celles du Paris magnifié par ses monuments et ses paysages urbains. De même, le « tour de ville » offre un circuit qui serpente dans le *Central Tourist District* et qui fonctionne comme une présentation d'ordre général de la ville, au moins dans sa disposition géographique et paysagère. Les circuits proposés suivent toujours les mêmes arrondissements (du 1er au 8e ainsi plus le 16e) et plus ou moins les même artères (selon les aléas que constituent les manifestations, les travaux sur la voie publique, etc.), traversant ainsi Paris au travers de ses éléments les plus visibles.

4.3 Conclusion sur le voyage en tour-opérateur

Deux questions sont posées : cette configuration de voyage illustre-t-elle un espace commun de pratiques ? La nationalité présente-elle un biais dans l'analyse ?

Premièrement, dans quelle mesure l'agencement de ces différentes formes de voyage permet-elle de dessiner un profil relativement cohérent ? L'homogénéité de ces touristes est déterminée par la structuration minimale obligatoire fournie par le tour-opérateur : un vol aller-retour pour Paris, un hébergement parmi un ensemble de plusieurs hôtels de gamme moyenne, le transfert aller et retour entre l'aéroport et l'hôtel, un groupe provisoirement constitué durant certains moments, la présence de concitoyens à l'hôtel. Cette homogénéité est aussi déterminée par un cadre temporel assez restreint où les deux tiers des touristes voyageant cinq jours ou moins et dépassant rarement la quinzaine de jours. Elle est également déterminée par un cadre budgétaire défini a minima (même aux tarifs les plus bas, il appelle un budget minimum, environ 350 euros pour trois jours) où l'âge et le niveau social globalement assez élevés postulent, a priori, un pouvoir d'achat qui, s'il n'est peut-être pas extensif, n'en est pas, pour autant, complètement réduit. Le niveau d'encadrement élevé mais potentiel joue à la manière d'une sécurisation qui peut être activée selon les besoins, et qui colle à une tranche d'âge où la recherche de confort et d'aménités est davantage notable qu'à 20 ans. Partant, il y a là un niveau minimal moyen qui figure un socle commun. Néanmoins, l'aspect potentiel des services et du programme proposé permet de combiner plus individuellement, selon ses moyens financiers, ses désirs ou ceux des autres, une configuration de voyage plus personnelle et qui est plus ou moins en mesure de se détacher de l'assise initiale.

Deuxièmement, dans quelle mesure l'analyse de touristes de nationalité finlandaise présente-elle un biais dans l'analyse ? Plus largement, alors que nous étudions, concomitamment, une population de backpackers où les nationalités sont diverses, l'étude d'une population homogène dans leur appartenance à un cadre national présente-t-elle un biais risquant d'entacher notre objectif comparatif (pluralisme des populations nationales versus homogénéité d'une nationalité) ? Nous pensons que non car, si la Nation est un ensemble cohérent en termes de culture et de langue, elle n'impose pas directement et uniformément des manières d'agir, de sentir, de penser, etc. Cela est d'autant plus vrai aujourd'hui où les sociétés développées sont largement travaillées par des processus de différenciation et d'individualisation qui fragmentent les contextes de socialisation et les modes de vie. Les sociétés actuelles ne ressemblent pas aux communautés d'antan où la conscience collective issue de la solidarité mécanique était toute puissante et participait à régler les consciences individuelles en les calant sur un socle de valeurs communes. De plus, l'ouverture aux échanges, les flux d'images notamment, tend à aiguiser l'apport culturel extra-national au sein des cultures nationales. Il en irait sans doute autrement si nous analysions une population moins sensible à cette ouverture mondiale et aux processus de modernisation. En effet, l'analyse de groupes sociaux fermés et géographiquement

peu mobiles alimenterait d'autres hypothèses de travail. Un touriste de nationalité anglaise et un autre originaire de Finlande ne nous semblent pas différents a priori. Il ne nous parait pas y avoir d'argument(s) suffisamment fort(s) militant en faveur d'une spécification nationale qui induirait des comportements homogènes pour chacun de ses ressortissants. Cela ne signifie pas, pour autant, l'inaction du facteur national dans les pratiques de voyages et il est probable que des caractères communs existent. Notons que la population de la Finlande (5,2 millions d'habitant) comme la part d'étrangers dans la population totale (environ 1%) sont extrêmement faibles[168]. Il nous faudra donc voir si, plus spécifiquement, ces indicateurs définissent un rapport spécifique à l'altérité

C. Conclusion sur les « projets »

Nous avons construit les projets sur la base d'une combinaison de *formes* de voyages qui sont des éléments actifs en mesure d'œuvrer à la « rationalisation » et à la « standardisation » du voyage. Considérées ici dans une composition délibérée et systématique d'asymétrie et de contraste, ces formes délimitent deux configurations a priori différentes de voyage. Schématiquement, elles se lisent ainsi : l'hébergement en auberge de jeunesse versus l'hôtel de moyenne gamme ; la mise à distance des objets et des lieux identifiés comme touristiques versus un programme de visite explicitement articulé sur les lieux emblématiques du tourisme à Paris ; une durée du voyage extensible versus un cadre temporel plus court ; un faible niveau de services versus un encadrement minimum et potentiellement fort ; un souci de contacts avec les résidents versus l'absence de valorisation spécifique vis-à-vis des populations locales ; une flexibilité dans l'itinéraire global pouvant inclure d'autres destinations versus une inscription unilatérale dans une seule destination ; des modes de transports davantage individuels et supports d'une autonomie revendiquée versus une mobilité plus collective et préalablement balisée par des discours apaisants et sécurisants. Cette partition entre deux « projets », donc deux cadres à priori différents de pratiques, rejoint d'autres lignes de partage, l'institutionnalisation versus la non institutionnalisation par exemple (en tenant compte des nuances apportées), ou encore les catégories forgées par Urbain (2002a) sur le tourisme « expérimental » versus « le tourisme initial ». L'un illustre un « tourisme d'aventure » qui tend à se défaire des ritualisations et des cérémonies déjà préparées et jalonnées ; l'autre traduit une circulation « à l'intérieur d'un système de communication balisé et de sites officiels » et un engagement « dans un circuit de reconnaissance » (*ibid.* : 300-301).

[168] S'il y a à peine 1% d'étrangers en Finlande, la raison, explique le politologue Max Jakobson, tient dans « une attitude traditionnelle de mettre la Nation finnoise à l'abri des apports étrangers, notamment pour limiter l'influence du voisin russe avec qui la Finlande entretient des relations conflictuelles ou, du moins, teintée de méfiance. L'histoire nationale, assez récente, se traduit par une forme de repli sur soi pour se prémunir contre d'éventuelles annexions russes ». Cf. « L'exception finlandaise en Europe », in *Le Monde*, 17-18.09.2006.

III. Méthodes pour saisir les pratiques urbaines des touristes

Incarnés dans des projets situés, les touristes à Paris sont potentiellement observables et leurs pratiques interprétables. Il reste néanmoins à préciser les modalités qui rendront possible l'analyse empirique. Pour cela, il faut expliciter les raisons nous ayant conduit à faire le choix de l'entretien semi-directif comme méthodologie. De façon générale, les questions méthodologiques en sciences sociales – c'est-à-dire l'appréhension d'une portion de réel en vue de l'éclaircir empiriquement – ne sont jamais simples et aisées du fait qu'elles visent l'analyse du social (même quand il s'agit de l'individu, il n'en existe jamais d' « isolé » au sens d'individu détaché de toutes attaches sociales). Par ailleurs, la sociologie porte son regard et remplit également une fonction critique. Elle est donc davantage soumise à des demandes de justification de ses productions que les autres sciences (Lahire, 2002a). C'est, en partie, dans ce cadre que les méthodes d'accès au monde social sont questionnées et débattues mais elles le sont aussi vis-à-vis des différentes méthodologies et des présupposés théoriques qu'elles recouvrent. Dans cette recherche, nous avons une justification principale à apporter concernant la légitimation théorique de l'entretien comme méthode adéquate pour répondre à l'enjeu de connaissance initialement posé : l'examen pratiques urbaines des touristes. Néanmoins, l'argumentaire en faveur de l'entretien doit rendre compte des réalités pratiques du terrain et de ses contraintes spécifiques, donc de la manière dont celles-ci influent sur les procédures de recueil des données et sur les possibilités de cumuler différentes méthodes.

Aux problèmes classiques de définition s'ajoutent un ensemble de difficultés concrètes pour appréhender les pratiques touristiques quelles que soient les méthodes. Le voyage de loisir est toujours plus ou moins temporaire, surtout dans le cas du tourisme urbain où les temporalités sont généralement courtes. La rencontre physique avec des touristes est donc moins aisée qu'avec un résident. La passation d'un questionnaire, la réalisation d'un entretien ou de phases d'observation s'inscrivent dans un intervalle de temps non seulement provisoire (il est donc difficile de reprendre un entretien, par exemple) mais aussi parfois réduit à quelques jours. Le touriste qui est encadré par un tour-opérateur est généralement entouré d'intermédiaires (guide, accompagnateur, responsable) qui constituent autant de niveaux par lesquels passer pour l'approcher. Ils forment parfois des « barrières » dont il faut vaincre les résistances en les convaincant du bien-fondé d'une démarche d'entretien auprès de touristes-clients. La compréhension interpersonnelle se pose également via la question linguistique : les touristes de nationalités étrangères ne parlent qu'imparfaitement voire pas du tout la langue française. Comment saisir alors le regard réflexif des touristes sur leurs propres actes malgré ces contraintes ? Quel protocole mettre en place ?

L'entretien permet de comprendre le sens que les touristes donnent à leurs actes et notre recherche vise spécifiquement à saisir les rapports que ces touristes entretiennent avec un ensemble

de supports du monde touristique et urbain (les cartes, les guides, les sites, l'encadrement, etc.). Il s'agit ici de montrer pourquoi et comment l'entretien est en mesure de décrire et d'expliquer ces rapports. Dans quelle mesure l'entretien, comme connaissance de la pratique par la saisie du point de vue de l'acteur, peut révéler la relation aux objets urbains et touristiques ? Il faut donc comprendre pourquoi il est ici important, dans cette recherche, de saisir ces relations d'un point de vue subjectif. Nous développons 1) la place de l'entretien vis-à-vis de l'objectif de notre recherche et 2) sa phase de réalisation concrète.

A. L'entretien : une méthode d'enquête adéquate à notre recherche ?

1. Capacité d'action des touristes et place du sens subjectif

Rappelons un axe important qui organise notre recherche et permet d'en préciser la perspective méthodologique. Notre travail est basé sur un principe théorique qui donne à l'acteur une capacité d'action stratégique. On part de l'hypothèse, développée dans le chapitre 1, que les voyageurs tels que les touristes sont des acteurs et possèdent des capacités d'action et de réflexion dans le cadre de leur voyage. Au-delà de la question générale sur le degré de liberté des individus dans leur rapport à l'action, un ensemble d'éléments militent pour considérer les touristes comme acteurs de leurs pratiques : le voyage se réfléchit en amont de sa manifestation physique (c'est le cadre symbolique et matériel du projet) notamment lorsqu'il est régi par le loisir, c'est-à-dire par un temps dévolu à soi. La réflexion opère également par la distance au quotidien que réalise le voyage touristique dans une plus ou moins grande rupture avec le cours régulier des choses (chapitre 2). Portée par cette configuration, la dimension intentionnelle et consciente du voyage de loisir apparaît manifeste. Leur intentionnalité est tangible et ils poursuivent des buts propres. Néanmoins, ce n'est pas dire que les touristes ont une rationalité globale et complète qui serait détachée de tout environnement social et de tout contexte d'action. L'intentionnalité est ici rapportée aux projets qui fixent des normes, des rôles et des valeurs qui peuvent (ou non) jouer comme des mécanismes de contrôle social. Ainsi, la rationalité n'est ni totale et a-contextuelle puisqu'elle est accolée au système objectif du « projet », c'est-à-dire des formes de voyages et des propriétés sociales correspondantes (l'âge, le revenu…). Mais elle n'est pas complètement déterminée par ce système car il est lui-même limité et partiel : le voyage est ponctuel, situé dans l'espace et daté dans le temps. Il n'est donc pas question de postuler une équivalence générale entre la subjectivité du touriste et un système objectif de voyages car, dans ce cas, nous pourrions dès à présent prédire le sens des pratiques des touristes sur la base d'une analyse positionnelle. Il n'y a pas non plus un désaccord fondamental entre les deux car il nous serait possible, à l'inverse, de nous passer du projet comme système objectif partiellement structurant. Nous dirons, par contre, que le projet dessine un cadre de pratiques a priori, où sont activées des relations avec les objets du monde touristique et urbain, sur la base duquel la rationalité peut être questionnée :

les touristes s'inscrivent-ils dans une seule ou plusieurs logiques d'action ? Dans quelle mesure sont-ils amenés à les combiner, les hiérarchiser et à produire des arbitrages ? Dans quelle mesure, également, les touristes sont-ils adéquats à leurs rôles ou à leurs intérêts, et quels sont leurs systèmes de justification ? Quels moyens et ressources mobilisent-ils concrètement dans le cours de leur voyage, notamment quand l'action se transforme en problème du fait de la distance au quotidien ? Comment ressortent-ils de ces épreuves individuelles ? C'est ce cadre problématique que nous questionnons. Partant, c'est le sens subjectif que le touriste donne aux logiques animant ses actions qui apparaît comme la méthode idoine en réponse à ce cadre d'analyse. Le recueil de récits circonstanciés sur ce type de questions et/ou de problèmes trouve ici sa pertinence. Analysons pourquoi l'entretien permet, de façon la plus appropriée, le recueil de ces récits et de ce sens subjectif.

2. L'entretien comme recueil du sens subjectif

2.1 Qu'est-ce qu'un entretien ?

Technique employée dans la plupart des sciences sociales aujourd'hui (en ethnologie, en psychologie et, lorsqu'il s'agit de traiter de faits contemporains permettant un récit oral, en histoire), l'entretien constitue, avec le questionnaire et l'observation une des trois grandes méthodes usitées en sociologie. D'autres méthodes d'enregistrement du réel sont disponibles : la photographie, la vidéo, les archives, différents types de documents administratifs, juridiques et plus globalement un ensemble de traces écrites qui, à un moment déterminé, ont produit un travail d'objectivation du réel. Ces méthodes sont diversement mobilisables et cumulables selon l'objet de la recherche et le rapport que le sociologue entretient avec ce dernier[169]. Simplement caractérisé, l'entretien se présente comme une discussion entre deux personnes sur un sujet, l'une orientant, par ses questions, ses relances voire ses critiques le propos de l'autre qui participe à co-construire le discours qu'il réceptionne. Cette interaction interpersonnelle, généralement formée d'un enquêteur et d'un enquêté, située dans le temps et dans un environnement physique précis, se présente comme un rapport indissociablement verbal et social.

2. 1. 1 Une interaction verbale et sociale

L'entretien constitue une interaction verbale entre un enquêteur et un enquêté qui co-produisent ensemble un discours. Le premier par le cadre qu'il fixe à l'interaction : l'objectif qu'il lui assigne, le(s) thème(s) qu'il soulève, les questions qu'il pose, les relances et les silences qu'il mobilise, etc. Le second par le récit qu'il constitue avec ses réponses oralement développées ainsi que par l'un

[169] Bourdieu (1988) souligne, à titre d'exemple, la propension à choisir des méthodes « objectivantes » lorsque la distance (culturelle, linguistique, symbolique…) au terrain d'étude est forte, citant l'exemple des ethnologues étudiant des civilisations étrangères au monde occidental.

ensemble de signes non verbaux qu'il émet (gestuel, regard, mimique, etc). En ce sens, l'entretien ne repose pas exclusivement sur la parole. Néanmoins, cette dimension constitue sa caractéristique principale, Labov et Fanshell (cités par Blanchet, Gotman, 2001) le considérant comme un « fait de parole » (« speech event ») dont est extrait un ensemble d'informations. Autrement dit, l'entretien est « l'instrument privilégié de l'exploration des faits dont la parole est le vecteur principal » (Blanchet, Gotman, *ibid.* : 25). Cette expression par la parole d'un fait contenu dans l'expérience de l'individu souligne le caractère « vécu » de l'information recueillie, au contraire de celle qui serait receptionnée en directe sur un événement, dans le cadre d'une observation par exemple, à savoir au moment même où l'événement se produit. L'information est alors enregistrable directement et interprétable à partir de ce moment singulier. L'entretien s'en distingue par la restitution de l'information lorsque l'événement est à distance, c'est-à-dire qu'il peut être assimilé et subjectivé. L'information recueillie à travers la parole traduit ainsi une dimension intériorisée par l'individu. L'entretien opère donc par un recueillement indirect d'une information sur un événement, via les représentations de l'acteur. C'est donc le point de vue de l'enquêté qui est sollicité : c'est son discours qu'entend l'enquêteur, qui interprète les logiques d'action de l'enquêté. Ce sont donc les raisons subjectives qui ressortent de la verbalisation de l'expérience de l'enquêté qui font l'objet de l'intérêt de l'enquêteur.

L'entretien est également une interaction sociale dans la mesure où il est le produit d'une rencontre interpersonnelle donnant lieu à un discours. Ce dernier, élaboré par l'enquêté lorsqu'il parle, en réaction aux questions ou aux signes de celui qui l'interroge, est socialement construit. Il est le fait, non seulement, de deux personnes qui sont socialement déterminées par leur âge, leur sexe, leur position dans l'espace social, etc. mais il est également situé dans un espace (le lieu de travail, le domicile, etc.) et une temporalité donnés (en matinée, en soirée, en début ou en fin de semaine, en hiver ou en été, etc.) qui participent à configurer un contexte. Ainsi, la production verbale est soumise à un ensemble de conditions sociales qui la favorisent ou, au contraire, l'entravent (voire se succèdent dans un même entretien). Le caractère opératoire d'un protocole d'enquête par entretien consiste à le définir socialement afin que s'établisse un rapport interpersonnel qui soit délesté au maximum des pesanteurs sociales. Par exemple, lorsque l'écart social est trop important (mais cela peut être contourné par un travail sur la présentation de soi[170]) où quand le lieu de l'entretien est celui du travail et se trouve être un espace de relation hiérarchique. Concrètement, il s'agit de connaître toutes les distorsions que suscite l'interrogation pour pourvoir les neutraliser. Il faut « s'engager dans l'interrogation en maîtrisant les effets inévitables de l'interrogation » (Bourdieu, 1993 : 905), lesquels peuvent freiner l'actualisation, chez l'enquêté, d'une parole libre (la moins contrainte socialement) et sa juste compréhension par l'enquêteur. Il s'agit, idéalement, de tendre vers une interaction pacifiée et cadrée.

[170] Cf. le travail de Pinçon et Pinçon-Charlot (2005) sur la grande bourgeoisie.

2. 1. 2 Viser une communication « non violente »[171]

S'il ne semble pas exister de situation de communication idéale à proprement parler, dans laquelle serait neutralisée l'ensemble des biais capables d'affecter les réponses (toute situation d'entretien comporte ainsi, d'après Bourdieu, une violence symbolique), il est possible d'encadrer l'interaction entre l'enquêteur et l'enquêté afin, le plus possible, de produire une communication la plus délestée d'effets non désirés[172]. Il faut, dans ce cadre, veiller à construire et à co-produire l'entretien « de telle manière qu'il livre les éléments nécessaires à sa propre explication » (Bourdieu, *ibid.* : 908). À ce titre, plusieurs éléments doivent être pris en compte.

2. 1. 2. 1 Intrusion et dissymétrie dans l'interaction

L'entretien est toujours, à divers degré, une intrusion, c'est-à-dire une demande de communication de la part d'un enquêteur vis-à-vis d'une personne à interroger. C'est une demande qui, généralement, ne va pas de soi : à quel titre est-on interrogé, pour quoi faire, en vue de quel objet, pourquoi telle personne et pas telle autre, pour quelle durée, etc. ? Le discours préliminaire à tout entretien qui en explique l'objet illustre bien la nécessaire justification de la démarche. Celle-ci présente un caractère extra ordinaire en venant rompre le cours des choses (à moins d'être habitué, de par sa profession ou son statut, à être interrogé régulièrement). Il semble rare qu'une demande d'entretien soit d'emblée acceptée sans autre forme de questionnement sur ce qu'il vise, sur son déroulement, etc. Le caractère intrusif est renforcé par le fait que le chercheur, porté par les objectifs de sa recherche, est celui « qui engage le jeu et institue la règle du jeu ; c'est lui qui, le plus souvent, assigne à l'entretien, de manière unilatérale et sans négociation préalable, des objectifs et des usages parfois mal déterminés, au moins pour l'enquêté » (*ibid.* : 905). L'entretien présente donc une forme de dissymétrie qu'il faut chercher à atténuer, l'enquêteur soulignant, verbalement ou non, l'aspect intrusif et contraint de l'entretien, comme pour s'en excuser. Il ne faut pas, pour autant, rogner sur la justification de la demande d'entretien. Elle doit, idéalement, apparaître aussi claire et entendue que possible de la part de l'enquêté. Cela dit, si, dans un premier temps, la dimension imposée de la problématique tend à s'éclipser au profit d'une communication acceptée et en apparence comprise par l'enquêté, les effets de l'intrusion peuvent être palpables dans le cœur même de l'entretien. Il faut, pour instaurer une confiance nécessaire et pérenne, une écoute active et méthodique qui arrive à poursuivre les objectifs assignés à l'enquête (réponse à une problématique) tout en faisant montre de garanties contre ce qui pourrait apparaître comme des interprétations erronées des propos de l'enquêté. Ce sont des postures d'approbation, d'encouragement, de reconnaissance, d'étonnement

[171] Nous prenons ici appui sur des éléments développés par Bourdieu sur la situation d'entretien (Bourdieu, 1993).

[172] Une « communication idéale » pourrait être définie comme « une occasion de s'expliquer [pour les enquêtés], au sens le plus complet du terme, c'est-à-dire de construire leur propre point de vue sur eux-mêmes et sur le monde et de rendre manifeste le point, à l'intérieur de ce monde, à partir duquel ils se voient eux-mêmes et voient le monde, et deviennent compréhensibles, justifiés, et d'abord pour eux-mêmes » (Bourdieu, *ibid.* : 911).

relatif qui tous soulignent in fine l'accord sur les présupposés des propos tenus par l'enquêté : « ah bon », « ah oui ? », « oh », etc. Ces signes verbaux (qui peuvent également relever de l'ordre du visuel ou de la gestuelle) doivent être en mesure de lui donner des garanties sur la réception de ses propos, indiquant comment tel ou tel énoncé doit être compris.

2. 1. 2. 2 Contrôle et conduite de l'interaction

Il est nécessaire, au départ de l'interaction, d'essayer d'avoir une vision assez juste de la manière dont l'enquêté se représente la situation d'entretien. Cela demande de tenter de saisir ce pour quoi il s'engage, les fins qu'il poursuit, et donc comprendre les raisons qui le poussent à accepter d'entrer dans l'échange. « C'est en effet à condition de mesurer l'ampleur et la nature du décalage entre l'objet de l'enquête tel qu'il est perçu et interprété par l'enquêté, et l'objet que l'enquêteur lui assigne, que celui-ci peut essayer de réduire les distorsions qui en résultent ou, du moins, de comprendre ce qui peut être dit et ce qui ne le peut pas, les censures qui empêchent de dire certaines choses et les incitations qui encouragent à en accentuer d'autres » (*ibid.*). Sur cet aspect, un ensemble d'éléments sont en mesure d'être impliqués, relatifs, par exemple, à la manière dont est perçu l'enquêteur, à travers le statut officiel dont il se prévaut (chercheur ou autre) et les représentations qui l'accompagnent (complété par sa tenue vestimentaire et ses manières d'être). Ce peut être aussi la façon dont l'enquêté appréhende et se représente l'objet de l'enquête au regard de son histoire personnelle et de ses engagements (ou renoncements). Ces éléments participent à façonner une interaction toujours singulière mais possiblement porteuse de pesanteurs et de risque de biais quant à des éléments de réponses qui, de ce fait, se voileraient derrière des propos jugés moins problématiques.

Si la curiosité peut constituer un motif d'engagement, à la manière d'une préoccupation désintéressée, attentive à la parole de l'enquêteur (bien que des réponses signalant une attitude où l'on veut « trop bien faire » n'est pas souhaitable), il se peut que soit en jeu, simultanément, d'autres fins où s'exprime l'intérêt de l'enquêté, par exemple. Ce peut être un rôle à défendre, un statut à assumer, à la manière d'un « bon » travailleur ou d'un « bon » touriste tels que les enquêtés se représentent les types de personnages auxquels ils entendent s'identifier (même si le rôle peut être vécu comme un engagement conscient et distancé). Ainsi, c'est en mesurant ces décalages que l'on peut chercher à les réduire dans le cours même de l'entretien. Une écoute censément active et méthodique de la part de l'enquêteur appelle une posture réflexive capable, dans un même mouvement, de conduire l'entretien tout en réfléchissant aux effets des conditions dans lesquelles il est co-produit, à savoir être capable d'apprécier suffisamment ce qui peut être dit ou non afin d'atténuer au maximum les possibles biais. Cela appelle un contrôle (qui peut être conscient ou non) dans l'interaction avec les questions posées, le niveau de langage utilisé, le recours à un ensemble de signes (verbaux ou non) qui encouragent l'enquêté ou recadrent ses propos vers les thèmes préalablement actés. Ce type de compétence

« réflexe », aussi nécessaire soit-elle, tend néanmoins à se construire dans l'expérience de cette technique tel un « œil » ou un « regard » propre à l'enregistrement du monde social.

Les dimensions soulignées n'ont pas répertorié un panel exhaustif de torsions possibles inscrites dans toute situation d'interaction car de multiples et subtiles déformations de différentes natures existent et auraient pu faire l'objet d'un développement. Nous avons néanmoins pointé des altérations potentielles afin de pouvoir en maîtriser les effets, à défaut de les annuler. C'est de cette manière qu'il sera possible de tendre vers une situation de communication la moins marquée par ces « impuretés ». Ce type de communication implique d'importants enjeux au niveau théorique.

2.2 Les enjeux de la posture compréhensive

La réception des représentations subjectives comme matériau pertinent des sciences humaines a été souligné par Dilthey, qui insiste sur l'importance de l'expérience et de la compréhension pour aborder la réalité historique et sociale (Blanchet, Gotman, *ibid.*). De même, Thomas et Znaniecki (1998) ont considéré, dans une perspective cumulative, que la saisie du réel suppose d'analyser les faits de l'intérieur du milieu étudié, c'est-à-dire les représentations des acteurs au même titre que les faits « objectifs ». C'est cependant Weber (1971) qui a théorisé la plus value d'un tel apport dans le cadre d'une sociologie dite compréhensive.

2. 2. 1 Le « sens subjectif » donné à l'action et la reconstitution des motivations

Pour Weber, l'objet de la sociologie compréhensive est l'intelligibilité de ce qu'il nomme l' « action sociale », à savoir toute manière d'agir à laquelle l'acteur attribue un sens subjectif qui va déterminer son déroulement et qui nécessite qu'un rapport à autrui soit impliqué[173]. Là réside la différence entre le simple comportement réactif et l'« action sociale ». Weber a fourni des exemples afin d'illustrer son approche : si la collision entre deux cyclistes est relative du simple comportement et n'est significative pour aucun des deux individus (elle n'est pas dotée d'un sens subjectif), elle le devient si, au contraire, ces derniers tentent de s'éviter, s'ils s'invectivent ou s'ils trouvent un arrangement amiable suite à l'incident. Dans ce cas, il s'agit d'une « action sociale » compréhensible à partir du sens qui est donné par les deux cyclistes. De même, agir en réaction tels des passants ouvrant leur parapluie suite à une averse (autre exemple proposé par Weber) relève davantage de la réaction à un phénomène que d'une action pour laquelle un « sens subjectif » est communiqué. C'est un événement sans « signification » pour l'acteur. Pour autant, si l'un des passants ouvre son parapluie

[173] « Nous appelons sociologie […] une science qui se propose de comprendre par interprétation l'action sociale et par là d'expliquer causalement son déroulement et ses effets. Nous entendons par "action" un comportement humain quand et pour autant l'agent et les agents lui communiquent un *sens* subjectif. Et par action "sociale" l'action qui, d'après son sens visé par l'agent ou les agents, se rapporte au comportement d'*autrui*, par rapport auquel s'oriente son déroulement » (Weber, 1971 : 4).

à la suite de l'autre, en réaction certes, mais dans le cadre d'une relation à autrui, le qualificatif d'action sociale est-il pertinent ? C'est ce questionnement qu'à soulevé Tarde, au début du XXe siècle, en prenant appui sur les phénomènes d'imitation : la mode, par exemple, doit-elle être considérée comme une simple réaction malgré qu'un rapport aux autres y soit lisible ? En fait, l'imitation ne sera une « action sociale » si seulement s'y fait jour une motivation (le désir de suivre la mode, le désir de s'y distinguer). La frontière entre le simple comportement réactif et l' « action sociale » est appréhendable, pour dissiper ce type d'ambiguïté, moins dans la nature de l'acte que dans l'orientation que l'individu lui donne. De même, la dimension de relation à autrui n'est pas dénuée d'équivoque : implique-t-elle une réciprocité, à savoir un « sens visé » virtuellement partagé par les agents ou est-ce davantage un sens donné à l'action sans qu'il y ait nécessairement d'accord recherché ? Le fait d'agir *comme* ou du moins *avec* les autres, nous explique Colliot-Thélène (2006) n'est pas intelligible en fonction du sens des autres agents avec lesquels la relation s'établit mais seulement, là aussi, à partir du seul sens que l'agent prête à son action, qui peut donc être différent de celui d'autrui. C'est la primauté du sens subjectif de l'acteur vis-à-vis de son action qu'il convient de relever et c'est sur cette base qu'il est possible d'en expliquer causalement le déroulement et les effets.

2. 2. 2 Sociologie compréhensive et explication causale

Dans quelle mesure *comprendre* le sens de l'agent permet une *explication* de l'action ? Sur ce point, Weber distingue la compréhension « actuelle » de celle dite « explicative ». La première permet de saisir le sens de l'action dans son immédiateté, au moment même de l'observation (« je "comprends" la colère d'un homme par sa gestuelle et ses mimiques ») alors que la seconde cherche à reconstituer les motivations de l'acteur en replaçant son action dans un contexte significatif (« je "comprends" la colère de cet homme parce qu'il a perdu aux jeux, parce qu'il s'est disputé avec untel, etc. »). En clair, la sociologie « compréhensive » ne devient explicative que dans l'intelligibilité des motivations de l'action. Partant, elle a longtemps été opposée à la démarche développée par Durkheim. Celui-ci, dans son souci d'appréhender les faits sociaux de l'extérieur (« comme des choses »), demande de construire les faits de manière à les mettre à distance, en choisissant des instruments qui permettent leur observation sous leur caractère le plus stabilisé, donc le plus indépendant des manifestations individuelles. Mais, pour Weber, « la sociologie compréhensive ne peut se satisfaire du constat de régularités statistiques des comportements » (*ibid.*). S'il n'a pas ignoré les statistiques comme méthodologie pour les sciences sociales en considérant qu'elles constituaient un instrument indispensable de la sociologie, elles ne font que préparer l'investigation, c'est-à-dire qu'elles en constituent le socle, le matériau nécessaire. L'intelligibilité sociologique n'intervient, in fine, qu'avec l'interprétation compréhensive, c'est-à-dire à partir des motivations de l'action. Pour Weber, les régularités statistiques ne sont pas des explications de l'action, alors qu'à l'inverse « les "raisons" conscientes (ou susceptibles d'être rendues conscientes) ont bien ce statut » (Colliot-Thélène, *ibid.* :

55). Nombre de débats s'en sont suivis pour saisir la pertinence de la dimension explicative de la compréhension telle que l'a pensée Weber. Ce dernier attribue à la compréhension du déroulement de l'action, à partir du « sens subjectif » qui la structure, une force explicative indéniable. Il s'agit pour lui de « comprendre par interprétation l'action sociale et *par là* […] expliquer causalement son déroulement et ses effets. » (Weber, *ibid.* : 4). Partant, les motivations sont bien des causes, l'intention que l'individu invoque constituant bien une modalité de causalité – certes sur un mode différent des sciences expérimentales – permettant d'expliquer la structure de l'action, laquelle doit être reliée à ses déterminants idéal-typiques.

2. 2. 3 Rapporter les motivations aux déterminants de l'action

La reconstitution des motivations de l'acteur pour expliquer l'action sont néanmoins à réinscrire dans la typologie idéal-typique des déterminants de l'action. Ceux-ci se cristallisent dans une typologie de quatre modes – l'action rationnelle en finalité, celle qui est rationnelle en valeur, l'action déterminée par des affects et enfin celle marquée par la tradition – au sein desquels est privilégiée l'action rationnelle en finalité. Cette dernière est conçue comme un instrument privilégié pour comprendre l' « action sociale » dans la mesure où elle présente le degré d'intelligibilité le plus prononcé, car relative aux comportements les moins « réactifs » (dans le sens de Weber) et les plus maîtrisés lors du déroulement de l'action. Ainsi, cette logique de l'action rationnelle constitue un support privilégié de la sociologie compréhensive, à la manière d'un cas limite[174]. Plus largement, cette typologie n'a pas vocation à être exclusive de tout autre, notamment du fait que Weber l'a construite pour les besoins de questions particulières qu'il a rencontré dans ses analyses, précisant également que, dans la réalité, l'action n'est jamais entièrement conforme à l'un des quatre types distingués. Ceux-ci sont à appréhender comme des types « purs » qui ne se rencontrent qu'exceptionnellement dans les situations concrètes, la plupart des comportements effectifs de la vie sociale combinant, en effet, plusieurs de ces déterminants. Ils sont construits par Weber dans une perspective idéal-typique qui, constatant une correspondance défaillante entre les concepts et le réel qu'il est vain de chercher à combler, fournit au chercheur un instrument d'intelligibilité du réel qui doit ordonner et clarifier la multitude et la diversité des faits. L'idéal-type est une construction théorique à la manière d'un tableau idéal voire d'un cas limite (« pur » là aussi) à l'aune duquel il est possible de comparer les comportements réels. Ainsi, dans ce cadre, les motivations des individus peuvent être comprises en rapport avec les déterminants « idéaux » de l'action. Comme types « purs », ils offrent la possibilité de constituer un référent à partir duquel se rapporter. Plus généralement, la centration sur l'individu (ses

[174] En proposant au sociologue de reconstruire le « sens subjectif » à travers cet idéal-type rationnel, la sociologie « compréhensive » « admet que l'action ne peut être considérée comme dotée de sens que dans la mesure où ces motivations sont virtuellement rationalisables » (*ibid.* : 54). Ceci qui pose pourtant un problème de taille puisque Weber considère, en son temps, que l'ensemble des actions quotidiennes sont davantage le fait d'actions « traditionnelles ». Comment, dans ce cas, si l'action rationnelle en finalité, en se voulant être l'appui essentiel de la sociologie compréhensive, peut rendre compte d'actions majoritairement déterminées par une dimension pré-réflexive, proche de l'imitation réactive telle que l'action marquée par la « tradition » ?

motivations, son sens, etc.) n'a pas manqué de souligner les liens supposées de la sociologie weberienne avec l' « individualisme méthodologique »[175] .

2. 2. 4 Conclusion : sociologie compréhensive et technique d'enquête

Dans son principe général, le projet de la sociologie compréhensive entend rendre raison de la conduite des acteurs à partir de leurs motivations, par la primauté donnée au sens subjectif de l'acteur vis-à-vis de l'action. L'originalité de la sociologie compréhensive est ainsi de reconstruire les structures intentionnelles de l'acteur, lesquelles sont considérées comme une modalité particulière de causalité de l'action. Cependant, des points d'achoppement sont lisibles : en proposant de reconstruire le sens donné à l'action essentiellement par le moyen d'un idéal-type rationnel, c'est-à-dire en circonscrivant l'intelligibilité des actions à celles qui sont rationnellement maîtrisées de bout en bout, Weber accorde aux pratiques les moins réflexives une compréhension moindre. Comment, dans ce cas, rendre raison de la conduite des acteurs si eux-mêmes n'ont pas conscience des motivations qui les guident ? Cette question illustre la portée des critiques faites à Weber et aux tenants d'une sociologie cherchant à comprendre les causes de l'action à partir de l'individu. Elle renvoie également à la difficulté de limiter précisément ce qui relève du « compréhensible » ou non. Il convient de distinguer la position de principe affichée par Weber vis-à-vis de sa typologie et les usages qu'il en fait précisément dans les exemples qu'il donne. En effet, il fait montre d'une souplesse bien plus grande avec la notion de rationalité lorsqu'il l'utilise de façon circonstanciée. Par exemple, il accorde, dans certaines analyses, une rationalité relative à certains comportements a priori peu rationnels tels que les comportements religieux, ou ceux motivés par l'affectivité ou la magie. De même, alors qu'il annonce initialement que les actions motivées par les affects sont relativement peu intelligibles, il soulignera qu'à l'occasion, des comportements motivés par l'affectivité peuvent être considérés comme « significatifs ». Il faut se rappeler que sa typologie est une construction idéal-typique, donc pure et que la combinaison est la règle : l'action est toujours à comprendre dans un mixte, certes inégal, de contextes, de motivations davantage rationnelles et d'autres qui le sont moins. Weber, reconnaissant que les « frontières du "compréhensibles" sont variables » (Weber, *ibid.* : 328), use d'un plus grand jeu dans l'utilisation de sa typologie en rendant flexible le degré de rationalité alloué aux actions. En conséquence, celui-ci, en pratique, n'est jamais fixé a priori mais toujours rapporté à un contexte qui détermine précisément la rationalité qui est à l'œuvre. Ainsi, l'action

[175] L'« individualisme méthodologique » analyse tout phénomène social comme le produit d'actions individuelles dont il s'agit de saisir le sens sur la base d'un acteur considéré comme rationnel. Si l'individu est l'unique porteur d'un comportement doté de sens et si la tâche de la sociologie consiste à rapporter des catégories qui désignent des réalités collectives (l'État, etc.) à l'action des individus qui y participent (Weber, 1998), il semble qu'il faut comprendre, en premier lieu, les pratiques individuelles qui les constituent comme instances collectives (Colliot-Thélène, *ibid.*). Des actions individuelles peuvent recouvrir des positions statutaires intelligibles en termes de classes sociales. Pour cet auteur, il y a bien un « individualisme » weberien qui tente de reconstituer l'économie interne des individus par l'appréhension de leur « sens subjectif », mais la question de l' « individualité » peut néanmoins, dans certains cas, s'articuler avec une dimension holiste.

motivée par la tradition ou l'habitude, par exemple, est moins à comprendre de façon décontextualisée à la manière d'une action peu intelligible car peu rationalisable par l'acteur mais plus largement dépendante de la nature particulière de la situation d'habitude. En effet, la sphère du « quotidien », si elle peut être très ritualisée et peu changeante, est également sujette à des diverses formes de déroutinisation (cf. chapitre 2). Ainsi, si les difficultés relevées chez Weber peuvent limiter le caractère opératoire de la sociologie compréhensive, son projet de connaissance n'est pas, pour autant, invalidé à condition de l'actualiser dans des formes d'action davantage soucieuses des contextes.

C'est dans ce cadre d'une connaissance des intentions des individus que la technique de l'entretien prend son sens. Si Weber n'a pas abordé tel quel les questions méthodologiques, les concevant essentiellement d'un point de vue épistémologique, la théorisation d'une perspective compréhensive du monde social a participé à asseoir la légitimité des représentations subjectives comme modèle explicatif de l'action. Si la posture durkheimienne a eu tendance à disqualifier les raisons de l'acteur sur le plan de la connaissance sociologique (lesquelles relevaient, selon lui, davantage du domaine « socio-psychique »), Weber a préfiguré l'analyse de ce qui est aujourd'hui dénommé, de façon disparate, comme le « vécu » des acteurs. Partant, cette compréhension supposant le recueil du discours, l'entretien se révèle être la technique la plus satisfaisante pour qu'il se construise et se développe, au contraire du cadre plus contraignant et des questions trop peu ouvertes du questionnaire. Néanmoins, si les enjeux théoriques de la posture compréhensive participent à déterminer une technique d'enquête, d'autres enjeux, non moins importants, de nature théoriques et pratiques, sont à l'œuvre dans cette interaction.

Ces éléments valent nénamoins comme principes théoriques qui, au contact des aspérités du terrain, se concrétisent avec moins de facilités.

B. Déroulement pratique de la recherche

Les développements théoriques trouvent, dans leur développement, une certaine forme de pureté parce qu'ils sont le fruit d'un travail qui mobilise l'esprit et qui peut, en conséquence, se permettre de se tenir à distance des contingences matérielles et des contraintes propres aux situations. Les modalités concrètes de la recherche, qui consistent à aborder un terrain et l'investiguer le temps nécessaire, produit généralement des hésitations et des heurts, parfois des ratés qui demandent à être dépassés ou contournés alors que le propos théorique, par sa nature même, permet de « lisser » la démonstration. Notre recueil de donnée auprès de populations de touristes s'est fait diversement, en plusieurs étapes, que nous restituons ici.

1. Approcher le terrain

Préalablement choisi, le terrain d'étude demande à être investi pour y recueillir le matériau visé. À cet effet, il faut s'y introduire, ce qui dépend des contextes d'études et des différentes ressources qu'il est possible de mobiliser pour se faciliter la tâche. Nous revenons sur ces deux terrains sélectionnés, l'auberge de jeunesse et le tour-opérateur

1.1 L'auberge de jeunesse

Pour ce terrain, l'approche et la question de la liberté sur le terrain se sont révélées assez aisées, en produisant des réponses positives à notre sollicitation principale : pourvoir interroger les adhérents, et donc passer du temps dans l'auberge (essentiellement les salles communes du rez-de-chaussée). Les données chiffrées – lacunaires – dont ils disposent nous ont été confiées rapidement après une seule demande. Les questions complémentaires auprès des différents réceptionnistes ont été acceptées avec la même facilité. La correspondance générationnelle avec ces derniers a, sans doute, permis un accord plus « naturel » mais il faut surtout souligner l'état d'esprit relativement ouvert qui règne dans ce type d'établissement. D'une part, ce n'est pas un simple hôtel mais une structure redevable d'une longue histoire d'hébergement à destination de jeunes avec l'empreinte d'une philosophie initiale marquée par le pacifisme, la rencontre et la découverte. Ces principes restent vivaces notamment parce que le personnel est régulièrement formé sur des thèmes variés, de l'accueil à la sécurité au sein du réseau de la FUAJ. Ces formations sont des occasions de rappeler les spécificités originelles de leur mission. Ils restent donc sensibles à un accueil qui se distancie des visées mercantilistes. Le terme d' « adhérents » n'est pas anodin et s'incarne concrètement dans des interactions avec les touristes souvent assez directes et personnalisées. Certains des réceptionnistes rencontrés ont eu l'occasion de travailler dans des structures plus classiques et se sont montrés déçus de la froideur des échanges et des tâches trop conventionnelles de l'accueil. Ils trouvent dans les auberges des relations plus chaleureuses, une hiérarchie moins pesante, un projet global fédérateur et valorisant. À « Jules Ferry », l'auberge enquêtée, la petite taille de l'établissement, l'impossibilité de réserver et la position géographique assez centrale sur un boulevard passant et animé tendent à maximiser l'esprit d'un accueil convivial et une vie sociale interne où les règles formelles sont simples et peu nombreuses, tenant dans quelques formules lapidaires sur le respect d'autrui et du lieu. Celui-ci fonctionne en matinée ou en soirée, moins dans la journée où il est souvent vide et calme qu'en matinée ou en soirée, comme un lieu de vie. Les touristes se saluent, des commerçants voisins viennent régulièrement y prendre un café de façon quasi ritualisée, discutant avec les réceptionnistes. La musique y est permanente, le reggae et le hip-hop y occupent une place importante. Les entrées et le sorties de l'auberge sont nombreuses, il n'y a ni code électronique, ni vigile, ni caméra, seul le bureau d'accueil, face à l'entrée, permet d'observer directement les passages. Souvent, le soir, des apéritifs et des dîners sommaires s'improvisent où on mange et on boit en petit groupe. On peut s'y

faire offrir un verre, mettre un disque de son choix… Les échanges verbaux entre les groupes sont nombreux, la porosité sociale est grande, on peut passer de l'un à l'autre… entamer une conversation puis la poursuivre plus loin, avec d'autres. L'espace de la direction de l'établissement se loge dans une mezzanine aux vitres fumées donnant sur l'espace commun du rez-de-chaussée à partir duquel on y aperçoit les faits et gestes. Cet espace spécifique est également un espace de sociabilité (on y reçoit des amis, on y boit à l'occasion) mais sur un mode plus fermé (n'y accède que des connaissances, le personnel de l'auberge et parfois quelques rares touristes qui, en général, passent un temps anormalement élevé à l'auberge et se lient d'amitié avec le personnel). Il arrive qu'un réceptionniste s'absente de l'accueil pour passer du temps dans et espace et les touristes qui souhaitent enregistrer leur arrivée doivent patienter et attendre son retour. Dans cet environnement où la circulation est assez aisée, la porosité entre l'auberge et le monde extérieur palpable, la distribution des rôles (réceptionniste, touriste, résident, etc.) est marquée mais reste souple et les interactions sont nombreuses. Il est possible de s'installer dans le lieu, d'y tisser des relations, d'y passer du temps sans ressentir de pression particulière alors que l'enquêteur officie à découvert, sans être résident du quartier, touriste ou membre du personnel. C'est pourquoi l'entrée sur ce terrain n'a pas été marquée par des complications sérieuses qui auraient demandées de négocier un protocole spécifique.

1.2 Le tour-opérateur

L'approche fut moins rapide et directe et s'est davantage réalisée par étapes. Les demandes de justification et d'explicitation de la démarche d'enquête furent nombreuses. Souvent, nos divers interlocuteurs ont fait montre de scepticisme, répondant souvent par l'embarras ou des demi-réponses. Ces gages très partiels et discutés de la faisabilité de notre demande s'expliquent principalement parce que nous touchons ici directement des entreprises du secteur privé pour qui les touristes sont des clients qui ont acheté des services. La contrepartie est donc de les accompagner le plus efficacement le long du voyage selon le niveau de services initialement recquis. L'aspect commercial domine largement la relation qu'entretient le prestataire de service à ses touristes-clients, ce qui suscite facilement des craintes lorsqu'on souhaite approcher la chaîne du voyage. Il faut, en effet, veiller à ne pas mettre en cause l'échange qui s'opère et la demande de l'enquêteur apparaît suspecte puisqu'elle risque précisément d'obstruer la mission de ces entreprises prestataires. C'est ainsi que nous avons perçu les représentations a priori de nos interlocuteurs.

Notre idée initiale fut de contacter un tour-opérateur offrant une configuration de voyage relativement fermée et très structurée et nous nous sommes d'abord tournés vers des tours opérateurs étrangers qui étaient en contact commerciaux avec la RATP (celle-ci fournissant en grand nombre des produits de mobilité : carnets de tickets, tickets couplés, etc.). C'était l'occasion d'avoir une première liste de tours-opérateurs officiant à Paris avec des contacts précis et des coordonnées individuelles. Après consultation des différents programmes de voyages proposés et visibles sur leurs

sites internet, nous en avons sélectionnés quatorze qui ont été contactés (par mail et enfin par téléphone) et où nous explicitions notre démarche. La demande était la suivante : accéder, à un moment du voyage, aux touristes pour un entretien et la contrepartie proposée : l'opportunité, pour eux, d'avoir un observateur en mesure de leur fournir des informations et des avis des clients sur le voyage. Ceci nécessitant de construire ensemble un protocole de recherche. Malgré les absences de réponses et celles négatives des services de communication (parfois directement des personnes contactées, mais rarement), deux représentants (responsables du tour-opérateur à Paris) nous ont reçus dans leurs bureaux. Ils sont restés perplexes quant à la démarche, voyant mal comment il était possible de s'interposer au sein d'un séjour calibré à l'avance et au programme généralement chargé. Surtout, ils envisageaient mal des entretiens avec des touristes qui voyagent dans le cadre de leurs loisirs, donc pour leur plaisir. C'est justement un point notable d'achoppement : l'entretien – qui suppose la durée (environ 45 minutes avons-nous avancé) – est appréhendé comme contraignant, parce qu'intrusif, et vient donc contredire le plaisir de leurs clients. Le caractère intrusif est indéniable, et ils n'imaginent généralement pas que, comme « rencontre », il peut être parfois perçu comme un élément plaisant parce qu'inattendu du voyage, traduisant une altérité non prévue dans le cadre d'un contact direct avec un enquêteur français. L'argument a néanmoins montré ses limites, de même que l'intérêt des analyses que nous aurions pu leur fournir (« nous avons un service marketing » ont-ils affirmé). Les interlocuteurs se sont montrés assez pusillanimes face à un enquêteur extérieur qui propose de s'immiscer dans le cours du voyage[176]. De même, il faudrait ici prendre le temps de développer les avantages et les inconvénients de l'appartenance – quoiqu'en tant que doctorant – à la RATP. C'est une entreprise publique qui peut être perçue à la fois comme un concurrent sur le marché et comme une « institution », c'est-à-dire un acteur de poids qui à une capacité d'action dont on pourrait, lorsqu'on est un acteur privé du tourisme parisien (donc de la mobilité) se méfier. Sur ce point, nous n'avons pas caché notre situation de chercheur à la RATP puisque, in fine, l'objectif de conception de services à la mobilité demandait de trouver des partenaires en vue de terrains d'expérimentation. Une présentation de soi comme chercheur, avec pour seule affiliation institutionnelle une université, si elle aurait pu faciliter l'entrée sur le terrain, était contradictoire avec le but opérationnel ici assigné à la recherche.

Pour contourner les réactions peu engageantes rencontrées, nous avons pris contact avec des guides interprètes puisque qu'ils ont notamment pour employeurs de nombreux tours-opérateurs, afin de s'en faire des appuis pour accéder au terrain. Profession réglementée, sanctionnée par un

[176] Souvent, à ce moment flottant de la recherche, il nous sera régulièrement conseillé de prendre contact avec des hôteliers et de s'installer dans les halls de ces hôtels pour aborder directement les touristes, ce qui semble hasardeux sur deux points : d'une part, on ne tient pas compte du projet du touriste, c'est-à-dire de la configuration de voyage dans laquelle il s'inscrit (voyage-t-il individuellement ou de façon plus organisée, etc.) ; d'autre part, en admettant que l'on a connaissance dudit projet, le contact direct, sans entremise préalable, nous a toujours semblé peu efficace, n'ayant que notre statut de doctorant à faire valoir, voire une simple acceptation du guide interprète ou du tour-opérateur qui restent, en l'absence de présentation officielle au début de l'interaction et d'un protocole préalablement négocié, bien abstraite.

diplôme régional ou national, la dénomination de guide interprète, à la manière d'une double fonction, vient signifier à la fois le rôle du médiateur comme celui du traducteur. Si son activité peut prendre des formes diverses selon les conditions, elle s'articule globalement autour de deux fonctions. D'une part, l'accueil et la transmission d'informations et de connaissances : c'est l'activité du guide, et l'interprétariat, car la pratique est souvent exercée dans une langue étrangère. Leur position de contact auprès des touristes nous a intéressés, afin d'éviter une confrontation directe avec les responsables de tour-opérateur, bien que nous voyions mal le guide interprète ne pas informer son employeur de notre présence. Après avoir rencontré la vice-présidente de la Fédération Nationale des Guide Interprète (FNGI), un rendez-vous a été pris avec une partie du bureau de la FNGI, et furent évoquées concrètement les pistes d'actions possibles vis-à-vis de nos objectifs initiaux. Les réactions furent partiellement similaires aux premières, marquées par une certaine perplexité sur la faisabilité, avec néanmoins une volonté nette de faire avancer la recherche. Perplexité, parce que la démarche d'enquête pose des problèmes pratiques, notamment l'espace-temps d'intervention de l'enquêteur auprès des touristes : quand et où intervenir lorsque le voyage est alimenté quotidiennement en visites ? Les moments de pauses ne sont pas rares dans la journée mais restent assez brefs. Ils sont certes plus long en soirée mais alors, dans quelle mesure l'entretien n'est-il pas une intervention inopportune ? Le principal problème soulevé, cependant, tient au fait que les guides interprètes sont employés par les tours-opérateurs (les visites que ceux-ci proposent pour les touristes sont autant de missions pour les guide interprètes), donc inscrits dans une relation professionnelle qui demande à être sauvegardée. Le problème est donc, là aussi, de préserver les touristes de ce qui peut être perçu comme un possible désagrément. Ils se montrent, en conséquence, prudents pour toute action qui risquerait d'apparaître comme une immixtion trop forte dans le voyage dont on pourrait, jugent-ils, les rendre redevable. La pusillanimité des tours-opérateurs est donc partagée par les guide interprètes qui se sont montrés, pour certains, hésitants face à notre demande. Mais, travailleurs indépendants et membres du bureau de la FNGI, ils ont généralement un réseau diversifié d'employeurs laissant les perspectives ouvertes quant à notre demande. Partant, plusieurs pistes ont été suivies : diffusion, à partir du secrétariat de la FNGI, d'un message décrivant les objectifs de l'enquête à l'ensemble des membres de la fédération (environ 400 pour l'Ile-de-France), la rencontre avec des guides susceptibles de nous aider… Nous avons ainsi été introduits auprès d'un tour-opérateur américain par l'entremise d'un guide interprète et nous avons pu réaliser un premier entretien exploratoire d'une heure environ, en fin de journée, dans le hall d'un hôtel du 9e arrondissement de Paris. Il a fallu que, d'un mot du touriste enquêté sur la durée de l'entretien (sans que nous sachions s'il s'en plaignait ou non) au responsable du voyage pour que celui-ci juge cet intervalle de temps trop long et le fasse savoir au guide interprète qui a préféré mettre fin à la démarche engagée. Nous sommes, au même moment, entré en contact avec un voyagiste espagnol (cf. le projet que nous avons jugés trop structuré et trop cadré).

La recherche s'est alors orientée sur des configurations plus souples et une guide précédemment rencontrée lors des réunions avec le bureau de la FNGI nous a orientés vers *Aurinkomatkat*, un de ses employeurs. C'est par son intercession que nous sommes entrés en contact avec la responsable du tour-opérateur à Paris, laquelle s'est montrée assez ouverte et disposée à nos sollicitations (exceptée sur la question des données socio-démographiques de l'entreprise) et avec qui nous avons pu réfléchir à des modalités d'entrée sur le terrain. Ce fut notamment l'annonce dans le car, lors du transfert, de ma présence comme « enquêteur » et mon souhait de rencontrer des touristes (ce qui n'aura pas l'effet escompté, la distance interpersonnelle étant trop grande, le séjour trop peu avancé…). Puis l'idée des permanences, comme première prise de contact, s'est imposée comme un espace-temps approprié en vue d'interactions futures. Au final, la responsable du tour-opérateur nous servira, en premier lieu, de passeur pour accéder à un monde réglementé où le droit d'entrée se négocie, puis d'informateur sur l'environnement de ces voyages.

2. S'entretenir

2.1 Avec qui s'entretenir ?

Si les deux configurations de voyage que nous avons sélectionnées présentent chacune une relative homogénéité par la neutralisation des variables d'âge, de revenu et de localisation géographique, devons-nous, pour autant, nous entretenir indifféremment avec tous les touristes qui en sont issus ? Premièrement, il faut distinguer les « bons » des « mauvais » touristes. Ces derniers voyagent dans un cadre où le loisir ne prime pas : un voyage professionnel, par exemple qui, bien qu'il puisse donner lieu à des activités touristiques, sera laissé de côté pour ne conserver que ceux dont le voyage est réglé par le loisir. Secondement, il faut pouvoir communiquer adéquatement avec les touristes (pour beaucoup étrangers et non francophones), identifier leur niveau de maîtrise linguistique (l'anglais, le plus souvent) et écarter ceux pour qui elle fait défaut ou reste trop peu satisfaisante. Il faut encore, pour les touristes qui remplissent lesdites conditions, conserver les caractéristiques globales de la structure socio-démographique des configurations de voyages concernées.

- Pour l'auberge, il faut à la fois tenir compte des données objectives dont nous disposons et s'appuyer sur les données théoriques recueillies dans la littérature. Les touristes « backpackers » sont, de façon à peu près égale, un homme et une femme, se situent généralement dans la tranche d'âge de 18 à 30 ans, voyagent initialement seuls mais se groupent aisément selon les opportunités. Ils sont de nationalités diverses où dominent néanmoins les pays développés (et pour moitié Européens, dont une minorité de Français). C'est en respectant ces propriétés et leur composition que nous pourrons retraduire le plus fidèlement possible la structure de cette population. Cela nécessite de conserver une parité

homme-femme, d'interroger les touristes qui ont conçu leur voyage individuellement (même si, sur place, ils peuvent être provisoirement rassemblés) et, au regard de la répartition géographique lisible à l'auberge, de s'assurer de questionner des touristes européens et un nombre quasi identique de ressortissants d'Amérique du Nord, d'Amérique du Sud, d'Australiens et d'Asiatiques[177]. Au final, nous retenons, sur la quarantaine d'entretiens formellement menés (à savoir enregistrés et abordant l'ensemble des thématiques préalablement actées) 34 entretiens avec des backpackers[178]. Pour ceux-ci, la moyenne d'âge est d'environ 24 ans et les nationalités représentatives des différentes aires géographique : Amérique du Nord et Canada, Amérique du Sud (Mexique, Chili, Argentine), Europe de l'Ouest (Pays-bas, Allemagne, Espagne, Angleterre, Belgique), Australie et Japon. Les touristes français restent minoritaires dans l'ensemble des flux nationaux de l'auberge (10%, dont ne sait combien voyagent dans un cadre de loisir) mais nous en avons néanmoins interrogés pour mettre en perspective leur pratique et celle des non nationaux. Mais leurs caractéristiques étant trop dissemblables à celles des backpackers, ils ne sont pas intégrés à l'étude.

- Concernant le tour-opérateur, la structure est assez homogène en termes de revenus (niveaux intermédiaires et supérieures des classes moyennes) et d'âge (40 à 60 ans, environ). L'élément problématique, parce que plus composite, ressort du nombre de personnes composant le voyage : des couples (conjugaux et amicaux), des personnes seules, des familles. En l'absence d'éléments chiffrés, la responsable du voyage a indiqué une répartition de façon à peu près équivalente pour les personnes seules et les couples, estimant à environ 20 à 30% le poids des familles sur la saison du printemps. Au final, ce sont 29 entretiens (18 personnes seules et 11 personnes en couple) qui seront mobilisés dans l'analyse[179]. Nous n'avons pas questionné de façon formelle des familles avec des enfants (minoritaires mais présentes) car ce type de configuration, d'après les discussions que nous avons eues, est souvent déterminé par la présence des enfants (des visites à Disneyland sur un ou deux jours notamment). Néanmoins, interroger des individus sur leurs pratiques touristiques quand ils sont seuls ou en couple biaise-t-il l'analyse desdites pratiques ? D'une part, questionner une des personnes du couple n'amoindrit-elle pas l'intentionnalité du voyage de loisir posée dans le chapitre 1 ? Dit autrement, n'allons nous pas rencontrer un « suiveur » qui ne porterait pas l'idée du voyage et qui s'y serait immiscé pour x raisons ? Ce n'est, a priori, pas impossible. On a tenté de s'y

[177] Nous n'interrogerons néanmoins très peu d'Asiatiques du fait de leur usage trop aléatoire de l'anglais (cet élément qui nous a été confirmé par les différents réceptionnistes de l'auberge).
[178] Les autres restent inaboutis ou problématiques pour plusieurs raisons : des compétences linguistiques trop approximatives, une timidité exacerbée, des propos exagérément valorisants et puis, pour des motifs plus incertains, des entretiens qui ne « donnent » rien, parce qu'ils sont « plats » et les réponses mitigées.
[179] Laissant là aussi des entretiens peu opératoires, car certains enquêtés seront davantage portés par l'idée d'un entretien avec un français dans un café et donc peu attentifs à l'interaction partiellement réglée de l'entretien semi-directif, préférant converser de façon impressionniste sur moult sujets.

prémunir en cherchant à prendre la mesure, lors des préambules aux entretiens dans les permanences, de leur intérêt pour ce voyage parisien. Cela revient à porter l'interrogation sur l'origine de l'idée du voyage et la participation à sa préparation : fut-elle active, dans des choix spécifiques, ou plus passive, dans le consentement ou l'acquiescement de choix d'autrui ? On a ainsi écarté un homme voyageant avec sa femme qui aurait préféré aller sur la Costa Brava plutôt qu'à Paris, qui était le choix de sa femme. D'autre part, une question de fond demeure néanmoins : une personne voyage-t-elle différemment lorsqu'elle seule que lorsqu'elle est accompagnée ? La question ne réfère pas ici à l'intentionnalité (via d'éventuels compromis ou à des actions décidées par autrui) mais au rôle social : voyager en tant que mari/femme, amie(e) ou frère/sœur induit-il une inscription suffisamment forte dans un rôle au point d'influer sur les pratiques comparativement à un voyage où on est seul ? Les individus sont-ils différents selon les contextes au point de jouer une partition sociale différente à chaque fois ? La vision d'un « moi » éclaté entre diverses configurations sociales – donc de rôles multiples – est-elle pertinente ? Il est difficile de répondre en bloc à cette question parce qu'elle dépend des propriétés sociales des individus, de leur contexte de socialisation, donc de leur histoire. Si certains sont habitués à manier les rôles et s'y retrouvent, d'autres le font plus difficilement. Notre questionnement sur l'explication subjective des logiques d'actions et des systèmes de justification intègre néanmoins l'interrogation sur l'adéquation (ou non) au rôle. Ce qui est une manière de sonder la place du rôle comme support temporaire au sein du voyage.

Une seconde question se pose concernant les personnes à interroger : devons-nous nous entretenir uniquement avec des touristes ou prendre appui sur d'autres personnes et collecter un autre matériau ? Le recueil du sens que les touristes donnent à leur propre pratique constitue indéniablement la matière principale de cette recherche. Mais on s'est rendu compte, au fil de celle-ci, combien les personnes physiques qui, diversement, encadrent ou conseillent les touristes, concourent à la « réalisation » du voyage. Concrètement, par la position d'intermédiaire qu'ils occupent, ils influent sur les relations aux objets dominants du tourisme parisien comme sur les médiations possibles durant le voyage. Bref, ils sont acteurs – certes diversement – de la « rationalisation » et de la « standardisation » du voyage. À la fois lors des entretiens exploratoires avec les touristes et lors de discussions avec les guides interprètes et les réceptionnistes sur le questionnement des structures étudiées (leur fonctionnement, les publics, etc.), nous avons compris l'importance de la place respective de ces derniers en tant qu'agents actifs du voyage. Ils incarnent une présence physique en mesure d'aider les touristes en les informant sur la ville. S'ils officient très diversement selon les contextes, ils exercent une partie de leur pratique dans une logique de production de discours sur la ville ou une partie de celle-ci (un quartier, un monument, un événement, un tarif, un horaire, une ligne de transport, un itinéraire, un restaurant, etc.). De cette façon, ils informent et

expliquent l'espace urbain qui est donné à voir et à comprendre. Ils renseignent voire sécurisent le touriste par ce type d'informations. Outre leur connaissance contextuelle des lieux et de leur public, ces informateurs sont aussi des acteurs des pratiques touristiques en y étant parties prenantes. Occupant une position médiane entre la ville et le touriste, ils interagissent avec ce dernier. Ils sont donc en mesure d'éclairer ces interactions. Dès lors, il nous a semblé judicieux de les questionner sur cet « accompagnement » (au sens de renseigner et d'éclairer) : ce qu'ils disent et comment, à qui et selon quels contextes. Passeurs dans un premier temps lors de l'accession au terrain, informateurs sur celui-ci, leurs pratiques sont apparues comme un objet d'intérêt pour mieux comprendre celles des touristes. Ce matériau d'entretien constitue un deuxième niveau, en quelque sorte, par rapport au discours des touristes eux-mêmes. Ce sont à la fois des entretiens avec des réceptionnistes de l'auberge de jeunesse, lesquels constituent le point d'intermédiation physique principal dans le lieu ainsi qu'avec une guide interprète appartenant à la FNGI qui officie auprès du tour-opérateur analysé et sur des configurations de voyages similaires. Au final, nous ferons ainsi cas, dans l'analyse empirique, du compte-rendu de trois entretiens avec des réceptionnistes de l'auberge de jeunesse (sur un total de six entretiens effectués) et, pour le voyage en tour-opérateur, d'une guide interprète travaillant avec ce dernier ainsi que de la responsable qui officie comme « destination manager »[180].

Enfin, en dernier lieu, nous avons également rencontré des acteurs du tourisme parisien afin d'augmenter notre connaissance contextuelle de l'échelle métropolitaine et des segments spécifiques du secteur. L'idée était d'élargir le spectre de connaissance pour que notre l'analyse puisse se relier à une dimension de développement territorial ainsi qu'à des valorisations certes mineures mais alternatives aux circuits et aux programmes classiques du tourisme parisien. Au niveau des autorités publiques, c'est avant tout des informateurs qui occupent des positions stratégiques en tant que décideurs – à différents degrés – des axes de développements ou qui sont en mesure de les expliciter parce qu'ils dépendent d'un organisme qui les appliquent ou les promeut. Les acteurs ici questionnés sont les suivants :

- la Mairie de Paris (Laurent Queige, directeur de cabinet de l'adjoint chargé du tourisme, Jean-Bernard Bros),

- la Région Ile-de-France (Hélène Sallet-Lavorel, chargé de mission),

- l'Office du Tourisme et des Congrès de Paris (Aline Carasso, Fabrice Keranguyader, chargés de missions).

[180] Néanmoins, l'analyse empirique rend peu compte du travail préparatoire et des nombreux entretiens qui permettent l'entrée sur le terrain et une meilleure compréhension des univers investigués. Nous aurons ainsi eu l'occasion de nous entretenir avec quinze guides interprètes affiliés avec la FNGI. De même, nous ne faisons pas cas ici du travail de terrain mené (à quelques exceptions près) avec la RATP sur les services à la mobilité.

Concernant les instances privées, nous avons rencontré Romain Viennois, promoteur de la chaîne d'auberge de jeunesse privé *St Christopher inn's* qui a porté le projet d'implantation d'une auberge dans le 19e arrondissement de Paris et Camille Marnet, responsable de l'association *Ça se visite à Belleville*. Si ces personnes ne sont, pour la plupart, pas nommément citées dans les deux chapitres qui suivent, ces rencontres permettent d'éclaircir des secteurs spécifiques du tourisme, l'un qui nous concerne directement, celui des backpackers, et l'autre dans la manière de se positionner sur des offres touristiques et patrimoniales alternatives[181].

En résumé, ce sont 70 entretiens que nous avons mobilisé dans ce travail : 63 entretiens de touristes (34 et 29 selon les projets), cinq entretiens avec des « encadrants » (trois réceptionnistes de l'auberge – Christophe, Lucie et Alexandre – et deux pour le tour-opérateur : Liisa, guide interprète et Pauliina, responsable). Concernant les acteurs du tourisme parisien, deux personnes sont citées : Laurent Queige et Hélène Sallet-Lavorel[182].

2.2 Quand et où s'entretenir ? Moments et lieux d'entretiens

La temporalité se différencie entre différents moments : 1) dans l'année, ce qui nécessite de prendre en compte les saisons, 2) durant le voyage, le début ou la fin n'engageant pas le même rapport à la pratique et, 3) durant la journée, cae ces lieux dans lesquels s'entretenir peuvent être différents.

- *Les saisons sont inégales*. Inégales parce que les mois de juillet et août sont pleins en termes de fréquentations et l'hiver est une période plus calme, les taux de remplissage y sont plus faibles. Les intérêts touristiques moins évidents et davantage portés par des motifs professionnels. Il y a plus d'homme et de femme d'affaires qui viennent à Paris pour des salons et des foires avec le tour-opérateur ; plus de personnes – françaises – à l'auberge qui s'y logent à bon marché parce qu'ils sont en stage ou à la recherche d'un logement à louer. Le printemps se pose comme un moment intermédiaire entre le trop plein de l'été et le « vide » de l'hiver. Pour le tour-opérateur, ce déséquilibre s'incarne dans la surreprésentation des familles en été et celle des voyages d'affaire en hiver. Pour l'auberge, ce sont les Français dont les motifs ne sont pas ceux du loisir en hiver et la saturation du lieu par d'abondants flux quotidiens toujours renouvelés en été (du fait de l'absence de réservation). À ce titre, le printemps évite les dominances de certaines catégories et variables. Il apparaît, de ce fait,

[181] La rencontre avec Romain Viennois a permis de confirmer nos résultats de terrain concernant les backpackers et de débattre de cet univers spécifique de voyage ; celle avec Camille Marnet a été l'occasion de prendre la mesure d'un tourisme « alternatif » à un moment où nous nous interrogions sur la pertinence de travailler sur un troisième « projet touristique », une sorte de tourisme « intersticiel » (Urbain, 2002a) dévolu à l'exploration des marges et des confins des espaces métropolitains.
[182] De façon éspisodique, selon les développements, certaines personnes apparaissent également dans des notes de bas de pages, qu'elles soient de la RATP ou guides interprètes de la FNGI.

comme plus « tempéré » face aux déséquilibres évoqués. Nous avons choisi cette période pour y mener nos entretiens, de février à mai 2005 pour l'auberge, et de mars à juin 2006 pour le tour-opérateur.

- *Les moments durant le séjour*. À quel(s) moment(s) s'entretenir durant le séjour ? Une interrogation sur les pratiques urbaines des touristes qui se tiendraient en début de séjour recueillerait, au mieux, des déclarations d'intentions et, au pire, des réponses évasives ou abstraites puisque non réalisées et pas forcément décidées. La temporalité adéquate est ainsi celle qui offre à l'enquêté le plus grand recul sur sa pratique, en lui donnant la possibilité maximale (entendue lors de la réalisation physique de son voyage, et non lors du retour) de réfléchir sur ses actions et d'en rendre compte. C'est alors, logiquement, celle de la fin du voyage, du dernier ou de l'avant dernier jour. La fin est d'ailleurs généralement moins marquée par des activités, des choses à faire ou à voir (la proximité du départ expliquant cette « vacance », bien que ce soit moins vrai pour les voyages de courte durée) et les touristes peuvent se montrer plus accessibles.

- *Les moments et lieux durant la journée*. Y a-t-il eu des moments et des lieux propices dans la journée pour s'entretenir ? Les moments idoines sont, en fait, ici dictés par l'organisation journalière du voyage où l'attrait du dehors et des visites induit une disponibilité globale soit en début de matinée, avant le départ, soit en fin d'après-midi, lors du retour et moins souvent, par conséquent, dans le mitan de la journée, plus rarement encore en soirée. Dans le cas de nos deux terrains d'étude, nous avons commencé, presque à chaque fois, les prises de contact le matin.

  Dans l'auberge, la matinée débute ente 8 et 10 heures, le début de soirée entre 18 et 20 heures (l'établissement fermant quotidiennement de 12 à 15 heures y pour faire le ménage). Les entretiens ont été généralement menés à la suite des présentations et de l'explication de l'objet de notre recherche, quand les conditions minimales étaient réunies (ne pas être à Paris pour des raisons avant tout professionnelles, être à la fin de son séjour, parler l'anglais ou l'espagnol). L'acceptation a souvent été immédiate, délestée de tergiversations. Surtout, les touristes se sont montrés disponibles, sans que nous ayons eu besoin de prendre rendez-vous pour un moment ultérieur, dénotant ainsi un rapport au temps assez lâche et un programme peu marqué par l'horaire. Ils se sont déroulés dans l'auberge, après 10 heures (quand la fréquentation diminue et le niveau sonore s'estompe) ou vers 17 ou 18 heures, lorsque la journée se termine et que l'auberge est encore calme, et où seules quelques personnes, de façon clairsemée, s'occupent à lire, regarder un guide voire discutent quiètement. Souvent, pourtant, il nous aura fallu demander à baisser la musique omniprésente que le réceptionniste passe en boucle. Lorsque ces conditions propices à une interaction pacifiée ne furent pas

remplies, par le brouhaha sonore ou une trop grande proximité des uns et des autres voire par une ambiance chahuteuse, l'entretien s'est déporté dans un café proche de l'auberge où nous offrions les collations. En choisissant un lieu peu animé et à la musique moins tonitruante, il était possible de trouver un cadre plus opportun à un échange.

Avec le tour-opérateur, nous avons profité de deux des trois permanences hebdomadaires, celles du mardi et du vendredi, accompagnant ainsi la responsable de destination dans sa « tournée » des différents hôtels, de 8 et 10 heures 30 environ, pour profiter des échanges entre la responsable et les différents touristes qui la sollicitent. Les hôtels disposent d'un salon généralement adjacent au hall d'entrée, plus ou moins meublé et chaleureux, souvent peu occupé. Ces permanences mobilisent inégalement les clients, c'est parfois l'occasion de se grouper, d'échanger en buvant un thé ou un café, fumer une cigarette, faire le récit de la journée de la veille, conter une anecdote. Mais c'est souvent, néanmoins, l'occasion de questionner la responsable sur nombre de points plus ou moins précis, et de se faire conseiller. À chaque fois, lors de ces moments, nous avons été nommés et présentés, de façon lapidaire, comme une personne de la RATP s'intéressant aux déplacements dans la ville, désireux de discuter et, éventuellement, de faire un entretien. Ainsi introduit, il nous a été possible d'amorcer des discussions, d'engager des préliminaires et de favoriser une proximité. C'est aussi l'occasion de prendre la mesure de leur voyage dans le motif (professionnel, touristique ?) et la configuration qui l'organise (seule, en couple, en famille ; l'âge ; début ou fin de voyage…) ainsi que de tester le niveau d'anglais nécessaire à un éventuel entretien. Une fois ces modalités vérifiées et jugées satisfaisantes, les entretiens se sont déroulés dans les salons, selon la disponibilité et le calme du moment, ou dans un café, principalement dans celui qui sert à l'accueil des touristes, que nombre d'entre eux connaissait pour l'avoir déjà fréquenté. L'entretien se déroulait alors dans la salle vide du premier étage, à distance de l'agitation du bar qui donne sur le croisement des rues du Faubourg Montmartre et Bergère[183]. Les prises de contact avec les touristes lors des permanences constituent-elles un biais dans l'analyse, dans le sens où nous n'aurions rencontré que des touristes cherchant à être conseillés et guidés ? Pas vraiment, en fait, parce que s'y retrouvent des touristes dont les motifs peuvent être autre que le conseil (prendre un thé et discuter, etc.) et que la fait de demander conseil est insuffisant pour affirmer une demande de « rationalisation ». Il y a des touristes dont la connaissance de Paris est

[183] Parce que nous supposions le cadre temporel de leurs voyages plus contraignant, du moins comparativement aux backpackers, nous avons offert, presque à chaque fois, outre les collations, quelques menus cadeaux achetés à la boutique de la RATP (notamment un stylo-bille dans lequel se loge un plan du métro déroulant). Nous avions initialement pensé faire cas de ce présent lors des prises de contacts avec les touristes, imaginant naïvement qu'il pourrait faciliter ou encourager, même très partiellement, leur décision. Si, au final, nous ne l'avons plus signalé tout en l'offrant à la fin des entretiens en guise de remerciement, cela témoigne d'une certaine anticipation sur l'éventuelle gêne occasionnée, comme si nous ne pouvions nous sortir de cette interaction dans laquelle les touristes « donnent » de leur temps que par un « contre-don ».

relativement bonne, parce qu'ils sont déjà venus plusieurs fois et qui, malgré cela, posent quelques questions (elles seront généralement précises et circonstanciées). C'est la nature des demandes qu'il s'agit de prendre en compte pour comprendre les besoins de « rationalisation », et non le fait qu'il y ait une demande ou une question.

2.3 Comment intervenir : l'accord linguistique et la traduction en questions

Cette question du « comment » est d'importance : elle pointe les effets possibles de dissymétrie linguistique dans l'interaction entre l'enquêteur français et des enquêtés de nationalités étrangères. À moins de parler la langue des autres, à la faveur d'un polyglottisme certain qui réglerait le problème (mais nous ne sommes pas dans cette situation), c'est la question – essentielle – de la compréhension interpersonnelle qui est ici en jeu. Le « comment intervenir » souligne la recherche d'un espace linguistique commun pour communiquer verbalement. Concrètement, comment faire, lorsque les touristes ne parlent pas – ou mal – la langue française, pour les interroger ? Comment faire, par exemple, pour interroger un touriste espagnol non francophone ? S'entretenir en espagnol (mais il faut maîtriser cette langue) ? L'interroger dans la langue internationale (l'anglais) ? Il faut que ledit touriste possède les compétences linguistiques suffisantes. Ne pas faire d'entretien et attendre des conditions plus favorables ? Ce qui vaut pour cet exemple vaut pour l'éventail des nationalités que nous avons rencontrées : Anglais (couvrant la sphère anglophone : Américains/Australiens/Canadiens), Allemands, Hollandais, Finlandais, Japonais. Plusieurs risques sont possibles selon les options qui sont privilégiées :

- *On fait le choix de privilégier la langue originelle de l'enquêté* afin de recueillir les propos les plus « purs » qui n'ont pas à se former dans une langue étrangère (même si celle-ci est possédée). Théoriquement, c'est la solution la plus judicieuse parce que le discours de l'enquêté n'est pas déformé par le passage à une autre langue et donc le risque de la reformulation du sens est amoindri. Mais c'est sa réception qui pose problème : il faut, en effet, se préparer à s'entretenir, à chaque fois, dans la langue nationale du touriste, qui est fonction des nationalités des touristes, lesquelles sont, dans notre recherche, relativement nombreuses. Faut-il faire appel à plusieurs traducteurs selon les langues originelles correspondantes ? Il y a divers écueils à surmonter alors : la traduction (comment mener une interaction de façon tripartite avec un tiers qui traduit les propos de l'enquêté) ; la mobilisation d'un traducteur différent selon les nationalités. Pour pallier cet écueil (sans néanmoins dépasser celui de la traduction), on peut imaginer opérer de façon plus restrictive, en sollicitant un traducteur maîtrisant trois ou quatre langues que l'on juge principales ou dominantes dans le corpus des nationalités et des aires culturelles fréquemment rencontrées (c'est-à-dire zones anglophones et hispanophones ainsi que, plus spécifiquement, le finnois pour la Finlande). Au final, les biais concernent la traduction et la limitation à certaines aires linguistiques.

- *On choisit de ne s'entretenir qu'avec les touristes francophones*, en cherchant systématiquement des touristes qui parlent de manière satisfaisante la langue française. Le corpus se constitue alors de touristes francophones (Québec, etc.) ou encore maîtrisant très bien le français. Au moins deux travers sont repérables : on limite le corpus de touristes interrogés à l'aire linguistique francophone et, surtout, on ne questionne que des touristes qui possèdent la maîtrise de la langue du pays qu'ils visitent, compétence qui constitue un support indéniable pour gouverner son voyage.

- *On s'entretient uniquement en anglais,* en considérant que, du fait de son caractère international, cette langue constitue un espace linguistique relativement commun pour un nombre très varié de touristes. On couvre alors non seulement les aires anglophones mais bien davantage puisque les autres aires linguistiques sont impactés par la langue anglaise, qui est aujourd'hui le vecteur commun lorsqu'il s'agit de communiquer transnationalement. Le biais principal se loge ici dans le fait que l'enquêté ne parle pas (à moins d'être Australien, Américain…) sa langue natale.

Quel protocole mettre en place pour atténuer les effets biaisant nés de la dissymétrie linguistique ou de la sélection de la seule langue française ? Quel principe directeur choisir ? De façon exploratoire, nous avons testé diverses configurations pour arriver à une solution intermédiaire : privilégier la langue originelle de l'enquêté(e) *à condition* qu'elle soit compréhensible pour l'enquêteur *tout en s'aidant* d'un traducteur. Trois points émergent : le primat de l'idiome natal ; sa nécessaire compréhension par celui qui mène l'interaction ; l'aide du traducteur.

- La raison principale de ce choix est de faire en sorte que l'interaction se déroule dans l'idiome originel de l'enquêté(e) parce qu'il permet une formulation la plus brute et la moins altérée possible. Il nous semble nécessaire que le propos recueilli puisse être formulé le plus « naturellement » par un discours qui soit, au maximum, le produit de la conscience de l'acteur et non un propos ersatz dont la force serait amoindrie par l'opération de translation.

- Cette posture de principe se heurte néanmoins aux compétences linguistiques non extensibles de l'enquêteur. Pour que les effets attendus de l'interaction (l'intelligibilité mutuelle) soient maximisés, il vaut mieux privilégier une langue qui est maîtrisée, ou du moins globalement comprise, par l'enquêteur. En effet, un entretien qui se déroule dans la langue natale de l'enquêté et incomprise par l'enquêteur rend nécessaire la présence d'un traducteur qui devient le point d'appui indispensable de la compréhension des propos recueillis. L'enquêté parle et aucune phrase, expression ou procédure d'euphémisation (périphrase et antiphrase où l'on parle de façon imagée ou détournée) n'est comprise. Seul le traducteur peut rendre compte de la rhétorique particulière employée qui doit être assimilée

par l'enquêteur afin qu'il puisse, à chaque fois et à tout moment de l'entretien, relancer le propos pour l'affiner, questionner à nouveau en reprenant un élément, etc. L'interprétation in vivo du sens est dévolue à un tiers dont l'enquêteur est complètement dépendant. Afin de minimiser la posture ici centrale et le rôle de passeur de sens du traducteur, il est important que la langue soit intelligible. Il est important que l'interprétation du sens des propos des enquêtés ne soit pas dévolue au seul traducteur. C'est pourquoi nous n'avons fait, in fine, que des entretiens en anglais et en espagnol, les deux langues qui nous sont les plus accessibles.

- Pourquoi alors s'aider d'un traducteur pour des langues qui nous sont accoutumées ? Précisément parce que cette accoutumance n'équivaut pas, à proprement parler, à un bilinguisme et que l'interprétation du sens, pour certains développements, certaines phrases et expressions, certains accents aussi, nous font défaut par incompréhension ou parce qu'ils recèlent des ambiguïtés. Sur ces points problématiques, la présence d'un traducteur permet de défaire l'équivocité, les doubles sens et autres quiproquos qui peuvent émerger dans ce type de dissymétrie. L'enquêteur reste celui qui mène l'entretien (posant les questions et veillant à leur ordre) et le traducteur est une personne ressource, un point d'appui qui officie partiellement en étant sollicité sur certains points (des phrases, des mots, des expressions, des formules imagées). L'interprétation du sens des propos recueillis est distribuée entre l'enquêteur et le traducteur[184].

Concrètement, auprès des backpackers, nous avons, au-delà de la population francophone, réalisé des entretiens en anglais et en espagnol (auprès d'une population hétéroclite d'Espagnols, d'Argentins et de Mexicains pour l'aire hispanophone et d'Australiens, de Canadiens et d'Américains pour l'aire anglophone). Les entretiens avec des ressortissants des Pays-bas, de l'Allemagne et du Japon ont été effectués en anglais. Pour les touristes finlandais voyageant avec le tour-opérateur, dont la langue naturelle est le finnois, les entretiens se sont déroulés en anglais. D'autres études qualitatives ont procédé ainsi, soit en réalisant des entretiens dans une langue autre que celle, à l'origine, de l'enquêteur et de l'enquêté : c'est ainsi qu'a opéré Weber (2004), géographe français, en s'entretenant en italien avec des émigrés roumains, Ukrainiens et Polonais lors de sa thèse sur les migrants des pays d'Europe de l'Est à Rome. Au final, il reste néanmoins que le protocole adopté ici produit nécessairement un biais dans l'analyse bien qu'on ait tenté de les circonscrire au maximum. Il y a, en fait, deux biais possibles :

[184] Deux personnes nous ont accompagnées dans ce protocole. Elles ne sont pas titulaires d'un diplôme d'interprétariat mais d'une maîtrise de Langues Étrangères Appliquées (LEA) et/ou ayant fait de longs séjours dans les aires culturelles concernées (anglophone et hispanophone), parlant donc couramment l'anglais et l'espagnol. Elles ont été associées aux retranscriptions et rémunérées, pour l'ensemble de ce travail, par la RATP via un compte « recherche » qui est un budget alloué annuellement au doctorant pour ses dépenses (colloques, achat de logiciel, protocole spécifique de recherche, etc.).

- Lorsque les entretiens sont réalisés dans la langue d'origine (ici l'anglais ou l'espagnol), car il peut y avoir des éléments qui n'ont pas été compris comme il aurait fallu les comprendre et ce malgré la présence du traducteur. Ce biais renvoie au problème classique de la traduction qui, en tant qu'elle constitue nécessairement une reformulation dans une autre langue en cherchant à conserver le sens, est une interprétation. Comment peut-on s'assurer contre le dévoiement du sens ? Il serait toujours possible, théoriquement, de discuter sur son orientation : en s'exprimant dans telle formulation, est-ce cela que l'enquêté a voulu dire ? L'appui que constitue le traducteur constitue une première garantie contre ce type de chausse-trape. Une seconde est, sur les points hésitants, de faire reformuler différemment le propos de l'enquêté, technique classique de tout entretien en vue d'approfondir un point précis.

- Lorsqu'on fait des entretiens dans une langue autre que la langue originelle de l'enquêteur et l'enquêté (ici en anglais), la question du sens est toujours présente mais elle est redoublé par la capacité de l'enquêté à s'exprimer dans une langue qui n'est pas sa langue natale. La langue anglaise est aujourd'hui grandement appropriée dans le monde et constitue l'étalon linguistique universel, notamment pour les jeunes générations. Nous avons écarté tous ceux qui s'exprimaient de manière trop hésitante ou incertaine pour ne conserver que ceux qui avaient, lors de conversations préliminaires, une maîtrise satisfaisante. Si différents critères avaient été mis en place pour cerner cette maîtrise comme l'attention au vocabulaire et aux conjugaisons, c'est surtout la fluidité de l'élocution qui donne l'aperçu le plus satisfaisant. Le biais est alors de n'interroger que des touristes qui ont une maîtrise de l'anglais, qui sont donc compétents linguistiquement dans un pays étranger et qui peuvent se départir de certaines complications éventuelles (demander à des tiers pour des renseignements, etc.). Il est néanmoins minoré par le fait qu'une compétence linguistique moindre en anglais n'empêche pas toute débrouillardise.

2.4 Sur quoi s'entretenir ? La grille d'entretien

Notre questionnement initial porte sur les pratiques urbaines des touristes et touche au rapport à la ville que ceux-ci entretiennent comme voyageurs de loisirs distants du quotidien et circulants. Ces logiques de circulation et de distance au quotidien donnent à voir un touriste qui pratique la ville en s'y mouvant (il y circule) à l'aide d'un ensemble de supports (il s'appuie sur des intermédiaires) sur la base d'une configuration particulière de voyage (un projet). Cette réflexion resterait générale si on ne l'avait pas rapportée à un espace déterminé – Paris – ainsi qu'à une logique de projets qui assoie les pratiques sur un cadre a priori de voyage que déterminent des hypothèses. On a donc ici les éléments organisateurs de la réflexion sur lesquels nous appuyer pour penser la

structure de la grille d'entretien : les logiques spécifiques du touriste, les hypothèses, les projets et Paris. Comment alors structurer la grille : par les « projets », les hypothèses ou différemment ?

Etablir la grille sur la base des projets signifie faire deux grilles en fonction de leurs caractéristiques initiales : l'une partant des cadres supposés de voyage des backpackers et des pratiques associées et l'autre des touristes voyageant avec le tour-opérateur. Cela revient à cibler des thématiques précédemment identifiées : la recherche d'authenticité, les interactions sociales, la question identitaire chez les backpackers ; la relation au programme classique proposé, au niveau de services, au groupe pour les touristes finlandais. Nous sommes néanmoins dans une perspective comparative qui demande d'établir des thématiques stables et communes afin d'y étudier le positionnement des touristes des différents projets. Puisqu'il nous faut trouver des questionnements communs pour les comparer, les projets ne peuvent pas donner lieu à l'organisation générale du questionnaire (même s'ils viendront varier – par des questions précises – l'intérieur d'une grille structurellement commune).

Les hypothèses peuvent-elles prétendre à cette structuration ? S'il est clair qu'elles constituent, a minima, le soubassement théorique de la grille puisqu'elles ont été posées comme élément opératoire pour analyser les pratiques, sont-elles des thématiques autonomes que nous pourrions questionner ? Mais poser, par exemple, les différentes médiations du voyage comme une partie spécifique du questionnaire soulève, selon nous, un problème, celui de la circonscription a priori du sens à certains éléments. En fait, cela revient à déterminer à l'avance les thématiques qui relèvent de la « rationalisation » du voyage et de sa « standardisation » alors qu'on peut supposer que certains éléments du voyage se lisent doublement comme pouvant concourir à « rationaliser » ou « standardiser » le voyage. Les thèmes que nous ciblons ne s'interprètent-ils pas diversement selon les contextes et le sens que les acteurs lui donnent ? C'est pourquoi il nous semble préférable de partir des logiques spécifiques des touristes (« mobilité de circulation » et « distance au quotidien ») et les interroger sur cette base. Si elles ont servi à alimenter les hypothèses (la « rationalisation » émerge partiellement dans la distance au quotidien ; la « standardisation » se lit dans les espaces parcourus et visités, etc.), elles en sont un point de départ partiel qui ne les recoupent pas totalement et qui reste neutre. Ces logiques ne sont pas portées sur un sens déjà-là et ouvrent à une réception plus large possible. Par exemple, si l'on questionne, en tant que thématique spécifique, la « circulation » du touriste, elle permet une lecture davantage plurielle en mesure de souligner des combinaisons de logiques d'action (« je peux voyager en autocar de tourisme parce que je suis guidé et que le parcours est prévu »), un tel propos ne peut-il pas se lire la fois comme un support « rationalisant » du voyage mais aussi, suivant le parcours dans Paris, comme un facteur appuyant la « standardisation » ? C'est ainsi que l'on partira de la « circulation » du touriste et les « intermédiaires » qui la permettent. Néanmoins, il est nécessaire que le sens subjectif résultant de ces questionnements soit réinscrit dans la configuration plus générale et objective du voyage (dans sa durée, son itinéraire, ses motifs, son

budget, etc.), sans quoi il serait top détaché de ses conditions matérielles de possibilité. À à ces deux thématiques s'en joint donc une troisième qui les articule au cadre objectif du « projet ». Ainsi, l'ordonnancement de la grille donne lieu à une partition triple, entre des questionnements sur :

- *Les pratiques dans leur rapport à l'espace du dehors*, c'est-à-dire à l'exploration de l'espace métropolitain dans des lieux et des objets ainsi que les mobilités qui les relient. C'est ce que nous avons appelé les « espaces de la mobilité »[185]. Nous distinguons la relation aux « aménités urbaines » de celle avec les « espaces et modes de transport ». Cette partition réfère schématiquement aux espaces visités et aux modalités de les relier. La thématique « aménités urbaines » soulève un questionnement assez général sur leur nature (un quartier, un monument, un musée, un restaurant, un café, un magasin, une place, un parc, etc.), les activités pratiquées (une visite, payante ou non, une pause, une promenade, etc.), sa temporalité dans la journée et sa programmation (prévue ou non, relevant du hasard…). La thématique « espaces et modes de transport » interroge plus spécifiquement la ville comme espace de déplacement : le réseau de transport certes, mais aussi l'espace public. Cela concerne davantage la construction du déplacement dans l'examen des choix modaux (métro, bus, RER, car, modes touristiques ; intermodalité) et des questions tarifaires (titres de transport, modalités d'achat), de la marche et l'espace de la rue.

- *Les pratiques dans leur relation aux médiations du voyage*, à savoir l'ensemble des structures/objets/personnes qui le supportent. C'est la partie concernant les intermédiaires du voyage. On distingue les objets matériels embarqués avec soi et les objets/personnes/structures distribués dans l'environnement. C'est la différence entre ce que l'on emporte avec soi et qui permet de supporter le voyage (un guide, une carte, un carnet ou un journal, un appareil photo, une brochure, un outil technologique type téléphone ou PDA, une boussole, des vêtements, de l'argent). Ce sont aussi des éléments extérieurs et disséminés dans la ville ou le lieu d'hébergement : 1) des éléments physiques (un réceptionniste, un guide interprète, un accompagnateur ou responsable de voyage, un passant, un coreligionnaire de voyage) ; 2) des éléments matériels (le classeur, un objet technologique de type borne tactile, une borne internet, une carte et un plan fixe, des repères et indices divers dans l'espace public) ; 3) une structure (réunion d'information, permanences d'hôtel, office de tourisme, Maison de l'Italie/du Mexique, etc.),

- *Les pratiques réinscrites dans une configuration plus générale et objectivante du touriste et du voyage* : c'est l'aspect « dimensions du voyage » où l'on détermine 1) les propriétés sociales du touriste (âge, sexe, nationalité, profession ou activité principale, lieu de résidence) ; 2) le cadre global de son voyage (budget, itinéraire, durée) et l'aspect collectif (groupe temporaire et nombre de

[185] Cf. les guides d'entretien en annexe.

personne avec l'influence afférente) ; 3) les modalités de préparation du voyage (durée, consultation de guides, d'internet, la place du réseau social), 4) l'acculturation aux voyages (nombre de voyage à Paris, voyage précédents, compétences linguistiques, connaissance de la France, mobilité quotidienne) ; 5) les objectifs réalisés sur le programme initial et ce qu'on emporte avec soi (souvenir, déception, erreur).

Cette structure globale est le fruit d'un travail d'élaboration progressif sur lequel nous ne revenons pas en détail. Une formulation clarifiée des hypothèses a demandé du temps et la structuration de la grille et les thématiques ont évolué au contact de l'expérience lors des entretiens exploratoires. Les premières grilles n'avaient pas l'aspect compact et resserré de ces trois parties et les thèmes étaient davantage disséminés entre des interrogations sur le « programme d'action », les « représentations du territoire », les « transports », les « objets de la mobilité » et les « éléments d'objectivation de l'expérience de la mobilité et des voyages », un éparpillement dénotant un soubassement théorique trop précaire et peu clair. Le résultat de ces essais se traduit donc dans cette composition en trois niveaux, si l'on peut dire, par l'interrogation des pratiques via l'espace de circulation, les différentes aides et le cadre général qui les repositionne dans une configuration plus objectivante et matérielle. Cette tripartition s'accompagne en pratique, lors des prises de contact, d'une présentation de soi et de l'objet d'enquête (qui sera toujours très succinct à propos des « déplacements dans la ville ») ainsi que d'un questionnement liminaire pour cibler certaines propriétés du touriste (nature du séjour, nationalité, motif principal de visite, moment dans la durée du séjour, nombre de personnes qui le compose) et la langue.

Vis-à-vis de la grille elle-même, il est clair qu'un tel découpage s'avère plus poreux dans la pratique, notamment pour ce qui concerne les deux sous-thèmes de la première partie où la séparation « aménités » d'un côté et « espaces et modes de transport » de l'autre » est moins imperméable en réalité. C'est pourquoi cette grille contient un ensemble d'appuis pour diriger l'interaction mais dans un cadre suffisamment souple pour ne pas sectionner les modalités d'actions de façon trop artificielle en suivant systématiquement et complètement l'ordre de tous les sous-thèmes (sans être, pour autant, une simple description compréhensive). C'est pourquoi l'entretien est considéré comme semi-directif. Dans les deux premières parties (« espaces de circulation » et « intermédiaires »), pour chaque sous-thèmes que nous évoquons, c'est la relation subjective que le touriste entretient avec eux (un site, une carte, etc.) et sa contextualisation dans un espace-temps qui nous intéresse. Concrètement, c'est moins le fait d'avoir un guide, par exemple, qui nous anime (il est très probable pour que les touristes en possède un) mais ce à quoi il sert (ou ne sert pas), ce qu'on y puise comme information (et ce qu'on délaisse) et quand et où on les puise. Concernant la place des projets et de leurs caractéristiques particulières dans la grille, les sous-thèmes se précisent concernant certains points : si, par exemple, l'on sonde la relation aux supports matériels du voyage, l'on

questionnera davantage l'usage et la relation du classeur dans la configuration du tour-opérateur et plus les bornes internet pour les backpackers.

2.5 Cumuler les méthodes ?

Nous discutons, pour terminer, la question de la cumulation des méthodes. Il est facile de se convaincre que l'idéal méthodologique est théoriquement une combinaison de différentes méthodes pour cerner son objet. Pouvoir moduler les focales permet de lire la réalité en discriminant les situations sociales d'un point de vue à la fois macro et micro. Ainsi, on épure des situations sociales en démêlant des problèmes enchevêtrés et on dégage des logiques sociales par un traitement statistique puis on décrit plus finement des pratiques avec des entretiens ou des observations. Notre recherche a balbutié dans ses commencements face à une question de recherche initialement trop peu évidente. Les interrogations sur la méthode furent principalement travaillées par cette question : comment rendre compte du voyage touristique en ville ? Comment faire pour circonscrire et décrire des pratiques touristiques, hétéroclites dans leur variables et temporaires dans leurs temporalités ? Notre méthodologie, si elle ne s'est imposée qu'au fur et à mesure de la clarification de la question initiale, a été confrontée, dès le départ, à d'autres modalités de recueil de données. Nous restitutions ici les remarques méthodologiques qui ont été discutées et les essais pratiques expérimentés.

Une des premières idées, avant d'avoir à l'esprit des projets spécifiques de touristes, a été de décrire les pratiques à partir de leur agenda dans le cours du voyage. L'idée était de coupler et d'objectiver avec précision l'espace et le temps de leurs pratiques, c'est-à-dire pouvoir resituer leurs activités géographiquement selon les divers moments de journée. Il s'agissait de localiser leurs activités quotidiennes dans un « tableau de bord » à la manière des enquêtes « Emploi du temps » de l'INSEE. Un tableau type a été conçu de façon expérimentale. La journée était découpée en heures (de 8 heures le matin à minuit) et y était accolé un ensemble de rubriques sur le « lieu » pratiqué (sa nature, sa localisation et il était demandé d'expliquer brièvement les « raisons de ce choix ») ; les « activités » réalisées dans ce lieux ; les « modes de transports » pour le relier, les « outils » (cartes, plan) pour se guider. Enfin, une partie importante était dévolue aux « observations et remarques » plus personnelles qui prenait, sur une moitié de page, davantage l'allure du carnet ou du journal de bord. Ce tableau se voulait un support à partir duquel faire parler les touristes sur leurs pratiques une fois celles-ci objectivées. Cette méthode demandait à l'enquêteur d'être présent sur les deux extrémités du voyage (au moins dans sa concrétisation matérielle) : au départ pour préciser les consignes et à la fin pour recueillir le support et s'entretenir sur son contenu (qu'il fallait préalablement lire et intégrer pour être en mesure de questionner pertinemment). Elle demandait surtout d'être acceptée préalablement par le touriste qu'il faut convaincre dans les premiers temps du séjour sur place ou être positionné en amont du voyage physique, avant le départ. Nous avons testé ce dispositif au sein de notre réseau de connaissances lors de l'été 2004 et, outre la difficulté d'une

présence sur l'ensemble de la chaîne du voyage, il s'est avéré globalement très contraignant, les comptes-rendus parcellaires et moyennement opératoires. La logique du loisir qui règle le voyage touristique semblait faire ici obstacle à une telle méthode.

La mise en place d'observations directes a été également envisagée, pensée dans une optique complémentaire au recueil du sens subjectif des acteurs. L'observation permet de voir des pratiques qui ne sont pas facilement verbalisables (car trop banales, trop complexes…) ou qui apparaissent moins légitimes pour les acteurs. Ce type de méthode achoppe ici très rapidement sur une interrogation : le degré de participation et les problèmes qu'il engage. En effet, l'enquêteur n'est jamais complètement extérieur à la situation qu'il observe, sauf à scruter à travers des filtres et à l'insu ce ceux qu'il observe. Il est donc en interaction avec eux et l'observation est directe. Précisément, elle est participante et l'enquêteur passe pour un touriste, où elle ne l'est pas et l'enquêteur observe, à découvert, les touristes évoluer. Partant, un ensemble de questions se sont posées : dans le premier cas, comment faire pour apparaître comme un touriste ? Comment s'engager dans l'apparence d'un voyageur à Paris ? Le travestissement en backpacker français voyageant dans son pays d'origine (à moins de se faire passer pour un francophone, un Suisse ou un Belge…) est davantage aisé que dans la configuration de voyage avec le tour-opérateur finlandais, rendu difficilement envisageable du fait de la barrière linguistique. Celle-ci rend caduc une telle observation participante, du moins à l'échelle de ce projet. Dans le second cas, si l'engagement est moindre, comment faire pour observer les touristes dans leurs pratiques urbaines ? Faut-il les suivre ? Mais comment être certain alors que les comportements ne seront pas transformés sous l'effet du dispositif d'investigation ? Tout dépend, en fait, de la capacité des acteurs à modifier le cours de leurs actions en présence d'un observateur extérieur, qui est un des principaux risques de l'observation. De même, si « le temps d'observation doit être assez long pour que le réel ait le temps de se présenter sous une forme diversifiée » (Arborio, Fournier, 1999 : 31), peut-on imaginer suivre au quotidien les touristes dans leur programme, c'est-à-dire dans leur visite comme dans leur temps de repos et de pause ? Comment, alors, ne pas paraître intrusif ? C'est moins le principe de l'observation qui est ici en cause (si elle est couplée à une autre méthode) que le problème de la position de l'observateur et des biais engagés, du fait notamment du caractère temporaire du voyage et de la place centrale qu'y occupe le loisir. Si des investigations ethnologiques ou sociologiques ont pu accéder à des univers relativement fermés et moins accessibles qu'un voyage touristique[186], c'est ici davantage les structures de ce type de voyage, au moins dans l'espace urbain, qui agissent comme des écueils qui ne sont pas toujours simples à contourner. Nous avons néanmoins ponctuellement réalisé des observations et il sera rendu compte, dans le chapitre 6, des descriptions lors d'un circuit en car dans Paris.

[186] Notamment Goffman et l'asile (Goffman, 1979), Bourgois et les fumeurs de crack dans un quartier New-Yorkais (Bourgois, 2001).

Partie 2. Les pratiques urbaines des touristes à Paris

Chapitre 5. Les pratiques urbaines des backpackers

L'examen respectif de ce projet s'effectue en suivant la structuration de notre grille d'entretien, mais dans un ordre différent : d'abord, la configuration du voyage exposant les logiques globales qui caractérisent ce projet touristique mais cette fois-ci non pas à partir de données savantes mais via notre travail empirique. Sur la base de cette assise structurelle, nous analysons les pratiques urbaines dans une triple dimension : 1) les relations aux « aménités », 2) les relations aux « mobilités » et 3) les relations aux « médiations ». Concrètement, cela revient à saisir les lieux de la ville vers lesquels les enquêtés se portent (« aménités »), avec quels appuis modaux (« mobilités ») et quelles aides (« médiations ») conformément à la structure de la grille d'entretien. Rappelons les raisons qui justifient le recours à ces trois dimensions : nous analysons les pratiques touristiques de la ville sous l'angle spécifique des mouvements intra-urbains mais dans une appréhension qui ne se réduit ni à la seule séquence des déplacements (c'est-à-dire entre deux points) ni à une saisie déconnectée de l'environnement matériel et symbolique du cadre de voyage et de la ville visitée. Les mouvements dans la ville sont associés au cadre du « projet », et sont considérés comme des analyseurs de l'expérience touristique recherchée. Ainsi, on se déplace pour aller voir des lieux (relation aux « aménités »), en choisissant des manières et des modes de bouger (relations aux « mobilités ») tout en s'appuyant sur des ressources disponibles tant dans l'univers des services que celui de la ville (relation aux « médiations »). Ce triptyque doit permettre d'appréhender les mouvements dans la ville et illustrer la nature des pratiques effectuées et des relations nouées entre le touriste et le territoire visité, notamment en questionnant les formes « standardisées » et « rationalisées » du voyage. L'étude du rapport aux « aménités » de la ville révèle la proximité ou la distance avec les lieux touristiques et la manière dont, par leur caractère formel ou symbolique, ceux-ci structurent les représentations et polarisent ou non les parcours. L'examen des « mobilités » sonde les déplacements à la fois dans leur capacité à offrir une expérience touristique institutionnalisée ou plus émancipée des itinéraires du tourisme de masse mais aussi dans la perspective d'une aide pour encadrer les visites voire comme un support pour une exploration plus libre de la ville. L'analyse des « médiations » interroge la place des individus, des objets et des structures (d'accueil, d'encadrement…) à la fois comme des ressources pour se mouvoir dans l'environnement mais aussi à travers la manière dont ils organisent le rapport à la ville, en orientant les pratiques vers des lieux chargés symboliquement ou plus diffus et « anodins ».

Ce n'est qu'une fois que ces thématiques seront travaillées séparément que nous composerons, en amalgamant ces éléments, un tableau panoptique des pratiques. Certaines des thématiques

susmentionnées sont analysées par le prisme de notions que nous mobilisons de façon située, pour l'occasion, parce qu'elles dissocient pertinemment la réalité empirique. C'est notamment le cas avec la distinction que nous opérons, dans la partie « aménités », entre deux « espaces » qui réceptionnent chacun différentes visées : l'un est dit « monumental » et réfère au conglomérat spatial de l'hyper-centre parisien (visée « touristique ») ; l'autre est posé comme « banal » et entend souligner la place de l'urbanité non remarquable et commune à nombre de grandes villes via des aménités classiques (espaces publics, cafés, restaurants, etc.). La visée est ici plus « ordinaire ». Une deuxième notion, développée par Amar (1993), est mobilisée dans la partie « mobilité » et renvoie l'analyse des choix modaux à partir de leur « adhérence » à la ville. Si elles n'ont pas fait l'objet d'un développement spécifique préalable dans la partie théorique, elles sont induites du terrain et s'articulent avec les logiques « rationalisées » et « standardisées » du voyage.

I. Les logiques globales du voyage

Les backpackers ont jusqu'ici été présentés sur la base d'une littérature scientifique dont l'apport a permis de montrer le socle commun en termes de pratiques, révélant une autonomie et une économie globales dans les manières de faire : autonomie, d'une part, parce que les backpackers tendent à limiter les médiations extérieures du type agence de voyage ; économie, d'autre part, parce le poids du budget circonscrit leurs rapports marchands. Ce diptyque fonde un espace de pratiques autour d'une expérience de voyage censément non falsifiée (authenticité), de recherche d'interactions avec les autres voyageurs et la population locale (rencontre) et, partant, d'une constitution de soi par le voyage (identité). Ainsi, c'est parce que le voyage se réalise de façon autonome et économe que l'expérience est authentique et que l'on rencontre des voyageurs qui portent ce projet commun, nourrissant alors la dimension identitaire. Socle général et a priori, il est néanmoins travaillé par le processus d'institutionnalisation des voyages touristiques, c'est-à-dire l'intrusion du marché dans l'espace du backpacking, le rapprochant davantage des attributs classiques du « tourisme » (c'est-à-dire d'un environnement avec des services dédiés, etc.). Nous débutons notre analyse par une présentation des caractéristiques générales des enquêtés à travers ces principes structurants et ce n'est qu'ensuite, comme précédemment annoncé, que nous réduirons la focale sur celles qui sont spécifiquement liées à Paris : ce sera l'objet des parties « aménités », « mobilités » et « médiations ».

Nous retenons cinq logiques qui permettent de décrire adéquatement les enquêtés : 1) une logique d'économie qui se lit à la fois dans le choix des auberges de jeunesse comme mode d'hébergement et dans leur budget restreint qui appelle une évaluation régulière des dépenses (à partir de statut socio-économiques qui sont, pour la plupart, précaires et/ou en phase transitoire) ; 2) une logique de circuit dans le cadre d'itinéraires et de villes étapes ; 3) une logique de programmation

minimale pour laisser place à l'imprévu ; 4) une logique de sociabilité où l'on cherche, via les hébergements peu coûteux et labellisés, à rencontrer des coreligionnaires pour partager son expérience et, enfin, 5) une logique expérientielle qui constitue une sorte de mise à l'épreuve de soi.

A. Logique d'économie

1. Le choix des auberges de jeunesse

La question économique s'illustre, pour une part, dans le choix d'hébergements peu coûteux traditionnellement dévolus à l'accueil de voyageurs qui se déplacent « individuellement » et sans trop de bagages. S'il peut arriver que les enquêtés choisissent des pensions, des petits hôtels ou des chambres chez l'habitant, ils se tournent de façon privilégiée vers les auberges de jeunesse – ou autres *youth hostels* – pour plusieurs raisons : d'une part, parce que le coût est un des plus faibles rapporté à l'ensemble des structures d'hébergements dans les grandes villes[187] et, d'autre part, parce qu'elles permettent un degré de flexibilité plus important que les hôtels si l'on veut prolonger son séjour. En effet, dans certaines structures, les réservations préalables sont impossibles et on ne peut réserver qu'une fois sur place (c'est la configuration à l'auberge Jules Ferry), ce qui permet d'ajuster son voyage en fonction des opportunités in situ et facilite ainsi grandement la reprogrammation. Mais les auberges attirent surtout parce que les opportunités d'interactions sociales avec des touristes aux profils similaires sont potentiellement fortes (cf. infra « logique de sociabilités). La faiblesse du coût économique et la possibilité d'échanges fructueux sont des éléments essentiels pour comprendre la polarisation des jeunes touristes bardés d'un sac à dos qui circulent en Europe vers ces lieux d'hébergement (mais ce modèle fonctionne évidemment ailleurs) : « *les gens préfèrent* [les auberges] *parce que c'est un lieu pas cher où tu peux faire des rencontres »* (Katia)[188]. En effet, en comparaison, un hôtel qui propose des prix compétitifs n'est pas en mesure de faire valoir la possibilité du partage et de la rencontre à partir de seules chambres « individuelles » et d'un espace « commun » qui est principalement promu à la réception. Au contraire des auberges de jeunesse, où l'aspect socialisant est assez net, au moins dans la configuration matérielle des lieux et les équipements dédiés aux adhérents : nombreux sont les espaces communs – dortoirs, salle de vie avec accès internet et quelques fois des jeux vidéos, un bar et/ou une salle TV – qui imposent le côtoiement et suscitent la rencontre. En somme, comparé à l'hôtel, c'est le confort en moins mais des occurrences de rencontre en plus : « *l'hôtel, c'est cher et tu ne rencontres personne… tu dors moins bien mais tu peux t'amuser dans une*

[187] Si, comme le dit Juan G., « *c'est la forme la moins cher de voyage* », on pourrait porter l'observation sur des formes existantes d'alternatives à l'hébergement marchand, notamment le *couchsurfing* qui fonctionne dans l'accueil des voyageurs chez soi via des contacts préalablement établis sur des sites internet dédiés.

[188] Nous précisons seulement le nom mais pas l'âge et la nationalité de l'enquêté(e) lorsque nous citons des extraits d'entretiens, d'une part parce que les profils sont globalement cohérents sur ce point et que la répétition, au fil des pages et des fragments choisis, ne manquerait pas d'être redondante (puisque les mêmes noms vont revenir régulièrement). Nous renvoyons les caractéristiques précises des enquêtés aux annexes.

auberge de jeunesse. Parce que dans une auberge tu partages, tu parles, mais… tu dors mal… [rires] » (Juan). De plus, ce type d'hébergement fonctionne souvent en réseau, ce qui accroît la probabilité de retrouver, si le lieu initialement choisit affiche complet, un endroit aux qualités similaires : « *parfois, je n'ai pas pu* [y aller] *parce que c'était complet* [dans les auberges]. *Donc les réceptionnistes me recommandaient des petits hôtels pas chers* » (Azzia).

Concernant l'auberge Jules Ferry à Paris, outre son coût économique attracteur vérifié par Tobi (« *je crois que c'est le moins cher, l'endroit le moins cher pour se loger à Paris* [en fait, c'est un des lieux les moins chers] »), elle est choisie par les enquêtés pour diverses raisons : premièrement, c'est sa situation géographique relativement centrale sur l'ensemble de la métropole parisienne qui joue favorablement au regard des autres établissements qui sont soit affiliés à la Fédération Unie des Auberges de Jeunesse, soit qui présente une configuration analogue : « *j'ai choisi celle qui était la plus centrale* » (Cristina) ; « *c'était la plus proche du centre, les autres étaient ici et ici* [montrant des points au nord de Paris sur une carte, en faisant référence aux deux autres auberges de la FUAJ situées à Pantin et à Clichy] » (Tobi). Secondement, c'est la logique du réseau qui fonctionne en délivrant une information sur l'auberge, soit dans la phase préparatoire du voyage (« *Sophie, une amie de Montréal, m'avait conseillée cette auberge, pour le quartier* », Raphaël), soit dans son déroulement, via le réseau informel de rencontres plus ou moins éphémères qui se tissent : « *l'ami que j'ai rencontré dans le bus avait déjà réservé une chambre pour lui ici, donc j'ai pensé que je pourrais loger avec lui* » (Gareth). Enfin, troisièmement, ce sont des supports tels que le guide imprimé ou internet qui jouent leur rôle de prescripteur, en listant l'hébergement comme adresse opportune. Par exemple, pour internet, c'est une des premières occurrences qui s'affiche sur un moteur de recherche comme *Goggle* lorsque l'on tape une requête associant les termes « auberge, jeunesse, Paris » : « *je l'avais repérée sur la page internet d'Hostelling International* » (Carlos) ; « *j'ai regardé sur internet pour voir quelle auberge de jeunesse était la mieux, j'ai repéré celle-là tout de suite, parce que c'est la plus proche du centre et je les ai appelés* » (Tobi). Mais, si ces éléments motivent le choix, ce dernier résulte parfois plus classiquement de l'opportunité d'une place disponible qui fait que, lors de l'arrivé à Paris, on file vers la première des adresses sélectionnées qui affiche des places vacantes : « *la première journée que je suis arrivé ici, il y avait trois auberges de cette fédération à Paris et j'avais sorti les trois numéros de téléphone, la première, elle était book up, la deuxième, c'était ici, "s'il vous reste une chambre, j'arrive"* » (Altan) ; « *c'était la seule qui avait des chambres parmi les auberges. J'ai essayé un peu partout et ils n'avaient rien de libre, et ici, ils avaient des chambres donc je suis venue »* (Jade). Là, le choix se fait, avant tout, sur des hébergements à bas coûts assez indépendamment de leur localisation, le cadrage préalable ne ciblant pas un établissement mais l'ensemble du réseau des auberges sur Paris.

En définitive, que des critères précis comme la situation géographique où le conseil de tiers agissent ou non pour choisir le logement, c'est toujours l'aspect économique qui constitue l'élément fédérateur (la localisation n'est que secondaire). Le choix de l'hébergement répond donc bien à une

logique de minimisation des coûts, ce qui s'explique notamment par le cadre budgétaire serré du voyage.

2. Des budgets de voyage globalement restreints

2.1 Essai d'évaluation des budgets journaliers

L'hébergement n'est qu'une facette de la dimension économique du voyage des backpackers, qui résulte plus globalement d'un niveau budgétaire relativement ténu même si ceux-ci sont difficiles à appréhender. Plusieurs facteurs rendent l'évaluation difficile : d'une part, l'inégale durée des voyages qui différencient les sommes allouées (partir trois semaines ou deux mois n'implique pas le même investissement financier) ; d'autre part, les différentes monnaies nationales, qui entraînent des taux de change plus ou moins avantageux avec l'Euro si l'on dispose initialement de Dollars canadiens, de Marks, de Pesos argentins ou mexicains, etc. Enfin, le niveau de vie initial, en lien avec les statuts occupés participe largement à définir des budgets différenciés. Être étudiant ou salarié n'engage pas la même capacité d'économie, par exemple, ni des durées similaires de voyage. In fine, ces différents éléments freinent ici la mise en place d'une mesure étalon sur laquelle caler une évaluation. Il est néanmoins possible de reprendre des éléments attenants au budget global du voyage pour appréhender, certes approximativement, les sommes octroyées pour une journée. Par exemple, Altan dit avoir un budget global, à l'exception du billet d'avion, d'environ 5000 Dollars canadiens, ce qui, selon ses dires, équivaut en cette année 2005, « *à 3500 euros, p't'être moins* » pour une durée de deux mois. Rapportée à la journée, la somme est environ de 57 euros. Sachant que l'hébergement à bon marché, pour une nuit, oscille entre 20 et 25 euros, il lui reste précisément entre 32 et 37 euros de dépenses journalières pour manger, se déplacer, visiter, sortir. Ceci entraîne, de la part d'Altan, outre un discours sur la cherté de la vie à Paris, la réponse suivante quant aux priorités dans les dépenses marchandes, qu'il formule laconiquement : « *dormir, manger* ». On retrouve des budgets similaires pour nombre d'enquêtés : 30 à 40 euros, hors hébergement. Joe, par exemple, dit avoir un budget de 200 Livres Sterling environ (à peu près 230 euros) pour les six jours qu'il passe à Paris, soit 38 euros par jour, sans compter le prix des nuitées. S'il concède que Paris est moins cher que Londres, ses priorités concernant les consommations marchandes restent « *du café, des croissants le matin, le repas du soir ici* [à l'auberge] » et l'achat d'un « *petit cadeau* ». Concernant Ben, il a prévu un budget hebdomadaire de 200 à 300 euros qui, s'il est néanmoins approximatif car il y a des semaines où il n'a dépensé que 150 euros et d'autres presque 400, est proche des sommes précédentes avec un coût global moyen de 42 euros par jour (hébergement non compris). Si ce type d'appréciation reste imparfait, on a néanmoins une première vue où le budget journalier est borné par une somme minimale (excluant l'hébergement) avoisinant les 30 euros mais ne dépassant guère les 40, ce qui est objectivement peu pour un quotidien touristique dans de grandes villes, qui implique des sorties, des visites, etc. Une

manière complémentaire d'appréhender la petitesse de ces budgets est de pointer les propos des enquêtés concernant leurs dépenses au quotidien et leurs perceptions des tarifs, où une variation de quelques euros (voir une ou deux dizaines) est généralement significative. C'est le cas avec Iren, par exemple, qui fait l'achat d'une écharpe en solde à 9 euros au lieu de 15 (« *à 15* [euros]*, j'aurais vraiment hésité »*) ou avec Brian qui considère qu'il est pour lui inenvisageable de dépenser 30 euros dans un restaurant. On perçoit également de tels indices quand Chris signale qu'une différence de 10 euros dans le prix d'un hébergement à son importance quant au choix final ou lorsque Jade cherche à s'acheter un parapluie (certes de poche) à un tarif avoisinant les 5 euros (« *mais pas plus* »). Ces remarques sont cohérentes avec les sommes que les enquêtés s'allouent quotidiennement, et qui induisent logiquement un contrôle assez prononcé des dépenses. Il faut toutefois souligner la variation des dépenses selon les pays, les rencontres et les occasions de sorties. Elles sont généralement plus importantes dans des moments d'agrément en compagnie d'autres voyageurs, plus restreintes lors de phases plus calmes et solitaires de voyage. Généralement, la période d'achèvement du voyage est celle d'une plus grande restriction puisque l'évaluation des dépenses est plus relâchée au début que dans la phase terminale du parcours. On rencontre ainsi des backpackers qui sont dans l'obligation de menues dépenses lors de leurs dernières semaines, réduisant les pratiques marchandes à l'essentiel et limitant les sorties (alors qu'elles ont été, à certains moments, abondantes). Mais le contrôle des finances n'est pas systématiquement le résultat d'une nécessité économique soumettant les pratiques à la mesure. Dans le cas où les sommes initiales allouées pourraient permettre une certaine largesse qui pourtant s'actualise peu dans les faits, c'est la croyance que l'expérience véritable et authentique du voyage dépend d'une simplicité et d'une sobriété dans les manières de vivre qui participe à modérer les dépenses. Il ne s'agit pas de rigorisme financier mais d'éviter les excès ou les facilités qui tendraient à simplifier le voyage et donnerait l'impression qu'il va de soi[189].

Au final, le cadre économique est globalement restreint (bien qu'il fluctue en fonction des séquences du voyage) par nécessité économique ou par souci de satisfaire l'expérience. La compréhension globale des budgets ne peut néanmoins se penser indépendamment des statuts qui les permettent.

2.2 Economie et statuts des enquêtés

L'assise financière des enquêtés résulte directement de statuts qui, s'ils sont divers, échappent temporairement, pour plus des deux tiers, au monde salarié (au moment du départ du voyage). Nombre des enquêtés étant étudiant ou effectuant de petits jobs, les revenus ne peuvent être véritablement conséquents. Il y a certes un noyau de dix enquêtés qui y sont insérés comme employés

[189] « *Je préfère dépenser moins d'argent et que ce soit un peu plus dur si on veut, plus ardu mais plus intéressant au niveau des expériences.* [Ça veut dire quoi plus intéressant ?] *Quand on réussit à faire des bons coups, sans argent, c'est plus gratifiant, c'est plus facile de penser aller à l'hôtel tous les jours, c'est une façon de faire mais je préfère vivre de façon plus austère* » (Raphaël).

(dans un cirque, un cabinet de notaire, une entreprise d'élagage, une société de transport, un cabinet médical) ou comme cadres ou professions intermédiaires (deux psychologues, un chargé de clientèle dans une compagnie aérienne, une graphiste, une institutrice). Leurs durées de vacances, enchâssées dans des statuts réglementés, sont réduites à trois ou quatre semaines et ne dépassent pas trois ou quatre étapes durant le voyage. Leur tranche d'âge est légèremente supérieure aux autres enquêtés (24-30 ans contre 18-27 ans). Les deux tiers restants sont soit des étudiants qui voyagent pendant les vacances scolaires – là aussi limitées, entre un et demi et deux mois – soit des personnes en phase transitoire qui peuvent élargir selon leur gré la période de voyage à plusieurs mois (généralement entre trois et dix mois). Pour ceux-ci, le voyage correspond à une pause dans le cycle d'études ou le parcours professionnel et la dimension transitoire (c'est-à-dire le passage d'un état à un autre) est plus remarquable. Dans l'ensemble, la réception des raisons initiales qui ont motivé le voyage donne à entendre le souci de la découverte et de l'expérience : il s'agit, pêle-mêle, de « *voir le monde* », de « *rencontrer des gens* », de « *vivre une expérience* ». Si ces justifications illustrent des échappées temporaires vers des formes de différence plus ou moins inédites et des pratiques que l'on souhaite en partie transformatrices, on ne lit pas, à première vue, de logiques particulières. Les raisons exprimées s'inscrivent dans un registre relativement égal même lorsqu'on les adosse aux univers sociaux de référence des enquêtés. Par exemple, on n'observe pas de différence entre les enquêtés « salariés » et « étudiants » qui verbalisent un désir à peu près similaire d'expériences (cf. infra « la logique expérientielle »). Mais l'intention de la découverte et ses effets – c'est-à-dire la confrontation avec l' « inconnu » – laisse entrevoir des justifications plus précises chez certains enquêtés, lesquelles peuvent se lire comme une volonté de sortir du quotidien. Ce n'est certes pas qu'une articulation binaire dont Cohen (1979) a remis en cause la logique fonctionnaliste (le voyage comme simple régénération du quotidien, cf. chapitre 2) mais il y a, chez quelques enquêtés, une tension qui en résulte et qui peut s'interpréter comme une échappée nécessaire. Ce peut être pour se délester de ses pesanteurs (« *c'est juste pour échapper un peu à l'école, la famille et tout ça pour un moment, je voulais juste voir d'autres endroits, autre chose* » Iren ; « *j'avais besoin de partir, de faire une pause pour faire autre chose, voir des gens nouveaux, quitter la routine* », Katia), ou encore bénéficier du recul que représente le voyage pour évaluer et considérer nouvellement les engagements auxquels on a souscrit (« *je ne suis pas très sûre que la direction que j'ai prise soit celle que je voulais prendre* [en référence à son cursus universitaire]*, alors j'ai pensé que j'allais faire une pause pour voir si ça me manque suffisamment pour que j'y retourne ou bien si je change* » (Sarah). Parfois, la recherche de la découverte et de la différence cachent aussi la fuite d'un univers devenu embarrassant : derrière les « *mauvaises habitudes* » de Marc (« *l'idée de ce voyage… c'est… c'est un peu personnel, de voir le pays… de voir les différences, de changer des mauvaises habitudes que j'avais pu prendre…* ») se dissimule, par exemple, une sombre affaire de dette d'argent contractée lors d'un trafic de stupéfiants. Ainsi, outre la quête hors du quotidien (que reflète la posture globale de la découverte et de la recherche d'expériences), l'articulation avec cette sphère est parfois ténue : échapper à son cadre coercitif, prendre la mesure des engagements contractés, les fuir…

Mais quelle que soit la manière dont les motifs s'expriment, il y a néanmoins une différence dans les statuts qui a des effets sur les formes concrètes du voyage. Tous les enquêtés, en effet, ne sont pas également positionnés face à l'avenir : ils n'ont pas la même certitude quant à leurs engagements lors du retour. Les enquêtés salariés savent qu'ils vont reprendre leur travail, les « étudiants » leurs études ou débuter une recherche d'emploi. C'est généralement parce que le projet de voyage s'inscrit dans une temporalité précise qui articule la fin d'un cycle – étude, travail – pour en amorcer un nouveau. Le voyage prend ici la forme d'un temps sabbatique, c'est-à-dire un temps de congé entre deux périodes de travail ou d'études où le temps du retour se concrétise dans un horizon discernable et stabilisé dans des objectifs. Il y a une date de rentrée universitaire, un emploi qui reprend ou qui doit être trouvé (car rendu inévitable par la nécessité économique qui se projette)[190]. D'autres enquêtés sont moins fixés, parce que leur parcours initial est plus aléatoire, ne s'étant pas concrétisé par la sanction d'un diplôme et/ou par des emplois stables et rémunérateurs. Dans ce cas, leurs expériences professionnelles sont souvent alimentées par des emplois de services peu qualifiés (beaucoup ont été vendeurs et/ou serveurs). La phase du retour est alors approximative, ils sont généralement détenteurs de billets d'avion où le retour est *open*, ce qui favorise la flexibilité dans les dates (ce sont d'ailleurs eux qui ont des durées de voyage les plus longues : environ cinq mois pour Juan G., sept mois pour Marc, dix mois pour Ben). Leurs projets futurs sont incertains, nébuleux et de nouvelles destinations sont généralement envisagées au moment où on les interroge bien qu'ils accusent déjà plusieurs moins de voyage. C'est essentiellement pour ces enquêtés que la question du travail pendant le voyage se pose, car les petits jobs permettent de prolonger une configuration de voyage aux contours labiles qui n'est pas limitée dans le temps. C'est souvent Londres qui est la destination visée pour se faire employer dans la restauration quelques mois. Juan G. et Ben projettent d'y partir, notamment parce que travailler « au noir » leur semble plus abordable. Ce sont aussi aussi des emplois d'ouvriers agricoles dans les campagnes, comme Marc, qui a été embauché deux semaines dans une ferme des Pyrénées Orientales, à la fois pour l'expérience et les subsides qui permettent de vivre quelques temps : « *on nourrissait les animaux. […] On n'était pas payé, on était nourri, logé. […] Mais c'est le genre de truc que je n'aurai pas fait si j'avais de l'argent avec moi* ».

En définitive, les différences qui existent dans les statuts (et donc les durées de voyage) se répercutent peu sur les budgets qui sont assez homogènes dans l'ensemble, principalement parce que les salariés préparent moins leur voyage d'un point de vue financier en économisant peu, contrairement aux étudiants ou aux travailleurs précaires qui épargnent plusieurs mois à l'avance, au moins pour acheter le billet d'avion. L'absence de différences notables est aussi la conséquence d'une tranche d'âge (18-30 ans) où les enquêtés salariés restent encore à des postes de responsabilités limités

[190] L'exemple d'Azzia, voyageur japonais, s'il n'est pas généralisable, est néanmoins emblématique d'une césure qui conclue la formation universitaire et qui a pour visée l'insertion dans le monde professionnel (qu'il conçoit comme un univers intégrateur et peu mobile) : « *c'est mes dernières vacances universitaires. […] C'est la dernière fois que je peux tenter ce genre d'aventure seul, […] Je ne pourrai plus le refaire. Si je veux le refaire, je serai obligé de quitter mon travail. Au japon, en général, on ne démissionne pas. Une fois qu'on rentre dans une entreprise, on y reste sa vie entière* ».

qui ne leur permettent pas de disposer de budgets véritablement conséquents. Et même si l'assise financière était plus large, elle serait relativisée par la nécessité, qu'impose le collectif des voyageurs dans les auberges, de voyager assez chichement parce que c'est un gage d'authenticité et d'expériences. La différence entre salariés et non-salariés se lit davantage dans l'épargne financière préalable au déplacement, notamment pour ceux dont la période de voyage est relativement indéterminée du fait d'un avenir – au moins à court terme – qui ne soit pas adossé à un cadre temporel et spatial structurant (on ne sait pas encore trop ce qu'on fera et où on le fera). Pour eux, l'investissement financier et matériel est important : on quitte un travail, un appartement, on se déleste d'affaires personnelles, comme Ben, par exemple, qui était serveur dans un restaurant après des études de commerce : « *pour venir ici, j'ai vendu tout ce qui m'appartenait, mon lecteur CD, ma télé, mon DVD, ma chaîne, ma batterie, mes clubs de golf, tout…* ». Dans ce cadre, le voyage a une dimension expérientielle forte, s'inscrivant dans de plus longues durées et des étapes plus nombreuses.

B. Une logique de circuit

1. Etendue géographique et nature du circuit

La forme géographique du voyage des enquêtés est celui d'un circuit en Europe, c'est-à-dire d'un tracé constitué d'étapes plus ou moins diverses sur le continent européen. Si les contours finaux varient (selon la durée, les envies de chacun) et rendent presque impossible la formation d'un circuit type, on peut en souligner la caractéristique principale : ce sont des circuits dont les étapes sont majoritairement urbaines. À ce titre, la logique de circuit est essentiellement une logique de villes, qui sont pour la plupart des métropoles mais pas exclusivement (l'investissement géographique dans les campagnes ou les zones rurales existe mais est plus rare). La physionomie du circuit est celle du réseau inter-urbain européen, principalement les capitales et les grandes villes. Le nombre d'étapes varie selon les durées de voyage : plus elles sont courtes (car dépendantes du quotidien et de l'univers professionnel que l'on a temporairement quitté), moins les étapes sont nombreuses (trois ou quatre au maximum). Au contraire, plus la durée s'étale sur plusieurs mois, plus le nombre de pays visités augmente. Si le circuit aux étapes courtes (celui des enquêtés salariés) est davantage métropolitain dans une aire urbaine ouest-européenne (Bruxelles, Londres, Amsterdam, Rome, Berlin), celui des non-salariés est plus éclaté, dirigé à la fois vers les pays du Sud (Espagne, Portugal, Italie, Grèce), de l'Est (Autriche, Tchéquie, Bulgarie, Slovaquie, Croatie, Serbie, Roumanie) et du Nord (Pologne, Danemark, Lituanie, Finlande). Ce type de circuit est à la fois plus étendu géographiquement (s'étirant parfois jusqu'au Maroc) et plus varié en étant moins spécifiquement métropolitain (on va plus facilement vers les villes moyennes et des contrées plus rurales). La géographie des visites se dessine parfois dans la récitation de pays européens qui se succèdent les uns après les autres dans les propos des enquêtés. Brian, qui termine un voyage de quatre mois, a calculé qu'il a visité 22 pays entre la

France et ses pays limitrophes jusqu'à l'étirer aux limites de l'Europe (du Maroc à la Scandinavie)[191]. Pour l'ensemble des enquêtés (certes plus clairement pour ceux qui multiplient les villes) c'est l' « Europe » qui est clairement l'objet de la visite, au moins dans sa dimension géographique (à la question que l'on pose sur le motif de la venue – « vous êtes venu du Québec pour faire quoi ? » – Altan, répond, sans ambages et d'un trait : « *l'Europe* »). Parfois, l'objectif géographique est davantage une partie du continent (« *je voulais faire l'Europe de l'Ouest et je prévois de revenir dans deux ans et de faire l'Europe de l'Est* », Iren) ; d'autres fois, les destinations se répètent dans des boucles où l'on repasse dans une ville déjà visitée : « *j'ai atterri en Angleterre, j'ai fait Paris, Amsterdam, Copenhague au Danemark, Vienne en Autriche, Prague, Budapest, Rome, Bologne, Prague encore, Innsbruck en Autriche puis ici* [Paris] » (Altan). C'est ainsi que des enquêtés visitent « deux fois » Paris. Les durées dans les villes sont très variables, de quelques jours à plusieurs semaines, et dépendent des configurations singulières de voyage (durée, rencontre sur place, etc.). Néanmoins, dans l'ensemble, elles ne dépassent cinq ou six jours sur place. Les plus longues peuvent compter deux à trois semaines : « *je suis resté trois semaines à Paris. […] À Prague, j'ai fait deux semaines, deux semaines à Cracovie, deux semaines à Rome, à Berlin, je suis resté une semaine, dans certaines villes, oui, je suis resté deux semaines, mais des fois moins* » (Marc). La « sédentarité » dans une ville se pense en relation avec le désir de chacun (ce que confirme Alexandre, un des réceptionnistes de l'auberge : « *avec leur sac à dos, ils arrivent, ils restent deux, deux-trois jours, ils prolongent s'ils aiment la ville, sinon ils se cassent* ») mais elle s'adosse sur la configuration temporelle du voyage. Ainsi, concernant Paris, les enquêtés qui font des voyages de « courtes » durées (deux à trois semaines) ont une amplitude plus faible (de trois à sept jours) que les « longues » durées (de un et demi à dix mois), à savoir entre six jours et trois semaines.

2. Circuits et mobilités interurbaines

Les mobilités interurbaines qui donnent forme au circuit se réalisent principalement par le train et le car, et quelquefois aussi, mais plus rarement, en avion et en voiture. La primauté des modes ferrés et routiers collectifs (train et car) s'explique parce que ce sont des déplacements assez économiques sur des moyennes distances. Beaucoup d'enquêtés ont fait l'acquisition d'un pass inter-rail qui réduit les prix des liaisons entre les destinations sur une zone géographique déterminée), entraînant l'arrivée régulière des enquêtés à Paris via les gares. L'avion et la voiture sont utilisés plus épisodiquement : le premier sert à relier les longues distances lors de traversées de l'Europe du nord au sud (Azzia prend ainsi l'avion pour relier Rome de Copenhague). Le mode automobile est plus rare parce qu'il demande soit une location (qui est à la fois coûteuse pour les budgets des backpackers et généralement peu adaptée à la logique du circuit), soit un partage, à la manière du co-voiturage.

[191] « *Cela fait quatre mois que je suis parti pour voyager en Europe. J'ai donc atterri à Paris et j'y ai seulement passé une nuit et ensuite j'ai continué mon voyage ailleurs. Maintenant je reviens à Paris pour prendre l'avion et je passe du temps ici. […] Je suis allé en Italie, en Espagne, au Portugal, au Maroc, en Autriche, en Suisse, en France bien sûr, en Slovénie, en Slovaquie, en Croatie, en Serbie, en Roumanie, Pologne, Lituanie, Finlande. […] Je suis aussi allé à Nice, Montpellier, et d'autres petites villes* » (Brian).

Très peu le font, généralement par méconnaissance du procédé et de son fonctionnement concret (connexion à un réseau, partage des frais, etc.) qui est pourtant un mode idoine aux pratiques économes et autonomes des backpackers. Seul Rodolfo en a eu connaissance lors d'une rencontre, lui permettant d'effectuer une partie de son périple européen de cette façon tout en projetant de poursuivre ainsi : « *à Paris, je suis venu en voiture. Il y a des agences avec des conducteurs qui allaient à Paris, c'est plutôt économique. Je suis donc venu de Berlin en voiture. C'est une fille à Prague qui m'a parlé de ça. Mais je ne sais pas quand je repars de Paris. Il y a une agence où je peux trouver une voiture pour aller à Barcelone et cela me coûte 30 euros. On laisse son téléphone et on se retrouve à un endroit à telle heure et on part. Ensuite il nous laisse quelque part. […] Une fille m'en a parlé à Prague, moi, je ne savais rien de tout ça. Donc, on peut le faire par une agence ou par Internet. Je suis allé de Prague à Berlin de cette manière là. Ensuite à Berlin, j'ai cherché sur internet et je suis allé de Berlin à Paris également comme ça. Je vais essayer d'aller à Barcelone de cette façon. Si je l'avais su avant, j'aurais toujours fonctionné comme ça* » (Rodolfo). Mais au final, le car et le train, en tant qu'ils constituent à la fois des modes économes et « collectifs » (contribuant à les inscrire dans un imaginaire de la Route) se révélent particulièrement adaptés aux modalités d'un circuit inter-urbain au niveau européen (ce dont témoigne la logique des offres tarifaires comme les « pass »).

3. La place des interactions dans le circuit

Le circuit est généralement réalisé individuellement mais inclut souvent, sur certains segments, des temps collectifs. La rencontre constituant une dimension importante de ces voyages, ceux-ci se traduisent par des interactions régulières avec les autres voyageurs (et très peu avec les populations résidentes). On rencontre assez aisément un(e) camarade de voyage avec qui faire une partie du chemin, comme l'illustre Christophe, réceptionniste à l'auberge : « *ça discute le soir, ça reste, ça fait connaissance, ça fait la fête, ça déconne, ça dérape, la plupart du temps, ça se passe très bien, c'est très convivial, le lendemain, ça sort en groupe […] ça va se balader ensemble, ils sortent ensemble* ». Ces interactions sont aussi à la source de changement de programme où l'on suit le backpacker rencontré vers la destination qui est la sienne et qu'il vous a convaincu de visiter. Christophe, toujours : « *quand je suis à la réception, je le vois, je vois que l'autre* [parlant indistinctement]*, il est arrivé tout seul, le lendemain, ils sont tout le temps ensemble, tu vois, ils vont visiter, "ah, je vais à Londres", paf, ils changent leur programme, c'est un lieu de rencontre, c'est ça que cherchent les gens* ». Mais le fait de voyager temporairement à plusieurs résulte aussi parfois d'une prévision initiale décidée avant le départ. On a pu, en effet, planifier la rencontre avec des amis qui voyageront eux aussi dans une aire géographique proche, imaginant une jonction en un lieu donné pour poursuivre collectivement le circuit ou pour faire une pause, en louant un gîte. Par exemple, Brian a loué une maison dans le sud de la France avec sa compagne et des amis, lesquels repartiront pour le Canada avant lui, le laissant seul poursuivre son voyage. De même, Chris a partagé une semaine de son voyage avec des amis australiens. Ces moments « collectifs » dans un voyage globalement individuel sont assez nombreux : par exemple, Raphaël, qui est seul lorsque nous le

rencontrons à Paris, a fait une partie du voyage en compagnie de son frère, lesquels ont été rejoints par un ami commun une quinzaine de jours ; Gareth fait quelques étapes de son voyage avec un ami de Toronto ; Kate se fait loger chez une amie en Hollande, de même que Cristina à Barcelone ; Ben s'est fait héberger dans la famille d'un ami en Slovaquie et chez une amie Polonaise vivant à Antibes ; Marc retrouve dans l'auberge parisienne un backpacker rencontré à Rome dans une autre auberge ; Iren a débuté son voyage avec un ami américain pour s'en séparer suite à des désaccords sur la teneur du voyage mais en rencontrant régulièrement d'autres voyageurs lors de son périple[192]. Ces exemples résument bien l'alternance de temps individuels et d'autres plus collectifs : « *j'ai fait deux petites villes en dehors de Madrid toute seule et après j'ai rencontré deux filles canadiennes et on a fait le Portugal ensemble, et après j'en ai eu un peu marre d'elles, on était trois filles tout le temps ensemble, c'est pas très bien. Donc on s'est séparées et j'ai fait Grenade, Barcelone et l'Espagne… et j'ai rencontré des gens au hasard dans les auberges, et après j'ai fait Rome toute seule, et puis j'ai retrouvé une des filles canadiennes à Venise et on est allé à Paris ensemble, mais elle loge dans un endroit complètement différent […] elle loge chez de la famille donc elle fait plein de choses avec eux, donc moi je me balade et je fais des trucs toute seule* ». Partant, la dimension strictement individuelle du voyage se relativise puisqu'elle est régulièrement nourrie de rencontres : « *en fait, on rencontre toujours du monde, on se fait des copains, on raconte ses plans, qu'on va en Belgique pour quelques jours, et du coup on peut te demander "ça te dit qu'on fasse le voyage ensemble ?" alors on voyage ensemble pendant quelques jours, on n'est jamais vraiment seul en fait* » (Brian). Ainsi, mi-individuel, mi-collectif, le voyage est souvent en balancement, entre moments solitaires et temps partagés.

C. Logique d'autonomie et de programmation minimale

L'autonomie, qui consiste à agir selon ses propres lois, est originellement une caractéristique intrinsèque au voyage des backpackers en tant qu'elle constitue censément un vecteur pertinent pour vivre une expérience individuelle et authentique. Décider soi-même des formes de son voyage permet de limiter d'éventuelles falsifications extérieures qui obtureraient l'expérience véritable. Malgré tout, l'autonomie ainsi décrite consistant à commander les formes de son voyage n'est pas suffisante pour penser le cadre de réalisation des backpackers : en effet, le choix d'un voyage organisé est aussi une démarche autonome si elle est décidée individuellement. En fait, il faut associer à l'autonomie un *niveau* de programmation, qui est ici minimal (réduit aux aspects pratiques indispensables au voyage) et qui se réalise le plus souvent in situ. Là, c'est une autonomie qui s'actualise, pour beaucoup, en lien avec la conjoncture, l'auto-programmation se perpétuant pendant le voyage (alors que celui qui est dit « organisé », un professionnel s'en est accaparé, à ce moment, la gestion et la maîtrise). Ici, si l'autonomie est sous-tendue par une programmation minimale, c'est pour favoriser un réajustement

[192] « *Je suis venue avec un ami […] et nous étions à Londres quatre jours ensemble et je ne supportais plus d'être avec lui. Moi je voulais voir des trucs et lui il voulait boire toute la nuit et dormir toute la journée. On n'était pas très bien assortis, donc je suis allée à Madrid toute seule* » (Iren).

potentiellement permanent. Regardons les deux temps où la programmation se déploie distinctement : avant le départ et dans le cours du voyage.

1. La préparation du voyage

La phase de préparation mêle globalement l'idée du voyage à des actions stratégiques comme l'achat de billets, la saisie de réservations, etc. L'idée du voyage procède d'un cheminement inégal : plus long pour les non salariés (« *ça fait longtemps que j'y pensais […] ça fait très longtemps que je voulais visiter l'Europe. Paris aussi* », Raphaël), plus récent pour ceux qui le sont. Le voyage peut résulter d'une opportunité, par exemple dans la conjugaison d'un temps de vacance et de l'offre généreuse d'un parent grand voyageur qui met à disposition ses points de fidélité, permettant un départ assez rapide qui limite la phase préparatoire[193]. Une fois le départ assuré (les billets achetés), on va inscrire le voyage dans une phase stratégique qui demande que l'on alloue à l'action des moyens spécifiques pour qu'il devienne effectif : c'est le moment de déposer officiellement ses congés pour certains, et d'effectuer les réservations nécessaires. Celles-ci concernent presque exclusivement le transport et les pass éventuels qui serviront sur place (pour les déplacements en train ou car), parfois l'hébergement pour la première nuitée. L'aspect stratégique du projet implique principalement ce plan d'action minimal (un billet d'avion ou de train, un hébergement éventuel mais pas systématique lors de l'arrivée) auquel il faut ajouter les micro-préparations du voyage : prévoir une assurance, faire des achats personnels et les formalités administratives nécessaires[194]. Pour certains, il faut organiser, pour les moments où l'on voyage collectivement avec des amis, la location de gîtes : « *il y avait une partie du voyage qui était planifiée, parce exemple on a loué une maison, on avait envie de ça avec ma copine, et on savait qu'on allait y être à ce moment là* » (Brian). Le transport et l'hébergement (quand celui-ci fait l'objet d'un projet collectif) sont donc cadrés à l'avance (« *on a réservé seulement les gîtes, le billet d'avion et le ticket de TGV Paris-Lyon* », Chris). Une fois ces préparatifs réglés, il y a d'autres planifications, mais qui se situent davantage au niveau intentionnel, consistant à prévoir sans réserver, les plans d'actions devenant ainsi ici plus aléatoires. Le propos d'Azzia concernant la manière dont il a procédé dans sa phase préliminaire illustre ce partage entre différents niveaux de planifications : « *je me suis décidé, j'ai acheté un billet* [un mois avant] *et ensuite, j'ai réfléchi* ». Il y a bien deux temps distincts : premièrement, la décision du voyage, qui n'est pas qu'une simple intentionnalité (du type : je pense partir à Paris, j'aimerais partir à Paris, etc.), est celle qui le rend possible parce qu'on a avec soi le billet qui permettra de s'y transporter ; deuxièmement, la possession du billet ouvre l'espace de réflexion (sur ce qui est à faire et à voir, comment, et par quel itinéraire). Altan le formule autrement mais la partition se révèle similaire : « *à partir du moment où j'ai acheté mon billet d'avion, ça a commencé à se préparer* ». C'est bien l'acte

[193] « *Mon père voyage beaucoup, il avait donc beaucoup de Miles et j'avais le choix entre plusieurs destinations, donc je l'ai préparé un mois avant* » (Caroline).
[194] « *J'avais déjà un passeport, hmm, ensuite j'ai acheté un sac à dos et un sac de couchage, et puis plein de savon et de shampoing* » (Jade).

d'achat qui, en signant la promesse matérielle du voyage, permet d'imaginer ce qu'il sera ou pourrait être. La phase stratégique borne le voyage en lui fixant des points d'ancrage temporel (des dates, qui peuvent certes être modifiées) et spatiaux (une ville d'arrivée et de départ). À la suite, le degré de préparation est inégal, sommaire pour certains qui en restent à la programmation prévue – villes d'arrivée et de départ – et décideront essentiellement sur place[195]. Pour d'autres, elle est plus nourrie mais reste toutefois dans le registre de l'intention qui laisse ouvert les modifications d'itinéraire. C'est bien le « contenu » du voyage qui est ici en jeu (dans ses aspects géographiques et temporels : où aller et à quel comment ?) mais dans un cadre qui reste encore labile. Outre les moyens matériels pour se déplacer et dormir la première nuit, c'est une prévision assez générale qui ne se fixe pas précisément dans des temps et des lieux précis. En somme, c'est une prévision non assurée. Par exemple, on construit son itinéraire pour soi (« *dans sa tête* ») et sans engagement ferme[196]. On consulte quelques fois des forums de voyageurs pour avoir des informations basées sur des expériences de voyages et surtout internet pour y chercher des informations pratiques à partir de *Google* (des horaires pour les déplacements inter-métropolitains, les adresses d'auberge de jeunesse)[197]. Si on achète un guide, il est davantage feuilleté que lu de façon serrée (parfois, la lecture débute dans l'avion) et il arrive que l'on s'informe autour de soi pour demander des renseignements et des conseils divers (comment changer son argent, ce qu'il faut visiter, combien de temps rester dans telle ville, etc.). Même ceux qui cherchent des données culturelles et historiques via les guides ou internet le font plus dans une imprégnation de la destination via l'absorption d'images mentales nées de la lecture qu'à travers une programmation effective dans des choses à voir et à faire, laquelle se réalisera sur le moment : « *sur internet, je mettais "culture française" par exemple, et alors ils me montrent des bâtiments, un peu d'histoire, un peu tout ça… c'est pour voir, rien de précis* » (Victoria) ; « *je regardais les endroits de France et Paris. Les endroits les plus typiques […] mais je n'ai pas cherché Paris tel quel, c'était juste comme ça, pour moi* » (Cristina). Globalement, outre les éléments nécessaires à la réalisation du voyage, le reste de la programmation stratégique se réalise largement sur place.

2. La programmation in situ

La phase de planification in situ consiste à décider sur place, au fur et à mesure que le voyage avance, essentiellement parce que l'itinéraire est susceptible d'évoluer. C'est une construction en pointillé : « *j'ai programmé mon voyage au fur et à mesure des jours. Quand je suis arrivé à Milan, je ne savais pas*

[195] « *J'ai juste acheté les billets à l'avance. Je savais que j'allais aller en Europe, mais je n'ai pas fait beaucoup de préparatifs et des plans ou quoi que ce soit. […] Je savais depuis l'été que j'allais venir et j'ai économisé de l'argent, mais je n'ai pas programmé ce que j'allais faire et j'ai acheté mes billets deux semaines à l'avance. Je savais juste où j'arrivais et d'où je repartais* » (Gareth).

[196] « *Je l'ai préparé un peu* [le voyage] *dans le sens où j'ai fait un petit itinéraire. Savoir qu'après Paris, c'était Barcelone, ensuite, dans une autre ville. Mais dans ma tête* » (Raphaël) ; « *je regarde les destinations suivantes, je planifie au fur et à mesure. […] Je savais que j'allais à Londres en premier, et puis j'avais envie de voir la France. Après, où en France, je n'avais pas programmé* » (Sarah).

[197] « *J'avais juste quelques adresses d'auberges de jeunesse, trouvées sur internet et ce genre de trucs, le reste je l'ai laissé au hasard* » (Mikaël). De même, David « [a consulté internet] *seulement pour les auberges et aussi pour les horaires de train afin d'être sûr de pouvoir aller d'un endroit à l'autre* ».

où j'irai. Je savais plus ou moins que j'irai à Paris et à Berlin et également à Prague, mais ensuite… » (Rodolfo). La prévision stratégique concerne, là encore, essentiellement les déplacements inter-urbains, quelques fois l'hébergement. Mais celui-ci se fait généralement sur place et sans réservation, pour un ensemble de raisons : c'est non seulement le fait qu'il y ait, dans la plupart des métropoles, de nombreux hôtels à prix modiques fonctionnant en réseau et qui aiguillent facilement sur d'autres lieux si jamais celui qui est convoité affiche complet, mais aussi la croyance dans l'idée d'une confrontation formatrice avec l'inconnu[198]. Si l'absence de réservation est un trait caractéristique des pratiques des backpackers en tant qu'ils voyagent en expérimentant – dans une certaine mesure – les situations (cf. « la logique expérientielle »), le fait que la période d'enquête se fasse à l'intersaison de l'hiver et du printemps facilite néanmoins l'attitude distancée de la non réservation : « *souvent, on est arrivé sans avoir réservé. On pouvait se le permettre parce qu'on est en saison morte. Même à Venise, il y avait plusieurs places de libre. Souvent on décidait le matin et on ne savait pas où est-ce qu'on arrivait le soir* » (Raphaël) ; « *on est en hiver, donc du coup je ne suis pas obligé de le faire* [planifier]. *Si on était en été je crois que je serais obligé de le faire, j'aurais du beaucoup plus organiser mon voyage. C'était le truc sympa* [ne pas avoir à réserver] » (Brian). Ainsi, dans les faits décrits, la réservation est assez rare et elle est liée à des situations d'exception, notamment les périodes de haute saison (période de fêtes)[199]. Néanmoins, il y a des degrés dans la programmation de l'hébergement : au niveau le plus rationalisé, on recherche des informations avant d'arriver à destination, par la consultation du guide ou d'internet pour y apprécier la situation géographique et les commodités. Éventuellement, certains passent un appel téléphonique pour réserver si cela est possible. Dans la perspective la moins rationalisée, on agit le jour d'arrivée, en s'y rendant directement afin de voir quelles y sont les disponibilités mais aussi, par exemple, en s'appuyant sur les structures existantes, un cyber-café pour accéder à internet ou l'office du tourisme : « *par exemple quand je suis arrivé à Milan, je ne savais pas où aller, mais bon, on trouve toujours quelque chose. Là-bas, je me suis connecté à internet, j'ai trouvé des adresses et je les ai appelés. […] Quand, je suis allé à Budapest, c'était la même chose, je suis arrivé et je n'avais rien mais il y'avait un office de tourisme et là-bas, on m'a indiqué* », (Rodolfo). Mais ce sont aussi parfois les ressources opportunes dans la ville qui facilitent la recherche, comme Juan G. qui, rencontrant un touriste visant le même hébergement, fait la route avec ce dernier. Si le fonctionnement est globalement similaire pour les transports dans la mesure où l'on décide sur place, il faut néanmoins prendre sa décision et acheter son titre au moins un ou deux jours avant pour le train ou l'avion (comme Iren qui réserve un vol sur *EasyJet* pour Madrid lorsqu'elle est à Londres, ou Sarah qui achète son billet de train la veille à la gare de Lyon avant de partir le lendemain pour l'Italie). Cette programmation minimale présente l'avantage de modifier la configuration du voyage en termes d'itinéraire et de durée, c'est-à-dire de modifier le tracé, d'allonger ou de raccourcir le temps passé

[198] « *La seule fois où j'ai réservé, c'était pour mon billet d'avion mais sinon, j'arrive et j'avise. […] Je n'ai pas à planifier quoi que ce soit, je trouve que c'est bien de se confronter à l'inconnu. Hier, j'avais prévu des choses mais pour sortir… mais jamais je ne réserverai une auberge ou… s'il n'y a plus de chambres libres, je cherche autre chose* » (Katia).

[199] « *Je n'ai rien réservé, où que j'aille, je débarque sans rien. Jusqu'à présent, la seule fois où j'ai réservé, c'était pour le réveillon de Noël car c'est le moment où il faut le faire. Et même à cette période là, j'ai réservé seulement deux jours en avance* » (Ben).

dans une ville. L'absence de fixation préalable dans des temps et des lieux permet de modeler le voyage en fonction des circonstances, si la destination se trouve être plus plaisante que ce qui avait été imaginé et inversement, lorsqu'elle apparaît moins attrayante que prévue. Par exemple, Raphaël passe plus d'un mois à Barcelone, appréciant la ville davantage qu'il ne le supposait (« *j'aime beaucoup cette ville. La fête, les gens sont ouverts, non, je ne sais pas, c'est parce que je me sentais bien à Barcelone, même en hiver c'est bien* ») mais aussi et surtout parce que l'opportunité d'une sédentarité s'est présentée (intégrer une co-location dans un appartement pour un mois) : « *j'ai rencontré quelqu'un de très gentil qui travaillait là-bas, qui s'appelait Marta, qui m'a proposé un appartement, à louer, comme ça. Elle n'avait jamais fait ça mais elle avait besoin de quelqu'un pour l'appartement. C'était totalement imprévu donc je suis resté longtemps à Barcelone* ». Le voyage se transforme également parce qu'une information recueillie in situ reconsidère le tracé qui devient plus direct dans la suppression d'une étape ou plus sinueux par un rajout. Ainsi, Brian, canadien, avait imaginé faire une pause à Dieppe entre Londres et Paris du fait de l'importance de la ville dans la mémoire nationale (comme lieu d'affrontement avec les forces allemandes durant la Seconde Guerre Mondiale), se rend compte, une fois à Londres, qu'il est plus aisé de rejoindre directement Paris, l'arrêt à Dieppe demandant de réaliser plusieurs déplacements. C'est aussi Azzia qui pensait se rendre de Barcelone à Paris via Marseille et qui est informé de la possibilité de faire le trajet directement (Barcelone-Paris) par le train de nuit. Les rencontres sont aussi à l'origine de changements dans l'itinéraire ou d'impulsions vers une destination qui n'était ou pas prévue ou imaginée à un moment différent. Ainsi, c'est Rodolfo qui va à Cracovie parce qu'une fille rencontrée en Autriche lui vante les mérites de la ville ; Jade qui décide d'aller à Paris, étape envisagée mais plus tard dans le voyage, parce qu'un ami à Varsovie lui a conseillé de faire la route avec lui ; Iren qui vient à Paris motivée par une voyageuse rencontrée à Venise[200]. Il y a, enfin, pour certains, l'opportunité d'un travail qui peut sédentariser le voyageur : « *je veux encore aller aux Pays Bas et si j'arrive à me débrouiller pour trouver de l'argent alors j'y resterai* » (Ben). In fine, Brian résume bien l'état d'esprit d'une logique de circuit flexible qui est subordonnée à l'envie du voyageur, où le plaisir de l'autonomie et d'une programmation calées sur les aléas guident la forme du voyage : « *ça marche comme ça, quand on aime un endroit, on peut rester plus longtemps, et puis on change d'endroit et ça nous plait moins, alors on reste moins longtemps, on repart. […] Je n'avais pas tout prévu, tout noté sur un petit papier, du genre : "alors ce jour là je serai là", c'était plus cool comme ça. Donc on peut dire qu'une grande partie du voyage n'était pas planifiée* » (Brian).

La programmation in situ renvoie à une forme douce d'improvisation, où l'on compose globalement sur-le-champ, avec une préparation se réalisant dans des temps réduits. L'ouverture à l'inattendu est ambivalent parce qu'il porte en lui l'avantage de la surprise plaisante et l'inconvénient de la déconvenue (qui peut néanmoins être remémorée ultérieurement sur un mode positif). C'est

[200] « *En fait j'avais même pas prévu d'aller à Paris lors de mes voyages, j'allais juste dans le Sud…je suis allée à Nice et après j'allais monter à Amsterdam et ensuite retour à Londres, je n'avais même pas prévu de m'arrêter ici. […] Mais une de mes amies de chez moi m'avait dit que je devais vraiment essayer, que c'était le meilleur endroit où aller et hmm la fille que j'ai rencontrée à Venise prenait ce chemin et j'ai pensé que ce ne serait qu'un voyage en train, alors j'ai décidé de venir* » (Iren).

l'avantage de la surprise lorsque Cristina, avec une amie rencontrée durant le voyage, fait du vélo pour quelques jours dans le sud de la France et, le soir tombant, ne trouvent pas d'endroits pour dormir : « *on a demandé à des gens d'une maison qui avait une piscine si on pouvait planter notre tente et ils nous ont donné une chambre pour la nuit. Ça, ça a été une bonne chose* » ; l'avantage encore quand Rodolfo trouve l'opportunité, sur les conseils d'une amie de se déplacer en partageant une voiture à plusieurs (diminuant les frais du voyage) qui lui permet d'aller à Berlin puis à Paris de la sorte, favorisant l'économie et la rencontre. De même, c'est le plaisir de bénéficier, au dernier moment, d'une chambre chez l'habitant alors qu'on n'a rien réservé, comme Sarah à Prague). Mais l'inconvénient néanmoins, lorsque, par exemple, on ne réserve pas alors que la période le demande (période de fêtes de Noël par exemple) : « *l'hiver, en Belgique* [à Bruxelles]*, il m'est arrivé des ennuis, c'était la foule là-bas, je ne sais pas pourquoi. C'est les deux seuls jours que j'ai passés dehors pendant les quatre mois, je me suis retrouvé dans la merde. Je n'aime pas réserver à l'avance, on ne sait jamais ce qui va se passer, j'aime bien improviser mais là, il fallait réserver et arriver à une date fixe* » (Brian). Ce que corrobore Lucie, réceptionniste : « *le gars, il débarque, il ne sait pas combien de temps il va rester, "pour l'instant, je vais prendre une nuit", il est là avec sa carte de l'Europe, à réfléchir s'il va en Hollande, en Belgique ou en Allemagne après en Italie* ». Ainsi, ces heurts (mais peu nombreux et sans conséquences sur la tenue générale du voyage), comme ces aubaines, sont le résultat d'une organisation qui s'appuie largement sur les circonstances issues du cours du voyage, notamment les rencontres avec les autres voyageurs. Si elles participent parfois à en modifier les formes géographiques et temporelles, c'est parce que ces interactions sociales constituent une autre des caractéristiques structurantes de ces voyages.

D. Logique de sociabilité

La recherche d'interactions sociales est une des motivations à l'origine du voyage des backpackers. Le choix des auberges de jeunesse résulte de considérations économiques mais pas seulement : la confrontation avec les autres voyageurs et la population résidente est également une donnée importante qui participe à intensifier le voyage par des rencontres et des échanges sociaux. C'est l'occasion d'un partage, soit parce qu'on réalise le voyage, pour une part, en commun, soit parce qu'on se trouve face à des interlocuteurs qui sont engagés dans une expérience similaire. La sociabilité est ici un ressort identitaire fort qui s'explique par la jeunesse de ces touristes et le fait que leurs voyages s'inscrivent en partie dans des moments charnières d'un parcours scolaire, professionnel ou, plus largement, de vie. Dans ce cadre, nombre d'auteurs ont souligné la place de la rencontre dans la confrontation régulière et renouvelée à la nouveauté, comme une des motivations principales des backpackers. Le fait que le circuit s'effectue à travers les grandes villes européennes dans des hébergements dédiés aux voyageurs autonomes et économes en est une première illustration : « *je ne suis pas ici pour être totalement seule. Si j'avais voulu être seule, je serais allée à la campagne dans un endroit calme. Ici* [l'auberge], *c'est parce que je sais que je vais rencontrer des gens* » (Katia). Il nous faut encore insister à

nouveau sur la spécificité des espaces communs des auberges de jeunesse à travers les dortoirs et les salles de vie qui facilitent la rencontre et l'échange : « *c'est ça qu'est bien dans l'hostelling international, c'est que du traveller, tu rencontres des gens comme toi, en gros. T'as plein de gens qui voyagent seuls et qui rencontrent plus de gens en voyageant seul à travers les auberges de jeunesse, qui en découvrent beaucoup plus comme ça que des gens qui partent en groupe, qui s'embrouillent pendant tout leur voyage. Dans un hôtel, c'est froid, tu as une réception, tu rentres dans ta chambre, tu sors, tu n'as pas ce côté : tu fais ta bouffe, tu partages* » (Christophe, réceptionniste). En effet, l'absence de tels espaces peut être rédhibitoire et affadir les sociabilités que ces voyages portent avec eux : « *le seul endroit où je n'ai pas vraiment fait de rencontres, c'était au Portugal, parce que j'étais à l'hôtel. […] Dans l'hôtel, tu ne fais aucune rencontre, il n'y a pas de salle commune, tu as juste ta chambre* » (Jade) ; « *je me rappelle, il y a trois mois* [à Paris]*, j'ai passé la première semaine à l'hôtel, je n'ai fait quasiment aucune rencontre. Je me suis emmerdé à fond, c'était nul, c'était plat […] c'est dans les auberges qu'on rencontre* » (Marc). Le propos de Brian cité supra (« *on n'est jamais vraiment seul en fait* ») se vérifie dans les nombreuses et régulières interactions du voyage : « *dans quasiment chaque ville, j'ai rencontré des gens* » (Ben), « *on rencontre des étrangers, n'importe qui… partout en Europe […] dans les auberges, il y a tout le temps des rencontres à faire* » (Marc). Entendre leurs récits consiste à réceptionner un entrecroisement de différentes nationalités, qui ne manque pas de susciter le sentiment du cosmopolitisme (même si les affinités de rencontres se réalisent en partie par aires culturelles et linguistiques) : c'est Brita (Allemande) rencontrant un Ecossais et des Norvégiens, Jaimé (Espagnol) des Espagnols et des Canadiens, Hiram (Mexicain) des Argentins et des Chiliens, Azzia (Japonais) rencontrant des Suisses et des Néo-Zélandais, etc. Ces rencontres ne se limitent généralement pas au seul espace de l'auberge et s'élargissent bien souvent à la ville : en effet, on part voir ensemble des monuments et des musées la journée et l'on fait des sorties le soir dans les bars. De cette façon, c'est l'expérience qui est mise en partage, celle du voyage comme celle que l'on porte avec soi, par laquelle s'engage une confrontation au divers qui se lit dans l'écoute des histoires de vie aussi bien que les nombreux événements issus du voyage. C'est, d'une part, « *parler de nos vies, de nos familles, pourquoi on est ici, par exemple, ou bien où on est allé aujourd'hui, ce qu'on a fait, quelque chose comme ça, ou au sujet de ce qui nous intéresse, nos passe-temps, par exemple. […] Juste, juste… d'où nous sommes venus, quelles aventures on a vécues* », Mikaël). C'est aussi, d'autre part, s'échanger des informations sur des opportunités ou des « bons plans » (telle visite est gratuite à telle heure, etc.). Comparativement à l'éventualité d'en conserver intérieurement l'expérience du voyage (qui doit parfois attendre le retour pour se manifester), ces mises en commun en permettent la communication, la transmission, l'échange et, parfois même, quand il se réalise à plusieurs, un ressenti conjoint. C'est le plaisir simple d'éprouver une expérience équivalente, partageable parce qu'elle appartient à soi autant qu'à l'autre, devenant ainsi multi-appartenante[201]. Cette « distribution » du

[201] « *Je me suis rendu compte que partager, c'est peut être mille fois mieux… partager cette expérience… ce que je veux dire, c'est que je suis venu en pensant à moi, en pensant à un apprentissage personnel mais quand je me suis retrouvé avec mes amis chiliens, un couple de chiliens, alors oui, ça vaut la peine de venir accompagnée. […] Si on veut s'exclamer que c'est beau, tu n'as personne à qui le dire. C'est pour ça qu'hier, ça m'a plu de rester avec eux pendant la soirée à boire des verres et parler. Parce que c'était l'occasion de partager ses expériences. […] On a besoin de quelqu'un pour partager ce que l'on voit* » (Hiram) ; « *t'es assis là et tu*

voyage entre plusieurs individus offre aussi, dans la confrontation culturelle et linguistique à l'autre, la possibilité d'un recul et d'une posture réflexive, qui passe notamment par le fait de se reconsidérer soi-même en modulant son regard et ses connaissances : « [on parle] *de notre point de vue sur le monde. Et c'est très inspirant, très intéressant de savoir, d'arriver à connaître leurs vies et ce qu'ils pensent, […] ça m'aide pour avoir mon opinion à moi, pour me forger personnellement* », (Mikaël). Ainsi, le partage verbal de l'expérience participe à fonder le sentiment de la différence : « *c'est une expérience intéressante parce que quand on est deux, voire plus, on parle entre nous […] il y a tellement de choses à apprendre des autres cultures. Parler avec les autres, c'est une façon d'apprendre* » (Katia) ; « *connaître des gens différents, connaître leur manière de vivre, ce qu'ils font dans la vie, comment ils vivent, j'aime vraiment ça* » (Caroline).

Si les interactions avec les voyageurs sont régulières et facilitées par le partage d'espaces de vie, celles avec les résidents sont à la fois plus rares et plus éphémères : rares, d'une part, parce qu'il n'est pas aisé d'entrer en contact avec des résidents sans médiations extérieures préalables, notamment en connaissant quelqu'un sur place. Sans cet appui précieux, il faut généralement mobiliser des capacités sociales liées à un désir fort d'interactions pour pouvoir faire des rencontres inopinées avec des résidents (c'est ici davantage le cas des backpackers masculins, plus enclins à s'engager dans une relation amicale ou amoureuse avec un(e) résident(e)). Ces interactions se produisent, elles ouvrent parfois au touriste l'espace social des relations de la personne rencontrée[202]. Elles sont éphémères, d'autre part, parce que les interactions se réalisent généralement, outre quelques menues conversations dans des boutiques, via des demandes de renseignements et des expériences de drague pour certaines enquêtées dans des lieux nocturnes festifs ou la journée dans un lieu public. Au final, ces interactions sont plus ou moins intenses et varient aussi en fonction de la compréhension linguistique qui tend à réduire et limiter la portée de la rencontre ou, au contraire, à l'étendre et à l'intensifier[203]. Un autre des éléments propices à l'échange social est l'expérience du travail pendant le voyage, dans le contact prolongé des résidents ou encore lorsque les déplacements s'effectuent sur le mode de l'auto-stop : « *on rencontre beaucoup de gens comme ça, c'était intéressant. […] De rencontrer des gens, si les gens nous aimaient, les gens nous embarquaient, nous logeaient chez eux, à faire la bouffe, à parler, on buvait, on partait le lendemain, on rencontrait d'autres gens, qui nous aimaient, le fait d'être sur la route perdu au milieu de nulle part, que quelqu'un gare sa voiture, nous embarque, on est dans la merde, c'est plus agréable que de prendre un train et de faire une ville comme ça. […] On rencontre plein de monde de tous les coins, c'est différent. C'est intéressant, il y a toujours des gens avec des mentalités différentes, avec différentes histoires, différents problèmes, des gens qui sont généreux. On était deux paumés sur le bord de la route, on nous voyait, on nous prenait… dès qu'on pouvait, on*

rencontres quelqu'un, et il te dit : "je vais visiter la tour Eiffel demain" et toi tu dis "d'accord on y va ensemble" puisque de toute façon on y va, et alors tu as quelqu'un à qui parler, et discuter sur ce que t'as vu, ou alors aller au Louvre et dire ce que tu as pensé des peintures, des choses comme ça. J'aime bien voir des choses et parler d'elle après avec quelqu'un » (Iren).

[202] « *Par exemple à Berlin, j'ai rencontré une fille dans le métro. Le lendemain, je suis allé chez elle et j'ai dormi là-bas. […] Cela s'est également passé comme cela à Vienne, j'ai rencontré quelqu'un de là-bas dans un bar et j'ai ensuite rencontré ses amis* » (Rodolfo).

[203] « *J'ai rencontré des gens qui ne parlaient pas un mot d'anglais, là c'est dur. Mais hier soir, j'ai rencontré un Marocain qui était bilingue en anglais et en français, donc, c'était bien pour parler* » (Chris).

parlait à quelqu'un » (Marc). Au final, les sociabilités des backpackers trouvent leur origine dans des caractéristiques objectives (âge, parcours de vie…) qui, en tant qu'elles sont se situent à des moments pivots de l'histoire individuelle, œuvrent à la construction de soi. Comme les autres dimensions du voyage (le niveau de programmation, l'aspect circulaire, etc.), ces éléments sur la sociabilité sont révélateurs d'un voyage qui est appréhendé comme une expérience globale à vivre.

E. Logique expérientielle

Cette logique est à la fois la résultante de l'association des précédentes logiques mais pas seulement, car la configuration de voyage ici décrite est certes le produit de l'ensemble des caractéristiques susmentionnées mais elles ne disent pas forcément la logique de l'expérience qui implique une *confrontation* avec l'espace visité. Ce type de voyage, en étant marqué par l'économie et l'autonomie, est réalisé par de jeunes touristes sur des périodes assez longues, facilite une position qui consiste à se mettre face à soi-même, en cherchant à se situer, à s'évaluer et à prendre, en quelque sorte, sa propre mesure. C'est le sens de l'expérience tel que le donne Derrida, à savoir un terme qui engage l'idée d'une traversée avec le corps dans un espace plus ou moins nouveau[204]. Dans cette dimension spécifique de l'expérience, il y a une forme d'épreuve face à la nouveauté et, par ce contact, la recherche d'intensités dans la vue de particularismes remarquables (paysage, situations…) et d'interactions vécues avec autrui. Autrement dit, c'est l'expérience qui résulte de la rencontre avec d'autres manières d'être et de faire dans un espace différent du sien. Deux éléments, en particulier, alimentent cette logique : d'une part, le fait que c'est un premier grand voyage réalisé de façon autonome, lequel possède donc une place spécifique dans les biographies individuelles ; d'autre part, c'est le rôle de l'altérité comme producteur d'un sentiment d'aventure nourrissant la construction identitaire.

1. Le premier « grand » voyage

La « grandeur » réfère ici à la fois à l'espace-temps du voyage comme à la manière dont il est parcouru, c'est-à-dire à une amplitude géographique et temporelle jusqu'ici inédites pour les enquêtés ainsi qu'une réalisation autonome qui n'a, là aussi, pas de précédent. À ce titre, c'est ce premier voyage d'importance, où l'on part seul, pour une durée de plusieurs semaines ou de plusieurs mois et dans des destinations parfois forts éloignées spatialement de son lieu de résidence. Comparativement, les voyages passés se sont principalement concentrés à l'échelle du continent de résidence et souvent dans des cadres organisés (par la famille, des amis, l'école, etc.).

[204] « J'aime assez le mot d'expérience, dont l'origine dit quelque chose de la traversée, mais d'une traversée avec le corps, dans un espace qui n'est pas donné d'avance, qui s'ouvre à mesure qu'on avance » (Derrida, cité par Cahen, 1986).

La « biographie touristique » des enquêtés, parce que celle-ci est encore assez récente, montre qu'ils se meuvent, jusqu'à ce voyage, essentiellement dans leurs aires culturelles et géographiques (le continent d'origine). Retracer les espaces de ces visites revient approximativement à poser un calque sur les frontières continentales suivant la nationalité de chaque enquêté : ainsi, les enquêtés européens connaissent essentiellement l'Europe, les enquêtés canadiens et les américains le continent nord-américain, les Sud-Américains l'Amérique Latine et les Australiens l'Océanie et l'Asie du Sud-Est. Les enquêtés européens énumérèrent, au titre de leur voyage passé, une géographie européenne classique (l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne, l'Autriche, la Suisse, le Portugal, la Hollande, la Belgique, parfois la Turquie et le Maroc) qu'ils résument en disant avoir visité « *les pays européens* » (Brita), voire, pour les plus âgés, « *la plupart de l'Europe* » (Joe) ; les Nord-Américains citent davantage des villes (Las Vegas, Orlando) et des États (Hawaï, le Colorado), les Sud-Américains mentionnent un espace afférent au leur (Argentine, Brésil, Uruguay, Paraguay, Chili) et qui s'étend jusqu'en Amérique Centrale (Nicaragua, Costa Rica), aux Caraïbes (Cuba) voire Disney au États-Unis. Azzia, l'enquêté japonais, se rappelle de ses voyages à Singapour, en Malaisie, en Thaïlande, en Australie, en Corée et en Chine. Les Australiens, outre de multiples mouvements dans leur espace intérieur, relevaient principalement des mobilités touristiques vers l'Asie du Sud-Est. Partant, pour la plupart d'entre eux, c'est leur premier voyage à une distance si lointaine (hormis ceux qui ont fait de longs voyages par le passé dans un cadre collectif). Une deuxième particularité de ce voyage est qu'il constitue une « sortie » des structurations collectives passées en se réalisant dans l'autonomie. Les précédentes mobilités « touristiques » relèvent d'une insertion dans un cadre préétabli : voyage au pair, voyage linguistique et/ou scolaire (avec les associations d'école, à travers les échanges et les correspondants étrangers, les bourses d'études à l'étranger), voyage sportif et/ou associatif (avec les scouts) et surtout les voyages en famille, qui apparaissent ici comme les principaux leviers pour les déplacements de loisirs à l'étranger (et aussi parfois parce qu'on y a séjourné car les parents y travaillaient). S'il y a quelques exemples de longs séjours de ce type (en comptant les échanges universitaires), les temporalités des voyages passés restent courtes, avoisinant les quatre ou cinq semaines (rarement plus) car il s'agit généralement de temps de vacances permis par un cadre productif. Face à ces différentes configurations, le voyage ici analysé occupe une ampleur nouvelle : « *les seuls endroits où je suis allée, c'était avec ma famille, mais jamais de grands voyages* » (Iren) ; « *quand j'étais à l'école, quand j'étais petit, j'ai voyagé avec mes parents, en Autriche, en Suisse, en Italie, en France. Mais là, c'est mon plus grand voyage* » (Tobi). L'autonomie inévitablement réduite de l'enfance et de l'adolescence (en termes financiers, physiques, cognitifs, etc.) rend difficile l'affranchissement des cadres collectifs : ce n'est qu'à partir de 17 ou 18 ans que s'effectue ici le premier « voyage seul » (entendre, à la fois, sans les parents et en dehors de toute médiation externe structurante). Si certains enquêtés ont parfois réalisé un ou deux voyages sur ce mode, ce fut toujours dans un cadre géographique relativement restreint (Jaimé et Mikael en Angleterre, Juan G. en Irlande du Nord, Brian aux États-Unis)[205]. Par conséquent, le présent voyage

[205] « *J'étais parti seul juste quelques jours, une semaine aux États-Unis* [il avait alors 20 ans], *mais ce n'était pas un grand*

revêt une amplitude inhabituelle, au croisement de distances géographiques nouvelles (« *c'est mon premier grand voyage*, *c'est mon premier voyage en dehors d'Australie* », David ; « *c'est mon premier voyage dans le monde, en dehors de mon pays […] je connais différents états du Mexique, mais, c'est la première fois que je sors de mon pays* », Hiram) et d'une autonomie de réalisation inédite : « *je n'ai jamais voyagé totalement seule avant, toujours avec un ami* » (Brita) ; « *c'est la première fois que je voyage seule. […] on a juste acheté les billets et on ne savait même pas combien de temps on allait rester ni où on irait, du coup, il nous est arrivé plein de choses* » (Katia). Le voyage prend ainsi une forme géographique et temporelle générale qui, conjuguée à l'autonomie, favorise la coupure avec l'univers quotidien. Mais si ce voyage constitue, pour la plupart des enquêtés, une première fois (« *ici, c'est vraiment mon grand voyage, mon premier grand voyage »*, Chris), les destinations se découvrant au fil de l'avancée du circuit avec l'ingénuité qui sied généralement à l'expérience première, les enquêtés de nationalités européennes ont néanmoins, vis-à-vis de Paris, un passé plus chargé. Si, dans l'ensemble, ils connaissent mal la France (hormis Neil et sa profession itinérante de dresseur dans un cirque, qui connaît la Normandie et la Bretagne, et Jaimé, originaire du pays Basque espagnol, qui a été dans les Landes), la ville fut l'objet de visites passées, presque à chaque fois dans le cadre plus ou moins explicite du voyage touristique (les configurations étaient néanmoins différentes selon les moments). Mais si certains ne sont venus qu'une fois en famille plusieurs années auparavant, dans le cadre de visites classiques (par la famille, des amis) [206], l'aspect de la « première fois » est vivace et s'illustre notamment dans l'expérimentation de l'altérité qui est supposée être une expérience transformatrice.

2. Epreuves et bénéfices de l'altérité

L'altérité renvoie à ce qui est autre et extérieur à soi (cf. chapitre 2). Dès lors, elle est productrice d'une expérience du multiple, en constituant ce qui n'est pas soi comme plus ou moins différent, voire nouveau (je regarde chez l'Autre ce que je ne possède pas). Parce que le voyage ici analysé est une première par sa distance géographique, sa durée et son cadre de réalisation, il est censé accoucher d'une expérience significative pour soi. Le choix d'un tel voyage est celui d'une posture expérimentale qui entend vérifier, apprendre et découvrir par l'expérience. Il y a certes une logique globale de la connaissance, c'est-à-dire une « *envie de voir le monde* » (Gareth), de « *connaître l'Europe »* (Rodolfo) ; de « *voir une partie du monde, voyager, rencontrer des gens* » (Raphaël) ; de « [s'] *amuser, de faire des expériences nouvelles, rencontrer de nouvelles cultures, parler à des gens différents, […] voyager en bus ou en train* » (Brian). Cette logique est néanmoins sous-tendue par une mise à l'épreuve de soi. On peut lire, en effet, dans le propos des enquêtés, tout un registre de l'expérimentation, où il s'agit de connaître et d'éprouver, de

voyage comme cette fois » (Brian).

[206] « *J'ai vu les monuments, je suis allée voir les principaux monuments. Nous étions ici seulement pour quelques jours, alors nous sommes allés au Château de Versailles et à Disneyland* » (Brita, qui avait 13 ans) ; « *c'était juste, ce n'était même pas une journée, c'était quelques heures, j'ai juste fait un voyage en bateau sur la Seine, des trucs de touristes, ce n'était pas… ce n'était pas très spectaculaire mais c'était très bien* » (Tobi, qui avait 16 ans).

s'aventurer et de se hasarder, mais toujours dans une perspective où l'on cherche à se situer et à s'évaluer.

2.1 Les mises à l'épreuve par le voyage

Cette mise à l'épreuve de soi se lit, premièrement, dans le cadre « solitaire » du voyage. Si les interactions sont régulières, le voyage est généralement décidé seul et globalement réalisé par ses propres moyens. Cet aspect est ambivalent car c'est à la fois un facteur d'appréhension (malgré les interactions, on affronte seul les désagréments) et une des dimensions de l'apprentissage, où l'on passe par des émotions insécures et leur contrôle progressif. L'impact du voyage sur soi se lit notamment dans l'aguerrissement croissant : « [Gareth, parlant de son voyage] *je ne l'ai jamais fait avant, mais plus ça va, moins ça me fait peur, donc, c'est pour ça que je voyage seul, pour aller au delà de la peur. J'ai voyagé seul donc je sais que dans le futur je pourrai voyager seul. J'avais un peu peur de le faire mais maintenant je me sens bien, je l'ai fait* ». La formation pratique initiée par l'expérience concrète du voyage est parfois explicite et revendiquée comme un des ressorts de l'engagement : « *c'est que je suis venu en pensant à moi, en pensant à un apprentissage personnel. Je veux connaître l'Europe, je veux y aller seul parce que… je veux faire l'expérience d'aller dans un endroit que je ne connais pas, seul, sans parler la langue du pays, en ne connaissant absolument rien. Je voulais me confronter à ça totalement seul, voir comment je me débrouille sans l'aide de personne, sans personne qui te dit : "ne t'en fais pas, il ne va rien t'arriver"* » (Hiram).

La mise à l'épreuve se lit, secondement, dans la confrontation à l'inattendu qui résulte de la distance à l'univers globalement connu et réglé du quotidien. Partant, il faut réussir à s'accorder avec un environnement où les ressources, moins déchiffrables sur-le-champ, semblent plus incertaines. Il faut donc composer avec des situations que l'on maîtrise peu : « *les situations surgissent comme ça, par surprise… faut du courage, hein ! […] il faut persévérer, par exemple si on se fourre dans une situation inconfortable ou qu'on se retrouve à descendre d'un train tard dans la nuit, eh ben il faut s'adapter et persévérer. […] Parce que là je me trouve à l'autre bout du monde et il faut bien que je m'en sorte s'il m'arrive des embrouilles »* (Emily). Il y a ainsi un ensemble d'expériences qui résultent directement d'une programmation défaillante (qu'on conjure avec plus ou moins de succès, par exemple, lorsque l'hébergement fait défaut, en dormant dehors ou en étant accueilli in extremis par des résidents) ou d'événements malencontreux qui ressortent directement des désagréments des voyages autonomes où l'encadrement est réduit. C'est le récit d'une bagarre dans un bar, d'un vol, d'une intoxication alimentaire, d'un accident de voiture de location, d'une carte bancaire bloquée, d'un prêt d'argent non remboursé, etc. Si ces expériences ne sont pas initialement désirées et sont ressenties avec une certaine émotion sur le moment, elles ressortent pour partie d'une configuration de voyage labile et interactive qui laisse place à l'improvisation. Elles sont néanmoins jugées, dans le recul de l'appréciation rétrospective, comme constitutives du voyage et du processus identitaire : « *ça fait partie du voyage, c'est comme ça qu'on apprend même si, quand ça arrive, ce n'est*

pas drôle » (Gareth, qui a eu un accident de voiture) ; « *se faire voler, aller à la police, ça peut être vraiment dur. Maintenant* [un mois après]*, je me dis que c'est une expérience, que c'est bon pour moi* » (Ben, victime d'un vol).

Enfin, troisièmement, en lien étroit avec les développements précédents, c'est la mise à l'épreuve de soi dans le voyage par une programmation très sommaire. Le contact avec un cadre d'action non préalablement planifié est un environnement potentiel qui, en ouvrant aux opportunités et aux contrariétés, constitue la saveur, en quelque sorte, du voyage, en produisant des sensations pour les enquêtés. L'intérêt est de vivre ces situations dont la finalité n'est pas donnée d'avance (appelant donc une sorte de lutte) mais qui, une fois réalisées, activent le sentiment d'une performance (donc d'un certain niveau de réussite de l'action). À une question concernant son rapport à l'inattendu, Brian parle de « bataille » : « *c'est excitant, ça change, c'est enivrant. Pour moi c'est ça voyager. Il m'est arrivé et il va m'arriver encore de me pointer dans une ville à onze heures du soir, je ne sais pas où je vais dormir, personne ne parle anglais, et ça fait partie de l'aventure. Il faut s'adapter, y'a pas d'autre solution. Pour moi c'est ça tout le côté tripant du voyage. Si j'arrivais à Paris en ayant déjà ma chambre d'hôtel réservée avec tout le truc planifié, ça ne correspondrait pas à l'idée que je me fais du voyage. Ce serait plutôt celle que je me fais des vacances, et qui est opposée pour moi à la notion de voyage. Quand on voyage il y a une bataille à mener en partie pour te débrouiller, il y a une bataille à mener en partie pour trouver l'endroit où tu vas dormir* ». La confrontation à des contextes d'action peu planifiés est portée par une rhétorique valorisant l'imprévoyance : « *j'adore ça, ouais ouais, je ne fais pas vraiment beaucoup de plans […] Parce que, je pense que ça fait partie du voyage. En faisant des choses un peu par accident, je pense que j'apprends davantage.* […] *je pense que c'est une meilleure expérience pour moi si je n'ai pas planifié, comme ça j'expérimente quelque chose, parce que je ne m'y attends pas »* (Gareth).

La configuration générale d'un premier grand voyage autonome et peu programmé, soumis à quelques incidents, constitue un cadre propice à l'engagement dans des épreuves : ce sont des expériences auxquelles on se soumet et qui, une fois réalisées (à moins d'un désagrément majeur), établissent la valeur positive du voyage et le transforme en aventure vécue, partageable et valorisable.

2.2 Epreuves et sentiments de l'aventure

L'accomplissement du voyage sanctionne, pour une part, la confrontation avec les aléas consubstantiels à une programmation très lâche. Elle engendre un ensemble de sentiments divers mais qui convergent autour de l'idée de l'aventure parce que l'on a composé avec des événements plus ou moins imprévus. Lorsque le voyage touche à sa fin, l'expérience globale donne l'impression d'une connaissance et d'une maîtrise pratique des situations vécues ainsi que la représentation d'un événement ressenti comme gorgé de multiples interactions fructueuses : « *je me suis vraiment éclaté. Maintenant, je suis prêt à rentrer chez moi, je n'ai pas vu ma famille, mes amis, mon chien depuis si longtemps, mais je pourrais aussi continuer, ça a été vraiment chouette. […] Pour tout quoi, les gens super que j'ai rencontrés, la super bouffe que j'ai mangée, les supers endroits où je suis allé. Je me sens en vie et libre, c'était une super expérience, c'était*

vraiment chouette, c'était une sorte d'aventure » (Brian). La phase d'achèvement est productrice d'un sentiment de puissance, c'est-à-dire d'une capacité d'être et d'action (« *je me sens en vie et libre* ») que l'on retrouve également chez Altan : « *j'avais envie de voyager, d'être libre* [rires]… *avoir des contacts avec des personnes, juste aller où je voulais, quand je voulais, être libre, […] c'est ce que j'ai fait* ». Mais la sensation d'avoir réalisé une aventure ne se traduit pas uniquement dans le sentiment de la complétude : le voyage s'articulant dans des temporalités biographiques souvent à la charnière de moments différents, elle prépare aussi l'avenir. La traversée d'un environnement non quotidien qui est nourri, en conséquence, d'éléments extraordinaires, permet de considérer autrement son engagement dans des actions futures, notamment parce qu'un des effets du voyage a facilité les rapports sociaux entre les voyageurs, gonflant ou rehaussant ainsi la confiance de soi vis-à-vis d'autrui. Le contact renouvelé avec la différence a favorisé – pour certains – la croyance dans leurs propres qualités sociales : « *je crois que ça m'a aidé à mieux me socialiser. C'est bien pour moi, pour que je sois plus à l'aise, j'ai vu beaucoup de personnes. Et quand je retournerai au Japon, je pourrai m'adapter plus facilement »* (Azzia)[207] ; « *chez moi je ne suis pas du genre à aller vers les gens et à leur demander "comment tu t'appelles ? Tu viens d'où ?" , mais ici si tu ne le fais pas, ça ne marche pas parce que tu ne rencontres personne. C'est pas facile d'être seul, alors c'est mieux si tu rencontres des gens avec qui parler. Ce voyage aide à ça, rencontrer les gens, à parler, à voir des choses ensembles, à sortir de soi. Ça t'apprend à être bien avec les autres* » (Iren).

Au final, ce type de voyage porte en lui une mise à l'épreuve de soi dans le contact avec des formes de nouveauté (c'est ce qui appuie l'interprétation du voyage comme une aventure), s'actualisant dans un moment biographique suspendant les activités de l'univers quotidien. Celui-ci permet, par exemple, de se repenser en quelque sorte, en appréciant nouvellement ses engagements, ou encore en s'éprouvant dans la proximité de différents univers sociaux. À ce titre, ces voyages ont une dimension initiatrice dans le sens où ils permettent l'accession à une connaissance et une identité sociale par le voyage. Non que celui-ci soit une initiation au sens strict de l'ethnologie (qui fonctionne en trois temps, par séparation, marginalisation et agrégation), mais il semble cependant conférer la qualité d'un esprit différent qui s'opérerait lors du retour. Si nous ne pouvons pas confirmer ce point, la dimension d'apprentissage et le sentiment d'avoir ingéré un ensemble d'expériences nouvelles ressortent des enquêtés qui achèvent leur voyage.

F. Conclusion sur les logiques générales du voyage

Le tableau ici dressé des pratiques des enquêtés s'articule autour de la figure d'un touriste soucieux de gouverner librement son voyage en laissant place au réajustement dans le cadre d'un circuit mais dont le tracé n'est pas toujours donné d'avance (c'est le sens d'une auto-programmation

[207] On peut néanmoins replacer l'exemple Azzia dans le cadre de la société Japonaise où les relations sociales lui apparaissent rigides et stressantes (« *il faut faire attention à comment on s'adresse aux gens, il faut faire attention tout le temps* ») comparativement à la situation européenne, plus souple (« *ici, les gens vivent librement, c'est plus naturel* »).

essentiellement réalisée dans le cours du voyage). Il s'agit donc bien, au sens propre, d'un tour qui combine les étapes et les visites dans l'espace géographique européen. Si la nécessité économique implique des haltes dans les structures classiques d'hébergements de voyageurs assimilés à un tourisme de « routards », c'est aussi pour interagir avec autrui dans des contacts renouvelés qui partagent et enrichissent socialement l'expérience du voyage. In fine, ce cadre de réalisation donne le sentiment de vivre une aventure dans l'expérimentation de la différence. À partir de cette description, trois points peuvent être posés : premièrement, il faut relever l'interdépendance de ces différentes logiques, qui s'alimentent mutuellement. Par exemple, c'est la logique du circuit qui contribue à des échanges sociaux réguliers où le cadre de l'autonomie et de la rencontre qui permet de confronter le voyageur à des formes d' « épreuves » en vue de la constitution d'une expérience. C'est encore la recherche d'interactions encourageant une programmation minimale car elle facilite la composition sur-le-champ en fonction des rencontres. Secondement, les différentes logiques présentées ne constituent qu'un cadre *global* qui ne préjuge pas des différences individuelles et des subdivisions possibles selon les effets de structure ou de contexte. Ce tableau n'a pas vocation est être plus précis car notre objectif est d'examiner leurs pratiques urbaines à Paris : où et comment ils investissent la ville ? C'est donc dans le contact avec l'espace particulier de la métropole parisienne que ces pratiques – et leurs différences éventuelles – émergeront (ou non). C'est donc en réduisant la focale sur le contexte parisien que nous pourrons y lire de possibles modulations. Ce cadre général est néanmoins indispensable pour comprendre les logiques globales dont de telles pratiques urbaines procèdent : les passer sous silence ou n'y faire cas qu'en arrière-fond est oublier que l'on ne voyage pas de façon « pure » où les pratiques s'inventent selon les contextes (c'est bien pour cela que nous travaillons sur la base de projets, qui mettent en valeur différentes configurations de voyage). Enfin, troisième et dernier point, le portrait ici dépeint constitue une validation partielle mais incomplète des caractéristiques des backpackers développées théoriquement dans le chapitre 4. L'analyse auprès des enquêtés montre bien une autonomie dans le déroulement et l'organisation du voyage (la programmation est réduite à quelques éléments) et la pertinence de la référence économique, illustrée par la petitesse des budgets (qui s'étalent néanmoins sur un temps assez long). La place structurante des interactions sociales relativement intenses et éphémères dans le cours du voyage, qui participent à en modifier le tracé, est ici constatée, de même que la force supplémentaire que prend la question identitaire du fait que le voyage occupe une place plus ou moins transitoire dans le parcours de vie. La dimension faiblement « rationalisée » du voyage est bien lisible dans ces programmations minimales où dates et horaires peuvent être changés, déplacés et permettent une maîtrise presque permanente sur les activités quotidiennes du voyage. Le bornage du voyage est général (une date d'arrivée et de départ) et l'intervalle reste flexible. Par contre, le degré de « standardisation » affleure peu et son « niveau » reste ici assez hypothétique. En effet, un élément comme l'authenticité, que nous relevions dans le chapitre 4, n'est pas confirmé et reste à discuter dans les parties qui suivent : dans quelle mesure les backpackers s'ajustent-ils au monde « local » dans une démarche de mise à distance des

lieux touristiques ? De même, recherchent-ils en propre des itinéraires hors des « sentiers battus » et des enclaves touristiques ? Si ces questions seront tranchées une fois l'ensemble des pratiques urbaines analysées, un élément émerge cependant : le voyage touristique se révèle être ici une expérience globale où la dimension du loisir se nourrit à la fois des logiques de circulation, d'interaction, d'économie et d'autonomie. Partant, il semble parfois plus important de faire une partie du chemin avec untel dans telle direction plutôt que de visiter tel lieu. Dans ce contexte, les choses à faire et à voir sont dépendantes des aléas et des reprogrammations potentielles. Des pratiques touristiques dominantes, qui appellent telle visite et telle pratique, peuvent être remisées ou repoussées parce que l'on choisit, au dernier moment, de modifier le programme, qui n'apparaît pas ici solidement calé sur un panel de sites qu'il faudrait impérativement voir. Par un effet de croisement, la logique de « rationalisation », qui implique une planification matérielle largement réalisée sur-le-champ, donne à lire une relation au « tourisme » qui semble potentiellement distante, du moins dépendante de la conjoncture du voyage. Nous n'avons néanmoins pas assez d'éléments, pour l'instant, pour conclure à une faible « standardisation » et nous attendrons, pour cela, l'analyse située des manières de faire à Paris autour des trois thèmes préalablement choisis, dont le premier concerne l'analyse du rapport aux « aménités ».

II. L'espace-temps des aménités

Cette partie réfère au rapport que les backpackers entretiennent avec les « aménités » urbaines. Si cette notion se rapporte, selon le dictionnaire, à la qualité de ce qui est agréable à voir et à sentir (mais qui est considérée hors de tout contexte particulier), la question que nous poserons est la suivante : quels sont les espaces et les temps, dans la métropole parisienne, qui promeuvent cette qualité pour les touristes autonomes et économes que sont les backpackers ? On dissocie ici deux espaces-temps différents : la « monumentalité » et le « banal ». La nécessité de partager la métropole parisienne en deux espaces résulte de la perception des acteurs eux-mêmes qui distinguent la « ville touristique » de celle, plus diffuse, qui l'environne (et plusieurs enquêtés nomment « le reste de la ville »). Ils perçoivent plus ou moins nettement la partition de la structure socio-spatiale de Paris, au moins dans la dissociation entre l'espace touristique central assez resserré et les aménités plus classiques communes de la grande ville. Nous qualifions cet espace touristique (bien qu'il ne soit pas constitué d'un seul bloc homogène et il faudrait parler d'un conglomérat d'espace) de « monumental » et celui, plus général et moins marqué, de « banal ». Il s'agit de voir ici dans quelle mesure le rapport des enquêtés aux « aménités » parisiennes témoigne d'un cadre « standardisé » et « rationalisé » du voyage. Autrement dit, comment les objets touristiques de Paris s'intègrent-ils au voyage, et de quelle nature sont les médiations qui encouragent ou freinent ce type de visites ?

A. Les espaces-temps de la « monumentalité »

La « monumentalité » réfère au caractère majestueux des sites et des paysages qui, par leur taille, leur intérêt historique et/ou esthétique, ont une valeur symbolique forte. Elle s'incarne, au niveau spatial, pour une large part, dans le *Central Tourist District* identifié par Duhamel et Knafou (cf. chapitre 3) qui regroupe les principaux sites emblématiques du patrimoine parisien[208]. Outre quelques satellites comme Montmartre et la basilique du Sacré-Cœur au nord, le Père Lachaise à l'est et, à l'extérieur de Paris, des sites comme Versailles, cet espace renvoie essentiellement aux arrondissements centraux s'étirant le long de la Seine vers l'ouest jusqu'au Champ de Mars et la place du Trocadéro ainsi que le quartier de l'Opéra au nord. C'est l'espace touristique historique issu de la ville médiévale et de la ville bourgeoise haussmannienne, polarisateur des flux et catalyseur des imaginaires. Quelle est sa force d'attraction sur les backpackers ? Quels rapports entretiennent-ils avec cet espace historiquement chargé et massivement fréquenté ? Quelles sont leurs modalités de visite, et quels sens leur donnent-ils ?

Dans les faits, loin d'être évité via une stratégie de mise à distance, cet espace constitue une base commune de visite que les backpackers fréquentent largement. Son évitement, si l'on se place dans la perspective anti touristique, qui est censément une caractéristique forte du voyage des backpackers révélée par une bonne part de la littérature savante, ne constitue pas l'actualité de leurs pratiques telle que nous les avons observées, et telle qu'elle est confirmée par les réceptionnistes des auberges de jeunesse que nous avons interrogés. Au contraire, son attraction est manifeste et indéniable mais les modalités de visite sont diverses en fonction des moyens financiers et, surtout, des durées de voyage. Cet espace « monumental », mondialement connu, réceptacle d'imaginaires largement consacrés, illustre un positionnement spécifique quant à l'identification de soi comme « touriste », où le « tourisme », loin d'être rejeté, est un élément identitaire de leur voyage qu'ils souhaitent toutefois insérer singulièrement.

1. Une base commune de visite

Au regard de la littérature sur les backpackers présentée dans le chapitre 4, on aurait pu croire que ceux-ci, portés par une idéologie anti touristique, seraient rétifs aux sites et aux paysages « monumentaux » en tant qu'ils sont des objets mondialement identifiés et arpentés par une masse de touristes. Ce n'est pas le cas : la grande majorité des touristes interrogés intègrent cet espace « monumental » dans leur programme de visite, qu'ils pratiquent néanmoins diversement en fonction des configurations singulières de voyages. À repérer les récurrences des sites et des espaces visités, la

[208] Pour rappel, on y trouve la tour Eiffel, la cathédrale Notre-Dame de Paris, les principaux musée (Louvre, Orsay, Beaubourg), le jardin des Tuileries, le quartier Latin (Saint-Michel, Saint-Germain des Près, la Sorbonne, Saint-Sulpice), les Champs-Élysées, l'arc de Triomphe, la place de la Concorde, le Petit et Grand Palais, les quais et berges de la Seine, les différents ponts, etc.

cartographie touristique « monumentale » qui se dessine recoupe celle des hauts lieux du *Central Tourist District* et de ses satellites afférents. On retrouve pêle-mêle, sans être exhaustif, Notre-Dame (et dans une moindre mesure la Conciergerie), la tour Eiffel, la place du Trocadéro, l'avenue des Champs-Élysées, l'Arc de triomphe, la place de la Concorde et son obélisque, Montmartre et la basilique du Sacré-Cœur, le quartier Latin (avec le jardin du Luxembourg, le Panthéon, la Sorbonne, l'église Saint-Sulpice et, plus épisodiquement, l'Institut du Monde Arabe), les musées du Louvre, d'Orsay et de Beaubourg (et, de façon mineure, les musées Rodin et Picasso), le cimetière du Père-Lachaise, la Seine et, extra-muros, le château de Versailles. C'est l'espace référentiel touristique basique, attendu et connu, comprenant des sites touristiques, des espaces publics (place, pont, avenue), des musées ainsi que l'ensemble des paysages associés. La place essentielle de cet espace dans les pratiques de visite est appuyée par les propos des réceptionnistes : « *ils veulent tous voir la tour Eiffel, le Louvre, ça tourne au centre de Paris qu'on connaît tous… tout le centre plus le Sacré-Cœur, voilà, et par moment EuroDisney et Versailles dans le sud. C'est très rare, c'est très très rare, moi, je suis très surpris quand un touriste me demande un endroit que d'autres ne me demandent pas* » (Christophe).

Pour comprendre les relations des backpackers avec l'espace « monumental », on ne peut pas se contenter de la simple déclaration d'une visite à la tour Eiffel, à Notre-Dame ou dans un lieu similaire. Il faut, à la fois, questionner la manière dont les visites se déclinent en termes de pratiques (que visite-t-on, dans quel contexte ?) et le sens que leur attribue les acteurs (comment ces visites a priori touristiques sont-elles intégrées dans les discours, comment s'articulent-elles en termes identitaires ?). Dans un premier temps, nous montrons que la physionomie de ces visites se façonne en relation avec un contexte budgétaire et temporel.

2. Des visites modulées par le temps et l'argent

Le terme de « visite » recouvre ici un ensemble divers de pratiques, de l'entrée effective dans un site ou dans un musée à la simple vue du monument. Si le désir individuel motive la pratique vers tel ou tel lieu et peut expliquer la spécificité de certaines visites[209], ces visites se modulent différemment selon le temps et le budget disponibles, tantôt effectives, dans l'exploration réelle du site, tantôt plus distantes, dans la simple fréquentation environnante des lieux.

[209] Tout en restant dans des références muséales et architecturales classiques, la relation à l'espace « monumental » se décline selon des intérêts individuels, où l'on visite, le musée de l'Air et de l'Espace car on s'intéresse à l'aéronautique, le Maison Européenne de la Photographie parce que, en tant qu'étudiant en philosophie, on est curieux de questions esthétiques, la grande arche de la Défense du fait que l'on a un frère architecte qui l'a conseillée.

2.1 Le facteur budgétaire

En constituant un critère objectif qui configure fortement les voyages des backpackers dans leurs formes générales (hébergement, transport, alimentation, etc.), le budget se répercute logiquement sur les pratiques de visites qui demandent un droit d'entrée payant. Si, globalement, Paris est le réceptacle de nombreux discours sur la cherté du coût de la vie, notamment les menues choses du quotidien (mais qui ne sont pas propres aux seuls backpackers car elles sont assez largement partagées par les touristes)[210], la question financière est néanmoins prégnante. Touristes économes, les backpackers voyagent avec des sommes d'argent relativement peu importantes et qui sont peu extensibles (mais cela sert aussi l'expérience). Les durées de voyage, lorsqu'elles sont longues de plusieurs semaines ou de plusieurs mois, commandent bien souvent une utilisation précautionneuse du budget jusqu'à nécessiter, pour certains, l'engagement dans un travail temporaire rémunéré[211]. Ce cadre général se perpétue sur les séquences plus spécifiques du voyage, où la visite payante d'un musée ou d'un site n'est pas une simple formalité mais se réfléchit et s'examine : « *c'est sûr* [en se référant à l'ensemble du voyage] *que je veux voir les principaux lieux touristiques. Mais s'il me faut payer pour rentrer, je ne rentre pas ou alors cela dépend du prix* » (Rodolfo). Le prix est une donnée déterminante qui va moduler la portée de la visite payante en en façonnant les contours. Pour quelques uns, il constitue une barrière rédhibitoire (« *j'ai jamais payé pour aller voir quelque chose* », Elizabeth) ; pour d'autres, ce sont des dépenses annexes mais nécessaires qui agissent comme écueils : « *à Prague, c'est sûr qu'il y avait des choses qui auraient pu être intéressantes, en bus, il y avait des camps de concentration, une église qui était fait en os, mais je n'ai rien vu car justement, il fallait payer pour le bus* » (Altan). Certains, au contraire, n'hésitent pas à débourser les sommes nécessaires pour les visites jugées importantes (« *le Louvre, j'avais vraiment envie de le voir, je voulais le visiter, donc je savais que j'allais dépenser pour ça* », Hiram). En fait, l'attitude la plus courante ne consiste ni dans le rejet systématique de tout accès payant ni dans le consentement soutenu de dépenses pour l'entrée sur les sites mais dans l'évaluation régulière des prix ainsi que des possibilités de les contourner et de s'en affranchir. Il s'agit donc d'accéder aux sites mais dans le cadre d'un coût réduit voire nul si possible. Certes, il y a des contextes contraignants, notamment la fin du voyage, où la nécessité de l'économie se fait plus pressante et polarise les pratiques vers l'essentiel (hébergement, restauration) mais, globalement, les enquêtés recherchent la visite tout en tentant de circonscrire les dépenses associées. Ceci entraîne un ensemble de visites aux formes différentes : outre celles qui sont formelles et qui voient certains enquêtés s'acquitter des droits d'entrée, il y en a d'autres qui sont marquées par des tentatives d'infléchissement. C'est, d'une part, chercher à éviter les transports en commun (principalement le métro), c'est-à-dire le coût d'un ou deux trajets. D'autre part, c'est se contenter, sur place, de visites « informelles », où l'on tire profit du paysage et du mouvement

[210] D'après les divers « encadrants » rencontrés (guides, réceptionnistes).
[211] Mais c'est généralement une donnée initiale présente à l'esprit de ces backpackers qui anticipent bien la physionomie du voyage à partir de son capital financier dans l'inadéquation de la durée et des finances disponibles.

environnant, par exemple en se plaçant sur des lieux favorables à l'observation et à la détente (sur le parvis de Beaubourg, les animations festives y étant nombreuses ; sur la place du Trocadéro où la vue offre un panorama sur la tour Eiffel). On peut aussi effectuer la visite à des moments propices, lors de périodes gratuites ou qui proposent des réductions tarifaires : aller au Louvre le soir parce que c'est moins cher (Jade), faire l'ascension de la tour Eiffel en prenant un ticket « escalier » et non « ascenseur », ce qui permet d'économiser quelques euros (Emily). Parfois aussi, on entre dans le site pour y déambuler dans les limites de l'espace public accessible gratuitement : c'est, par exemple, profiter du hall de Beaubourg (et de ses aménités intérieures : café, librairie, paysage) ; c'est jouir du site du Louvre en se promenant au niveau de la place Carrée ou autour de la pyramide. La visite prend alors la forme d'une *vue*, au sens propre, du site, et d'une immersion dans une ambiance ressortant d'un cadre urbain particulier. Elle est moins intelligible dans la vérification et l'examen approfondi de l'œuvre ou des œuvres dont le site recèle que dans le sentiment d'une proximité avec celui-ci et dans l'appréciation du paysage singulier. Il y a ainsi une logique de la visite qui est davantage marquée par l'activité visuelle vis-à-vis de l'environnement et de l'ambiance du site : « *je ne suis pas monté à la tour Eiffel parce que c'était trop cher, mais je suis resté me promener autour, c'est beau avec la Seine et en face, une sorte de bâtiment très grand* [le Trocadéro] » (Juan) ; « *à Paris, j'ai moins été dedans* [les monuments]. *Mais si je compare avec d'autres endroits, je suis beaucoup rentré dans les églises, c'était pas payant. J'ai vu beaucoup de l'extérieur, j'ai bien aimé le Conservatoire euh… municipal, les sculptures, il y a un visage avec une grosse main. Cette place là, c'est beau, l'immense église à côté… c'est dans le 1er arrondissement. Sinon, le Louvre, c'est vraiment beau. La place Carrée, à l'extérieur. C'est même plus beau qu'à l'intérieur* » (Raphaël).

Selon les manières adoptées, les visites vont prendre différentes formes : de la visite payante à la recherche de la réduction, de la visite intérieure sommaire à la vue à distance. Ce sont là des manières de « faire » le Louvre, Beaubourg, la tour Eiffel et, plus globalement, l'ensemble de l'espace « monumental » payant dans le cadre de différentes pratiques, lesquelles illustrent une attitude globale de distance vis-à-vis des sites qui demandent un droit d'entrée. Le critère économique encourage donc la recherche de stratégies alternatives consistant ou à rabaisser le plein tarif à un niveau plus motivant ou à se laisser porter par l'environnement et l'ambiance extérieure du lieu. Mais l'aspect économique est parfois redoublé par l'attrait relatif des « curiosités » renfermées par le site, car tous les enquêtés n'ont pas l'appétence suffisante (même s'ils en avaient les moyens financiers) de faire une véritable visite et d'accéder aux œuvres ou aux panoramas. Cela est d'autant plus prégnant que la logique de circuit (surtout lorsqu'elle est étalée dans le temps) favorise l'accumulation de sites importants lors des différentes étapes dans les grandes villes européennes qui tend à relativiser l'aura des attractions locales. Le motif économique se combine donc avec d'autres raisons, plus individuelles qui, ensemble, ne commandent donc pas impérativement la visite formelle des attractions que les visites payantes autoriseraient. Ce cadre favorise donc des visites qui se réalisent à partir de l'extérieur des sites, mais qui ne constituent pas, pour autant, des pratiques par défaut : non

seulement parce que l'environnement extérieur vaut tout aussi bien que l'accession dans l'enceinte elle-même (« *c'est des visites, on marche, on regarde, on fait un tour, on voit autant de trucs que tout le monde* », Altan), entre autre parce qu'il peut être porteur d'une ambiance récréative mais aussi parce qu'on recueille la plus-value d'une visite associée à tel grand site dont il faut, avec plus ou moins de nécessité, avoir visité ou vu. En effet, si l'on considère les fonctions sociales du voyage et les logiques de vérification qu'elles demandent (notamment parce que le retour est chargé de questions sur ce qui a été fait), ces visites équivalent, ou presque, à celles effectuées intra-muros. En effet, il est toujours possible de publiciser sa pratique en soulignant, dans une perméabilité des acceptions, « avoir fait » tel site ou « y avoir été », même si, en réalité, on n'a fait que le côtoyer et s'imprégner de l'ambiance du lieu. En définitive, il faut donc lire les relations à l'espace « monumental » payant en partie via ce cadre qui contraste la notion même de visite en l'ancrant dans diverses façons de faire. La dimension temporelle s'inscrit dans cette même logique qui fait de la relation à l'espace « monumental » (mais cette fois-ci au-delà des seuls sites payants) un ensemble de rapports particuliers.

2.2 Le facteur temporel

Le facteur temporel est entendu ici comme la durée du voyage parisien (mais qui est souvent un indice de celle du voyage global)[212] ainsi qu'aux nombres de visites réalisées dans la ville (dans le sens où l'on peut revenir une deuxième fois à Paris au cours du même voyage). La structure temporelle du voyage, dans sa contraction (courte durée), son extension (longue durée) ou dans sa reproduction (énième visite), participe à moduler la relation à l'espace « monumental ». Elle agit soit en structurant davantage le voyage vers cet espace lorsque la durée est courte et/ou relève d'une première visite, soit, à l'inverse, elle tend à l'en délester quand il s'insère dans le temps long ou le retour. Dans ces cas, le voyage s'ouvre alors à d'autres lieux, généralement moins connus et moins concentrés géographiquement. En clair, un touriste découvrant Paris la première fois en deux ou trois jours sera plus enclin à se tourner vers les objets touristiques les plus évidents et identifiés comme tels, au contraire d'un touriste qui y est déjà acculturé, et la polarisation sera pour lui moins manifeste. La manière dont s'effectue l'articulation du facteur temporel à cet espace référentiel participe ainsi à spécifier l'orientation des pratiques : si la raréfaction du temps favorise une forme d'obturation du reste de la ville au profit du « monumental », qui est prioritaire, la disponibilité temporelle encourage un rapport plus labile et clairsemé. La programmation est moins dense et le report plus fréquent. Deux dimensions peuvent être repérées dans lesquelles le rapport au temps engage, d'une part, la structure des mouvements dans la ville à partir du rapport au centre géographique (on parlera de mouvements majoritairement « centripètes » ou, à l'inverse, « centrifuge » si la durée est plus importante) et, d'autre part, le niveau de programmation (plus « suivi » si la durée est courte, davantage « labile » si elle est longue).

[212] Dans le sens où plus la durée est longue, plus la programmation tend à être labile, les revisites à un même endroit possibles, les durées extensibles.

2. 2. 1 Temporalités et mouvements dans la ville

Le « monumental » est un espace essentiel de l'attraction parisienne pour un ensemble de raisons que nous détaillerons qui sont liées aux imaginaires anciens de Paris, aux fonctions sociales du voyage touristique mais aussi aux qualités intrinsèques des différents sites qui le composent. Rapporté au contexte temporel, il s'intègre diversement dans le cours du voyage et l'attrait qu'il produit apparaît inégal, contribuant à contraster les pratiques. Sur ce point, les enquêtés ont une conscience assez nette des effets structurants de la logique temporelle et de la hiérarchie afférente : « *quand on vient pour la première fois à Paris, on va à l'Arc de Triomphe à la tour Eiffel, à tout ça. C'est joli mais parfois, il faut aller au delà et s'imprégner de l'atmosphère de la ville, et il faut du temps. Je pense que les capitales telles que Paris requièrent du temps*… [longue hésitation] *beaucoup de temps. On ne peut pas vraiment tout voir en quelques jours »* (Brita). L'espace « monumental », parce que l'imaginaire de Paris tend, pour une grande part, à s'y confondre, concentrant les sites majeurs du réseau symbolique de la ville (ceux qui suscitent les images les plus puissantes et qui nourrissent les formules stéréotypées), apparaît alors comme l'espace destinataire naturel des flux. C'est l'espace qui jouit de la primeur des visites, où l'on se rend généralement en *premier* alors même qu'il ne constitue qu'un élément du projet de visite. Par exemple, Ben, qui explique être principalement motivé par le fait d'apprécier la ville dans ses ramifications « banales » (voir les gens, le quotidien, faire des rencontres…), a d'abord vu « *la plupart des sites touristiques, comme la tour Eiffel, le Louvre, le musée d'Orsay et le cimetière… je ne me rappelle plus de son nom, ce genre de choses, le Luxembourg. Une fois que je l'ai vu, je me suis baladé, j'ai cherché des endroits intéressants et qui ne sont pas aussi touristiques ».* Cette polarisation se vérifie chez nombre d'enquêtés et est au départ de projections qui imaginent des retours différemment configurés (disant en substance : « je reviendrais, mais autrement »). En effet, la conscience qu'une durée ramassée sur quelques jours ne permet pas une découverte très diversifiée de la ville active l'imagination vers de futures visites à l'aune de modalités défaites de la pesanteur d'un patrimoine archi-connu, moins centrées sur l'hyper centre et davantage fondues dans l'étendue de la ville. Elizabeth se dit qu'elle reviendra, mais différemment « *en prenant le temps, parce que là, ça a été court* [trois jours] *[…]* [pour] *voir vraiment Paris, les gens, tout ça* ». Caroline [quatre jours] se dit qu'elle repassera mais que « *la prochaine fois,* [elle] *aimerai*[t] *aller au delà de Paris, des monuments, en dehors de Paris, à Lyon, et dans les montagnes* [en l'occurrence, les Alpes] ». Jaimé ne visite, durant ses trois jours, « *que ce qui est le plus important »*, déclarant, en conséquence, avoir été « *à la Défense, à la tour Eiffel et ensuite… au jardin du Luxembourg et aussi au Louvre, à Notre-Dame… c'est les visites les plus touristiques, beaucoup de choses qui sont caractéristiques de Paris… mais quand je reviendrai, j'irai dans d'autres quartiers* ». Becky « *serai*[t] *bien sortie le soir, voir vraiment la ville, mais* [ne] *restai*[t] *pas assez longtemps* [cinq jours] », résumant alors laconiquement sa visite : « *je suis allé à l'Arc de triomphe, au Louvre, j'ai été voir ces choses là. Ça sera* [les autres lieux] *pour une autre fois* [sourire] ». Lorsque Hiram parle de revenir, suite une première visite jugée trop courte (cinq jours) qui a nourri quelques regrets (« *j'aurais aimé connaître plus de restaurants, aller à l'Opéra écouter de la musique »*), c'est dans l'envie d'un élargissement de

l'horizon, dans une diversification spatiale : « *maintenant que je connais mieux, j'aimerais aller là, dans ces zones, dans ces endroits là* [ciblant, sur un petit plan RATP de métro qu'il a sorti de sa veste, les contours de Paris intra-muros] *mais ça m'a l'air vaste. C'est très vaste. J'aurais besoin de savoir comment on fait* ». Au final, les mouvements dans la ville, rapportés à des temporalités résumées à quelques jours, sont principalement centripètes, axés sur le cœur géographique de Paris et son patrimoine historique, à défaut d'évoluer dans une aire plus distendue intra-muros et vers des aménités plus diversifiées. C'est le sens des projections dans des visites futures où l'on se représente arpenter la ville dans des itinéraires et des espaces plus excentrés.

Pour les enquêtés qui reviennent dans le cadre d'une seconde visite (au sein d'un même voyage, par le jeu des reprogrammations possibles) ou pour ceux dont les durées de voyage s'étirent au-delà d'une temporalité limitative ne permettant pas d'apprécier l'étendue de la diversité métropolitaine (quatre ou cinq jours en général), l'attraction du centre, si elle reste présente, se fait moins monolithique en ne pesant pas d'un bloc qui sursignifie l'espace des choses à faire et à voir. L'effet polarisateur est moins net. Le fait d'avoir du temps ou de revisiter la ville encourage une occupation plus variée de l'espace, où la gravitation vers le centre géographique est moins accusée. Regardons les pratiques des enquêtés concernés par une durée excédant quatre ou cinq jours et/ou qui effectuent un retour (au sein du même voyage). Par exemple, le programme de Victoria, qui compte un premier passage à Paris à son actif, est moins marqué par les visites des hauts lieux du patrimoine parisien que lors de la première fois. Sa première visite [3 jours] était, selon ses dires, « *touristiques* », visant « *la tour Eiffel, le musée du Louvre, tout cela* ». Le temps passant, la connaissance de Paris s'aiguisant, la configuration des visites est aujourd'hui différente : « *c'est plus culturel* ». Victoria dit se promener davantage dans de nouveaux arrondissements (les 10 et 11e, « *près du canal* [Saint-Martin] », parle des petites galeries qu'elle a découverte et du plaisir de parcourir des lieux dénués a priori d'identification touristique forte : « *comme ça, je vois d'autres choses, des trucs que tu vois dans une ville, les gens qui se promènent, les terrasses, la circulation* ». De même, Altan, qui revient à Paris après l'avoir visitée une première fois au début de son voyage en Europe (deux voyages, de trois et quatre jours), découvrant à cette occasion Notre-Dame et la tour Eiffel (« *c'est normal, il faut les voir* ») déambule dorénavant dans l'espace « monumental » comme il le fait dans d'autres endroits, il « [s]*'y promène* » de la même façon qu'il évolue à pied le long du canal Saint-Martin, davantage préoccupé, après un circuit de deux mois, « *par les gens, les boutiques, le quartier* [autour de la place de la République] ». Si l'on a vu précédemment que le « monumental » tend à primer sur le reste de la ville lorsque les durées sont courtes car, dans ce cas, l'arbitrage des choses à faire et à voir, profite à ce dernier, on observe, lorsque la « temporalité » est plus longue, une sorte de basculement presque contraire, à savoir le renversement du « monumental » au profit d'un espace plus épars et moins assimilé au « tourisme » : « *il y a tellement à découvrir dans Paris, les endroits célèbres, comme ce genre de choses, j'ai juste… hmm… j'ai davantage cherché des, je ne sais pas… des endroits plus tranquilles, je me suis focalisé sur ces endroits, le quartier près d'ici, pas tellement les monuments* »

(Tobi) ; « *je n'ai pas fini de découvrir Paris. La prochaine fois.* [Vous avez fait quoi ?] *J'ai pas fait beaucoup mais… j'ai fait le Louvre, qu'est-ce que j'ai fait aussi ? Je n'ai pas fait beaucoup mais c'est pour la prochaine fois* » (Raphaël). Alors qu'auparavant les « prochaines fois » ciblaient des visites plus déchargées des grands sites, ce sont eux qui sont visés ici et qui semblent dire : « j'en ai fait un peu, des monuments mais pas beaucoup non plus car il faudrait que je revienne pour cela ».

Ces mouvements plus centrifuges ne doivent pas, cependant, se lire comme un délaissement de la ville « monumentale » vers la ville plus « diffuse » ou comme une désertion du centre pour des lieux périphériques où les aménités sont plus anodines. Le facteur temporel module moins le passage de l'une à l'autre qu'il mixe les aménités « monumentales » avec les autres. Le temps et le nombre de visites aidant, c'est un territoire de visite qui s'étoffe et qui se décentre progressivement : Neil (deuxième visite de cinq jours après une première de deux jours) se promène jusqu'au parc des Buttes-Chaumont et à la place Stalingrad, dans le Nord-Est parisien ainsi qu'à Bercy, dans l'Est ; Marc, canadien francophone (deuxième visite, de trois semaines cette fois-ci) marche jusqu'à Cambronne et Plaisance, dans le sud parisien, évoque Gambetta, la gare de Lyon, la rue du Louvre « *où il y a le Figaro… là où Jean Jaurès s'est fait assassiné* ». Les références toponymiques se densifient, la représentation des lieux s'élargie. De même, les visites « monumentales » s'étalent sur le temps du voyage et s'insèrent de façon plus lâche au programme. Chris (premier voyage mais deux semaines à Paris) a « *surtout flâné dans les rues. […] J'ai vu la tour Eiffel et d'autres lieux touristiques, le Louvre, Montmartre, mais j'ai passé du temps à parler aux gens, j'ai fait les boutiques… des choses comme ça* ». L'espace « monumental » tend à devenir alors une composante de la ville, conservant sa singularité mais perdant de sa portée au fur et à mesure de la découverte d'autres lieux. Dans ces cas, la métropole se donne à voir, *plus qu'avant*, dans la diversité de ses espaces et de ses populations parce que *« pour apprendre quelque chose, pour bien connaître une ville et son atmosphère, il faut y rester plus longtemps. Et prendre le temps de sortir »* (Brita, *ibid.*). Au final, si l'espace « monumental » est essentiel par l'image renvoyée et l'attirance suscitée, le rapport qui est noué, sous le prisme du « temps », rend compte d'une relation davantage plurielle, de l'attraction première à la distance plus mesurée lorsque progresse la connaissance de la ville.

2. 2. 2 Temporalités et niveaux de programmation

Le niveau de programmation des choses à faire et à voir des enquêtés est un autre facteur influençant leurs relations à l'espace « monumental ». La programmation est, globalement, à rapporter au cadre objectif du voyage, notamment sa dimension temporelle puisque plus il est court et/ou relatif à une première visite, plus la gravitation vers le « centre » est marquée et façonne le plan d'action. Si l'intégration du « monumental » dans l'ordre du voyage (comme on parle d'ordre du jour) peut prendre différentes formes (de la simple contemplation du site et du monument à une visite plus formelle par un accès payant), elle signifie ici que la visite d'un lieu fortement symbolique (la tour

Eiffel, Notre-Dame, le Louvre, etc.) est davantage actée quand le cadre temporel est restreint, c'est-à-dire qu'elle est non seulement projetée mais aussi réalisée. À l'inverse, si l'on a du temps, on ajournera plus facilement et la projection restera calée plus couramment sur un mode intentionnel que stratégique. Un site emblématique a donc davantage de chances d'être « vu » (sous quelque forme que ce soit) dans ces dispositions (une première visite de quelques jours) que si la durée avoisine les dix ou quinze jours où le programme en direction du « monumental » sera moins dense et plus étalé. Néanmoins, pour une durée assez courte, la visite du « monumental » ne s'insèrera pas, pour autant, dans un programme serré où l'on passe rapidement d'un lieu à un autre avec le sentiment de la presse, l'urgence temporelle n'est guère observable chez les backpackers, qui ont presque toujours du temps (puisque cette attitude disponible est nécessaire pour les rencontres et plus largement pour l'expérience véritable du voyage). Si l'idée de voir la tour Eiffel ou un autre lieu de ce type se traduira en acte par une visite sur le site, c'est souvent sans que les modalités précises de la visite soient décidées, lesquelles se feront dans le cours du voyage, de façon contingente, selon les gens rencontrés, les envies, la météorologie, etc. Concrètement, si on a préalablement convenu de voir tel monument (dont la probabilité de réalisation est forte), on ne sait encore si ce sera seul ou accompagné, au début ou à la fin du séjour, en matinée ou en début d'après-midi et par quel itinéraire. Tout se passe comme si le programme est acté sans que le moment et les moyens pour s'y rendre soient définis.

Si l'on suit les programmes journaliers des enquêtés qui combinent une durée de quatre ou cinq jours pour une première visite de Paris, le programme est assez dense et suivi. Par exemple Hiram, qui passe cinq jours à Paris (en réalité un peu moins)[213], déclare avoir vu « *les monuments les plus classiques* ». Il a notamment consacré une journée à visiter le musée du Louvre, confiant l'avoir « *parcouru toute la journée. […] Je suis entré à onze heures et j'en suis sorti à cinq heures* [de l'après-midi]. *J'ai essayé de voir la majeure partie du musée, et pas seulement la Joconde, ce que tout le monde veut voir* ». Le jour précédent, il est allé visiter « *Notre-Dame, la Sainte Chapelle et l'Institut du Monde Arabe. Les trois* », puis une autre journée à la tour Eiffel (décidée d'un commun accord avec deux amis chiliens rencontrés à l'auberge) et au « *palais de Versailles* ». Ces visites formelles (avec ticket d'entrée) s'inscrivent dans un espace plus large et informel de visites faites de déambulations piétonnes, où l'on passe près de l'Arc de Triomphe, le Sacré-Cœur, la place du Trocadéro, les Champs-Élysées, le Palais-Royal, le palais du Luxembourg, la Sorbonne, l'église St Sulpice, la place de la Concorde, le palais de justice. En termes de programme et de contenu (ce qui revient à demander ce qu'il voulait voir précisément), Hiram déclare qu'il n'avait « *rien prévu de particulier* », n'ayant pas programmé sa visite. Il tenait cependant à faire « *tous les monuments classiques* », tout en admettant que le cadre temporel de son voyage est limitatif pour apprécier la ville dans son amplitude : « *pour vraiment connaître* [la ville]*, ça représente très peu de temps* ». Becky reste, elle aussi cinq jours et explique également n'avoir rien programmé mais « *je savais*

[213] Ces cinq jours comprennent à la fois l'arrivée et le départ, ce qui implique que la durée effective est, en réalité, moindre (davantage entre trois jours et demi et quatre jours et demi).

ce que je voulais faire ». Il voulait voir les monuments et surtout les musées : « *en général, je vais, enfin, ça dépend des jours… je fais beaucoup de musées. Mon record, ce doit être quatre musées en un jour.* [C'est systématique, les musées ?] *En quelque sorte. Je suis allé au musée dans toutes les villes sauf une fois.* [Tu vois beaucoup de choses comme ça ?] *Je ne sais pas, oui, cela fait sûrement partie de mon voyage. J'aime voir le plus de choses possibles. […] La plupart du temps… je marche et j'essaie d'aller dans des endroits précis, des choses que je veux voir, parce que je veux voir des choses, même si je ne reste pas longtemps ici. Enfin pas très ».* Elle a été se promener sur les Champs-Élysées après avoir vu la tour Eiffel « *parce que c'est tout près* », a vu Notre-Dame en allant au quartier Latin où elle passera une grande partie de l'une de ses journées. Concernant les musées, elle a décidé d'aller à Beaubourg un matin, « *parce qu'on m'a dit* [un réceptionniste de l'auberge] *que c'était pas très loin, qu'on pouvait y aller en métro de la station* [République] » et le Louvre « *juste avant que je parte, sinon, je ne l'aurais pas vu ».* Ainsi, le programme « monumental », déjà déterminé, se concrétise selon les occasions. Dans ces deux exemples, il y a une forme de paradoxe où l'on ne programme pas son voyage tout en se dirigeant vers l'espace « monumental » de façon assez directe et « naturelle », comme si celui-ci était déjà programmé. En effet, cela se passe comme s'il était déjà inscrit dans l'espace mental des choses à faire et à voir et déjà acté comme programme de visite. Il ne reste plus qu'à l'actualiser selon les conditions du moment : l'envie, la proximité géographique, les compagnons de visite et un départ groupé, etc. Le fait que le « monumental » soit déjà-là et comme présent dans les représentations mais où les visites ne sont effectivement pas programmées tel jour et à telle heure donne l'illusion de l'absence de programme. Il y a pourtant là un programme – les monuments emblématiques – mais une souplesse dans son application, relative à l'intervalle de quelques jours qui composent le voyage ou l'étape.

Dans ce même registre mais de façon plus prononcée, une durée de voyage plus étalée favorise la détente de la programmation. Elle est plus lâche et fluctuante, le report plus facile et le cadrage relatif, moins articulé à des horaires, ce qui rend les visites plus aléatoires. En effet, il arrive qu'on aille à un monument lors de son jour de fermeture ou à un horaire qui ne correspond pas à l'amplitude d'ouverture : par exemple, partir trop tard dans l'après-midi pour Versailles et arriver au moment où les portes se ferment, ou se rendre à Beaubourg le mardi, le jour de fermeture hebdomadaire. Ce qui pourrait être alors interprété comme des formes de mésaventures, certes mineures, n'en sont pas vraiment : les enquêtés y attachent peu d'importance et ont remis au lendemain ou à plus tard la visite prévue (laquelle, de ce fait, n'est pas toujours réalisée). Certains plaisantent de ce « manquement » comme pour mieux s'en détacher et se poser en touriste nonchalant. Parfois, c'est la fatigue qui, après plusieurs heures de déplacements dans la ville, déprogramme une visite et la remet à plus tard. Ceux qui restent plus longtemps ont des programmes journaliers davantage sommaires : la vacance de choses à faire, le repos et le délassement composent des journées où les visites sont espacées et facilement reportables. Pour Tobi (qui reste douze jours), « *il y a des jours où j'ai dormi tard… et en fait ce n'était pas stressant, ce n'était pas stressant pour moi, parce que pour toutes ces choses, j'avais une semaine complète,*

plus même, pour faire seulement une ou deux choses par jour ». Chris (qui est à Paris pour deux semaines) : « e*n général, je flâne. En fait, quand je veux voir quelque chose, j'y vais, mais ça ne me prend pas la journée toute entière, je visite une ou eux choses et ensuite, je flâne dans le coin le reste du temps. […] Là, je voudrais aller au Père-Lachaise mais je ne sais pas quand* ». Joe (qui repasse à Paris après une première visite d'une journée) pense « *aller à Versailles, mais je ne sais pas encore quand* » ; Gareth (huit jours) ne se dit « *pas pressé. J'ai encore quelques jours devant moi avant de rentrer au pays alors c'est pour ça que je suis à la cool.* » Ainsi, l'urgence des choses à voir est encore moins présente et la programmation plus relâchée lorsque la durée du voyage s'étire sur une ou plusieurs semaines ou quand l'étape parisienne vient clôturer, ou presque, le tour d'Europe.

Au final, si la programmation du « monumental » se révèle assez élastique selon la temporalité du voyage, c'est la relation à cet espace qui se présente comme plus flexible et changeante. Son caractère imposant joue inégalement et est davantage marqué – malgré le ressenti d'un programme qui reste à faire – lorsque la durée est « courte » que dans la temporalité plus lâche de la dizaine de jours où les reports ou les erreurs de visites portent moins à conséquence. In fine, au-delà de la dimension commune de l'espace « monumental », globalement partagée par tous comme espace de visite, les modalités de visite et leur place dans le cours du voyage restent travaillées par différentes manières de faire qui sont liées au facteur « temporel ». Déplaçons maintenant notre regard pour le fixer sur le sens subjectif qui est attribué à cet espace, pour comprendre les logiques de cette polarisation de l'espace « monumental ».

3. Le sens attribué au « monumental »

L'espace « monumental » est un espace de pratiques pour les backpackers car il constitue un espace symbolique qui a nourri leur imaginaire. S'il possède cette capacité de représentation, il le doit à la force distinctive d'un patrimoine diffusé et publicisé dans le monde qui a participé à former des imaginaires urbains stéréotypés. De plus, le voyage touristique remplit une fonction sociale de témoignages qui renforce la difficulté de contourner ces objets touristiques. Sur ces logiques propres de voyage, où l'imaginaire collectif participe à guider les pratiques et où la socialisation lors du retour demande d'en rendre compte, les backpackers ne font pas vraiment exception.

3.1 L'attraction des lieux symboliques

Un espace symbolique est un espace qui possède une capacité de figuration, informant sur autre chose que ce qu'il est sur le plan objectif en vertu d'une correspondance : il fait *signe* en illustrant ou représentant quelque chose. Ici, l'espace « monumental » possède cette force d'évoquer à lui seul une entité plus globale, l'ensemble urbain parisien voire, dans une certaine mesure, le territoire national. Il y a une correspondance de deux entités initialement différentes – l'espace « monumental » et l'espace

parisien – où celle-ci se fond avec celle là : arpenter l'espace « monumental » consiste donc à *être* à Paris (au sens fort du terme : un ressenti conscient). L'espace central historique, concentré des formes caractéristiques de la ville à travers un ensemble d'images « clichés » de paysages et de monuments (comme Manhattan le serait de New York), constitue une structure symbolique qui permet d'ordonner et d'interpréter la ville, et donc interroge la rationalisation du voyage. Si les lieux symboliques participent à organiser les représentations et les pratiques, ils constituent une forme d' « aide » et de soutien préalable à la visite de la ville.

Pour comprendre cette symbolisation, il faut évoquer à la fois la formation des imaginaires urbains à Paris (qui trouve son origine dans un ensemble de récits et d'images vantant un Paris relativement passéiste) et les effets qu'ils produisent. Le premier ayant été traité précédemment dans le chapitre 3, nous ne revenons que sur ce second aspect. Nous montrons comment, d'une part, le « monumental » concentre différents agents actifs de la symbolisation mais qui sont tous intrinsèquement liés (les monuments, le patrimoine historique et artistique, la « réputation » de la ville) et, d'autre part, comment les représentations sociales et géographiques de Paris en sont imprégnées et déformées, donnant lieu à une ville caricaturée.

3. 1. 1 La puissance symbolique du patrimoine « monumental »

Concernant les monuments, les édifices remarquables sont nombreux à Paris mais ceux qui ont une capacité évocatrice et imageante suffisamment forte au point de constituer un symbole le sont moins. Il y a une redondance dans les discours autour de monuments comme la tour Eiffel, la cathédrale Notre-Dame, les Champs-Élysées et le Louvre, « *emblèmes typiques de Paris* » (Hiram), lesquels fondent leur attraction sur leur capacité à représenter la ville et à en condenser les multiples attributs.

Il n'est pas ici question d'interroger la constitution symbolique de ces différents sites en mobilisant leur histoire particulière et la place qu'ils occupent au sein des innombrables récits sur Paris, là n'est pas l'objet et l'on a rendu compte, dans le chapitre 3, de la mise en place d'imaginaires urbains portés par le faste et la grandeur de la ville. On peut néanmoins souligner les aspects distinctifs et reconnaissables de chacun d'entre eux où tous présentent une dimension dominante dans l'espace parisien par leurs fonctions prestigieuses et leur caractère intrinsèque (ordonnancement, perspectives, étalement, hauteur…) dont la valeur se mesure à l'échelle mondiale : « un des plus importants musées du monde », la « plus belle avenue du monde », etc. Leurs capacités de figuration sont telles qu'elles participent à « métonymiser » la ville en prenant la partie pour le tout. C'est Paris qui se trouve alors contenu dans un monument, par exemple la tour Eiffel : « *tout à coup, tu la vois. Plus qu'être belle, c'est comme un symbole de Paris. Je crois vraiment que c'est ça* » ; (David) ; « *c'est comme le symbole de ce que veut dire Paris, non ? Comme le berceau de l'art, le berceau de quelque chose. […] Je ne sais pas, ça a été une réelle émotion de la voir. Au-delà de son architecture, […] c'est comme une icône, comme un symbole de Paris, de la*

France. Ça fait vraiment quelque chose de la voir » (Carlos) ; « *elle n'est pas aussi belle que certains autres monuments mais elle a un impact très fort. C'est ce dont on rêve quand on pense à Paris, c'est ce qu'on s'imagine de Paris* » (Azzia).

De façon moins située, l'espace « monumental » incarne un ensemble de références artistiques et historiques, comme réceptacle « *des nombreux événements du passé…* » (Jaimé). Il condense, par son paysage urbain et architectural, les nombreuses pesanteurs de l'histoire et des arts, « *c'est une ville qui signifie tellement, il y a tant de culture et d'histoire ici* » (Gareth). Son ancienneté offre une épaisseur historique, donc temporelle, au visiteur et suscite une admiration assez clairement exprimée voire pour certains, une sorte d'inspiration, dans le côtoiement illusoire du passé. Le caractère majestueux et imposant active ici tout un vocabulaire de la magnificence où les paysages sont « jolis », les bâtiments, « magnifiques », « impressionnants » et la ville « exceptionnelle ». Ainsi lisibles dans ces paysages et ces bâtis, les marques historiques le sont aussi à travers une correspondance plus abstraite entre ce patrimoine urbain et l'histoire nationale, le premier condensant certains événements de la seconde. Paris se lit alors comme l'espace symbolique de la France révolutionnaire (essentiellement 1789) et des questions universelles (les Droits de l'homme). Le nature de la correspondance est similaire au niveau artistique, où ce Paris grandiose renvoie à l'émulation et au foisonnement des mouvements artistiques d'antan (le Cubisme, l'Art nouveau, etc.). Plus spécifiquement, selon les nationalités rencontrées et les particularités historiques qu'elles peuvent susciter, Paris fait écho à des événements précis : c'est souvent le cas avec les touristes sud-américains pour qui Paris est la ville refuge de nombreux exilés des dictatures des années 1970 et où le quartier Latin se fait l'image du regroupement d'intellectuels et des écrivains latino-américains. Par exemple, Juan G. (Espagnol) s'est rendu, le matin précédant l'entretien, au « *cimetière Montparnasse.* [Tu voulais aller là-bas ?] *Ah ouais, je voulais retrouver des grands écrivains, chiliens, argentins. Cortazar, il a habité toute sa vie ici, dans les années 60, à Saint-Germain* ». Plus globalement, Paris vient charrier des références généralement plus savantes que populaires dans l'échelle de la légitimité culturelle : peinture, jazz, mouvements littéraires tel l'existentialisme et la rive gauche qui lui est associée, Jean-Paul Sartre, Françoise Sagan…

La symbolisation procède enfin, à un niveau d'abstraction supplémentaire, dans l'association de Paris à une ville-capitale sans que soit directement évoquée les monuments ou l'importance de son capital historique et artistique. C'est davantage une ville réinscrite dans sa configuration continentale – l'Europe – voire mondiale et son statut de grande métropole comme Berlin, Londres, New York, etc. qui en constitue le prestige. C'est alors la notoriété de Paris qui agit, sa renommée, sa gloire : « *c'est la capitale, c'est comme quand tu visites les États-Unis, il faut voir New York et Washington, ou quelque chose comme ça, si je… quand je suis allé en Angleterre, il fallait que je vois Londres* » (Gareth). Paris est alors, abstraitement, la ville qui attire par son rang, celui qu'elle occupe comme ville la plus importante du pays, étape obligée en Europe.

3. 1. 2 Paris, ville déformée et caricaturée

L'espace « monumental » a une puissante valeur évocatrice du fait de l'ancienneté et du prestige de Paris. Les imaginaires se rapportent à cette symbolique urbaine : on investit ces endroits parce qu'ils font signes en tant qu'ils incarnent un rayonnement artistique, une période historique ou qu'ils correspondent à une image que l'on porte en soi. Outre ces imaginaires qui visent le passé, d'autres récits se donnent à entendre et charrient d'autres symboles qui ne sont pas strictement réductibles aux arts et à l'histoire, et dont on peut dire qu'ils caricaturent la ville en ne soulignant ou ne relevant que certains aspects au détriment d'autres. Ils permettent de comprendre l'image de Paris portée par les touristes telle qu'elle est présente dans leur esprit *avant* le voyage. Si ces propos émergent des discours sans qu'ils fassent l'objet d'un questionnement ciblé, c'est que leur dimension stéréotypée achoppe sur la réalité vécue une fois sur place. Les représentations originelles de Paris sont celles des poncifs et des clichés travaillant l'imaginaire collectif et qui se traduisent dans des synthèses expressives, par exemple la dimension romantique qui engage Paris comme cité de l'amour et dont l'aspect labellisé est reconnue (« *cette ville est connue comme la ville de l'amour* », Sarah). C'est aussi le cas avec la mode et les maisons réputées de haute couture, pour lesquelles le faste et l'apparat vestimentaire font non seulement de Paris la « capitale de la mode » mais prolongent la distorsion jusqu'aux représentations sociales des Parisiens, associés à cette image de luxe. Les marques prestigieuses telles *Hermés* ou *Prada* reviennent souvent et inopinément, dans le cadre d'un regard déformé peignant les Parisiens comme des gens gracieux et raffinés : « *j'avais l'image d'une ville élégante… je ne sais pas pourquoi […] Paris est la capitale de la mode, donc je m'imaginais des gens très bien habillés* » (Jaimé). Partant, les représentations des Parisiens renvoient à des formes de sophistication, où les résidents sont des « *gentlemen* », « *bien habillés, très bien soignés, très beaux* » (Rodolfo), la population est comme « *immaculée* » (Caroline), les « *femmes françaises dans les rues habillées en Gucci* » (Brian). À la suite et corrélativement à ces qualités stylistiques, c'est l'idée de propreté qui ressort, liée à l'harmonie urbaine et à un espace public relativement soigné et entretenu, au moins dans le centre de la ville. Paris, ville cossue donc, est également une ville « propre » : c'est encore ici le corpus d'images articulées à la mode et au raffinement esthétique qui fonctionne[214]. Les imaginaires préalables au voyage forment un bloc cohérent portant l'identité parisienne condensée et formatée mais qui déréalise la vie sociale et urbaine dans un processus de réduction, oubliant la fragmentation et la pluralité de la métropole au profit d'un ordonnancement qui tend à la « monumentaliser » (associant le luxe, la mode, l'argent, la propreté, la froideur…). Ce n'est que lorsque le voyage se réalise concrètement que ces représentations perdent de leur unité. Celles-ci se transforment en se modérant voire s'annihilant au contact tangible de la ville. Le mythe y perd de sa force : « *la première fois que je suis venu, ça a un peu démythifié. Pour moi, Paris, c'était la beauté, c'était un peu*

[214] À ces représentations positives et valorisantes de Paris s'ajoutent également un ensemble de discours stéréotypés présentant les parisiens comme des gens faiblement chaleureux et peu accueillants, peu disponibles pour la rencontre. Cette représentation, comme les autres, est nouvellement perçue une fois que les premiers échanges ont lieu et que l'on constate l'ensemble des interactions sociales possibles, qui sont loin d'être marquées uniformément par une attitude de défiance.

le mythe, Paris. Paris qu'on voit partout dans tous les films, dans toutes les pubs, qu'on voit en photo partout, on est vraiment dans un mythe, donc c'était de voir un peu le mythe […] la grandeur, le Louvre, l'élégance » (Marc). La démythification opère dans la confrontation concrète avec l'espace urbain : « *je pensais que ça serait plus joli* » (Rodolfo), « *je m'attendais… je m'attendais à quelque chose, une ville avec des lumières partout, avec beaucoup de lumières, beaucoup de magnifiques… magnifiques bâtiments, ceux-là sont très jolis, mais j'en attendais plus, quelque chose d'étincelant* » (Chris). Le fait d'arpenter la ville en foulant les espaces publics minore le côté somptueux de la ville. Les images stéréotypées côtoient la vie urbaine dans ses multiples formes : les rues, le brassage culturel, le cosmopolitisme, les formes visibles de l'immigration qui surprennent et viennent heurter l'identité toute faite d'une ville-capitale fantasmée. Les désirs initiaux, une fois réalisés, voient leur aura minimisée : « *simplement de voir ce que c'est, c'est de marcher dans les rues, de parler aux gens, de rentrer dans Notre-Dame de Paris, de monter à la tour Eiffel, comme aller à Rome, de rentrer dans le Colisée, on l'a vu, on l'a vécu, c'est beau, ça n'enlève rien au Colisée, ça n'enlève rien à Paris, mais ce n'est plus inaccessible, on l'a fait* » (Marc). C'est une logique de consommation (dans un sens non péjoratif) où le fait de mener une chose à son accomplissement, achève la tension initiale qui dirige le désir vers un objet, laquelle n'a plus lieu d'être et laisse place au souvenir.

Un second aspect des caricatures dont la métropole parisienne est l'objet concerne les représentations géographiques, notamment celles qui sont liées à la centralité. Si, objectivement, la centralité géographique de Paris s'incarne autour des premiers arrondissements entourant les îles de la Cité et Saint-Louis, sa représentation se déforme sous le poids des images stéréotypées. Nombre d'enquêtés associent le « centre » de Paris à l'espace formé par la tour Eiffel au sud et les Champs-Élysées au nord. La distorsion principale consiste, en effet, à faire des grands sites touristiques de l'Ouest parisien les éléments structurants de la centralité géographique, comme si les images issues de la sphère touristique en déplaçaient le centre vers les Champs-Élysées et la tour Eiffel, c'est-à-dire dans un glissement de l'est vers l'ouest. Pêle-mêle, le centre est symbolisé par les Champs-Élysées, (parce que « *l'avenue irradie le reste de la ville* », Bill) ou encore l'Arc de triomphe, la place de la Concorde voire la tour Eiffel, car « *tout s'étend de là* » (Chris) ou parce que le lieu condense « *l'affluence touristique, le nombre important de gens qui se trouvent à cet endroit, et aussi parce que je crois qu'autour de cet endroit sont situés les principaux magasins, les boutiques de luxe comme Louis Vuitton et Prada* » (Ben). Ce type de représentations est une manière de lire l'ordre qui préside à l'organisation mentale de la ville, dans la dissociation entre la ville des réseaux physiques et un espace symbolique qui ordonne Paris dans des polarités spécifiques qui sont ici largement nourries par le tourisme, ses images comme ses sites emblématiques.

3.2 Forces sociales du voyage : images et témoignages

Nous avons insisté, dans la première partie, sur l'inscription nécessaire du voyage touristique dans l'espace des rapports sociaux. Le voyage, comme pratique sociale, est travaillé par un ensemble de

forces qui sont lisibles dans la relation entre des positions et/ou des croyances sociales avec des formes de voyages, dans la pesanteur des imaginaires collectifs qui dominent l'espace des représentations ou dans la socialisation lors du retour avec les récits qui l'accompagnent, qui rendent ces derniers difficiles à éviter. Considérer ainsi le voyage du touriste amène à en réinscrire la pratique dans un espace relationnel où l'acteur agit en fonction d'images qu'il a intériorisées et d'un réseau social qui l'environne. Le cas parisien, où les références symboliques sont à la fois anciennes et très actives, est assez exemplaire de la force d'imaginaires urbains et touristiques puissants qui, en associant la ville à un ensemble de sites mondialement connus, participent à orienter les pratiques vers ces derniers, notamment lors de la première visite : « *on associe tout aux attractions touristiques car c'est la première fois qu'on vient et que ce sont les choses que l'on connaît. Comme image de Paris, on a la tour Eiffel, Notre-Dame. Donc si on vient ici et qu'on ne les voit pas… je ne sais pas, ce serait difficile de se représenter la ville autrement. On a une image mais on ne l'a pas vu, […] donc c'est sûr que j'ai envie de voir ces images* » (Kate). La cartographie symbolique que celles-ci ont imprimé dans l'imaginaire collectif agit assez puissamment, au point d'en faire des visites « obligées » : « *je ne serai jamais parti sans voir la tour Eiffel, la Seine, être allé sur les ponts sur la Seine, ce sont les symboles de Paris, tu les as dans la tête, tu les connais, tout le monde les connaît* » (Carlos). Ces manières de faire se lisent comme une vérification in situ de ce qu'on porte en soi comme images figuratives et évocatrices qui, en étant communes au grand nombre, ont une place relativement dominante dans la conscience collective. De ce fait, ce sont des éléments supports dans l'espace du récit et du partage : « *c'est bien aussi de dire que j'ai fait ça aux gens de chez moi, je suis monté à la tour Eiffel, je veux être capable de dire que j'ai fait ça, même si je suis déjà monté dans des trucs plus grands, mais là, c'est la tour Eiffel, et j'y étais* » (Gareth) ; « *je n'ai pas l'impression qu'il faille le faire absolument mais j'ai le sentiment que ce serait étrange de ne pas aller la voir. Les gens me demanderaient : "alors la tour Eiffel ? Hé bien, je n'y suis pas allée". Ce serait bizarre. Je pense qu'on serait choqué par ça, si on va à Paris et qu'on ne va pas voir la tour Eiffel… ça rendrait la conversation un petit peu différente. Là, en y étant allé, je peux en parler* » (Becky). Le récit s'apparente ici à une opération de réduction et de mise en conformité de l'expérience avec la norme dominante (Urbain, 2003a), le voyage se traduisant par une mise en forme avec les codes en vigueur pour ne pas rompre le « pacte de représentation » (*ibid.* : 78), c'est-à-dire une image commune, une vision partageable par le plus grand nombre et sur laquelle l'accord, le débat et l'échange sont possibles lors du retour. Ce qui fait qu'un récit pour lequel seraient absentes les images connues de tous, sans l'existence de pièces probantes (photographies, vidéos, etc.) est à la fois peu valorisant et dissensuel, soulignant la difficulté ou la gène sociale de ne pas avoir vu de visu les monuments et de rendre compte de cette visite. La possibilité d'un récit qui ne rompe pas – du moins complètement – ce « pacte de représentation » est une condition de possibilité pour conserver les rapports sociaux en l'état et éviter d'éventuelles justifications face à l'étonnement d'autrui : « *ça aurait été difficile de ne pas voir ces symboles, ces monuments. Quand les gens te demandent : "hé bien, je suis allé à Paris et je n'ai pas vu… Quoi, t'as pas vu la tour Eiffel ? Mais qu'est-ce que t'as fait alors ?"*[rires] » (Jade). C'est un rapport interindividuel consensuel qui est en jeu, où l'on ne cherche pas, au moins sur ce point,

l'attitude distinctive qui permet de se dissocier d'autrui. Au contraire, il s'agit là de s'articuler autour de ce qui est commun avec son interlocuteur, ce qui révèle une manière de lisser sa pratique de façon à ce que les occurrences singulières qui ne rentrent pas dans des cadres préconçus n'émergent pas (« je n'ai pas été à la tour Eiffel, j'ai préféré marcher dans les rues »), ou pas trop, parce qu'elles seraient trop difficilement interprétables (« comment ça, tu n'as fait que marcher dans les rues ? »). In fine, ce type de discours sur les lieux « clichés » est la forme sous laquelle la pensée devient échangeable, où l'on privilégie les points de passage plutôt que le dissensus. Mais ceci doit nous interroger sur le caractère subi ou imposé de ces discours (et donc de ces pratiques). S'ils ne font pas du récit de voyage un discours au cadre *nécessairement* standard et transposable, dans quelle mesure la dimension relationnelle du voyage touristique, qui participe à inscrire les récits dans un registre « légitime », est un facteur explicatif structurant desdites pratiques ? En fait, c'est, au même titre que les images stéréotypées qui circulent, un élément de réponse, révélateur des logiques sociales dominantes qui ressortent de la sphère touristique. Mais la réponse est non seulement incomplète mais fausse si l'on ne fait des backpackers que des agents « dominés » par la puissance des images et la force de la socialisation, essentiellement parce que l'intégration des objets touristiques dans leur voyage n'est pas vécue comme problématique.

3.3 Conscience et positionnement de soi comme « touriste »

Le terme « touriste » réfère ici aux catégories mythifiées du « tourisme » entendues comme les différents aspects qui, censément, relativisent l'expérience autonome et authentique du voyage de loisir : la masse, les monuments, les formes stéréotypées, etc. Les relations des backpackers vis-à-vis de l'espace « monumental » posent ce type de question car la littérature les présente facilement comme des touristes peu enclins à s'insérer dans les activités touristiques traditionnelles massivement fréquentées. L'espace « monumental » constitue bien une base commune de visites par la puissance des clichés discursifs et imagétiques attachés à Pairs, ville-capitale ancienne, mais ne constitue qu'une partie du voyage, lequel ne peut s'y réduire. Alors, la réponse ne peut-être ici que partielle. Les éléments qui suivent doivent nécessairement être reliés aux discours impliquant l'ensemble des temps et des lieux du voyage, le « monumental » comme les autres espaces-temps du voyage à Paris. Nous pouvons néanmoins dire que la relation au « monumental » est vécue sur un mode non problématique, pour trois raisons au moins : 1) on y relève une absence de posture critique globale vis-à-vis du « tourisme » ; 2) faire le choix de visiter Paris, destination classique et ancienne, résulte d'une représentation claire de ce qu'implique ces visites et 3) celles-ci sont aussi vécues comme un agrément, dans la conscience et l'appréciation des beautés et des charmes intrinsèques à ce type d'espace et de monuments.

3. 3. 1 L'absence d'un « paradigme criticiste »

Les backpackers adoptent une position globalement dénuée de tiraillement et de postures critiques explicites sur le mode du dédoublement (les « touristes » versus « moi, ou nous, voyageur(s) ») ou de la dénonciation (« ils sont nombreux », « envahisseurs », etc.). Si celles-ci existent, elles ne ressortent pas d'un cadre globalisant sur le tourisme comme entité spécifique avec des formes de voyages identifiables et les touristes comme types de visiteurs homogènes qui pourraient être critiqués en tant que tels. Il n'y a donc pas ce que Amirou nomme un « paradigme criticiste » (cf. chapitre 2) c'est-à-dire les propositions, du sens commun ou non, qui rejettent en bloc et condamnent le tourisme actuel dans son principe : voyager pour son loisir, que ce soit des monuments mondialement connus, des édifices plus anecdotiques où l'ensemble combiné. Certes, plus ponctuellement, dans le commentaire d'une situation ou d'une scène émerge le jugement dépréciatif, par exemple sur les transports collectifs touristiques où Brita, commentant les bateaux-mouches, ciblent les touristes comme « *ils sont là, tous alignés, en groupes, à ne pas bouger* ». Mais il n'y a pas une représentation globale à la manière d'un système qui considérerait le tourisme comme référent négatif et repousserait les touristes dans la catégorie des faux voyageurs, qui seraient trop ceci ou pas assez cela. La principale raison de cette relation non problématique à l'espace « monumental », pourtant activateur d'imaginaires stéréotypés et polarisateurs des flux touristiques, et à l'absence d'un tel paradigme, est que les backpackers ne se vivent pas si différemment des « touristes » au point de se représenter comme catégorie distincte. La relation est plus étroite et perméable : ils se considèrent comme touristes et admettent faire du « tourisme » en refusant toutefois que leur voyage puisse totalement se réduire aux formes les plus ostensibles et massifiées. Cette appartenance touristique est explicite – « je suis un(e) touriste » revient souvent – et assumée sans pour autant être revendiquée. Elle est acceptée « naturellement », sans le recours aux références, aux catégories du « tourisme » et du « voyage ». Si ces catégories ne sont pas opératoires et si l'appartenance « touristique » se fait sans auto-justification notable ou posture revendicatrice, c'est que le tourisme constitue un élément du voyage. Globalement, celui-ci repose sur une variété d'éléments, « tourisme », dans certains lieux et à certains moments, mais aussi relations plus personnelles aux lieux et aux gens (nous y reviendrons). Le voyage se construit dans cette recherche plurielle entre « tourisme » (ici la visite de l'espace « monumental ») et formes singulières. Il n'y a donc pas de contradiction à aller voir la tour Eiffel et à voyager de façon autonome avec son sac à dos : « *c'est une complémentarité plus qu'une contradiction. L'après-midi, la tour Eiffel et le soir, je ne sais pas, tu vas danser. Tu fais tes trucs à toi* » (Rodolfo). C'est Azzia qui dit vouloir « *tout voir* » ou Kate et Chris qui, tous deux venant d'Australie, sont sensibles à l'ensemble des différences au regard de leur configuration quotidienne et familière (« *on ne voit rien de tout ça en Australie, donc ce genre de choses, ces superbes bâtiments, l'architecture, c'est des choses qu'on ne voit pas en Australie* », Chris) et où l'on veut aussi rentabiliser un si long voyage : « *moi, ce que je n'aime pas, c'est de ne pas pouvoir aller voir ce que j'ai envie de voir. […] Je veux voir les choses touristiques parce que c'est cher de venir ici et*

surtout d'Australie. Du coup, je veux en voir le plus possible » (Kate). La faiblesse de la posture critique du « tourisme » s'explique aussi par le « prix » des renoncements que cette dernière impliquerait : une déviance par rapport aux objets touristiques dominants à Paris alors même qu'on fait le choix d'une destination classique qui leur doit son rayonnement.

3. 3. 2 Les effets d'une destination classique

Un deuxième élément de réponse pour saisir la dimension non problématique de la relation des backpackers à l'espace « monumental » tient au choix de Paris comme destination ou étape du voyage. L'aspect intentionnel du choix est explicite et, s'il y a bien des bifurcations ou des changements de programmes dans les destinations, Paris constitue généralement, dans le cadre d'un voyage en Europe, une étape importante du fait de son statut de grande ville prestigieuse. On choisit Paris en fonction de ses imaginaires urbains, donc de la grande ville « classique » (ancienne, renommée). En conséquence, visiter Paris revient *en partie* à visiter ce qui la constitue ainsi. Comme le dit Christophe, réceptionniste, « *une fois à Paris, t'as pas non plus 100 000 trucs à faire, c'est très classique comme voyage, quoi faire d'autre ?*[215] ». Il y aurait donc un paradoxe à éviter l'espace « monumental », lequel a donné forme aux imaginaires – fussent-ils stéréotypés – qui est un élément fort du choix de visite. On ne visiterait alors Paris que dans l'espace périphérique du « monumental » ou en traversant celui-ci comme on le ferait pour tout autre, en niant ses qualités spécifiques. Il faudrait pour cela une attitude anti touristique marquée pour éviter ainsi ce patrimoine, en affichant une distance discursive constituant les touristes comme « différents » et se traduisant dans des faits. Ou encore, cela nécessiterait une configuration de voyage telle qu'on ne se préoccupe pas ou peu de l'espace « monumental », parce que l'on est acculturé aux espaces parisiens et que l'envie d'y chercher ou de retrouver des formes de vie quotidienne parce que c'est la énième fois que l'on y vient… De telles dimensions de voyage sont plutôt rares chez les backpackers du fait que ce voyage est généralement inédit. Mais observée à un moment plus avancé dans leur biographie (vis-à-vis du voyage mais pas seulement), l'hypothèse d'un rapport plus distant au « monumental », du fait d'une acculturation à Paris peut tenir. Dans la configuration actuelle, l'intériorisation des images symboliques et la conscience des backpackers d'être ainsi constitués[216], pour une part, engage, en termes identitaires, le sentiment d'un voyage touristique dont on modèle singulièrement les aspects, dans les déambulations urbaines et, avec les autres voyageurs, les soirées passées à plusieurs. Et si ce sentiment d'appartenance ne pose pas vraiment de difficultés en termes de présentation de soi, c'est que l'on trouve des arrangements, lorsque les réalisations touristiques affleurent trop fortement, pour les faire « tenir » dans le corpus des choses à

[215] Poursuivant son propos : « *à Paris, tu ne fais pas moult moult chose, […] il y a le Château de Versailles et c'est tout, après, il y a Paris intra-muros et c'est le quartier Latin, c'est la tour Eiffel, les Champs-Élysées, le Louvre, le musée d'Orsay, Pompidou, Bastille pour faire la fête le soir, et Montmartre et le Sacré-Cœur, il n'y a pas non plus 100 000 trucs* ».

[216] « *Je visite ces lieux parce que j'ai également ces images en moi. Je suis faite des images que tout le monde a. Ces monuments font également partie de la culture, de l'histoire de France. Les gens se réfèrent à ces monuments et moi aussi. On ne peut pas l'éviter* » (Brita),

faire et à vivre. C'est ainsi qu'on peut comprendre la projection d'une visite à Paris où les modalités de visites ne seront pas les mêmes (« on fera différemment »), le sentiment d'une absence relative de programme (« je visite les grands monuments mais à un rythme que je choisis ») et enfin le fait qu'il y a un panachage entre ce qui est objectivement touristique et d'autres visites de la ville qui seraient, sous cet angle, moins marquantes mais tout aussi importantes. Ainsi, dans la forme globale des voyages des backpackers, le tourisme, qui est, en quelque sorte, consubstantiel au centre de Paris, est nécessairement présent et demande un ensemble de modulation pour l'agencer à l'identité plus ou moins composite des voyageurs. Le caractère classique de la destination est un élément à verser au débat sur le caractère institutionnalisé de la pratique des backpackers. Pour ceux-ci, en majorité occidentaux ou acculturés à de tels modes de vie, Paris ne véhicule pas les mêmes imaginaires que des villes ou des villages au Cambodge ou en Inde, et l'Europe n'a pas la même force de dépaysement que l'Asie, par exemple. Le choix de Paris comme destination partielle de voyage se fait dans la conscience d'une destination touristique ancienne et très fréquentée qui présente, de fait, un fort degré d'institutionnalisation : de nombreux hôtels et de multiples services touristiques sont disponibles, de grands sites sont à visiter, dont on apprécie les qualités.

3. 3. 3 Agréments et plaisirs de la visite : que faire d'un discours du « beau » ?

Certaines perspectives théoriques, à trop découler le sens de la conduite des acteurs de leurs positions sociales ou de rôles à priori, oublient à la fois la possibilité de jeu entre les catégories en fonction des contextes – donc la pluralité du sens donné aux actions – et les logiques individuelles qui échappent à certaines catégories construites. Ainsi, comment penser les discours des backpackers qui valorisent les grands sites pour leur magnificence, lesquels, disent-ils, procurent des formes de réjouissance et de distraction ? Comment interpréter l'agrément que de telles visites produisent, où les discours soulignent les qualités intrinsèques des sites, leur aspect remarquable en termes historiques et/ou esthétiques ? Bref, que faire du plaisir de la visite, dont on trouve la trace dans les propos louant le « monumental » ? En effet, il y a une satisfaction – relative à la beauté des sites – d'avoir vu et/ou fait tel site ou tel lieu, considérés comme « *beau* », « *magnifique* », « *impressionnant* ». Ainsi, Paris est une ville « *magnifique* » (Mikael), « *le Louvre est beau, les Champs-Élysées, c'est beau* » (Tobi), « *la tour Eiffel éclairée le soir, pendant 10 minutes, c'est joli, j'avais envie de voir ça* » (Caroline), « *le palais du Luxembourg, tout ça c'est très beau, ce sont des œuvres magnifiques. c'est magnifique, rien que pour ça, ça vaut le coup de venir […] les Champs-Élysées, c'est une rue impressionnante. C'est impressionnant parce que tu vois de grandes vitrines, de grandes entreprises* » (Hiram), « *la tour Eiffel, c'est fou, tu peux la voir de presque partout* » (Gareth), etc. Il y a, là, une qualification de la ville comme espace symbolique de la grandeur et de l'éclat d'où ressort le caractère unique ou fortement singulier des monuments et des formes urbaines, dans leurs particularités esthétiques. Bref, ce qui forme un paysage urbain distinctif, où l'on retrouve l'importance de l'activité visuelle et de la place du paysage urbain. Cet aspect est d'autant plus prégnant dans une ville où le

patrimoine classique est relativement resserré spatialement et qui fait l'objet d'une attention des pouvoirs publics (pour tenter de l'élargir à d'autres lieux). La monumentalité, valorisée (par une mise en scène, avec des jeux de lumières, des événements associés, etc.), concourt à la beauté de la ville : « *ils trouvent la ville super belle, ultra ultra belle. Tout est fait pour, les éclairages, il y a quand même beaucoup de trucs, la tour Eiffel éclairée, les Champs-Élysées tout le temps un truc, le Louvre gigantesque, l'hôtel de ville, la Seine, et puis le Sacré-Cœur, petit village. […] Les gens sont rarement, très rarement déçus, très belle ville, l'architecture, les femmes sont belles* » (Christophe, réceptionniste). Que faire ici de ces discours du « beau » qui semblent résulter de qualités intrinsèques des éléments urbains ? Doit-on considérer que de tels propos s'inscrivent dans une morale du voyage qui engage, via une relation de conformité avec les discours dominants, des propos nécessairement positifs ? Il y a là un embarras à penser ces sentiments vis-à-vis de la valeur d'éléments urbains qui sont à la fois caractéristiques en eux-mêmes et jugés ainsi par nombre de discours prescripteurs. Si on ne peut récuser la place et l'influence de ces derniers, il est difficile de renvoyer complètement le plaisir individuel à une attitude artificielle qui serait directement indexée sur les avis dominants des prescripteurs extérieurs, qui nous feraient soupçonner le plaisir à chaque fois qu'il affleure dans les discours. S'il peut être laborieux de les démêler et d'en saisir les proportions, il est difficile de rejeter la dimension proprement « individuelle » dans ces propos. L'absence d'un paradigme anti touristique, associée à la visite choisie d'une destination classique du tourisme mondial, appuient l'existence d'un corpus de discours laudateurs sur les qualités intrinsèques du patrimoine parisien qui ne soit pas exclusivement la conséquence des images massivement diffusées de Paris. Ce plaisir de la visite peut donc se penser comme un complément explicatif des logiques d'action vis-à-vis de l'espace « monumental ».

4. Conclusion sur les espaces-temps du « monumental » : une relation dépersonnalisée ?

Le fait que l'espace-temps du « monumental » ne soit qu'un aspect du voyage ne peut donner qu'une vision partielle, nécessairement limitée. Dans ce cadre, une conclusion, bien qu'elle renferme les questions liées à cet espace, n'est que provisoire. Nous avons parlé ici bien plus d'espace que de temps, puisque ce dernier est relativement homogène et se concentre grandement sur la journée, sans que ce soit exclusif de soirées où peuvent se dérouler certaines visites, parce que le prix réduit est attractif ou parce que déambuler dans ces espaces la nuit revêt un caractère spécifique. L'apparent paradoxe qui consiste, pour des backpackers, à se rendre dans ces lieux les plus touristiques aux images connues de tous ou presque se comprend mieux une fois que l'on dépasse l'opposition du Touriste au Voyageur, à laquelle appartiennent censément les backpackers. Une lecture des pratiques touristiques trop focalisée sur cette partition clivante (et sans doute trop figée) peut faire oublier les logiques d'action qui y échappent et les possibilités de socialisations plurielles agrégeant plusieurs univers. En ingérant certains traits de l'un ou de l'autre, les backpackers recomposent cette

bi-polarisation initiale. Ces éléments d'analyses doivent néanmoins être complétés par les autres espaces-temps de la ville qui sont investis par ces enquêtés. Certes, le « tourisme » est un élément partie prenante de leur voyage, et intégré sans problème (ce qui pose, par ailleurs, des questions importantes sur l'actualité des backpackers comme catégorie homogène et idéologisée, a priori peu encline aux accointances avec les formes visibles du tourisme). Mais l'espace « monumental », celui de Paris comme celui des autres villes, n'est qu'un élément du voyage et ses à-côtés sont particulièrement recherchés parce qu'ils permettent de construire une relation plus personnelle à la ville (c'est ce que nous allons voir dès le paragraphe suivant). Est-ce que, pour autant, le « monumental » est-il intelligible comme une relation dépersonnalisée à la ville, dans le sens où le rapport aux grands sites touristiques favoriserait une forme dépréciée de singularité dans la pratique de Paris, en résultant davantage d'un imaginaire collectif déjà-là dans l'esprit des individus plus que de l'expression de désirs propres à chacun ? Il y a là une double réponse, déjà partiellement formulée : l'attirance vers l'espace « monumental », si elle n'est pas vécue de façon écartelée, se lit partiellement sous l'angle de l'hétéronomie, c'est-à-dire que les actions trouvent notamment leur sens dans une volonté individuelle nourrie par un imaginaire collectif où les clichés polarisent les attentions et transforment les grandes villes-capitales en objet de consommation (au moins) visuelle. Il y a, en effet, un discours lisible sous le prisme d'une hétéronomie globale où l'on retrouve les sites que « *tout le monde* connaît », les images qu'on a *tous* en tête », « les grosses attractions touristiques […] que vous avez déjà vues des *millions de fois* en photos, et vous savez à quoi elles *ressemblent* ». Il y a là un discours du général et du collectif, moins du particulier et de la singularité. Il est également significatif lorsque, décrivant les espaces « monumentaux » visités et/ou arpentés, plusieurs enquêtés débutent leurs propos par la nomination des sites et les clôturent parfois rapidement, sans terminer l'énumération, par un « *tout ça* » ou « *les trucs comme ça* ». Si cela peut être une façon d'éviter un dénombrement qui peut leur apparaître fastidieux lors de l'entretien, c'est aussi une manière de pointer un ensemble de lieux qui, par leur caractère prestigieux, sont en mesure de se fonder en masse assez indistincte et cohérente, comme s'ils se valaient et, au final, comme s'ils existaient davantage du fait de leur caractère majestueux qu'en tant qu'objet singulier[217]. Le ressenti plus singulier ou original du voyage ne résulte-t-il pas dans la combinaison de différentes expériences, celles du « monumental » comme des autres espaces moins identifiés comme touristiques ? Nous pourrons y répondre une fois l'analyse du rapport au « banal » réalisée. Il est néanmoins possible de noter l'importance du facteur « temporel » comme modulateur de la relation à l'espace de visite. Flexible, la relation au « monumental » est plus lâche et moins ressentie comme urgente ou « à faire » si l'on peut étendre ses activités sur plusieurs jours : le voyage peut, plus facilement, ingérer un ensemble composite d'expériences. Autrement dit, avec le temps,

[217] On trouve, par exemple, cette idée dans le propos de Juan qui, pestant contre le prix d'entrée à la tour Eiffel, relativise l'importance d'une telle visite compte tenu de l'*égalité* des différents monuments entre eux (« *de toute manière, j'ai été au Louvre* »). Voir le Louvre constitue une expérience globalement similaire à celle de la tour Eiffel. Le sens assigné à la visite est celui de la reconnaissance d'un site connu de tous. Ainsi, la visite de l'un d'entre eux permet d'être redevable de l'ensemble, c'est-à-dire, différemment formulé : « certes, je n'ai pas vu la tour Eiffel *mais, néanmoins,* j'ai vu le Louvre ».

l'acculturation à la ville s'effectue davantage au contact de la diversité urbaine. La proximité avec l'espace « banal » en sort-elle renforcée ?

B. Espaces-temps du « banal » urbain

La ville ne se résume pas à ses clichés même si, en en véhiculant les formes caractéristiques, ceux-ci en permettent l'identification et la reconnaissance. De même, il serait extrêmement réducteur d'associer les touristes aux seuls espaces « monumentaux » de la ville pour n'en faire que des spectateurs amateurs de faste et de grandiose, mus par la volonté de vérifier sur place des images qui sont depuis longtemps ancrées dans leur imaginaire. La partie liminaire de notre définition du touriste qui subordonne ce dernier au loisir, c'est-à-dire à un temps permis, pour soi au-delà de toute incarnation a priori dans des choses à faire et à voir, ne milite pas en faveur d'une telle compression. La métropole – espace composite, hétérogène, agglomération d'activités, de formes et d'individus – dépasse généralement son cadre « monumental » et ouvre à une diversité de visites possibles. Il n'empêche qu'il existe une vraie difficulté pour nommer ces espaces-temps non « monumentaux » qu'investissent les touristes : en effet, comment dire et décrire la ville hors de ses sites remarquables, au-delà ou en deçà de ses formes caractéristiques ? Quel vocable employer pour représenter ces lieux et ces temps communs qui participent à faire la ville – espace public, fonctionnalités classiques des populations résidentes (bar, restaurant, etc.) – et lui donnent sens en composant un mélange hétéroclite d'aménités et de populations ?

Si ces espaces-temps sont diversement mais clairement des espaces de loisirs pour les touristes, pourquoi ne pas alors parler d'espaces-temps des loisirs urbains ? La raison en est qu'on ne voit pas bien comment s'opère la dissociation avec le « monumental », qui engage cette même logique de loisir. Cette catégorie englobe le « monumental » comme ce qui s'en distingue. On préfère ici qualifier de « banal » ces espaces-temps très divers, à la fois en référence à ce qui est commun et sans « originalité » particulière dans la ville (tels les espaces publics) et qui, par conséquent, s'opposent à ce qui est « remarquable », « imposant » ou « grandiose ». Partant, une infinité de lieux et d'aménités rentrent dans cette catégorie : un parc, un bar, un restaurant, un bâtiment, une rue, des passants, etc. Le « banal » est ainsi ce qui est courant et ordinaire dans la ville, des formes urbaines peu distinctives aux mille activités quotidiennes des résidents. Mais c'est parce qu'elles sont communes qu'elles constituent un attrait pour les touristes, comme une sortie (ou un à-côté) des monuments touristiques « classiques », où l'on se dirige vers des espaces urbains plus diffus et moins attachés à des catégories, au moins pour les non résidents. Dans l'observation de situations inopinées ou dans la réalisation de pratiques du quotidien (aller dans un bar, un restaurant, sortir le soir), c'est l'occasion de faire des visites plus singulières. Ainsi, le « banal » renvoie ici à une urbanité anodine en quelque sorte, très diverse et accessible à tous.

De ce « banal », nous ciblons les pratiques du dehors qui réfèrent à la manière dont la ville, hors sites touristiques, est investie et occupée et qui entremêle les temps et les lieux où l'on consomme, déambule et festoie. Nous dissocions ici les temporalités diurnes et nocturnes parce qu'elles n'engagent pas nécessairement les mêmes pratiques. Si la journée favorise des pratiques du dehors, tournées sur l'extérieur de l'auberge, facilitant la visite de la ville, la soirée ou la nuit peuvent jouer comme une césure où se redéploient des pratiques qui sont au moins autant dirigées sur l'extérieur que l'intérieur[218]. Concernant les pratiques extérieures, nous distinguons les espaces et les temps de la « consommation », à savoir des lieux et des moments du dehors où l'on consomme des biens et des services marchands liés au loisir (café, restaurant, magasin, lieu culturel, etc.) des temps et des espaces qui se rapportent à des expériences urbaines nées d'un côtoiement avec l'urbanité, c'est-à-dire à la sensation d'un contact avec la ville dans un cadre à la fois matériel et immatériel, via des ambiances et l'observation de scènes urbaines. On parlera alors de moments qui participent à faire l'« expérience » de la ville.

1. Les activités diurnes, entre occupations économes et « expériences » de la ville

1.1 Activités de « consommation »

Le thème de la consommation renvoie ici à l'utilisation de biens et de services résultant d'échanges marchands, qui s'incarnent concrètement dans le plaisir de certains lieux publics (les cafés, les restaurants, le cinéma, etc.) et plus globalement tous ceux qui sont susceptibles d'intéresser les touristes moyennant quelques dépenses. Mais l'analyse des pratiques, parce que la consommation réfère à des interactions marchandes dont on a souligné la modestie chez des backpackers, montre une limitation des pratiques marchandes divertissantes et un rapport essentiellement économe à la ville, exceptés pour quelques uns.

1. 1. 1 Limitation relative des pratiques marchandes divertissantes

Globalement, l'espace du dehors investi par les backpackers est peu lié à celui du commerce marchand. Il l'est relativement au fait qu'ils doivent se restaurer et se reposer dans la ville, qu'ils veulent s'y divertir et parfois y faire des achats. Mais ces échanges marchands sont souvent réfléchis et prudents. Dans leur ensemble, les repas sont frugaux, les phases de repos limitées à l'auberge et dans des lieux accessibles à tous, les divertissements festifs s'illustrent généralement le soir et les achats restent occasionnels. De ce fait, l'économie dont ils doivent faire preuve engage un rapport parcimonieux à l'univers marchand de la ville. Il est clair que s'ils en avaient les moyens financiers, les

[218] Par fatigue, par appréhension de la ville la nuit, parce qu'on est seul(e), etc. Il faut préciser que les entretiens ont été réalisés entre les mois de janvier et de mai dont une grande partie sur les trois mois de février, mars et avril, où la durée du jour, bien que s'allongeant, reste courte et il fait nuit assez tôt.

restrictions qu'ils s'imposent seraient en parties délaissées au profit d'une occupation plus prononcée des lieux « marchands », réduisant les arbitrages qu'ils doivent inévitablement effectuer (sans, pour autant, avoir des pratiques ostentatoires et dépensières, car l'expérience du voyage naît en partie d'une gestion économe). Nous revenons successivement sur ces différents lieux publics qui sont investis par les touristes.

1. 1. 1. 1 Cafés, bars

L'investissement dans les cafés et les bars est davantage privilégié le soir que dans la journée car l'aspect festif et socialisant y est comparativement plus fort. En journée, c'est avec économie que les backpackers se rendent dans des cafés. Certes, c'est l'opportunité de côtoyer une vie sociale spécifique liée à un lieu ou un quartier. C'est aussi l'occasion de pauses dans des programmes journaliers souvent marqués par de longs déplacements piétons qui soumettent le voyageur à l'épreuve des contingences extérieures qui ne manquent pas d'occasionner une fatigue physique : « *si j'ai froid par exemple, je vais m'arrêter dans un bar et prendre un café.* [Si t'as froid ?] *Oui, si j'ai froid je m'arrêterai pour boire un café puis je me remettrai à marcher.* » (Sarah) ; « *j'ai tellement marché l'autre jour qu'à la fin, j'avais qu'une envie, c'était de m'asseoir à un café* » (Chris). Pourtant, si les discours sur le caractère éreintant des promenades sont nombreux, appelant repos et régénération, le café reste un endroit peu investi par les dépenses qu'il occasionne : « *j'y vais pas beaucoup, parce que c'est très cher* » (Kate) ; « *si, une fois je suis entré dans un café mais c'est très cher, vraiment très cher* » (Juan), « *les cafés et les restaurants, c'est assez cher* » (Brian). On fait alors montre d'une certaine vigilance : « *je regarde les bars, les grands bars avec les vérandas […] là, je sais que ça va être très cher, j'évite, et dans les autres, j'essaie de regarder les prix avant* » (Jade). « *il y a des bars, tu vois que c'est pas la peine d'y aller, ça va forcément être cher […] ceux qui sont dans le centre, près du Louvre* » (Katia). Le coût de la vie à Paris est souligné d'autant plus que ceux qui ont préalablement voyagé en Europe de l'Est ont connu des prix plus bas, et la comparaison des différences tarifaires ne fait que renforcer la prudence : « *ici, la bière peut coûter trois et demi ou quatre euros et là-bas,* [en Tchéquie] *elle coûtait 70 centimes d'euros, du coup, pas de sorties dans les cafés trop chers* » (Altan). Et même si l'usage des bars se fait davantage en soirée, les dépenses restent bien circonscrites : « *je suis allé dans un pub irlandais hier soir, mais en règle générale, je ne reste pas longtemps, parce que les prix des boissons sont très élevés* » (Chris).

L'aspect financier constitue une raison primordiale à l'évitement de tels endroits. Comment comprendre autrement que des lieux de sociabilité potentielle, qui sont des endroits refuges du tumulte de la ville, ne polarisent pas davantage les pratiques ? Pesante, la question financière n'est néanmoins pas rédhibitoire pour tous les backpackers. Certains – mais ils sont peu nombreux – occupent les cafés plus fréquemment : le budget le leur permet, assouplissant les arbitrages et les contraintes (sans que la marge financière soit, pour autant, très large). Partant, les discours valorisent le café comme monde social : « *j'aime bien les cafés, c'est mieux que ma chambre… la culture et les cafés, j'aime beaucoup les brasseries, il y a de la musique, il y a du monde, j'aime bien l'ambiance dans les cafés, la culture des cafés*

ici » (Juan G.) ; « *j'aime beaucoup les cafés, les terrasses, prendre mon café le matin, écouter les gens, leurs accents, leurs vies. […] À Barcelone, il y a beaucoup de bars […] et le matin, j'allais prendre un jus d'orange, un café, comme ici* » (Raphaël). Le café est ici à la fois le lieu d'observation de différences sociales, plus ou moins appuyées selon les endroits, mais qui engage l'altérité comme sentiment du divers et de ce qui est autre. Par exemple, Raphaël dit apprécier les bars notamment pour ses « *personnages typiques* ». Ainsi, et parce que l'entretien avec lui s'est terminée dans une brasserie[219], il prend pour exemple le serveur qui officie à notre table *: « il est typique lui, non ?* ». Ce dernier est grand et mince, âgé de 45 ou de 50 ans, aux cheveux courts et grisonnants, vêtu de l'apparat classique du service (chemise blanche sur un pantalon noir). Surtout, il parle vite et fort, accentuant la tonalité de sa voix et plaisantant avec une ironie froide. Par l'empreinte qu'il laisse lors du service et la place qu'il occupe dans le lieu, interpellant facilement les habitués tout en poursuivant machinalement ses tâches, il laisse peu indifférent. Pour autant, est-il typique, et de quoi ? Raphaël, canadien francophone, répond qu'« *en tout cas, il a son type. Typique, c'est par rapport à la culture* ». Il faut le comprendre à la fois dans le sens où le serveur présente les caractères d'un type (gouailleur et railleur) qui fait écho à une image de la culture française, « *c'est la culture des cafés, avec les garçons de cafés, l'ambiance, le monde qu'il y a. […] C'est l'image que j'ai des cafés en France* ». Outre que le café soit un poste d'observation sur un univers social intérieur plus ou moins spécifique, le café est également apprécié parce qu'il est ouvert sur l'extérieur, encourageant le regard sur la vie urbaine du dehors. Par exemple, Juan G cherche la place adéquate, « *avoir une table si possible près de la fenêtre […] pour voir les gens, dans la rue, qui marchent, qui vont au travail* ». Iren, énumérant ses différentes activités dans la ville, « *tu sais, je suis à Paris, je m'assoie dans un café et je regarde les gens qui passent, pour voir comment les gens vivent* ». Globalement, ces manières de faire ne sont le fait que d'une minorité sur l'ensemble des backpackers enquêtés. Les conditions d'existence de ces discours intéressés sur les cafés sont, avant tout, simplement le résultat de conditions financières moins pesantes sans qu'y soit adossé une vision différenciée du monde social avec les autres voyageurs économiquement plus contraints.

1. 1. 1. 2 Economie dans les pratiques de restauration

Associé à la restauration, le sens du terme « économie » s'entend ici comme la gestion contrôlée des relations marchandes impliquant l'alimentation. Si celle-ci constitue un poste de dépense incontournable, elle est négociée dans le cadre de budgets relativement serrés, généralement à un niveau minimal. L'alimentation suit, de façon similaire, la logique de l'hébergement comme dépense inévitable mais réduite au moindre coût. Les restaurants, hormis la restauration rapide de type snack ou fast-food où l'on mange sommairement, sont peu occupés. La question financière est, là aussi, déterminante et oriente les pratiques vers les échoppes aux prix modiques et à l'auto-préparation à

[219] Commencé à l'aubergevers 11 heures du matin, la fermeture journalière à midi nous a forcé à le poursuivre à l'extérieur, dans une brasserie du boulevard Jules Ferry. L'entretien touchait à sa fin, nous avons pris des notes une fois celui-ci terminé pour objectiver la situation.

l'auberge. Questionnés sur les restaurants, les expressions de la restriction sont nombreuses : « *c'est cher* », « *j'ai un budget serré* », « *je vais au supermarché », « je reste manger à l'auberge* », « *je me fais des sandwichs* ». Rodolfo résume bien le rapport aux pratiques alimentaires : « *je m'achète un sandwich ou quelque chose comme ça, ou je vais chez McDonald's, en tout cas, quelque chose d'économique. Pas de restaurants, presque jamais* ». Les pratiques économes sont la règle, les restaurants une exception. Ceux-ci, dans leurs formes classiques (à savoir des endroits où l'on sert des repas moyennant un paiement et demandant de rester attablé un certain temps), sont généralement délaissés et ne sont pratiqués qu'occasionnellement : « *si j'aime bien… je peux manger dans un endroit bien, pas luxueux mais bien, ça peut arriver* » (Victoria) ; « *ce soir, je vais dîner au restaurant mais en général, et si c'est possible, je me prépare à manger. Quand je reste quelque part au moins une semaine ou deux, je mange dehors deux ou trois fois* » (Ben) ; « *à Paris, j'ai mangé dans un restaurant, j'ai eu un bon dîner une seule fois, donc une fois, j'ai eu un steak* [rires] *»* (Gareth). C'est parfois une pratique par défaut, contrainte par l'environnement, « *ça dépend de l'auberge. S'il y a une cuisine, je vais au supermarché m'acheter les ingrédients pour faire la cuisine afin d'économiser de l'argent. Si je vais au restaurant, c'est cher. À Barcelone, dans mon auberge, il n'y avait pas de cuisine, j'ai donc dû aller au restaurant et j'ai dépensé pas mal* » (Azzia). Mais si la pratique des restaurants « classiques » relève de l'occasion, la restauration rapide intégrant les traiteurs « bon marché » et autres sandwicheries, est plus fréquente car moins chère, donc plus accessible : « *je trouve des restaurants bon marché. […] Des fois, j'ai envie de manger du riz, donc je vais au restaurant chinois et je prends du riz ou autre chose* » (Azzia) ; « *je peux manger dans des petits restaurants ou dans des cafés. À midi, là, à Montmartre, j'ai mangé dans un petit truc algérien, un Kebab, c'était un petit truc avec trois tables* » (Juan G.). Les repas sont, dans leur majeure partie, marqués par cette modicité et cette petitesse : de petits repas à de petits prix.

Le panorama des pratiques dominantes de la restauration consiste à prendre un petit déjeuner à l'auberge, généralement sommaire (« *je ne veux pas trop dépenser car je n'ai pas beaucoup d'argent, donc je mange du pain et du beurre le matin »*, Kate) et d'un déjeuner à l'extérieur, par obligation car l'auberge ferme entre 12 et 15 heures. On procède soit en les préparant préalablement (« *pour le déjeuner, je me fais des sandwiches* », Ben ; « *je fais souvent une salade* », Emily), soit en achetant de la nourriture sur place, dans un supermarché ou dans un restaurant qui propose d'emporter certaines portions (« *on achète quelque chose en marchant ou alors peut-être au supermarché… oui, on grignote un petit truc et on le mange quelque part, ou on achète au supermarché* », Cristina). Le déjeuner, parce qu'on le prend à l'extérieur, dans la ville, constitue une césure, où l'on trouve des endroits calmes et reposants (des parcs, sur un banc, voire des terrasses de cafés) mais si possible à l'écart du brouhaha des grandes avenues et du mouvement piéton. C'est, pour Rodolfo, comme une « *cérémonie*, *c'est mon petit moment à moi,* […] *je regarde un peu ma carte, des choses comme ça, comment je vais disposer de ma journée* ». Les petites ou moyennes surfaces d'achat sont régulièrement sollicitées : « *quand j'ai besoin d'un truc, c'est Monoprix ou quelque chose comme ça* » (Iren) ; « *je suis souvent allé juste en face de la rue au supermarché, et je me suis acheté du pain, parce que ce serait trop cher de déjeuner en ville. Je l'ai fait une ou deux fois. La plupart du temps j'achète des trucs au supermarché.* [Et pour

manger le soir ?] *Ah oui, le soir c'est la même chose, j'achète des trucs au supermarché* », Tobi). Faciles d'accès, rapides et peu coûteux, les supermarchés répondent bien à l'économie des backpackers, c'est-à-dire à la modicité vis-à-vis des achats dans l'organisation générale du voyage, où l'hébergement et l'alimentation constituent les deux questions prioritaires du voyage : dans quel endroit vais-je dormir, où est-ce que je vais manger ? Par exemple, c'est Azzia qui, dès son arrivée à Paris, après avoir trouvé l'auberge, cherche un supermarché dans le quartier (« *je voulais trouver le supermarché, c'est fait. Je l'ai trouvé le premier jour* »). Il reste que les repas, achetés à peu de frais, sont assez pauvres et chichement préparés (« *je mange des paninis. Avec une boisson, allez hop, trois euros* », Juan G. ; « *un morceau de pain et du jambon, on s'en sort pour trois euros* », Altan). Ces repas sont réduits à des compositions très simples : des pâtes, du riz, du pain, des yaourts, quelques « *trucs* » au supermarché. Pour Juan, c'est « *baguette, kebabs, yaourts… depuis quelque temps, je mange beaucoup de kebabs parce que je suis dans ce vice là, de manger des kebabs… sinon j'achète du pain et quelque chose à tartiner. Pain avec de l'huile, avec du Nutella ou du "dulce de leche"* » ; « *souvent je vais chez l'épicier et j'achète des tomates, du pain et du fromage* » (Iren). Ces repas très minimaux sont parfois réduits à quelques barres de céréales, « *parfois je ne déjeune pas, parce que la nourriture est très mauvaise et chère. Donc je vais manger des barres de Granola que j'ai avec moi. […] L'autre jour, j'ai juste mangé un peu de fromage dans un bar, un soir* » (Gareth). Les dîners se font généralement à l'auberge, plus rarement dans des bars ou des restaurants marchands. L'existence d'une cuisine à l'auberge permet de préparer et de cuisiner sur place, en limitant les intermédiaires. Ce type d'équipement en fait plus qu'un simple lieu de restauration : on y stocke de la nourriture (il y a un frigo) et on y mange (il y a un four et une gazinière), ce qui renforce l'auberge comme lieu de vie, notamment en soirée.

Pourtant, de même façon que les cafés étaient investis par une minorité, certains backpackers n'hésitent pas à faire du restaurant une pratique assez régulière : « *je vais dans les restaurants, j'aime bien les petits restaurants, on est un peu coincé mais c'est chaleureux.* [C'était à midi ?] *Euh… pour le dîner et le… déjeuner* » (Raphaël) ; « *pour manger, j'allais dans les restaurants, bon, maintenant je mange des sandwichs mais au début, c'était dans les restaurants. Mais là, maintenant, pour moi, c'est hors de prix.* [Vous alliez dans des petits restaurants au début ?] *Tout le temps dans des petits restaurants. […] C'est plus facile, c'est agréable, c'était pas des trucs chers, mais c'est tranquille, à table, y'a du monde, c'est bien* » (Marc). Où l'on retrouve ceux qui vont dans les cafés (Marc, Raphaël, Bill aussi, « *des restaurants. Beaucoup de restaurants* »), avec ici le plaisir d'être attablé et l'envie de convivialité, mais parce que le budget est ici supérieur à la moyenne.

1. 1. 1. 3 Pratiques culturelles

Les pratiques culturelles qui conduisent les backpackers vers le cinéma, les concerts de musique voire le théâtre ne sont généralement pas des composantes de leurs voyages. Plusieurs raisons l'expliquent. Ce sont, d'abord et toujours, des budgets restreints qui limitent ce types d'activités marchandes, et au sein desquelles on préfère, une fois les dépenses nécessaires réalisées, celles qui

sont potentiellement plus festives et socialisantes, notamment en soirée dans un bar ou à l'auberge, plutôt que des pratiques en lieu clos, dans une salle de cinéma ou un théâtre. C'est ensuite une forme de désintérêt : en tant qu'activités plus ou moins accessibles dans le cours de l'existence quotidienne, elles n'apparaissent pas prioritaires et sont moins recherchées que des expériences qui sont vécues sur le mode du partage et du « contact » avec la ville (rencontrer des gens, découvrir, déambuler). Ces pratiques culturelles sont trop « quotidiennes » pour être vraiment désirées. Autre facteur explicatif, nombre de manifestations culturelles sont programmées dans un temps et un lieu donnés auxquels il est nécessaire de s'ajuster : d'une part, il faut rechercher l'événement dans un guide, un programme (ce qui arrive rarement) ou l'apprendre dans le cours d'une discussion plus ou moins par hasard (ce qui est plus courant) ; d'autre part, il faut décider de s'y rendre et se tenir à cette décision, ce qui n'est pas toujours le cas puisque les éléments favorables ne sont pas toujours réunis (proximité géographique, entrée gratuite ou tarif peu excessif, être accompagné). La différence linguistique constitue un autre élément qui restreint le champ d'action, car nombre d'événements sont en français. Ainsi, si Azzia n'a pas été au cinéma malgré l'intention initiale « *je voulais mais je ne pouvais pas comprendre la langue. Sans sous-titres japonais ou anglais, non* ». L'ensemble de ces motifs conduit à reléguer ce type de pratiques comme secondaires vis-à-vis des attraits plus prometteurs de tels voyages. Ce qui n'empêche pas, néanmoins, certains enquêtés, d'aller au cinéma, voir des films dont la bande originale est anglaise : Chris (Australien) s'y rend (mais à Lyon) pour voir un film américain, Bill (canadien anglophone) qui a vu « *trois ou qautre films* » provenant tous d'outre-Atlantique (se rappelant notamment *Aviator* et *Closer*) et Tobi (Allemand, mais parlant anglais) qui y est allé deux fois, « *ils étaient tous les deux en anglais, c'était "Modigliani", sur le peintre, et "Sideways"* ». Marc est le seul francophone à s'y être déplacé, au début de son voyage, lors de la première étape à Paris (« *quand j'avais de l'argent* ») afin de « *voir le dernier Spike Lee* » et « *Marco Polo* ». Très rares sont ceux qui ont été voir des concerts de musique (si Joe parle de club de jazz et de blues dans lesquels il se rendrait volontiers accompagné, Juan G. s'en rendu au *Caveau de la Huchette*) ou de théâtre. Seul Tobi, qui a été au cinéma, a vu deux représentations : *Les Bacchantes*, à la Comédie Française, « *et le jour d'avant, j'étais à l'Opéra à Bastille et j'ai vu une pièce russe très ennuyeuse de trois heures et demi, c'était en russe sans sous-titre* ». Étudiant allemand en littérature, connaissant quelques rudiments de russe, amateur de philosophie, certaines pièces l' « *intéressent* », parce qu'il connaît l'auteur ou les a préalablement lues.

1. 1. 1. 4 Shopping et achats divers

Le shopping consiste davantage en un « lèche-vitrine » voire en quelques achats ou menus cadeaux à prix sommaires que dans des dépenses importantes. À la fois parce que la logique économique implique la parcimonie (« *pour ce voyage, je n'ai pas le budget pour faire beaucoup de shopping, donc je me suis limité, j'ai pris des petites choses… des petits trucs* », Bill) mais aussi parce qu'un tel voyage nécessite d'être équipé léger, avec peu de poids, que le sac à dos permette des déplacements aisés et autonomes entre les destinations. En conséquence, ils évitent de trop accumuler de poids ou de volume pour ne

pas risquer l'encombrement. Le shopping se traduit alors davantage par des flâneries devant les magasins, et les achats qui sont effectués durant le voyage restent modiques : « *j'ai trouvé un magasin où il y avait des écharpes à neuf euros au lieu de quinze euros […] j'en ai pris une* » (Iren). Joe rapportera peut être une petite statue comme cadeau, Victoria « *quelques souvenirs, un parfum et du vin, on verra* » et, si Chris a acheté lui aussi quelques cadeaux pour ses amis et sa famille, c'est peu de choses dans son budget… Le seul qui entretient un rapport étroit avec certains magasins, c'est Juan G. qui chine dans les boutiques de musique et les librairies d'occasions, qu'il a déniché en déambulant : « *il y a des boutiques de musique à Pigalle. […] Il y a des boutiques de musique, de blues, de jazz, c'est des petits magasins, anciens, c'est deux trois rues après le Moulin Rouge, après, à droite, dans des petites rues, il y a des photos de Charlie Parker, de Mingus, il y a des choses de musique de deuxième mains, d'occasions, c'est pas cher. Il y a aussi la librairie de Shakespeare, c'est juste en face de Notre-Dame, il y a des livres partout, partout, dans tous les recoins, jusqu'au plafond, c'est génial. C'est pas la FNAC* ». Mais la relation est ici moins marchande que d'agrément, par le caractère à la fois insolite (des lieux encombrés de livres) et l'aspect privilégié de lieux pour initiés, à distance de l'enseigne de masse (la FNAC).

1. 1. 2 Conclusion

L'analyse des activités urbaines sous l'angle de pratiques marchandes traduit un rapport globalement économe à la ville, où les limitations sont nombreuses et encadrent l'espace des possibles : peu de cafés et de bars, des restaurants occasionnellement, une participation culturelle réduite à quelques séances de cinéma, du shopping en pointillé… La logique économique appelle ici une gestion attentive du budget et impose un ensemble de précautions. De fait, si les pratiques du dehors sont liées avec l'univers marchand de la ville, c'est avec prudence et en relation étroite aux besoins élémentaires qui consistent d'abord à se loger, à se nourrir et à se déplacer, la fixation se faisant sur l'hébergement et l'alimentation (« *dormir et manger* » dit Atlan). Ensuite viennent les visites, les sorties dans les bars et quelques achats. La nature du logement qui est choisie et l'économie dans les pratiques alimentaires donnent la mesure du soubassement marchand des pratiques urbaines des enquêtés : il est minimal, les coûts sont peu nombreux, généralement évalués et réfléchis. Les limitations ne sont pas, pour autant, inflexibles : il y a des moments où l'on dépense davantage, dans de légers écarts comme autant de petites occasions. Par exemple s'attabler au restaurant parce que l'on est plusieurs, alors qu'on ne le ferait pas seul (hormis les fast-foods). Ces précautions dans les pratiques ne sont pas mal vécues puisque la donnée financière est intégrée dès le projet de voyage et elle en constitue une des composantes, sans qu'elle soit revendiquée très fortement. La recherche spécifique du « bon plan » est davantage mue par les contraintes financières que le rôle de voyageur aventurier adepte de toutes les bonnes occasions à tout moment. La programmation des lieux marchands se fait soit in situ en trouvant un lieu sur le chemin, soit en programmant quelques heures avant une sortie dont on choisira l'endroit dans le cours de la situation. Dans un cas, la décision

s'opère par hasard, en trouvant un lieu qui, de l'extérieur, présente les atouts adéquats, parce qu'il y a du monde, de la musique, une apparente gaieté, bref, une ambiance (mais aussi des tarifs quand il s'agit des restaurants). Dans l'autre cas, une sortie est prévue, dans la journée (rarement la veille) parce qu'on a rencontré une ou plusieurs personne(s) à l'auberge avec qui on a décidé d'aller dans un bar mais sans autre précision, tel Gareth qui doit sortir le soir même de l'entretien mais sans rien savoir d'autre car, dit-il, « *on verra après* », une fois que l'on se sera mis en route.

La limitation des pratiques marchandes n'est pourtant pas le fait de tous et quelques uns ont un éventail plus large de pratiques marchandes, du fait d'un budget initial plus conséquent mais dont le solde reste difficile à cerner avec précision. Néanmoins, l'élément financier amplifie les pratiques (aller au restaurant plutôt que manger dehors ou à l'auberge) sans modifier la structure du voyage.

1.2 Activités de déambulation et expérience de la ville

L'expérience est ici mobilisée pour rendre compte du caractère subjectif et pluriel dans le contact avec la ville, essentiellement produit à partir de la marche. Concernant la relation entre l'expérience et le paysage urbain, Desportes (2005) a remarqué les multiples développements qui ont cherché à circonscrire ce vécu spécifique se tissant dans la relation à l'environnement spatial sans toutefois les considérer avec satisfaction tant elle charrie avec elle une variété d'éléments[220]. Une optique possible est néanmoins de poser l'expérience urbaine à partir de la notion d'urbanité (et ce malgré son caractère flou et son utilisation très diverse dans les discours). Si l'on se réfère au dictionnaire, l'urbanité est « ce qui à rapport à la ville », à savoir une relation à un « milieu géographique et social formé par une réunion organique et relativement considérable de constructions et dont les habitants travaillent, pour la plupart, à l'intérieur de l'agglomération ». On peut alors envisager l'urbanité comme un assemblage matériel et humain complexe où, pour Lussault (2003b), se combinent de fortes densités et mixités. À défaut d'être objectivable (on pourrait néanmoins lui adjoindre des indicateurs et mesurer des niveaux d'urbanité dans la ville, ce qu'a fait Lévy en créant des idéaux-types de ville), la notion conserve son caractère indéterminé largement dépendant de la perception que l'on se fait de la ville. L'urbanité est davantage un sentiment sur la ville avec l'idée que celle-ci est le résultat d'un conglomérat humain et matériel dont les agencements sont variés et multiformes (c'est pourquoi l'on associe parfois l'urbanité au « vivre ensemble » ou à la « qualité de la vie » en ville). Retenons donc les deux éléments suivants : le *sentiment de ce qu'est la ville* lorsque celle-ci est appréhendée comme un *milieu vivant*. L'aspect ouvert et flexible d'une telle définition, dans une

[220] « La principale caractéristique de l'expérience urbaine est son ouverture : interviennent non seulement le cadre présent, mais aussi les séquences qui l'ont précédé, non seulement l'agencement spatial, mais aussi une mémoire collective, des images mentales qui en modifient la perception… L'identité du sujet, son appartenance à tel ou tel groupe ainsi que le moyen de déplacement utilisé – marche, automobile, train…– jouent également un rôle. Devant cette multitude de facteurs, l'étude de l'expérience urbaine et l'identification de ses éléments structuraux s'avèrent ardues » (Desportes, *ibid.* : 349).

perspective écologique (la ville comme éco-système), permet d'apprécier la variété des perceptions et des ressentis sur l'urbain, à la manière d'une expérience vécue de la ville, avec ses sons, ses lumières, ses paysages, ses habitants. On peut tirer ainsi une « expérience » de la ville à partir du rapport subjectif à l'urbanité.

1. 2. 1 L' « expérience » de la ville comme programme

Vivre la ville ou en faire l'expérience est l'une des ambitions du voyage des backpackers : il s'agit principalement de voir la ville en mouvement, ses résidents, ce qu'ils font, la manière dont ils vivent ; bref, son quotidien. Le programme est modeste, en apparence, mais infini dans sa réalisation : modeste parce qu'il implique la déambulation, c'est-à-dire une marche sans buts trop précis, réalisée dans une posture contemplative et sensible, dans un « contact » avec les résidents, les ambiances, les odeurs. Bref, une promenade urbaine attentive à l'environnement. Mais il est infini, parce qu'a priori, tout est susceptible d'intégrer un tel programme : ce sont mille manifestations quotidiennes liées à la densité humaine et au côtoiement des individus, au mouvement urbain et ses déclinaisons multiples et variées, sur une avenue, une place ou à un coin de rue. L'expérience urbaine est donc nourrie d'ambiances, c'est-à-dire d'atmosphères à la fois matérielles et subjectives. Concrètement, en ambitionner la préhension, c'est partir des expressions générales comme « *sentir l'atmosphère de la ville* » (Azzia), « *faire l'expérience de la ville* » (Ben), « *regarder la ville* » (Iren), « *se confronter à la ville* » (Gareth). La marche constitue un support essentiel de ce programme en permettant un degré de proximité physique avec la matérialité du cadre urbain (on parle, dans la partie « mobilités », d'un bon niveau d' « adhérence ») et des propos comme « *je veux juste marcher, comme ça* » « *juste marcher et voir* », etc. attestent de l'apparente simplicité et de l'évidence du projet. L'emploi de l'expression adverbiale « juste » n'est pas ici anodin. Récurrent dans les discours, il témoigne d'une forme de modestie et de naturel dans le rapport à la ville : « *je veux juste… je veux sentir l'atmosphère, marcher dans une grande ville, je veux voir les boutiques, les bâtiments […] j'aime marcher… j'aime bien marcher dans les rues et voir des choses, des choses amusantes* » (Azzia). Ou encore Ben, qui a simplement « *envie de faire l'expérience de la ville* » précisant qu'il y a des villes dans lesquelles il se sent bien et où il aime déambuler (dans son tour d'Europe, il apprécie notamment Berlin et Paris pour leur cadre urbain propice aux promenades). Pour lui, « *c'est juste sympa, très agréable de ne rien faire en particulier sinon regarder, tu te promènes et tu regardes* ». C'est le mouvement du corps (l'avancée dans la ville) et l'activité visuelle (observer autour de soi) qui constituent ici la posture pertinente pour recueillir l'infinie diversité de l'urbanité métropolitaine où, comme le dit Tobi, il s'agit de regarder, mais dans une logique d'absorption indéfinie : « *c'est rien de spécial, je regarde tout, je regarde les gens… les magasins, les bâtiments, tout, comme ce que tu fais quand tu te promènes dans une ville, ou quand tu erres… c'est… oui, les gens, les magasins, les bâtiments* ». C'est une somme basique d'éléments urbains – gens, rues, quartiers, magasins, bâtiments, églises – modelés dans une architecture et une géographie qui donnent à voir des « *choses locales* » (Ben). C'est à la fois un

mouvement qu'il s'agit de saisir (un rythme routinier : les gens qui travaillent), un quotidien et une culture (les maisons et les intérieurs, quand bien même cette ambition est peu réalisable). Il reste néanmoins difficile de circonscrire avec précision ce qui importe pour l'observateur et l'on serait tenté, porté par la facilité, de dire que l'ensemble des éléments constitutifs de la ville peuvent potentiellement faire l'objet d'accroches pour le regard, puisque s'y amalgament formes urbaines, humaines, commerces, bâtiments… Mais cette appréhension doit être complétée par le mouvement de la ville (les gens qui passent) et sa matérialité anodine et subjective (couleurs, intensités de lumière, bruit, humidité) : c'est, en effet, à travers ce panorama qui porte l'ambition de saisir « *l'ambiance de la ville* » (Gareth) ou, de façon plus démesurée, de « *ressentir ce que c'est de vivre à Paris* » (Ben), son « *rythme et sa vie propre* » (Juan), son « *beat* » dit Marc. In fine, c'est un programme qui s'articule en triptyque autour de la marche, de l'espace public et du regard, où chaque élément interagit sur l'autre : c'est l'espace public de la rue et du bâti qui sollicite le regard, la marche qui lui donne son caractère cinétique, et le regard qui discrimine, dans l'espace public, ce qui est digne d'intérêt. De ce programme à la fois élémentaire et potentiellement infini, il y a une déclinaison possible vers certains thèmes qui apparaissent comme des vecteurs d'expériences.

1. 2. 2 Les vecteurs de l' « expérience »

Le sentiment d'un contact avec la ville révèle diversement ce qui la constitue comme entité complexe, à travers les individus qui y résident, les quartiers qui la composent et les interactions qu'ils produisent. Ainsi, porter son regard sur les gens qui passent, aller sur un marché ou saisir une scène dans la rue génèrent le sentiment de voir et ressentir la ville dans sa « banalité ».

1. 2. 2. 1 Le spectacle des « gens »

Un des vecteurs de l'expérience urbaine telle que peuvent la concevoir les backpackers se cristallise dans le rapport visuel et contemplatif aux résidents qui se meuvent dans l'espace public. Il y a un intérêt prononcé dans l'observation des gens dans la rue, une manière de considérer leur présence avec une certaine attention. Si ce n'est pas une activité facilement localisable dans des moments précis, elle apparaît être un des moteurs des nombreuses déambulations dans l'espace urbain. Comparativement, les enquêtés estiment que le monde clos du métro obture bien plus le spectacle de la vie urbaine, jugeant qu'on y voit moins de choses car la potentialité d'observation du quotidien est limitée dans l'espace circonscrit des réseaux souterrains. De fait, la marche est le moyen privilégié de cette activité visuelle et sensible. Cette curiosité est celle d'un projet qui consiste non seulement à « *voir comment les gens vivent* » mais aussi « *comprendre comment* [ils] *vivent* ». C'est notamment le sens des paroles d'Iren citées supra à propos des cafés où elle s'assoit afin de regarder « *les gens qui passent pour voir comment les gens vivent* ». Le propos porte une dimension programmatique pour nombre de backpackers où, indistinctement, le regard sur les passants est valorisé : c'est, pour Ben, « *juste sortir,*

chercher à comprendre comment les gens vivent dans cette ville, voir un peu son "fonctionnement" » ou Katia qui se balade *« pour regarder les gens, voir la ville, les gens dans les quartiers* ». L'appétence pour l'observation du public est porteuse de la même formulation sommaire et indéterminée que la catégorie qui l'englobe et qui consiste à faire l'expérience de la ville. Quel intérêt à considérer ainsi la présence humaine dans l'espace urbain ? « *Je ne sais pas, […] tu comprends comment vivent les gens dans une ville si tu t'assois là et que tu regardes. Je veux dire, bien sûr tu ne comprends pas tout, mais t'as une impression sur certaines choses, et ce que les gens font […] comment ils sont habillés, comment ils marchent […] est-ce qu'ils sont avec des enfants… plein de choses. C'est drôle de regarder les gens, parfois, tu vois des choses marrantes »* (Iren). Ou encore : « *c'est pour voir comment ils vivent, […]tu vois… tu vois comment une personne est parce que tu vois comment elle se comporte* » (Katia) ; « *je marche, je vois les gens, les gens qui parlent, évidemment, je ne comprends pas la moitié de ce qu'ils racontent mais je comprends quand même un peu. Et puis je vois des tas de gens différents, c'est bien* » (Ben). Il y a une conscience du caractère limitatif de ce type d'observation (« *tu ne comprends pas tout* ») mais, en donnant l'impression, l'observation laisse une marque, une trace. L'aspect superficiel ou léger de la compréhension par l'examen visuel importe moins que l'empreinte produite : « *tu vois comment elle est parce qu'elle est habillée comme ça, elle marche comme ça, elle est comme ça* [redressant le buste], *elle a son style quoi…* [Et ça fait quoi de voir ça ?] *euh, tu peux… tu t'imagines des choses sur elle, tu te représentes… je ne sais pas, ce qu'elle fait dans la vie… ou d'autres choses »* (Katia). L'attention visuelle active l'imagination, nourrissant les pensées intérieures des images du divers qui s'offrent à eux. De façon plus située, c'est la vie urbaine dans sa diversité que capte le regard : « *c'est… juste les grands-mères avec les enfants qu'elles emmènent au parc, et puis, tu vois, le matin, la course pour aller au travail et puis les après-midi, tu vois, on a l'impression que personne ne travaille parce que tout le monde se promène, je ne sais, tu vois les touristes qui regardent la tour Eiffel de loin et qui s'arrêtent pour prendre une photo même s'ils n'en voient qu'une toute petite partie. Des choses comme ça ».* Ou encore Ben qui voit des vieux punks à Berlin faire la manche en bande ; les joueurs de pétanque à Paris ; Juan G. qui s'étonne des ressortissants d'Asie du Sud (Pakistanais, Indiens) dans la rue transbahutant des marchandises divers dans des chariots, qui s'ébahit de la diversité ethnique dans les rues autour de la station de métro Château d'Eau. C'est Hiram qui souligne la mixité dans le métro (mais bien peu d'enquêtés en valorise la vie sociale) ; c'est Victoria qui désigne les gens qui marchent vite (« *qui bousculent les autres* ») ; Brian qui insiste sur les différentes parties de la ville où, pour certaines, « *les gens ont l'air de flâner* » alors que dans d'autres endroits, « *ils sont plus occupés, ils vont à 90 miles à l'heure ».* On pourrait continuer ainsi à pointer moult détails résultant de l'activité visuelle. Il y a une volonté, dans ces mille scènes observées, de voir la ville différemment qui peut s'interpréter comme un contact avec l'espace composite de la ville, certes dans les limites imparties par la posture contemplative, où l'on s'imprègne néanmoins de la présence humaine qui en fait le quotidien. La diversité des populations, en s'offrant au regard des backpackers, constitue un spectacle infini et imprédictible, donc prisé.

1. 2. 2. 2 Les lieux du divers

La métropole, comme assemblage hétéroclite de formes urbaines et d'occupation humaine sur un espace étendu, dévoile facilement une diversité de lieux, dissemblables les uns des autres et parfois déconcertants pour le visiteur. De ce fait, certains quartiers ou portions d'environnement suscitent l'étonnement chez les enquêtés. Il est sans doute impossible de cibler a priori la nature de ces espaces et leur localisation tant leur caractère singulier est apprécié subjectivement. Néanmoins, ils présentent souvent la caractéristique de contenir des éléments disparates ou qui, au moins, mettent en valeur une mixité, celle d'un lieu public qui induit la densité et la diversité humaine, un marché par exemple. Il y a, au moins, une différence suffisamment notable qui constitue la singularité : on parlera de lieu du *divers*, en référence à l'expression de la différence. Concrètement, c'est, par exemple, l'espace qui se prolonge du quartier Pigalle à la place de Clichy et le commerce de l'érotisme et de la pornographie. Il marque ici, comme lieu différent, certains esprits, dans l'amoncellement des magasins aux lumières et panonceaux ostentatoires : « *c'est sûr que j'ai vraiment trouvé le quartier Blanche très intéressant. J'ai débarqué là et j'ai fait "ouah, c'est vraiment impressionnant, on n'a pas de choses comme ça par chez nous"* [au Canada]. *[…] C'est des clubs de danseurs, des clubs de sexe partout, avec les affiches, les lumières, c'est fou, c'est la première fois que je voyais ça. C'est sûr qu'à Amsterdam, il y en a aussi mais c'est le genre d'endroits que j'ai trouvés vraiment intéressants à découvrir* » (Altan). L'atmosphère matérielle, avec la présence des nombreuses boutiques qui s'imposent autant par les activités intérieures supposées que les façades clinquantes qui les annoncent, fonde l'originalité des lieux. Mais elle est aussi suscitée par l'aspect symbolique que ceux-ci ne manquent pas d'engager : « *Clichy, j'étais mort de rire, il y a un kilomètre et demi de pornographie ! Et ça révèle comment sont les coutumes européennes parce que les gens sont plus froids et ça leur coûte de s'ouvrir, et ici il y a beaucoup de sexe et ils en ont besoin sinon ils ne se rencontrent pas…* » (Juan). L'originalité du lieu ou sa différence (un « *kilomètre et demi de pornographie* ») prête ici à la surprise et à l'ironie. Dans d'autres espaces, la différence peut s'incarner dans l'atmosphère matérielle et sensible d'un lieu comme le quartier « Château Rouge » (du nom de la station de métro, dans le 18e arrondissement) qui amalgame une certaine densité humaine et des différences culturelles résultant de l'ancrage historique de populations immigrées dans le Nord-Est parisien. Ce qui est alors valorisé, « *c'est l'ambiance, il y a du monde, gare du Nord, Château Rouge. Château Rouge, il y a du monde, il y a des Marocains, beaucoup d'ethnies, des odeurs, il y a beaucoup d'odeurs, c'est agréable, du monde, c'est agréable. Aux Champs-Élysées, il y a du monde mais ce n'est pas agréable.* [À Château-Rouge, c'est quoi les odeurs ?] *Il y a des odeurs, la foule, les choses pour manger, les différentes ethnies… ça, j'aime bien, c'est comme à Portobello, à Londres, c'est un arrondissement, un quartier de Londres, c'est pareil, c'est un mélange de gens, des Noirs, c'est un mélange* » (Juan G). La production de la différence ressort ici d'une combinaison d'une forte présence humaine (« *le monde* », « *la foule* ») culturellement composite (« *les différentes ethnies* », « *un mélange de gens* ») dont les productions alimentaires et/ou vestimentaires, par exemple, infusent l'espace public. Le marché, espace public de vente fonctionne de manière proche : réceptacle de la diversité, il joue comme un lieu où se

mélangent des denrées alimentaires et des marchandises d'usage plus ou moins courants, où l'on trouve une multitude de petites choses à bas prix. Il y a de nombreux discours positifs de la part des enquêtés qui content les trouvailles et les menues expériences (visuelles, gustatives) qu'ils ont pu y faire : antiquités, vêtements pas chers, fruits et légumes divers… On y vend de tout et il y a plein de choses à voir : la foule, des objets étonnants, de vieux habits, des aliments proposés à la gustation : « *j'ai goûté plein de choses. […] Tout ce qui passait et du coup, j'ai goûté plein de choses inhabituelles. Il y a ce truc que j'ai goûté et que j'ai vraiment aimé… une sorte de mélange de choux-fleurs. J'ai aussi goûté beaucoup de pains, différents types de pains sucrés et puis beaucoup d'olives, c'était génial* » (Chris). Autre espace du divers, moins dans l'assemblage disparate d'objets et de choses que dans une présence humaine hétéroclite, l'espace du métro, qui joue également comme un élément producteur de différence (« *il y a des choses bizarres, les gens dans le métro qui peuvent jouer de la musique ou raconter des histoires* », Altan) et où s'observe un condensé d'éléments divers à travers une population dense et socialement différente, porté à l'étonnement « *Dans le métro, on peut voyager avec des gens qui ont une position sociale relativement élevée et d'autres qui sont dans le bas de l'échelle sociale. Ce sont des contrastes frappants parce qu'en plus, ils sont sûrement de nationalité différente. Ça, c'est impressionnant, c'est comme Babylone, comme Babylone, c'est une mer de nationalités et c'est vraiment impressionnant au niveau sociologique. Mais aussi, ce qui m'a paru curieux dans le métro, c'est que personne ne se parle, personne ne se parle, comme s'ils avaient peur les uns des autres. Il n'y a pas de contact social entre toutes ces nationalités.* » (Hiram). Dans la perspective de la différence, le métro est néanmoins peu valorisé et ce type de discours reste circonscrit à quelques enquêtés. Le métro est, avant tout, un mode de déplacement qui répond à des rationalités liées au temps et à la prédictibilité et sert peu, par conséquent, le contact avec la ville en comparaison de la marche qui occupe une place primordiale dans cette perspective.

1. 2. 2. 3 Les scènes de la vie urbaine

Si la ville engage, plus que d'autres espaces, une logique du divers, cette dernière est hétérogène et émerge de lieux plus ou moins étendus (l'espace du métro par exemple) et circonscrits (le marché) voire, de façon plus précise encore, dans des situations ciblées de l'espace public, impliquant la présence humaine ou non. Ce type de configuration bien délimitée peut se comprendre comme une portion d'environnement qui, dans ce qu'elle regorge d'intensité ou de surprise, dans la manière dont elle est disposée et orientée, découverte et observée, suscite l'intérêt voire la perplexité. Ces situations sont parfois interprétables comme des scènes, dans le sens où les situations semblent le lieu d'un jeu ou d'une tension provoquant l'étonnement. Elles renvoient plus largement au quotidien de la vie urbaine, lequel charrie une infinité de situations diverses et d'interactions possibles, dont moult petits « spectacles » inopinés. Ceux-ci résultent directement des caractéristiques de la métropole, productrice de promiscuité, de co-habitation, de diversité et de mouvement. Les scènes qui sont observées et remémorées lors de l'entretien peuvent se lire doublement, ressortant du fonctionnement quotidien de la ville (considérer les flux automobiles, des jeux dans les squares, etc.) d'une part, ou s'inscrivant

dans une configuration où elles sont regardées par hasard, la surprise accroissant l'intérêt de la contemplation. Dans l'ensemble du premier ordre lié au fonctionnement de la ville, ce peut être surprendre un contrôle de police dans la rue ou le métro, tel Marc, frappé de la dimension conflictuelle des interactions observées entre les forces de police et les quidams interpellés : « *j'ai vu des policiers brutaux, j'ai vu ça, des gens en train de se faire frapper sur le boulevard Montparnasse, des CRS frapper avec leurs trucs là, dans le métro, même les contrôles, ils prennent n'importe qui, appuyés contre le mur* ». Dans ce registre du « banal » de la ville, observable souvent de façon inopinée mais potentiellement récurrente dans l'espace urbain, c'est aussi la vue des flux urbains qui, s'ils sont l'objet de discours souvent étonnés sur la densité circulatoire (des enquêtés parlent, à ce sujet, d'un « *trafic fou* », d'une « *vraie fourmilière* » ou des « *voitures qui roulent n'importe comment* »), donnent lieu à des observations précises. C'est saisir la mesure, à un endroit donné, du mouvement qui semble prendre une tournure chaotique, tel Brian qui, éberlué par l'état de la circulation sur la place de l'Étoile, s'est assis pour contempler le spectacle incessant des véhicules s'engageant depuis les avenues, tournant puis bifurquant, et ainsi de suite : « *je me suis assis là, je me suis assis place de l'Arc de Triomphe, juste pour regarder les douze avenues, elles se rencontrent à cet endroit. C'est fou qu'il n'y ait pas plus d'accidents […] c'est vraiment différent de ce que j'ai pu voir ailleurs* ». Outre le domaine du mouvement urbain, le regard s'attache aussi sur des scènes plus statiques et circonscrites sur de petits espaces, par exemple des moments où l'on observe des résidents pratiquer des jeux traditionnels, notamment la pétanque, surtout remarqués par les enquêtés de nationalités australiennes, qui ne la connaissent pas et sont sensibles à la configuration à laquelle elle donne lieu : des gens, dans un parc, autour d'une petite balle dont il s'agit de s'approcher au maximum avec des boules et la confrontation des équipes qui donnent lieu à quelques invectives : « *je me suis assis et je les ai regardés jouer […] il y a une petite boule à l'autre bout dont on doit se rapprocher, il y a les joueurs, en compétition qui se disputent* » (Ben). Au-delà, il y a une foule de détails qui sont autant de petites différences vis-à-vis du monde familier propre aux touristes et qui produisent l'étonnement : voir, par exemple à Barcelone, un marché aux animaux (avec des lapins, des porcs-épics, des caméléons et des insectes) et, à Paris, les moult choses qui relèvent du local : la nourriture, la vente d'alcool dans les supermarchés, le fait de fumer dans les restaurants (avant l'interdiction de janvier 2008), la densité humaine, la foule, l'absence de lignes sur certaines routes, la circulation des scooters, (« *les gens s'arrêtent et changent de voies comme ça* », Chris). C'est également la glisse urbaine, la pratique du skate board, les petits jardins, les souris dans le métro, les traiteurs et les épiceries fines avec leurs devantures garnies. Ce sont certes « *des petites choses comme ça* » (Brian) mais qui, articulées ensemble, forment l'espace informel de la ville où se glisse de manière furtives une extrême variété de situations.

L'intérêt de ces scènes provient également de leur caractère inattendu qui résulte grandement d'une mobilité déambulatoire, c'est-à-dire qui ne se fixe pas d'objectif trop précis en laissant ouvert les choix d'itinéraires. C'est ainsi que l'on peut marcher en laissant promener son regard sur

l'environnement urbain et ses multiples accroches au fil du mouvement. C'est dans ce cadre que l'on se retrouve soudainement face à un monument ou un site que l'on ne s'attendait pas à voir, tel Tobi, déambulant et regardant les boutiques : « *tout à coup j'ai vu le… est-ce que c'était le Centre Pompidou ? Je crois, je suis juste surpris de… de me promener et de le trouver là, juste en face de moi* ». La plupart des scènes décrites précédemment s'inscrivent dans ce type de configuration où l'on découvre par hasard, sans l'avoir programmé, un magasin d'antiquités, de jouets, de chocolats, une animalerie, des fleuristes alignés, etc. Si Chris dit avoir particulièrement apprécié le lieu où la princesse Diana s'est tuée en voiture, près du Pont de l'Alma, c'est qu'il l'a découvert par hasard en revenant à pied de la tour Eiffel : « *en fait, je revenais de la tour Eiffel et je suis tombé dessus. Je ne savais pas qu'elle était morte ici. Je savais qu'elle était morte à Paris mais je ne savais pas que c'était précisément ici. C'est une des choses qui m'a le plus plu en fait… Le tunnel où est morte Diana. C'était très émouvant et cela parce que je ne m'y attendais pas. Je ne m'attendais pas à le voir »* (Chris). L'absence d'une programmation spatiale précise, qui n'est pas subordonnée à un objectif bien défini, favorise la découverte : « *hier, je suis tombée sur, heu… je n'en avais jamais entendu parler, je n'avais rien lu dans les guides sur cette petite rue, vraiment toute petite rue à côté de Notre-Dame, avec des jolis petits magasins mais très chers* » (Brita). Au contraire d'une détermination préalable aidée de supports facilitant la maîtrise spatiale participe à conditionner l'espace de visite : « *si je vais à un endroit aidé par une carte, je ne vais que dans les endroits connus »* (Azzia). Ces activités de déambulations se réalisent globalement dans la journée, sans exclusive néanmoins car certains marchent le soir venu.

2. Les activités nocturnes, entre intérieur et extérieur

Les pratiques de soirées peuvent se lire triplement, entre celles qui sont cantonnées à l'intérieur de l'auberge et celles qui se tournent vers l'espace du dehors, des lieux marchands du divertissement (cafés, bars, éventuellement restaurants) aux promenades dans la ville.

2.1 Les replis sur l'auberge

Un ensemble d'éléments de différentes natures explique le repli sur l'auberge qui s'opère quand la journée se termine et que la nuit, progressivement, recouvre la ville. Deux aspects sont notables, et qui rejoignent la définition du repli à la fois comme diminution et comme recul : *diminution* parce que l'on réduit ses activités en comparaison de la journée écoulée au profit du repos ou de l'inaction, généralement à cause de la fatigue. Si cette modalité d'agir résulte davantage d'un choix (on pourrait sortir mais l'on ne veut pas), il y a cependant des éléments contingents qui limitent les pratiques du dehors, comme le budget, le fait d'être seul ou l'appréhension de sortir le soir dans une métropole que l'on connaît mal. Partant, ces diverses contraintes peuvent signifier un *recul* vis-à-vis de la soirée et une distance voire un frein pour s'engager dans d'éventuelles sorties.

La fatigue, tout d'abord, conséquence directe de l'activité journalière : si l'effort n'est généralement pas excessif (on se déplace et on visite sans hâte), l'amplitude des sorties dans la ville s'avère usante. Ce sont généralement plusieurs heures qui sont passées hors de l'auberge (du milieu de la matinée jusqu'à la fin de l'après-midi). Les déplacements presque exclusivement piétons (marche et métro) provoquent un effort certain sur le temps long des heures de la journée, où l'on se pose et se repose certes, mais où le mouvement domine globalement l'activité. D'autant plus que celle-ci peut dépendre des conditions météorologiques : en effet, la pluie et le froid ne favorisent pas les pratiques du dehors en cette intersaison d'hiver et de printemps, moins qu'en plein été. D'ailleurs, les tenues vestimentaires observées à cette époque chez les enquêtés sont assez chaudes, contre la pluie et le vent, témoignant de l'environnement extérieur parfois contrariant. Les visites, qu'elles soient liées à un site ou à des déambulations par définition plus diffuses sont, sur ce mode, parfois éreintantes. Le retour à l'auberge est alors le temps d'un relatif délassement et de soulagement de l'effort accompli : on prend sa douche, on descend dans la salle commune discuter et raconter le périple effectué, on prend un verre, on fume, etc. En ressortir pour aller dans un bar ou autre est alors parfois ressenti comme une épreuve, l'auberge pouvant jouer pleinement comme refuge. Fatigué, on s'y détend dans la salle commune qui conserve un niveau d'animation minimum, on s'y sent bien, et l'effort à fournir pour repartir vers une nouvelle activité est parfois de trop, d'autant qu'elle peut être remise à plus tard : « *hier soir, j'avais envie de sortir, mais j'étais fatiguée et j'avais mal à la tête, donc je suis restée* » (Iren). Nombreux sont ceux qui restent, dans un choix en demi-teinte, contraint par l'usure relative du corps : « *je n'ai rien fait pendant les soirées, je suis restée à l'auberge, j'avais marché toute la journée, j'étais fatiguée* » (Victoria) ; « *ce voyage est physiquement difficile pour moi, j'ai besoin de beaucoup de sommeil. Il faut que je me lève tôt, je dois aller dans beaucoup d'endroits. Hier, je pense que j'ai marché à peu près dix ou quinze kilomètres, j'étais épuisé. J'ai dormi* » (Azzia) ; « *c'est dur de faire ça* [sortir le soir] *après une journée de marche fatigante, après avoir visité tous les endroits, je suis très fatigué après* » (Hiram). La fatigue est une des explications de repli sur l'auberge le soir, mais il faut penser à la relier à d'autres facteurs (contexte de solitude ou de groupe ; nature de sorties, etc.). Elle peut être liée, par exemple, à un état d'affaiblissement général parce que le voyage qui se termine et pour lequel les sorties furent nombreuses, comme Brian (quatre mois en Europe) : « *le soir ? Oui, je suis sorti, souvent. […] Je suis tellement sorti pour faire la fête pendant mon voyage qu'il faut que je me calme, que je me remette au travail à mon retour. Je pense que mon foie doit être dans un sale état* [rires]. *J'ai eu mon compte avec les sorties, j'en ai fait assez pendant ce voyage, j'essaie de calmer le jeu* » (Brian).

Les circonstances sont parfois contraignantes : la limitation résultant de finances ténues s'applique logiquement à la soirée. Si la journée est marquée par des pratiques marchandes assez restrictives, la soirée n'y échappe pas, bien qu'elle puisse être, selon les contextes, un temps plus évident de sortie dans des lieux festifs par sa fonction divertissante. Il reste que les limitations sont diverses : rester à l'auberge, acheter des boissons à l'extérieur pour les consommer en commun dans la salle du rez-de-chaussée, sortir tout en étant attentif aux tarifs, choisir les cafés selon l'apparence

(des devantures extérieures trop raffinées ou sophistiquées tendent à être jugées négativement), ne prendre que deux ou trois verres, etc. On peut aussi sortir dans la ville sans consommer, en déambulant comme l'on fait durant la journée. Il y a un autre facteur qui freine la vie nocturne en ville : la solitude, à savoir se trouver seul, sans un(e) ami(e) pour quitter l'auberge durant quelques heures le soir. Joe explique qu'il sortirait volontiers s'il n'était pas seul, citant les clubs de musique qu'il affectionne « *je reste ici* [à l'auberge] *parce que ce n'est pas un divertissement pour moi quand je suis seul* [dans un bar] *parce que c'est difficile pour parler, rencontrer des gens. Dans les bars, la culture est différente, et le bruit… pour se comprendre* ». Ainsi, il reste dans la salle commune, « *je parle avec quelques personnes, des fois on prend un verre quand quelqu'un apporte à boire* ». De même, David reste à l'auberge lorsqu'il est seul, parler à des gens en buvant quelques bières. Brian aussi, s'il n'avait pas été seul, serait sorti : « *si j'avais été ici avec des amis, je serais peut-être allé dans un night club, mais quand on est tout seul, ben… on se fait plutôt des soirées comme celles que j'ai passées ici la nuit dernière, avec quatre mecs on a bu des bières dans les chambres* » (Brian) ; « *quand j'étais avec mes amis, des garçons, je peux marcher jusqu'à la nuit tombée. Mais si je suis seul, je ne le fais pas. Si j'ai un ami, ça va. Si je suis seul, je vais me coucher* » (Azzia). La solitude favorise une pratique tournée vers l'intérieur de l'auberge, puisqu'il est relativement facile d'y faire des rencontres momentanées qui tiennent le temps de la soirée ou quelques jours.

La solitude peut se combiner avec la fatigue, dans le sens où elle vient s'y rajouter. Ainsi, Victoria n'est pas sortie à cause de la fatigue mais également « *parce que je suis seule aussi, et j'ai pas envie de sortir dans les bars seule* ». Il y a également l'appréhension de l'espace urbain le soir. Si la ville peut constituer un lieu de découverte durant la journée, les représentations de la soirée sont plus mitigées et des backpackers font preuve d'une certaine prudence dans les pratiques urbaines : d'une part, parce que la soirée, comparativement à la journée, participe à recouvrir la ville d'un voile supplémentaire qui rend les espaces moins identifiables, et l'on sait moins comment revenir sur ses pas : « *si je marche seul à deux heures du matin, sans connaître… il n'y a pas beaucoup de policiers, il n'y a pas beaucoup de gens, du coup si tu te perds, comment tu fais ?* » (Hiram). La ville visitée, dans la clarté du jour, favorise la qualification des espaces lorsqu'on déambule, par exemple en délaissant ceux qui apparaissent moins intéressants. La nuit, les enquêtés ont à l'esprit la possible réversibilité des usages, c'est-à-dire leurs investissements différenciés une fois les activités diurnes terminées. Ils ne savent donc pas toujours pouvoir apprécier les quartiers qui sont à éviter : « *je dois être prudent car c'est un endroit que je ne connais pas. Je ne sais pas quel endroit est dangereux et lequel ne l'est pas. Je ne suis pas informé donc je dois faire attention* » (Azzia). D'autres fois, l'information circule parce que l'on sait d'avance, par des conseils, quels quartiers éviter (certains parlent de Pigalle comme un quartier qui appelle la vigilance) ou par l'expérience vécue, tel Gareth qui a préalablement logé dans un hôtel bon marché près de Barbès mais dont l'environnement, perçu comme anxiogène, a joué comme un repoussoir. Pour ce cas, c'est l'amalgame de la foule, la présence de populations d'origine immigrées, des contrôles de police, des scènes d'altercations : « *c'est pas parce qu'il y a des gens qui ne sont pas français qui me fait peur, c'est plus l'atmosphère générale, ça ne me semble pas être un*

super endroit où loger, ici [à l'auberge Jules Ferry] *je me sens en sécurité pour marcher dans les rues la nuit, là-bas je ne voulais pas trop me balader la nuit, je ne sais pas ce qui aurait pu arriver »*. Mais il reste que, globalement – hormis le contact avec quelques scènes de la marginalité sociale ou des manifestations pathologiques d'individu dans les rues – les appréhensions négatives freinant les sorties nocturnes sont assez limitées, même chez les enquêtées. C'est, d'une part, parce que le quartier est relativement calme le soir (mais suffisamment animé pour se sentir rassuré sans être un espace public vraiment investi qui n'est pas un lieu d'échanges et d'activités) et, d'autre part, parce que certains backpackers, notamment Sud-Américains, font parfois le récit d'expériences urbaines plus dures dans les métropoles de leur pays d'origine et se sentent, de fait, sécurisés à Paris ; enfin parce qu'il est important, pour les backpackers, que le voyage se réalise aussi dans des moments conviviaux et divertissants et dans des formes plus ou moins prononcées de rencontre.

2.2 Les sociabilités festives de la soirée

Si la soirée implique des formes de repli sur l'auberge, d'autres moments sont l'occasion de tisser des relations et de profiter de l'extérieur. Les pratiques du dehors, dans le cadre de la soirée, peuvent résulter de rencontres qui sont soit initialement faites dans l'enceinte de l'auberge – ce qui permet de sortir en petit groupe – soit réalisées directement dans un lieu extérieur. L'auberge, en réceptionnant une population de backpackers, constitue de fait un espace de rencontres, puisque cette dimension est une des composantes de leur projet de voyage. Elle est favorisée par le contexte matériel et spatial de l'auberge, car l'espace personnel y est réduit à portion congrue, à la fois via les dortoirs qui commandent une certaine mixité, et à travers l'espace de vie commune, lieu de réception où on enregistre les arrivées, où on prend ses repas et, plus largement, où on se détend. Cet espace resserré du rez-de-chaussée, où le vis-à-vis est incontournable, facilite les sociabilités : « *je m'assieds, je fume une cigarette et je discute avec les gens, c'est pas compliqué de faire des rencontres ici* » (Chris), « *je viens vers six heures* [du soir], *y'a du monde, on parle, on peut parler toute la soirée, des fois on va juste acheter des choses au supermarché pour les manger ici* [à l'auberge], *c'est bien de faire comme ça, et des fois on sort »* (Mikael). Les sorties se font avec les autres backpackers rencontrés dans la salle commune ou dans les dortoirs, et l'on dissocie parfois les visites diurnes, que l'on peut faire seul(e) pour ensuite se retrouver à l'auberge à plusieurs en début de soirée. Les groupes de sorties sont labiles et se défont rapidement, au gré des départs de chacun. Il y a, concernant ces sociabilités temporaires, une différence sexuée des pratiques. Les jeunes femmes tendent à constituer leur réseau avant de sortir, qui est une condition pour aller dans les bars ou éventuellement, mais plus rarement, les discothèques (mais ce n'est pas le cas lorsqu'il s'agit de se promener dans le quartier). Les jeunes hommes, s'ils procèdent similairement, se distinguent en sortant facilement seuls dans ces lieux, car ils considèrent que c'est une des conditions pour rencontrer des filles. Plus généralement, les enquêtés de sexe masculin développent plus « naturellement » la perspective de rencontres amoureuses dans le cadre de la soirée, dans des bars

mais aussi à l'auberge. Le temps de la soirée, à travers les représentations festives liées à la nuit, est aisément associé aux potentialités de rencontres, à la fois avec les jeunes filles, mais pas seulement : « *ce soir je vais sortir, je sais pas encore où, mais j'aviserai, parce qu'on fait toujours la connaissance de quelqu'un. Demain, je me lèverai vers midi, je profiterai pas de la matinée pour visiter, mais c'est pas grave. Je préfère rencontrer quelqu'un ce soir, une fille par exemple, que je pourrais voir le lendemain dans l'après-midi. Je vais faire quelque chose comme ça, j'irai dans un bar ou une discothèque, il s'y passe toujours quelque chose. […] Quand on sort, on rencontre toujours quelqu'un. Du coup, le lendemain on peut s'appeler, aller dans un endroit qu'il ou elle connaît, qu'elle me présente ses amis. La nuit est un bon moyen pour nouer des relations, pour trouver des opportunités. À Prague, j'ai rencontré deux Français de Paris et je leur ai envoyé un mail, ils m'ont dit de les contacter quand je serai à Paris* » (Rodolfo). Les sorties extérieures à l'auberge se réalisent dans différents lieux, essentiellement des bars (généralement dans le quartier, puisqu'on sort en petit groupe, et que l'important n'est pas d'aller bien loin), parfois dans quelques restaurants voire des sorties en discothèque, plus rares parce que financièrement plus chères et qu'il faut trouver des compagnons pour cela car on n'y va pas seul. Très peu se rendent dans des établissements célèbres et typiques (un enquêté a néanmoins passé une soirée au Moulin Rouge : « *au Mexique, quand on parle de la France, les gens font référence au Moulin Rouge, c'est vraiment très connu* », Hiram). Les sorties ne se font généralement pas tard, et l'on rentre souvent vers minuit ou une heure voire deux heures du matin. Il y a beaucoup de velléités de sorties – dans des clubs de jazz, à l'opéra, dans des discothèques branchées – sans que les conditions soient réunies pour passer à l'acte : manque d'argent, de renseignements adéquats (avoir avec soi un programme qui fixe un cadre à l'action), de camarades de voyages intéressés. Par exemple, Chris veut trouver de « *bonnes boîtes de nuits* » qui ne sont pas, d'après lui, recensées dans son guide : « *il faut que je les trouve tout seul* ». Le jour où l'on s'entretient, un lundi, avec Ben (un autre enquêté), il veut sortir le soir, notamment aller dans des endroits où il y a du monde, où l'on danse et donc faire des rencontres, « *évidemment, je ne vais pas trouver une boîte géniale un lundi soir*, *mais il y a peut-être une possibilité, j'ai rencontré un type du Moyen-Orient, un libanais, il m'a dit qu'il connaissait un endroit. Bon, on va voir…* ». Il en va différemment lorsque que l'on s'appuie sur des supports spécifiques, notamment les guides des sorties parisiennes, tels *Lylo* ou *L'Officiel des spectacles*. Le premier est une petite brochure gratuite distribuée dans les bars (dont des exemplaires sont parfois disponibles à l'auberge mais les backpackers en connaissent rarement l'existence), le second un guide payant (mais à prix modique) qui recense l'ensemble des spectacles et des soirées possibles à Paris (mais qui est davantage institutionnel que le *Lylo*, plus « alternatif »). Ce type de support permet de réaliser des activités urbaines plus précises, et dans des lieux moins classiques : par exemple, un pub où l'on écoute des chansons françaises à Bastille, un bar en face du Divan du Monde, une discothèque logée dans un ancien bateau-phare sur le quai attenant à la grande bibliothèque. Mais dans ces cas, les médiations se réalisent dans un contexte précis où ce sont les différents réceptionnistes de l'auberge qui ont conseillé ces différents supports et parce que les enquêtés sont en mesure de se les approprier. Ainsi, si Raphaël achète *L'Officiel des spectacles* en kiosque, c'est parce qu'il est francophone et qu'il peut donc le parcourir sans problème, si Bill a avec

lui le *Lylo*, c'est parce qu'un ami français lui en a parlé. Mais le choix de la plupart des lieux festifs sont généralement le fait de rencontres opportunes in situ, en marchant : « *on marchait et on l'a trouvé* [le bar] » (Chris) ; « *nous voulions aller dans un bar et donc on a juste marché dans une rue et on l'a trouvé. En général, je vais marcher jusqu'à un bar au hasard, et je vais rentrer, je ne choisis pas le bar avant, ou pas souvent* », (Gareth). L'aspect minimal de la programmation se lit également dans l'utilisation parcellaire et évasive de supports spécifiques, comme Raphaël qui s'appuie sur *l'Officiel des spectacles* pour se rendre au Divan du Monde (« *parce qu'il y avait des choses intéressantes les autres jours, du jazz, donc je me suis dit qu'il y aurait peut-être un spectacle de jazz* ») sans se soucier qu'il s'y rend le jour de fermeture (« *c'était fermé donc je suis allé juste en face, dans un bistro, mais c'était très intéressant, on a parlé avec des gens* »). Si le caractère très ténu de la programmation ouvre à des imprévus de cette nature, il explique aussi les velléités des sorties différentes vers des lieux sortant de l'ordinaire (club de musique, opéra, etc.). C'est précisément parce que l'on définit peu ses activités dans des lieux et des horaires précis, articulés sur un programme d'événements que les pratiques de la soirée, en dehors de l'auberge, sont globalement celles des bars du quartier. C'est l'ambivalence de la non-programamtion : support de situations inattendues, elle freine cependant l'investissement dans des sorties ou des événements particuliers qui appellent la prévision et l'appui d'un programme.

Outre ces lieux du divertissement, mais tout en restant dans le registre des pratiques tournées vers le dehors, il s'agit aussi de profiter des soirées pour marcher dans la ville.

2.3 Promenades nocturnes

L'intérêt de marcher le soir dans la ville est similaire à celui que portent les enquêtés à sortir la journée : c'est une alternative aux lieux marchands mais surtout une observation des espaces urbains dans le cadre d'une expérience de la ville. Elle est toutefois moins notable dans les discours, au regard des multiples freins qui transforment les soirées en période de repos ou de sorties et pour lesquelles le vecteur de l'expérience est essentiellement la rencontre. Mais l'espace urbain de la soirée porte aussi son atmosphère propre : « *il y avait beaucoup de gens qui étaient dehors* [parlant d'une promenade]*, c'est cool, beaucoup de gens dans la rue. C'est génial de voir les magasins encore ouverts. Dans beaucoup d'endroits, tout est fermé à huit heures* [du soir]. *Ici, il y en a beaucoup qui sont ouverts, comme les coiffeurs, les boutiques de CD, des épiceries, des cafés, des bars* » (Ben). La soirée reconfigure différemment l'espace de la ville, éclairée par la lumière artificielle. Il y a un paysage urbain particulier, « *avec ces grandes rues longues et ces rues droites, et on peut voir très loin, et toutes les lumières, et les lumières de la rue et on peut voir la lumière des bâtiments, c'est différent la nuit* » (Gareth) ; « *c'est surtout de la visite de jour, mais j'aime bien le jour et la nuit, c'est différent, ce n'est pas les mêmes gens, ce n'est pas la même ambiance, la lumière est différente, les bâtiments sont éclairés, on ne les voit pas de la même façon que le jour* » (Raphaël). La spécificité de la ville la nuit – son animation propre – est aussi celle de la métropole, c'est-à-dire d'un espace qui vit de jour comme de nuit et qui ne se referme pas une fois les activités diurnes terminées. Du moins, c'est ainsi que l'on peut comprendre l'attrait des soirées

pour Tobi, qui pense que c'est « *encore plus beau la nuit, il y a une belle atmosphère avec les gens qui se promènent comme une atmosphère de grande ville. Parce que je viens d'une toute petite ville en Allemagne* [d'environ 10 000 habitants] *en fait ça fait une grande différence* ». Les marches en soirée n'ont néanmoins pas l'ampleur de celles effectuées dans la journée : elles se font davantage dans l'espace du quartier, et il n'est pas très difficile, pour ceux qui sortent, de retrouver des repères. Se réorienter pour rentrer à l'auberge demande souvent de « retomber » sur le boulevard Jules Ferry ou les quais de canal Saint-Martin, qui en sont le prolongement.

3. Conclusion sur les espaces-temps du « banal », une relation singulière à la ville ?

Nous avons défini le « banal » à partir des espaces « anodins » de la ville parce qu'ils ne recèlent pas d'originalités touristiques particulières. Ces espaces passent généralement inaperçus aux circuits pour lesquelles l'objectif est de montrer les *particularités remarquables* de Paris, lesquels relèguent alors le reste de la ville au niveau de portions négligeables ou à faire ultérieurement. La confrontation à ces lieux moins « marquants » est néanmoins essentielle pour les enquêtés dans le sens où ils forment un cadre idoine pour tisser une relation plus singulière à la ville que dans le cas de l'espace « monumental ». En effet, l'analyse du rapport aux espaces du « banal » permet de saisir l'importance de telles pratiques dans la construction d'une relation qui ne soit seulement « touristique » à Paris mais aussi plus « librement » vécue. Si la section « monumental/non monumental » présente un aspect artificiel du fait de ne pouvoir les séparer objectivement et si le second peut sembler se déduire, par défaut, du premier, les enquêtés soulignent bien, subjectivement, la différence dans la nature des espaces. C'est assez net dans le cas de la dissociation du « monumental » entendu comme les « choses touristiques » à voir, avec le reste, ou presque, de la ville, où l'on marche et regarde, dans la perspective d'un ressenti pluriel. Si l'économie des backpackers durant leur voyage nécessite des dépenses modestes, donc une nécessaire limitation des divertissements quand ils impliquent un rapport marchand, les espaces du « banal » permettent une confrontation assez directe à la ville à travers une altérité qui n'est pas pré-construite (alors que c'est davantage le cas avec le « monumental » où la logique est davantage celle d'une reconnaissance de sites ou de lieux dont les images sont largement diffusées). À ce titre, le propos qui suit est exemplaire de cette différence entre « deux » espaces où l'un, marqué et sursignifié, obture la visibilité du second, moins caractéristique et a priori semblable à toutes les villes : « *en fait, je me disais, je vais aller à Paris, je vais voir ceci et cela mais ici, je me suis rendu compte que je connaissais pas réellement Paris. Je ne la connais pas réellement, je me suis rendu compte de ça, la connaître n'implique pas de visiter les plus grands des monuments. Je me suis rendu compte que je manquais d'informations, que j'avais besoin de plus de préparation, j'avais besoin de quelqu'un ici qui pourrait me montrer des choses. J'ai besoin de beaucoup d'éléments que je n'avais pas. Je me suis rendu compte de ça, qu'il y avait beaucoup de choses que je voudrais découvrir que connaissent sûrement les Français et les Parisiens en particulier et que j'ai pas pu*

faire parce que c'était trop court » (Hiram). Cet enquêté dit bien l'existence d'une « deuxième » ville sous le vernis du « monumental », lequel brille par la lumière que braquent les multiples prescripteurs et les imaginaires stéréotypés constitués, tendant à voiler la diversité urbaine. Si celle-ci est, pour Hiram, davantage un espace de projection du fait du cadre temporel resserré de son voyage, la figuration « quotidienne » et a priori non remarquable de la ville est appréhendée par les enquêtés, particulièrement dans le cadre de la déambulation piétonne. Là, c'est une urbanité anodine qui est donnée à voir, où les multiples scènes de la vie sociale construisent un panorama singulier. C'est aussi l'ouverture à la « sérendipité », dont la définition n'est pas indivisible mais qui réfère à l'idée de trouver ce à quoi on ne s'attend pas, par accident ou hasard sans vraiment l'avoir directement cherché (au contraire d'une action à laquelle on fixe un objectif, donc un certain niveau de performance). C'est le sens de l'« expérience » de la ville, dont le programme est volontairement évasif et indéterminé, se voulant le réceptacle de la multitude qui gît dans la vie urbaine : voir les gens, le spectacle de l'espace public, les scènes, etc. C'est parce que ce contact se fait sans filtre trop fort et uniforme venant peser de l'extérieur (c'est-à-dire sans trop d'images ou de discours clichés) que l'on peut dire qu'il participe à construire un rapport singulier avec celle-ci. Ce rapport aux espaces urbains ne peut être appréhendé par défaut, simplement dans l'économie que la pratique de la marche dégage : se promener au hasard dans la ville offre un regard sur des activités situées et localisées, parfois inédites et réductibles à leur espace d'actualisation, les rendant ainsi singulières et permettant de faire cas d'un vécu ressenti individuellement, sans que soit présent un imaginaire collectif définissant *à l'avance* les lieux à faire et à voir.

C. Conclusion sur les espaces-temps des « aménités »

Les relations des backpackers aux « aménités » de la métropole parisienne – dont l'étymologie, rappelons-le, réfère à l'agrément d'un lieu – ont été divisées entre l'espace remarquable et l'espace basique de la ville à partir de leurs qualités respectives (« monumentalité » versus « banalité »). Cette classification nous amène à développer, pour conclure, trois points : 1) la dimension globalisante et composite de l'expérience de voyage qui combine ces deux types d'espace ; 2) certains espaces-temps sont néanmoins « oubliés » dans ce partage bien qu'ils constituent des révélateurs du voyage, soit parce qu'ils s'y intègrent (comme temps « creux »), soit parce qu'ils n'en font pas partie (la « banlieue ») ; et enfin, 3) les éléments qui déterminent et modulent cette section entre aménités « monumentales » et « banales ».

1. Une expérience de voyage composite ?

Sous l'angle des aménités, c'est-à-dire des lieux visés et occupés pour leur agrément, la ville est doublement investie : d'une part, et essentiellement le temps de la journée, c'est vers les espaces et les

sites préalablement identifiés comme touristiques que se dirigent les enquêtés ; d'autre part, la journée comme la soirée, c'est aussi vers des lieux urbains comparativement moins marqués et labellisés que la ville est arpentée. Ce partage est certes artificiellement créé (les limites spatiales n'étant pas véritablement fixées) mais il est subjectivement vécu : c'est la section opérée dans les discours entre « les choses touristiques à voir » et « le reste de la ville ». Il ne recoupe pas celui des catégories du Touriste et du Voyageur » puisqu'on n'observe pas de relation excluante de l'un vis-à-vis de l'autre mais davantage une construction singulière où ce qui est identifié comme touristique s'insère dans une expérience générale du voyage. On fait des visites touristiques mais pas seulement : on arpente la ville, on passe du temps à l'auberge, on passe la soirée dans un bar ; bref, c'est un tourisme à multiple facettes. Certes, lesdites visites révèlent une dimension plus dépersonnalisée dans le sens où ce type d'expérience est davantage verbalisé sous le prisme de catégories du général et du collectif alors qu'à l'inverse, les activités qui les complètent mettent principalement en valeur la confrontation avec l'univers habituel de la ville dont la plus-value est de donner à voir l'ordinaire, pour un espace qui est moins prescrit et fabriqué par les discours, moins formalisable et préhensible par les clichés. Ce dernier est donc vécu sur le mode d'une expérience plus individuelle. Sur la relation aux « aménités », la question de la « standardisation » des pratiques est donc plus nuancée : le caractère composite de l'expérience tend à amalgamer des objets touristiques et d'autres qui le sont moins. Ainsi, il n'y a pas de relation excluante aux espaces considérés comme touristiques mais une intégration singulière de ces derniers dans un ensemble de visites de différente nature. La dimension « rationalisée » des pratiques ressort ici peu, si ce n'est que l'espace « monumental », outre sa fonction symbolique, constitue un cadre physique cohérent et compact qui organise la représentation de l'espace.

Au final, telles qu'elles sont partiellement dessinées, les pratiques de la ville divulguent une expérience assez composite d'un point de vue social et spatial et qui n'est pas spécifiquement gouvernée par une idéologie. Si les conduites sont bien portées par une autonomie et une économie générales, il s'agit de voyager en vivant des expériences qui n'excluent, dans une certaine mesure, les formes classiques de tourisme. Si cette double catégorisation permet de lire un voyage nourri de diverses expériences, elle n'est pas totalisante et porte en elle des limites : en effet, elle ne rend pas compte d'espaces et de temps qui ne s'y imbriquent pas directement ou explicitement au voyage mais qui sont cependant significatifs.

2. Les espaces-temps du « vide »

Le vide signifie ici ce qui ne contient rien de perceptible. Il y a, dans l'analyse du rapport aux aménités, des temps et des espaces qui ne semblent rien recéler de notable, soit parce qu'il est difficile de les dire (comme les « temps morts » de la journée, qui ressortent mal des entretiens) ou parce qu'ils sont largement désinvestis, à l'exemple des espaces de la périphérie et de la banlieue.

2.1 Dire les « temps morts » de la journée

Le questionnement sur les pratiques amène souvent à rendre compte des activités effectuées, mais souvent dans une perspective productrice qui consiste à dire ce qui a été fait ou réalisé (j'ai fait un musée, j'ai vu un monument, j'ai été dans un bar, etc.). Certes, nous avons un aperçu de moments plus « flottants » dans le programme journalier lorsque les propos signalent qu'il s'agit « juste » de se promener, de regarder et de ressentir l'atmosphère de la ville. Mais comment déceler et dire les temps « morts », où il ne se passe a priori rien de significatif, soit parce que l'on ne fait « rien » (c'est-à-dire trop peu pour s'en rappeler ou le juger digne d'intérêt lors de l'entretien : flâner sur un banc, traînasser à l'auberge le matin, etc.) ou que l'activité est perçue avant tout comme fonctionnelle (changer d'hôtel, chercher des renseignements à la gare, etc.) ? De l'entremêlement des différentes activités, il ressort celles qui sont plus remarquables et donc davantage mémorables et dicibles que les autres. C'est pourquoi les temps « creux » tendent à rester dans l'ombre des pratiques telles que les décrivent les enquêtés. Il a donc fallu, autant que possible, questionner les moments intermédiaires pour avoir une vision plus complète du déroulement des journées. Prenons, par exemple, le programme de Gareth, sur deux jours, pour saisir ce que peut être l'*ensemble* des activités (du moins un ensemble plus large de ce qu'on peut entendre de prime abord). Cet enquêté est canadien (anglophone) arrivé à Paris avec un compagnon de voyage rencontré lors d'une étape précédente (ce qui explique l'emploie du « on », qui alterne avec le « je ») : « *le premier jour, on a marché, hmm, beaucoup ! Autour du Louvre… ah aussi on a cherché notre hôtel, parce que la rue où nous étions, les numéros ne correspondaient pas. L'adresse, les numéros augmentaient, puis ça s'arrêtait, et puis ça recommençait, et nous on se disait "mais on est dans la même rue ?". Donc, c'était un peu confus, et on a marché pendant une heure avec toutes nos affaires, à la recherche de notre auberge de jeunesse. C'était pas la meilleure expérience… Après ça, on est allés euh… près du fleuve, on a marché, et on a regardé Notre-Dame, euh, et les bâtiments du gouvernement, et on s'est promenés dans le quartier, et on est allés à la tour Eiffel, on est montés à pied, euh, c'était moins cher. Après, on est revenus à l'auberge, en métro, on a mangé et on est allés se coucher, on était fatigués.* [Aujourd'hui] *Euh, nous… j'ai changé d'auberge* [la précédente, située près de Barbès, ne faisait pas l'affaire], *donc j'ai dû venir ici le matin, j'ai pris un métro et je suis sorti à la station là, tout près, et j'ai marché jusqu'ici, et euh… j'ai pris une chambre, on est resté un peu, le temps de s'installer, et après, on est allés se balader, on a trouvé un marché, j'ai mangé quelques fruits, et on a pris un petit déjeuner. Après, nous sommes allés au… quartier Latin.* […] *à pied. Et on a mangé là-bas, dans un petit truc, un snack, et puis on a marché dans la ville, encore un peu plus qu'hier, on est repassé par Notre-Dame et… nous devions aller au Louvre, mais on a décidé de faire ça plutôt ce soir, parce que c'est gratuit après six heures* [du soir]. *On est retournés au premier hôtel, j'ai pris mon sac et je suis revenu pour le mettre ici et me changer, et nous avons rencontré des gens ici, c'était le soir à ce moment, on a rencontré des gens, après quoi nous sommes sortis boire des verres après avoir parlé, on est sortis plus tard ce soir là, dans un restaurant, le "Piano bar", jusqu'à côté, on a bu quelques verres et voilà, on est rentré* ». Si on retrouve dans la description du déroulement de deux journées dans Paris un ensemble d'éléments remarquables en termes « touristique » (Le Louvre, la Seine, Notre-

Dame, la tour Eiffel) et « banals » (les longs moments de marche, le marché, les pauses pour les repas, la soirée à plusieurs), on perçoit également des moments moins signifiants, ressortant du quotidien de l'individu (par exemple, le temps pour « [se] *changer* ») et surtout de situations généralement inhérentes au voyage : le temps d'arrivée et d'installation à l'auberge (où l'on se pose soi et où on dispose ses affaires), celui du retour à la première auberge mais aussi le temps de chercher son hôtel et la confusion qui en découle, situation légèrement problématique de désorientation : « *c'était un peu confus, on a marché pendant une heure avec nos affaires* ». Certes, l'analyse micro des pratiques pourrait être poussée plus loin (sans doute en s'adjoignant des outils méthodologiques plus pertinents de type « carnet de bord » ou des observations) mais les propos rapportés permettent de pointer quelques temps moins importants que d'autres pour les enquêtés mais qui restent néanmoins constitutifs de leurs journées du voyage.

2.2 L'espace des confins et de la périphérie

La visite dans des lieux situés dans les confins de la ville ou dans sa périphérie constitue-elle ici une actualité des pratiques urbaines des enquêtés ? La « banlieue » est-elle un espace de visite ? Si l'on exclue Versailles voire quelques satellites, quasiment pas[221]. Seul Neil a été, une fois, à Sucy-en-Brie dans le Val-de-Marne, lors d'un précédent voyage, afin de voir des amis qui s'y sont installés. Il y plusieurs raisons à cette absence : d'une part, c'est la volonté des enquêtés de s'immiscer dans l'urbanité métropolitaine pour trouver dans la présence humaine et les nombreuses aménités un cadre adéquat à leur voyage. C'est, dans une certaine mesure, le tumulte des flux urbains qui est recherché : l'hétérogénéité de l'espace public, le caractère informel et éphémère des interactions, le potentiel de rencontre… Ceci a pour effet de se localiser à distance des espaces périphériques pour profiter pleinement de la vie urbaine dans les espaces centraux. D'autre part, c'est parce que les représentations de la « banlieue » sont pauvres et ne contiennent aucun symbole ou élément remarquable qu'elle est désaffectée. Elle est perçue comme une masse informe, sans figuration particulière sur laquelle on plaque des représentations préexistantes ressortant de l'expérience personnelle. Ainsi, la « banlieue » de la métropole parisienne est perçue comme un ensemble pavillonnaire similaire aux *suburbs* des grandes villes, donc principalement dévolue aux fonctions résidentielles et aux dessertes automobiles. Pourquoi alors s'y rendre, puisqu'elles seraient similaires aux métropoles australiennes ou Nord-Américaines ? Les espaces périphériques sont un pendant négatif à l'hyper-centre balisé par les monuments, les représentations stéréotypées et l'animation de la vie urbaine. Les espaces qui excèdent l'urbanité du centre, n'ayant pas produit de représentations particulières, n'activent aucun désir de visite. De ce point de vue, ils sont vides de sens : il n'y a rien à faire, ou si peu. En conséquence, les espaces de banlieue ne font pas partie du programme, pourtant assez lâche, des enquêtés. Les réponses aux questions touchant aux banlieues présentent, de ce fait,

[221] « *La banlieue, ça marche pour Versailles, Vincennes ou alors la basilique Saint-Denis. Mais c'est tout. […] C'est surtout Versailles, Basilique Saint Denis et EuroDisney* » (Lucie, réceptionniste).

un caractère largement improvisé : n'y ayant pas pensé avant, les enquêtés construisent leur réponse sur-le-champ, donc dans l'hésitation et la fragilité des arguments que l'on sort les uns à la suite des autres sans qu'ils forment une configuration réellement explicative. Dans un premier temps, les raisons apportées sont disparates : manque de temps, d'argent, de compagnon de voyage qui pourrait servir de guide, d'espaces ou de sites remarquables, de repères, appréhension parce qu'on voyage seul (et où on lit des représentations de la banlieue comme espaces, pour partie, de déshérence sociale qui demanderait d'être visités à deux pour se sentir rassuré). Puis, dans un second temps, on ébauche quelques projections très générales de visite à l'engagement minimal : « *si je reviens, pourquoi pas ?* » ; « *ça me plairait, mais là, c'est mon premier voyage* ».

3. Les déterminants de la relation aux aménités

Nous abordons ici un aspect essentiel de l'analyse : la compréhension des pratiques dans leurs entremêlements. Celles des backpackers sont marquées par un ensemble de données particulières (vis-à-vis des sites touristiques, des lieux marchands, des espaces publics, etc.) qui, lorsqu'elles sont rassemblées, dessinent le portait relativement cohérent de jeunes voyageurs, économes par la force des choses (mais une économie qui est néanmoins au service de l'expérience du voyage), qui sont à la fois visiteurs des sites touristiques et promeneurs dans la ville diffuse du Paris intra-muros. Leurs sociabilités de voyages sont temporaires mais permettent quelques visites ou sorties en groupe. Cette saisie des pratiques dans leur généralité ne permet cependant pas de rendre compte de l'intensité des usages individuels de la ville et des logiques sous-jacentes. Si l'impression est, à raison, que les enquêtés ont des pratiques *globalement* similaires, il en reste à saisir l'intensité : qui fait quoi et à quels degrés ? Sur cette base, des configurations signifiantes sont-elles lisibles ? Dit autrement, différentes logiques d'action sont-elles décelables et, si oui, un socle objectif cohérent les explique-t-elle ? Pour cela, revenons sur les facteurs principaux qui modulent le rapport aux aménités : le temps et l'argent.

3.1 L'argent

L'aspect financier touche l'ensemble des lieux qui demandent un droit d'entrée ou qui impliquent une consommation payante, que ce soit les musées, les monuments, les cafés, les bars, les restaurants ou les magasins. Par leurs budgets limités, les backpackers sont logiquement dépendants d'une configuration économique limitant leur relation monétaire aux aménités urbaines. Si elle se traduit globalement par un examen plus prononcé du prix avant la dépense pour en éviter toute exagération, cette dimension générale abrite néanmoins des différences : on peut payer l'entrée au Louvre ou consommer dans un bar mais parfois aussi agir en contournant les dépenses, soit en réduisant leur coût, soit en les évitant. Mais nous ne décelons pas, derrière ces diverses manières de faire, de logique discriminante dans le sens où il existerait une systématisation de certaines pratiques qui pourrait permettre de les analyser en tant qu'ensemble homogène. Si les finances impriment une marque

générale sur le voyage, les éléments de contexte agissant sur les dépenses sont trop fluctuants pour fixer des logiques d'actions stables de bout en bout. Le rapport aux dépenses dépend, premièrement, de la position des enquêtés dans l'espace temporel de leur voyage. L'approche de la fin à tendance à déterminer une plus forte restriction car le niveau des dépenses est facilement surpassé dans les premiers temps. En effet, la gestion mesurée des dépenses est davantage malaisée sur des temps longs et profite ici plus souvent aux premiers temps qu'aux derniers. Par exemple, c'est Marc qui, arrivé à la fin de ses quatre mois de voyage, passe une bonne partie de ses journées à l'auberge par manque d'argent (cherchant d'ailleurs à revendre quelques disques et son walkman, envisageant un départ pour Londres afin d'y travailler) alors qu'il a assez largement profité, quelques mois auparavant, des restaurants et des cafés[222]. C'est encore Gareth qui limite ses sorties lorsque son voyage de 2 mois se termine. Deuxièmement, les dépenses sont également liées aux opportunités nées des situations rencontrées dans le cours du voyage, notamment des informations disponibles qui circulent et qui permettent d'avoir connaissance de réductions possibles. Ce sont aussi les interactions qui vont jouer sur le niveau des dépenses : on va s'engager plus facilement dans une visite payante si d'autres voyageurs de l'auberge impulsent le mouvement. De même, les sorties nocturnes tendront à s'amplifier par l'influence du collectif, entraînant de plus fortes dépenses. Certaines étapes du voyage sont plus mouvementées et plus denses en interaction). Le niveau des dépenses va fluctuer à la hausse comme à la baisse en fonction des ressources situées dans les différentes séquences du voyage. En fait, la seule logique qui prévaut comme système stable au long du voyage est celle du budget individuel et sa traduction dans ses postes spécifiques de dépenses à partir d'appétences personnelles. Il y a certes des signes qui donnent la mesure de budgets plus importants que d'autres, tel Raphaël, par exemple, qui peut louer un appartement à Barcelone, mais parce qu'il a préparé son voyage, d'un point de vue financier, assez longtemps à l'avance.

Si les budgets sont globalement similaires, hormis quelques fluctuations, la dimension temporelle est bien plus hétérogène et apparaît comme un modulateur plus explicite du rapport aux aménités.

3.2 Le temps

La temporalité est une donnée importante parce qu'elle module l'orientation socio-spatiale des pratiques dans la ville. Précisément, elle module l'investissement dans les différents espaces et nuance le degré d'occupation entre les portions « monumentales » et « banales » de Paris. En effet, plus la durée de voyage à Paris est courte, plus la polarisation en direction de l'espace « monumental » est prononcée car il faut voir Paris, au moins, dans ses aspects notoires, ses symboles forts qui sont

[222] [Et du coup, le fait de ne plus avoir d'argent…] *Ça m'énerve. […] Je suis limité en tout. […] je passe beaucoup de temps ici, j'ai beaucoup lu parce que je n'ai rien à faire, je lis et je m'endors sur mes livres. […] J'me rappelle la première fois que je suis venu, j'avais beaucoup d'argent, j'ai claqué […]* [et avant, tu mangeais…] *au début, dans les restaurants, maintenant, c'est hors de prix.* [Vous alliez dans des petits restaurants au début ?] *Tout le temps dans des petits restaurants.* [Maintenant] *Je me fais des sandwichs et des trucs au micro-ondes, souvent, ici* ».

jusqu'ici cantonnés aux imaginaires. La priorité donnée à l'espace « monumental » s'explique simultanément par ses propriétés intrinsèques (aspect grandiose), par la nature sociale du voyage (communiquer sur ce grandiose connu de tous) et les caractéristiques propres de l'expérience touristique visée par les backpackers : plurielle, elle est peu excluante, donc notamment ouverte au grandiose. Il y a donc une corrélation entre les courtes durées à Paris et la centration des pratiques sur les espaces aux attributs les plus symboliques. Puisqu'ils concernent des sites ou des lieux se nourrissant des imaginaires les plus médiatisés et stéréotypés, ces espaces réceptionnent aisément les « primo arrivants »[223] et jouit, le plus souvent, d'un arbitrage favorable lorsque la durée demande de fixer les choses à faire et à voir. Etant donné qu' « *on ne peut pas vraiment tout voir en quelques jours* » (Brita, *ibid.*), c'est l'espace « *le plus caractéristique* » ou « *le plus important* » qui est le réceptacle des parcours et des visites, où la cartographie des mouvements dessinent des flux centripètes, articulés à Paris autour et dans le *Central Tourist District*. Ceci explique les projections dans des visites futures différemment imaginées, davantage tournées vers des lieux qui reflètent plus clairement une vie parisienne supposément plus authentique. À l'inverse, plus la durée de l'étape parisienne est longue, plus la mixité entre les objets identifiés comme touristiques et les aménités ordinaires, dans le cadre d'un décentrement spatiale des pratiques, est grande. On observe principalement, d'une part, un élargissement géographique des mouvements dans la ville (entraînant une connaissance toponymique densifiée) et, d'autre part, un desserrement de la dimension stratégique de l'action avec une programmation plus floue et relâchée. C'est donc à la fois une plus grande mixité dans la nature des espaces investis et une plus grande détente dans le programme de visite. La dimension temporelle appuie, en quelque sorte, sur l'étendue géographique et symbolique et le niveau de la planification en les faisant pivoter soit vers l'hyper-centre et des activités globalement programmées (même si, sur ce point, il y a une labilité dans la réalisation du plan d'action) quand les temporalités sont courtes, soit vers une amplification des pratiques spatiales et une élasticité dans l'organisation des visites si elles sont plus longues.

Nous avons ici interrogé le rapport aux « aménités » urbaines, qui consiste globalement à questionner les relations des enquêtés aux différents lieux de la ville, sans toutefois prendre en compte les mouvements qu'ils impliquent.

III. L'espace-temps des mobilités

Les pratiques de mobilité des backpackers combinent majoritairement deux modes : la marche et le métro. Si ceux-ci n'excluent cependant pas d'autres usages (de façon très mesurée et épisodique, le bus, le taxi et les transports touristiques sont utilisés), ils dominent tous deux ostensiblement l'espace

[223] Les touristes qui visitent une ville pour la première fois.

des pratiques modales[224]. Si plusieurs logiques sont pertinentes pour expliquer la dynamique des choix modaux, nous mobilisons ici, pour une grande part, la notion d' « adhérence » urbaine développée par Amar (*ibid.*) pour en rendre compte. Sa plus-value est de différencier le mouvement (la marche, le métro, le bus, le taxi, etc.) selon son niveau d'intégration dans la ville : plus ou moins fort, inégalement contigu, il détermine un rapport spécifique à l'environnement, fait de proximité ou de distance, de contact ou d'espacement, de rapidité ou de lenteur, de paysages obturés ou dégagés. Partant, la notion d' « adhérence » permet de comprendre les logiques d'action des mobilités urbaines, expliquant pourquoi, par exemple, le métro est approprié et le bus délaissé. Elle n'est néanmoins pas un analyseur explicatif en tout point, et doit se combiner avec d'autres logiques pour que l'étude soit complète. Ainsi, le cadre spatial relativement condensé de Paris, ses formes urbaines majestueuses et aérées, la structure et le maillage du réseau de transport, la dimension économe des pratiques, constituent autant d'éléments qui participent à expliquer le choix modal. Notre objectif est ici d'expliquer le rôle de la structure urbaine et du maillage du réseau de transport dans la construction des mobilités et dans la « rationalisation » de certains parcours. Autrement dit, dans quelle mesure l'environnement urbain encadre et « porte », en quelque sorte, certains mouvements urbains ? De même, il nous faut montrer dans quelle mesure la mobilité questionne la « standardisation » des pratiques, en suscitant des parcours différenciés et des vues plurielles qui ne sont que partiellement associées à l'univers touristique. En ce sens, le mouvement piéton, par exemple, participe à décentrer les regards des objets a priori touristiques vers des séquences plus situées et « anodines » de l'espace urbain.

Nous développons l'analyse des mobilités urbaines des enquêtés en trois points : d'une part, à partir de l'« adhérence », comprendre pourquoi le diptyque « marche-métro » est opératoire en termes de déplacement dans la ville. D'autre part, nous expliquerons l'inadéquation des autres modes de déplacements (bus, taxi, transports touristiques, RER) au projet initial des enquêtés. Enfin, une fois dessinée la configuration générale des mobilités, nous poserons la question de la navigation urbaine, c'est-à-dire la place de l'inconnu spatial comme élément problématique ou non pour les enquêtés dans la réalisation de leur déplacement.

A. La marche et le métro, deux niveaux d' « adhérences » complémentaires

Nous développons, en premier lieu, la notion d' « adhérence » et la manière dont elle articule le mouvement à l'espace urbain. Puis, secondement, nous analysons les pratiques de la marche et du métro comme pratiques pertinentes pour les enquêtés.

[224] Pour rappel, le terme modal fait référence au mode de transport.

1. La notion d' « adhérence »

Théorisée par Amar (*ibid.*) mais s'appuyant sur les apports de l'École de Chicago[225], cette notion a pour ambition de proposer une articulation pertinente entre la mobilité et l'espace urbain en dépassant les conceptions de l'urbanisme traditionnel et les appréhensions classiques du déplacement, jugées trop réductrices. Si celles-ci sont visées, c'est pour la place limitée et le rôle secondaire qu'elles accordent au mouvement urbain. Concrètement, Amar critique trois éléments : dans un premier temps, il pointe la conception de la ville portée par l'urbanisme traditionnel. Celui-ci, en valorisant les zonages fonctionnels, pense la ville essentiellement comme un ensemble d'activités localisées où la mobilité n'est que la conséquence de la croissance de la ville et de la distribution spatiale des différentes fonctions et des services. Cette représentation de la ville comme un système de places et d'entités réparties en cohérence les unes par rapport aux autres a pour effet de réduire la mobilité voire à l'exclure de la ville, au moins conceptuellement. En effet, elle est abordée en tant que chaîne qui relie et maille les différentes zones et est appréhendée comme un coût. Cette vision qui relègue le mouvement dans le processus de fabrication de la ville traduit, pour Amar, « la primauté conceptuelle des "places" sur le mouvement » (*ibid.* : 141). En bref, celui-ci n'assure que des relations. La deuxième critique concerne l'appréhension de la mobilité comme simple déplacement, terme qui ne renvoie pas au sens générique mais à l'idée élémentaire de la mobilité, à savoir le fait d'aller d'un point A vers un point B. De la sorte, la mobilité n'est qu'un dé-placement, c'est-à-dire un changement de place, un moyen pour se placer à un autre endroit. De là découle un questionnement classique : comment joindre le plus efficacement possible B à partir de A ? Ce n'est donc plus la primauté des « places » sur le mouvement mais celles des « origines-destinations » qui ont pour elles « toute la force d'une évidence logique et fonctionnelle où l'on "ne se déplace pas pour se déplacer" » (*ibid.* : 143) mais bien pour se re-localiser. Ces théories fonctionnalistes de la ville tendent ainsi à déconnecter le mouvement des activités urbaines en n'en faisant qu'un « passeur » pour les relier. Enfin, la troisième critique s'applique à l'atopie supposée de la mobilité, c'est-à-dire l'absence de véritable lieu de la mobilité, considérant que les citadins ne font que passer car étant toujours en transit (oubliant les arrêts possibles dans le temps même de la mobilité).

Amar, qui juge cette conception du mouvement comme simple déplacement limitative, discute les trois points qui la fondent. Si l'antécédence des origines et des destinations sur le mouvement est gênante, c'est parce qu'il arrive, de façon plus ou moins forte, que l'on greffe des activités ou des étapes sur le parcours entre A et B (de façon impromptue ou parce qu'elles ont été initialement prévues), ce qui a pour conséquence de le complexifier et faire passer le trajet entre une origine et une destination à une logique de circuit voire du cycle. D'autre part, la fonction quasi exclusive du mouvement comme passage vers une activité est réductrice. On ne conçoit pas qu'il puisse en

[225] C'est-à-dire la perspective écologique de la ville où l'espace urbain est appréhendé comme un milieu vivant.

constituer une en propre : la tension vers la destination n'implique que l'attente du voyageur, dans le cadre d'un temps « mort », ce qui est oublier l'ensemble des activités potentielles (lire, regarder le paysage, ses voisins, etc.) et les animations qui peuplent, par exemple, l'univers du métro. Enfin, l'atopie du mouvement comme éviction conceptuelle des lieux est, là aussi, simplificatrice. Cet aspect déconnecte le mouvement des lieux, oubliant de les combiner alors même qu'il y a des *lieux du mouvement*. Pensons aux magasins dans les complexes d'échanges, tels les commerces situés dans l'espace d'interconnexion du pôle de « Châtelet-Les Halles » à Paris ; pensons aux arrêts qu'ils permettent (et pas simplement pour se procurer son journal, on peut aussi chiner et acheter des vêtements). En définitive, il ne s'agit pas de considérer que ces éléments qui ressortent des conceptions de l'urbanisme traditionnel (du moins ceux qui étaient en vigueur jusque dans les années 1990) sont caducs mais qu'ils n'offrent qu'une perspective réduite où le mouvement est toujours résiduel ou secondaire dans l'analyse. Il est difficile alors d'avoir une visée appréciative qui en soulignerait les potentialités et la place structurante dans la ville. Cela dit, plus que rehausser la place de la mobilité dans l'espace urbain, Amar appelle principalement à son *imbrication*, c'est-à-dire à une perspective relationnelle entre les mouvements et les activités qu'il promeut afin d'expliquer, in fine, comment les citadins, *à partir du mouvement*, sont en *rapport* avec la ville. Il s'agit « de prendre le mouvement comme fil directeur d'une approche écologique de la ville, qui s'intéresserait aux manières selon lesquelles le citadin entre en contact avec ses semblables et avec son environnement au sens large (physique et sensible, mais aussi social, culturel, économique) ; c'est-à-dire aux modalités effectives d'*habitation* (une habitation qui ne se réduit pas à l'habitat, l'à-part-tement, mais signifie aussi habiter une ville, un pays, une culture, une nature…), et de *socialisation* (qui ne se réduit pas à une appartenance communautaire ou professionnelle, mais inclut co-présences et rencontres imprévues) » (*ibid.* : 142). Dans cette optique, le mouvement n'est pas seulement un moyen mais une manière de vivre la ville et de s'y socialiser. C'est pourquoi il peut se concevoir comme un opérateur d'urbanité, permettant de se mouvoir dans le milieu vivant que constitue la ville et côtoyer ceux qui la vivent. En effet, Amar considère que « le spécifiquement urbain de l'habiter […] c'est la rencontre (qui peut être réelle ou virtuelle et susceptible d'imprévus) » (*ibid.*).

Plus précisément, il propose de différencier les différents types de mouvements selon leurs degrés et leurs modes d'inscription urbaine, où l'on a vu, par exemple, que la conception classique du déplacement ne relie la ville qu'à ses extrémités (origine et destination). Pour bien saisir la relation à l'urbain, l'auteur situe les différents mouvements le long d'une échelle d'« adhérence », allant d'une « adhérence » discontinue au territoire – à l'exemple de l'avion qui « décolle » d'un point à un autre – à la plus continue, la marche à pied, « qui permet de changer de destination où d'en inventer de nouvelles presque à chaque pas », (*ibid.* : 145). L'avion et la marche sont ici les deux points limites et opposés de l'échelle : il n'y a pas plus discontinu que l'avion, et plus continu que la marche, l'un survole quand l'autre colle. Ils s'opposent également en termes de contenu propre où l'un a un

contenu qui est peu lié à son point de départ ou d'arrivée (les activités durant le vol aérien sont relativement déconnectées : se reposer, dormir, lire, discuter, visionner un film, etc.) alors que la marche a davantage un contenu lié à son environnement immédiat, par les sens engagés (la vue, les odeurs, les bruits, etc.). Dans ce cas, il est plus difficile – mais pas impossible – d'être coupé du monde alentour, contrairement à l'avion, qui déconnecte aisément du territoire en « dérobant le paysage », d'après la formule de Boorstin[226]. Ainsi, plus l' « adhérence » d'un mouvement est ponctuelle – marquée par un point de départ et un point d'arrivée – plus ceux-ci déterminent le mouvement (le parcours est tracé d'avance pour l'avion, à moins d'être « détourné »), alors que pour un mouvement adhérent, il y a une interaction plus forte entre le mouvement et le cadre dans lequel il s'effectue. Partant, les différents types d'« adhérence » du mouvement correspondent à autant de formes d'accessibilité à la ville : « il est clair que le déplacement [entendu dans sa forme limitative] correspond à une accessibilité *"déterministe"* : je sais exactement ce que je veux et *où* je veux aller ; je peux donc emprunter un moyen de déplacement qui m'y conduise dans les meilleures conditions de rapidité, de coût, de confort, etc. Par contre, les besoins d'accessibilité *"floue"* ou complexe (plusieurs choses en même temps), font appel à des types de mouvements moins *"rationnels"* (parfois plus coûteux en temps, en fatigue, etc.) mais adhérents à la vie urbaine » (*ibid.* : 146). L'« adhérence » illustre donc une modalité de contact avec la ville qui porte en elle des activités plus ou moins propres au déplacement.

Amar n'est pas le seul à avoir pensé le mouvement dans cette articulation « adhérente » avec l'urbain. D'autres auteurs, dans des perspectives similaires qui ne reprennent cependant pas une telle formulation, se sont montrés attentifs à l'aspect relationnel de la mobilité avec la ville. Lévy, par exemple, a développé la notion de « métrique » (Lévy, 2003c) comme mesure de la distance, distinguant globalement les « métriques automobiles » des « métriques piétonnes » (ou « pédestres »), lesquelles incluent les transports publics, précisément « parce que, dans les transports publics, le piéton reste un piéton, justement parce que l'objet qui est en mouvement, le véhicule, est lui-même pour une part un espace public » (Lévy, 2003d : 87). Au contraire, l'automobile transforme le piéton en conducteur isolé dans son habitacle privatif à plus grande distance des espaces publics. Dans un cas, on accepte davantage le contact, le frottement, la mitoyenneté voire la promiscuité, de l'autre on tend à privatiser l'espace et à choisir ceux que l'on côtoie. Si les « métriques pédestres » sont davantage imbriquées à l'espace public de la ville et à l'urbanité, c'est parce qu'elles favorisent les

[226] « Récemment, je montais un soir à 6h30 à bord d'un avion à l'aéroport d'Idlewild, à New York. Le lendemain matin, à 11 h 30, j'étais à Amsterdam. Le vol fut calme et régulier, à une altitude de 7000 mètres, bien au dessus des nuages, trop haut pour n'observer aucun point sur la terre ou sur mer. Rien à voir que l'état de l'atmosphère ; comme il était uniforme, il n'y avait rien à voir. Je n'avais pas volé à travers l'espace mais à travers le temps. La seule preuve que j'avais d'être allé si loin fut, à l'arrivée à Amsterdam, de constater que j'avais perdu six heures. En route, mon seul problème avait été de passer le temps. Ma course à travers l'espace avait été sans histoire et sans efforts. L'avion m'avait dérobé le paysage. Le touriste parvient au but sans avoir fait l'expérience du voyage. Pour lui, c'est toujours la même chose : il se rend d'un point à un autre » (Boorstin, cité par Urbain, 2002 : 172)

espaces de la densité et de la mixité humaine. On peut également lire les propos de Desportes (*ibid.*) dans une vue approchante, à travers son analyse de la production du regard sur l'espace via les différents types de mobilités. Il souligne qu'« une technique de transport impose en effet au voyageur des façons de faire, de sentir, de se repérer. Chaque grande technique de transport modèle donc une approche originale de l'espace traversé, chaque grande technique porte en soi un *"*paysage*"* » (*ibid.* : 8), où la vitesse jour un rôle non négligeable[227]. C'est également la position d'Urbain (*ibid.*), qui pense la mobilité avec les vitesses respectives de chaque mode et les effets visuels qui en découlent : « le train, la voiture ou l'avion n'introduisent pas que de la rapidité dans le voyage. Ils offrent une gamme de vitesses élargies qui sont autant de paliers d'explorations autrefois inconnus. Le pèlerin de jadis n'appréciait pas la lenteur de la marche : il la subissait. Le randonneur contemporain l'apprécie au contraire dans sa différence. Créatrice d'espaces, chaque vitesse est un lieu de découverte. À chacun correspond un regard inscrit dans une panoplie de perspectives complémentaires. D'un réseau à l'autre, nomade autoroutier ou nomade des sentiers, le touriste, bien loin de ruiner le voyage, élabore à sa guise un jeu complexe d'espaces et de temps qui l'enrichit » (*ibid.* : 176). Ainsi, il y a bien une articulation possible entre la mobilité – qu'elle soit une métrique, une technique de transport ou une vitesse – et des manières d'être ou de faire. Nous conservons, en définitive, la notion d'« adhérence » qui est la plus développée et, comparativement à la métrique, sans doute moins chargée idéologiquement car celle-ci, dans sa dimension « piétonne », renvoie aux espaces publics de la ville « européenne » et aux débats sur la ville « compacte » ou « étalée ».

Au final, parce que le différentiel d'« adhérence » donne aux mouvements un contact plus ou moins direct avec l'espace, la marche et le métro peuvent être lus, au moins partiellement, dans cette perspective :

1) la marche (entendue comme le mode exclusivement piéton, hors transports publics) est le mode le plus sollicité et valorisé, à la fois parce que son coût économique est nul et que son « adhérence » urbaine est maximale, répondant ainsi au désir d'expérience de la ville,

2) le métro est largement utilisé pour son « adhérence » discontinue qui prend appuie sur un maillage très dense de son réseau. Il faut ici mobiliser, en complément, des facteurs explicatifs tels que la structure du réseau et sa représentation cartographique.

[227] S'il faut invoquer, pour bien saisir les relations à l'espace, à la fois les développements artistiques et le contexte culturel (car tous deux participent à façonner nos perceptions et représentations de l'espace), la vitesse – donc l'innovation technique – est un élément important et, d'après Desportes, « sans doute la première donnée qui vient à l'esprit lorsqu'on pense à l'incidence des transports sur la perception de l'espace » (*ibid.*), citant notamment Fernand Léger en 1920 : « un paysage traversé ou rompu par une auto ou un rapide perd en valeur descriptive, mais gagne en valeur synthétique » (Desportes, *ibid.*).

2. La marche, opérateur d'urbanité

2.1 L'évidence relative de la marche

À première vue, la marche dans la ville semble s'imposer comme une pratique naturelle du voyage lors des étapes urbaines. Elle a un caractère d'évidence pour les backpackers. Certes, comme nombre de citadins qui se meuvent sans véhicule personnel ou à la demande, la mobilité piétonne est essentielle à tout mouvement : se déplacer, en transports en communs ou non, nécessite de marcher dans la rue ou les espaces de transport. Le mouvement urbain appelle la marche, dont les citadins ont la possibilité de moduler le coût (en optimisant la durée, en gérant l'effort). Dans le cas du voyage des backpackers, la marche apparaît comme la solution la plus satisfaisante pour découvrir la ville. On a du temps, peu d'argent et on veut constater par soi-même, sans médiation et regard pré-construit. Et, de fait, la marche est présente au quotidien, soit pour se rendre à un endroit préalablement défini, soit pour déambuler. C'est le mode principal et qui semble aller de soi : « *oui, marcher et… il y a des pays où je l'ai fait directement. Je n'avais pas la moindre idée de ce qu'il y avait à voir, alors je marchais…* » (Ben). L'espace modal semble parfois s'y réduire jusqu'à exclure les autres potentialités de mouvements alternatifs : « *je ne me rends pas bien compte si c'est difficile les transports. C'est con, mais c'est comme si tu n'en avais pas besoin, selon moi ce n'est pas comme cela qu'on voyage. Du moins, c'est pas comme ça que j'aime voyager. Quand je feuillette ce truc et que je regarde ça* [un petit plan de métro]*, je me dis "putain, ça a l'air prise de tête", je préfère marcher. Je n'ai pas besoin du métro ni du bus ni de… Beaucoup d'endroits où je suis allé n'ont pas de métro, c'est juste vous* [adresse à l'enquêteur] *qui êtes habitué à fonctionner comme ça. Mais ce n'est pas si compliqué, j'aurais pu le prendre aujourd'hui sans trop de difficultés. Mais je préfère marcher, c'est plus simple* » (Brian). Ainsi, la marche semble évidente et, si elle ne présente pas systématiquement le caractère omnipotent rapporté par Brian (la marche, partout, tout le temps), elle est manifeste dans les pratiques quotidiennes. Il est possible de s'en faire une idée plus précise en s'appuyant sur des récits de parcours réalisés le premier jour de l'étape parisienne. Ces exemples trouvent leur intérêt parce qu'ils révèlent les capacités de mouvement dès l'arrivée dans une ville méconnue. Ainsi, c'est Ben qui, arrivé à Montparnasse (en provenance d'Espagne) se rend directement à l'auberge à pied, dans le 11e arrondissement et ressortira le soir déambuler dans le quartier, vers la rue du faubourg du Temple, les quartiers Oberkampf et Parmentier. C'est Rodolfo qui, lors de sa venue à l'auberge un soir à vingt heures, après s'être installé, sort marcher, emprunte la place de la République et s'engage boulevard Saint-Martin jusqu'à Opéra. C'est Carola qui vient à pied de la gare du Nord, de même que Jessica de la gare de Lyon. C'est Emily ou Kate qui sortent le soir déambuler autour du canal Saint-Martin. Si l'amplitude des mouvements est ici inégale, ils viennent cependant souligner combien, dès l'arrivée, marcher semble naturel et spontané. De plus, ces marches s'effectuent sans médiation préalable trop forte : on se repère généralement seul, on glane quelques indications auprès de passants, et on se laisse porter par des formes urbaines remarquables. C'est le reflet d'un engagement assez instinctif

dans la ville car on sait *à peu près* où on est. On peut également souligner le caractère « naturel » de la marche en réceptionnant le récit des journées « ordinaires » des enquêtés. On y recueille de nombreuses remarques concernant les marches et les promenades dans l'espace de l'hyper-centre parisien, de ses franges Est (Bastille, le Marais) jusqu'aux quartiers ouest (Concorde, Champs-Élysées, Arc de Triomphe). Victoria pense avoir marché une quinzaine de kilomètres entre la place des Vosges et la tour Eiffel, mais serpentant entre la rive droite et la rive gauche de la Seine, alternant les « visites », de Notre-Dame au musée du Louvre, du musée d'Orsay au palais Bourbon, du Grand Palais à la tour Eiffel. Certains prolongent l'axe de la rue de Rivoli vers l'ouest jusqu'à la Défense, tel Brian : « *là, j'ai vraiment beaucoup marché* »[228]. Dans ces cas, la capacité du mouvement est portée par le cadre urbain, les perspectives monumentales (notamment la Seine, la rue de Rivoli et les Champs-Élysées) qui engagent de longues marches. Carlos dit avoir beaucoup marché, « *au moins quatre à cinq heures par jour* », affirmant qu'il a pratiquement tout fait à pied, tout en s'appuyant sur le métro. La dimension spontanée de la marche s'articule néanmoins avec à une dynamique plus globale qui la stimule et la motive.

2.2 La marche, une « adhérence » maximale à la ville

2. 2. 1 L' « adhérence » incarnée dans les discours

Parler d' « adhérence » du mouvement à la ville est, pour Amar, une manière de l'envisager comme un opérateur d'urbanité, dans le sens où elle permet un ensemble de *rencontres* possibles avec la ville comme milieu complexe. Avant de détailler a priori la manière dont la marche peut être productrice d'urbanité, arrêtons nous sur le rapport à la ville qu'elle ouvre à partir d'extraits de discours de deux enquêtés. Ils ont ici une valeur d'exemples parce qu'ils médiatisent bien les potentialités de la marche et la posture intellectuelle et sensible qu'elle implique. Premièrement, le récit de Tobi : « *j'aime marcher et me promener, errer, regarder autour de moi.* [Pourquoi ?] *Pourquoi pas ?* [Je veux dire… pour tu aimes marcher, te promener ?] *Je… je pense que j'ai suffisamment le temps, parce que c'est seulement pour, seulement dix jours où je n'ai rien à faire, rien à faire d'autre, je peux me balader parce que j'ai assez de temps. On voit tous ces magasins, bon… je ne rentre pas dans tous les magasins, mais j'aime les librairies, et les livres, quand je vois une bonne librairie, et quand je vois de beaux bouquins, je rentre, ou je regarde la vitrine, et aussi quelques beaux bâtiments, et je profite de l'atmosphère de la ville… et j'aime me balader dans les endroits… je pense que c'est le meilleur moyen, parce que, si tu es en voiture, ça va trop vite, quand tu prends le métro, tu ne vois rien du tout, parce que c'est en sous-sol, donc marcher est… quand tu as le temps de marcher… c'est le mieux. Tout est*

[228] « *Je suis allé à la Place de la République, et puis j'ai suivi cette route* [l'enquêté suit de son doigt les rues de Turbigo, Rambuteau et Rivoli sur la carte] *et j'ai marché jusqu'à la grande arche* [pointant la Défense, et l'enquêteur, étonné : Jusqu'à la défense ?] *Non, la grande place, la grande arche c'est comme ça que ça s'appelle ?* [Montrant à nouveau la Défense, approbation de l'enquêteur] *Donc je me suis baladé au centre jusque là bas, et puis je suis resté là pendant un moment, et puis j'ai fait le retour à pied, ensuite je suis allé à la tour Eiffel.* [Toujours en marchant ?] *Oui et puis je suis rentré et j'ai suivi une longue rue pour rentrer à l'auberge* ».

bouché dans le métro. [Qu'est-ce que tu regardes ?] *ce n'est rien de spécial, je regarde tout, je regarde les gens… les magasins, les bâtiments, tout, comme ce que tu fais quand tu te promènes dans une ville, ou quand tu flânes… les gens, les magasins, les bâtiments* ». Il y a là plusieurs éléments intéressants : la place de l'activité visuelle, la dimension de contact physique, le rôle de la vitesse, le socle temporel du voyage. Considérons maintenant l'extrait issu de l'entretien avec Iren : « *j'aime bien marcher, j'ai le sentiment d'être allée, tu sais, dans les endroits… les endroits pas chers, hmm… les supermarchés, les boutiques, les trucs comme ça.* [Tu connaissais les boutiques ou… ?] *non je les ai vues en me promenant, on est arrivé au Louvre, juste à côté, je ne sais pas comment on est arrivé là, simplement en suivant des rues au hasard, j'ai vu de l'extérieur et je suis entrée.* [Tu es entrée comme ça ?] *euh oui, je le fais souvent, sauf si… par exemple demain je sais que je vais à la tour Eiffel, mais c'est tout ce que je sais. L'après midi, je n'en ai aucune idée, je vais marcher et je verrai bien.* [Ça te plait de faire comme ça ?] *ouais, tu trouves… je pense que tu trouves plus de choses et tu vois plein de trucs plus intéressants, des petites boutiques, tu vois, et puis tu rencontres des gens sympas ou bien tu trouves des trucs que les gens qui ne vont que dans les endroits touristiques ne trouvent pas.* [Tu rencontres des gens ?] *j'ai rencontré… dans les boutiques… parfois tu discutes un peu… hier, j'ai discuté avec une petite dame qui tient une boutique, elle était très gentille et elle m'a parlé d'endroits où aller* ». Ici, c'est une accessibilité géographique à des lieux et des rencontres fortuites, mettant en valeur la place de l'inattendu et du hasard. Sur la base de ces deux extraits, on peut qualifier la marche de posture impliquant : 1) une vitesse relativement lente ; 2) une activité intellectuelle et sensible, à la fois verbale (la rencontre) mais aussi visuelle (les gens, la circulation, la ville) et sensible (l'atmosphère) et enfin, 3) une dimension inopinée qui rompt avec des objets déjà identifiés et connus. Ainsi, d'un point de vue touristique, la marche urbaine appelle une allure mesurée, un regard attentif au territoire visité et à ses interactions potentielles ainsi qu'au hasard. Il est intéressant de constater combien ces propos font échos à ceux de Amar sur l' « adhérence », notamment dans le premier extrait où l'enquêté compare la marche à la vitesse du mode automobile et au monde clos du métro, ici perçus comme référents négatifs. En effet, l'un va trop vite et l'autre est trop fermé pour qu'ils puissent favoriser une véritable contiguïté avec la ville.

Nous poursuivons en développant deux idées qui ressortent des extraits : d'une part, il existe des activités propres à la marche ou qui naissent d'elles et, d'autre part, elle encourage une proximité physique spécifique avec la ville.

2. 2. 2 Accéder en « continu » à la ville

La marche des backpackers prend souvent la forme d'une déambulation (c'est-à-dire une marche sans objectif précis), certes parce que la logique touristique, alliée à une certaine amplitude temporelle, porte à la découverte et à la flânerie, mais aussi parce que la programmation est faible. Partant, la déambulation encourage l'inopiné et l'invention. Nous abordons ici, en cinq points (dont un conclusif), les relations entre la marche – déambulatoire et non déambulatoire –, la relation à la ville et à l'information nécessaire.

2. 2. 2. 1 La déambulation comme ouverture sur l'imprévu

Si on les spatialisait, les parcours piétons donneraient sûrement à voir différents tracés dans l'espace qui ne manqueraient sans doute pas de révéler les niveaux de programmation des marcheurs : en effet, les trajectoires rectilignes des habitués ou des marcheurs connaisseurs ne se distingueraient-elles pas des chemins plus courbes voire sinueux de ceux qui tâtonnent et hésitent, voire se laissent porter au gré de l'avancée dans la ville ? La clarté du tracé des uns ne s'opposerait-elle pas aux formes brisées des autres ? Ici, les enquêtés s'avèrent contemplatifs et flâneurs, marchant régulièrement sans but clairement défini. L'objectif est volontairement général et plus ou moins flou parce qu'il se déduit de la volonté de faire l'expérience de la ville, c'est-à-dire de déambuler dans les rues, voire les gens, l'ambiance, rien de plus mais tout cela à la fois. Ce qui est spatialement visé ne concerne souvent qu'une direction ou un quartier, au mieux un monument. Le caractère peu déterminé de ce programme est nécessaire à sa réalisation car l'incertain préserve l'inconnu et la surprise : connaître à l'avance le point d'arrivée et le chemin qui y conduit tend à limiter l'inédit et la nouveauté. Nombre d'enquêtés souligne cette indétermination dans des propos délibérément vagues : « *j'ai juste marché, comme ça, pour voir, je n'aime pas savoir à l'avance ce que je vais trouver* » (Chris). Ce type de programmation qui est peu fixée dans des choses à faire facilite une découverte de la ville en pointillé, pas à pas, sur le mode de la progression : « *quand par exemple il y a une petite boutique qui vend… des posters et des trucs, je regarde… ou aujourd'hui, je marchais devant les animaleries, je rentrais, je regardais les animaux et puis je sortais, j'allais dans le magasin suivant. Je n'ai pas vraiment d'emploi du temps, donc je suis le mouvement et je vois ce qui arrive* » (Iren). Le caractère flottant de l'organisation des déplacements et la dérivation consécutive est aussi lisible dans l'absence de vérification préalable qui assure la réalisation d'une visite. Y prétendre sans s'appuyer préalablement sur des horaires ou des jours d'ouverture peut induire la déconvenue (la fermeture du lieu) et l'infléchissement du plan. Par exemple, c'est parce que Joe, ayant projeté de visiter le Centre Pompidou le jour de sa fermeture hebdomadaire sans avoir consulté son guide *Time Out* sur ce sujet (le laissant d'ailleurs à l'auberge) se retrouve *ailleurs*, marchant « par défaut », dans le quartier et repérant un salon de thé « *agréable* » et « *très chic* ». De façon similaire, c'est parce qu'Emily se rend au Louvre un mardi qu'elle trouve portes closes et, se rabattant sur le jardin des Tuileries, conversera avec une dame sur un banc qui lui donnera quelques indications de visite, lesquelles la porteront dans les rues des antiquaires du quartier Latin. Que la programmation soit intentionnellement floue ou plus précise mais mal assurée, elle encourage des trajectoires qui serpentent selon l'environnement ou qui s'infléchissent suite au report du plan. Cette lâcheté dans la programmation traduit logiquement la généralité de l'objectif : plus ses contours sont larges, plus les touristes sont ici en mesure de recueillir un ensemble divers et varié d'impressions et d'interactions. Même quand l'objectif se précise, l'absence de vérification initiale sur les conditions de possibilité de la visite témoigne d'une posture distante vis-à-vis du lieu visé, les enquêtés s'accommodant bien de la reprogrammation.

L'élasticité intentionnelle du programme promeut des mouvements déambulatoires qui eux-mêmes encouragent la découverte. La pluralité des options possibles entre différents chemins participe à construire des itinéraires singuliers où l'imprédictibilité du tracé favorise la surprise : « *je n'aime pas aller tout droit, tu sais, tout droit c'est comme tout le monde, voir tout droit*[229]*… et j'aime bien tourner et prendre les petites rues et voir ce que je trouve.* [Pourquoi ?] *je ne sais pas, j'espère toujours qu'il y a quelque chose de mieux au coin du trottoir. Je n'ai pas vraiment de raisons, je le fais. Tout droit, tu peux voir ce qui est devant toi mais quand tu prends des rues, comme ça, une fois par là, une autre fois par là, tu ne sais, c'est… tu découvres* » (Iren,) ; « *j'aime bien ça* , *quand je ne sais pas où je vais, parce que, oui, c'est comme ça que j'ai vu des nouveaux endroits, tu sais, des endroits intéressants, et c'est toujours assez excitant quand tu marches dans une rue et juste… euh, que tu regardes ce que tu as trouvé là, ce qui arrive après, au prochain coin de rue et très souvent, subitement il y a un beau bâtiment, c'est marrant, ça t'apparaît là, comme ça . Je pense qu'on voit plus, quand on se promène, parce que quand tu… quand tu prends le métro, on ne voit pas tous les endroits, on voit seulement les stations* » (Tobi). Ainsi, la surprise et l'inédit prennent appui sur ces mouvements indéterminés et dérivants qui se constituent graduellement dans le cours du déplacement. Ce que favorise ainsi la marche, sans exclusive d'autres mouvements, mais avec force, c'est ce qui est caché, ignoré ou méconnu parce que ce n est pas indiqué ou que l'aspect remarquable n'est pas notable, telle Carolina qui découvre, de la sorte, en Espagne, de nombreuses églises qui n'étaient pas sur la carte ; ou encore Jessica, qui peut observer « *plein de choses qui n'étaient pas dans* [son] *guide, […] des bâtiments* qu'[elle a] *découverts, des boutiques, des magasins* » mais aussi le marché : « *je n'aurais pas su que le marché était là si je n'étais pas à pied, je ne l'aurai pas trouvé* ». C'est toute la vie urbaine dans sa dimension « banale », c'est-à-dire l'ensemble disparate que constituent à la fois les résidents, les commerces, le spectacle des espaces publics ; ce sont toutes les « *petites choses sur le chemin* » dont parle Bill : « *tu fais du lèche-vitrines, tu t'arrêtes dans un café, tu vois des choses intéressantes dans les rues, tu prends une autre direction et tu te laisses aller au gré des rues tout en regardant. Rien de bien particulier, juste se promener* ». C'est ainsi qu'à composer des tracés flexueux, on observe et on découvre non seulement par hasard mais aussi, parfois, d'un seul bloc, lorsqu'un monument ou un bâtiment surgit inopinément dans le champ de vision : « *quand je suis arrivé, je marchais, hmm… parce qu'on ne pouvait pas… je ne pouvais pas prendre la chambre tout de suite… donc j'ai du sortir et j'ai commencé à marcher, et j'ai traversé un pont et je regardais pas trop en l'air, je faisais pas attention, et tout d'un coup, waouh, et j'ai vu la foule apparaître et, en fait, j'était juste devant Notre-Dame. Notre-Dame et je savais pas, je savais même pas où c'était parce que je n'avais pas pris de carte, j'étais juste en train de marcher… et c'est apparu, c'était cool »* (Iren).

Mais si la déambulation est dépendante de plans minimaux qui tiennent en peu de choses à voir, elle se lit également comme un apprentissage de la ville – et, plus globalement, de soi – où il s'agit de savoir se débrouiller et de surmonter l'imprévu ou la complexité de certaines situations. Il est important de pratiquer la ville de façon autonome et donc, à certains moments, savoir « se tirer d'affaires » même si celles-ci sont généralement surmontables. L'absence d'une définition

[229] Employant l'expression « *to see straight* » qu'elle accompagne d'une gestuelle en plaçant ses mains, droites, dans le prolongement des tempes pour signifier un esprit un peu borné.

préalablement trop précise de choses à faire conditionne une large confrontation a priori avec la ville qui ne manque pas – mais c'est l'effet recherché – de rejaillir sur soi. Ne pas savoir ce qu'on va trouver, ni ce qu'on va découvrir est une attitude intentionnelle des enquêtés qui, en engageant ce type d'action, les positionne en situation d'auto-évaluation. Par exemple, si Gareth ne fait « *pas vraiment beaucoup de plans* », c'est parce qu'il pense « *que ça fait partie de l'apprentissage, pour se débrouiller dans une autre ville* ». Considérons ce qu'il nous dit : « *en faisant des choses par accident, je pense que j'apprends d'avantage.* [Apprendre sur la ville ?] *Hmm, sur la ville… je pense que c'est une meilleure expérience pour moi si… si je n'ai pas à planifier, comme ça je peux, je peux expérimenter des choses auxquelles je ne m'attends pas, c'est plus instructif pour moi.* [Mais pour apprendre quoi ?] *Aaah, le monde ! Se débrouiller, prendre en main la situation, la ville.* [Qu'est-ce que ça veut dire ?] *Qu'est-ce que ça veut dire ? Ça veut dire être capable de se débrouiller et de voyager dans une ville, et être capable d'avoir du bon temps dans cette ville, principalement voyager et m'amuser.* [Mais qu'est-ce que tu veux dire par "être capable de se débrouiller" ?] *Être capable de faire soi-même, pour simplement vivre dans une ville, si je veux déménager dans une autre ville, je sais alors que je peux vivre là et, être capable de faire ce que je veux ou ce que je dois faire. Pour être libre. Hmm, c'est une autre raison pour laquelle je ne fais pas de plans, comme ça je peux tout faire.* [Tu peux tout faire ?] *Je sais où je suis dans la ville, je ne sais pas par où je vais passer, je vais savoir ce qu'il y a dans les quartiers en général, je vais savoir ce qu'il y a dans le quartier Latin, c'est pourquoi j'ai décidé de marcher d'ici au quartier Latin. C'est comme ça que j'aime faire les choses, […] j'aime bien faire les choses comme ça […] parce que je trouve ça sympa de ne pas savoir ce qui va arriver après* ». L'absence de planification, corollaire d'une ouverture potentielle sur des formes d'imprévus, correspond ici à une expérimentation ou à une confrontation intentionnelle qui permet bien à l'enquêté d'évaluer ses capacités.

Si la déambulation appelle une liberté dans le tracé de l'itinéraire et que l'imprévu surgit par définition, inopinément, elles ne correspondent pas nécessairement à un mouvement de dérive où l'on se laisse porter *complètement*. Le marcheur est un être agissant qui se repère tout en « dérivant ».

2. 2. 2. 2 Marche, déambulation et imbrication des supports d'informations

Dans sa distinction des niveaux d' « adhérence » des mouvements, Amar souligne que l'accessibilité « continue » à la ville – celle où le contact avec l'environnement immédiat est le plus fort (la marche) – est inséparable d'une « haute *densité informationnelle* ». En effet, « elle a besoin d'un environnement parsemé de points de repères, d'indices, d'"informateurs", de riverains à interroger, il lui faut procéder à des vérifications, hésiter, etc. » (*ibid.* : 147). Qu'en est-il concrètement ? Les enquêtés disent facilement oublier leur carte ou ne pas regarder attentivement leur guide, outils d'orientation qui les accompagnent durant le voyage mais qui ne servent cependant que partiellement et occasionnellement. Comment font-ils, alors ? Marchent-ils au gré de leurs désirs et des accroches distribués dans l'environnement ? La marche, qu'elle soit ou non déambulatoire, n'est pas qu'une simple avancée dans la ville seulement portée par le mouvement du corps. Elle s'appuie sur un

ensemble de ressorts qui sont à la fois « internes », logés dans l'individu, et « externes », distribués à la fois dans les objets et dans la ville. C'est précisément l'imbrication des capacités cognitives des enquêtés, des objets qu'ils embarquent (essentiellement la carte) ainsi que ceux qui sont distribués dans l'environnement, et enfin des formes urbaines caractéristiques qui permettent une mobilité soucieuse d'évoluer in situ. Les capacités cognitives sont surtout des compétences de mémorisation qui consistent essentiellement dans le rappel du tracé de l'itinéraire, la lecture d'une carte pour en intérioriser mentalement la structure schématique et la rapporter à l'espace urbain concret. C'est encore le souvenir d'indications orales et leur suivi dans la ville. Les objets sur lesquels s'appuient les enquêtés impliquent la carte (embarquée avec soi), divers indices nichés dans la ville (panneaux de circulation, noms de rue) et les formes urbaines référant à des espaces caractéristiques qui, parce qu'elles sont en mesure de se distinguer, servent la reconnaissance. À ce titre, le boulevard (ou des artères assimilées) constituent des appuis notables en tant qu'ils constituent des « couloirs » qui enserrent la trajectoire et où la perspective visuelle peut porter assez loin. Ces divers facteurs sont difficilement dissociables car ils sont souvent imbriqués. Ainsi, c'est parce que certaines formes de la ville se singularisent qu'elles facilitent la traduction d'une orientation initialement indiquée oralement, par exemple. Tentons néanmoins de voir comment joue l'articulation entre ces différents ressorts : la mémoire, les objets et la ville. L'éclaircissement est ici partiel puisque l'entremêlement est complexe et que nous abordons de façon plus précise la place des objets dans la partie concernant la médiation du voyage. Pour ne pas évoquer ici des développements qui trouvent leur pertinence dans la partie suivante, on privilégie le rôle des formes urbaines (pour beaucoup, les boulevards) dans l'orientation et l'encadrement des pratiques piétonnes (donc leur « rationalisation », dans la manière dont ils soutiennent les parcours), sans pour autant négliger la place de repères complémentaires et des facultés individuelles.

Les boulevards constituent, en partie, l'héritage de l'urbanisme haussmannien créateur d'une ville bourgeoise et aérée, reprenant le formalisme de la grande architecture monumentale avec ses grandes avenues et l'ordonnancement de ses bâtiments (cf. chapitre 3). Ils ne constituent pas, à l'époque, des lieux de sociabilités de loisirs par hasard *:* on s'y promène dans un côtoiement mesuré et une visibilité mutuelle au sein de larges espaces où les perspectives sont ouvertes et les regards portent aisément au loin. Véritables percées urbaines aux tracés essentiellement rectilignes, les boulevards facilitent l'orientation car le passant y est comme « encadré » par une forme urbaine à la fois large et droite qui permet d'apprécier la vue qui s'offre au devant. Regardons comment les boulevards servent l'orientation à la fois dans un déplacement piéton où un objectif spatial final est visé ainsi que lors d'une marche déambulatoire où l'espace de progression dans la ville est plus ouvert.

2. 2. 2. 3 Réalisation du déplacement piéton en mode non déambulatoire

Comment faire, lorsqu'un point dans l'espace doit être atteint et que l'on a choisi de s'y rendre en marchant ? Puisqu'on associe au déplacement une finalité spatiale, il y a une planification minimale avant de se lancer dans le mouvement : il s'agit de situer le lieu ciblé sur une carte et d'y construire le déplacement et ses éventuelles variations menant jusqu'au point désiré. Cette élaboration préalable, à partir de la carte, se base généralement sur les espaces de voieries les plus caractéristiques et qui sont, en réalité, les plus larges et les plus longilignes : avenues, boulevards, grandes rues (à condition de disposer d'une carte reproduisant ces formes). Une fois que la marche est engagée, ces espaces servent presque, à eux seuls d'encadrement du déplacement. En fait, ils constituent de bons relais physiques en situation une fois que l'on a plus ou moins bien intériorisé mentalement, avant de partir, la schématisation cartographique de l'espace à parcourir. Bref, ils servent d'adjuvants à une mémorisation globale initiale. Distinguons ici le jour d'arrivée et la marche jusqu'à l'auberge des autres déplacements piétons effectués dans le cours du voyage parisien. Lorsque les enquêtés arrivent à Paris par le train, ils enchaînent généralement par la marche, à la fois parce qu'ils la pratiquent couramment mais aussi parce qu'ils appréhendent mal les distances, se lançant ainsi aisément dans des parcours piétons[230]. Ainsi, Carola, arrivant à la gare du Nord, a mémorisé l'itinéraire qu'elle s'est fait indiquée au bureau d'information de la gare (« *ils m'ont dit d'aller sur "Magenta" et tout droit jusqu'à "République" euh… la place et après, euh… la rue* [l'avenue de la république] ») et qu'elle a réalisé sans autre support. Portée par le caractère rectiligne du boulevard, elle résume le parcours d'un propos laconique rétrospectivement évident (« *c'est facile en fait, c'est tout droit* [jusqu'à la place de la République] *et à gauche* [vers le boulevard Jules Ferry] »), reflet d'un espace qui la porte : « *j'ai juste suivi Magenta* ». De la même façon, Cristina réalise un déplacement similaire mais à partir de la gare de Lyon : appréciation préalable de l'espace du déplacement et mémorisation des axes idoines (ici, rue de Lyon, place de la bastille, et remontée du boulevard Richard Lenoir). Par la clarté des tracés et des linéarités, ces opérations se révèlent aisées : « *dans ma tête, c'était tout droit* [rue de Lyon, au sortir de la gare], *arrivé à la place* [de la Bastille] *et sur la droite, toute la rue jusqu'à Jules Ferry* ». Arrivé à Montparnasse, Ben agit ainsi, s'appuyant sur un plan de ville dans la gare dont il va mémoriser les principaux axes à suivre : « *le train de Bordeaux est arrivé vers 2h30* [14h30]. *Ensuite j'ai pris la direction de l'auberge, je n'avais pas de carte, j'ai pris mon temps, j'ai marché… heu… de la gare Montparnasse jusqu'ici, j'ai marché de Montparnasse sans carte*. [Vous avez fait comment ?] *J'ai regardé les rues sur une carte à la gare, je les ai mémorisées et je suis parti.* [Vous avez demandé à des gens ?] *Non, ce n'était pas si difficile, j'ai suivi les boulevards ».* En effet, il précise, dans une description succincte de son parcours : « *boulevard de Montparnasse et ensuite j'ai pris un autre boulevard, j'ai tourné à Sébastopol et ensuite tu prends celui-là et tu tournes à droite à Jules Ferry. C'est pas difficile* »[231]. Si,

[230] Alors que lorsque les enquêtés viennent des aéroports d'Orly ou de Roissy, ils sont déjà « entraînés » par l'espace des transports souterrains et poursuivent leur chemin en métro.

[231] Étonné de la formulation synthétique et du caractère réaliste du parcours, distant de plusieurs kilomètres et traversant de multiples voies au cœur de Paris, nous demanderons à Ben de répéter son trajet afin de prendre la

dans ces trois exemples, il y a initialement une phase planificatrice de construction et de mémorisation mentales du tracé, celui-ci est « encadré » dans le cours du déplacement par la netteté de voies larges et rectilignes qui se distinguent bien les unes des autres, surtout quand des places les séparent ou constituent des éléments marquants du parcours (Bastille, République…). Reportées à un niveau schématique, l'ensemble des voies citées laisse apparaître de grands tracés qui ne se brisent que sporadiquement. Relativement clairs et peu sinueux, ils fonctionnent comme des couloirs qui bordent le déplacement, fixant le cap et ne demandant que temporairement de vérifier la position dans l'espace.

Il y a cependant une conjonction de facteurs qui explique de tels parcours piétons un jour d'arrivée : c'est, d'une part, la propension « naturelle » à la marche qui témoigne à la fois d'une appétence et aussi d'une croyance dans la réalisation toujours plus ou moins aisée de tels déplacements (« *je me débrouille toujours* », Cristina). Il y a, d'autre part, un ensemble de médiations subtiles logées dans l'environnement urbain qui agissent comme des repères complémentaires. Les enquêtés, forts de ces déplacements réalisés sans cahot, gardent trop souvent en mémoire la physionomie d'itinéraires qui semblent aller de soi et comme évidents. Ils oublient facilement les appuis plus discrets qui les ont aidés, tels les « *panneaux […] pour les* voitures » et le « *nom des rues* » servent à confirmer les directions et éviter celles qui sont fausses. Ces « signes » de la ville constituent des repères plus ou moins forts selon la longueur et la difficulté du parcours. Par exemple, alors que Cristina ne se servira que des noms des rues pour certifier les directions prises, elle complétera par les indications destinées aux automobiles. Il y a, globalement, dans les propos cités, une légère tendance à la sur-estimation a posteriori de la pratique qui donne l'impression, en apparence, d'une mobilité « naturelle » à peine aidée. Il y a aussi des compétences plus « individuelles » lors des phases de « lecture » et d'intériorisation de la schématisation cartographique.

Ce type de déplacements qui sont portés par un objectif spatial et réalisés lors de l'arrivée ne diffèrent pas vraiment de ceux qui sont effectués dans le cours du voyage parisien. La première différence essentielle réside avant tout dans l'évaluation plus importante des modes (en fait le métro) et donc d'un affaiblissement de la marche comme mode évident. Davantage habitués au métro, ils en ont saisi les potentialités (rapidité, confort, etc.) et savent mieux articuler les séquences piétonnes et celles à réaliser en métro. La seconde différence importante se lit dans la pluralité des formes urbaines qui servent de ressorts au déplacement : les formes du boulevard qui, comme larges avenues rectilignes, jouent comme de longs couloirs urbains qui permettent de se laisser guider, sont complétées par de grands monuments (pour beaucoup, la tour Eiffel et Notre-Dame, qui sont des

mesure de son intériorisation mentale : « *boulevard Montparnasse, ensuite sur la gauche à Saint Michel, là Sébastopol et ensuite tu prends à droite à Turbigo et qui tourne sur un autre côté de République. Elle débouche rue du Temple qui débouche sur Jules Ferry* ».

repères forts) alliées aux perspectives qu'ouvre la Seine. Les manières de faire sont-elles différentes lorsqu'on déambule ?

2. 2. 2. 4 Réalisation du déplacement piéton en mode déambulatoire

Lorsqu'il n'y a pas de but spatialement bien défini, la marche fonctionne sur un mode analogue au déplacement piéton dans le cours du voyage, s'appuyant sur un ensemble de formes urbaines significatives : les monuments matériellement les plus imposants et de larges perspectives urbaines laissant entrevoir leur forme distinctive. À Paris, c'est principalement la tour Eiffel qui joue ce rôle, à la fois parce que c'est le site le plus élevé de la métropole (321 mètres) et que sa forme de pointe tendue vers le ciel est facilement identifiable. Mais elle sert néanmoins la déambulation dans un espace du proche : ce n'est ni en marchant dans les alentours de l'auberge et plus largement dans l'Est parisien qu'un tel repère est effectif : parce qu'on ne la voit pas ou peu et que, même si tel était le cas, elle est bien trop loin pour servir d'appui dans des déambulations si éloignées. Ainsi, elle ne permet de se situer et d'être mobilisée lorsque la déambulation se réalise dans l'hyper-centre parisien, car l'évaluation de sa propre position dans l'espace, qui est plus précise, se trouve facilitée. Il y a cependant des éléments caractéristiques de la voirie tels que les grands boulevards, les larges avenues ou les voies d'eau (la Seine, le canal Saint-Martin) qui sont des repères plus globaux pour l'orientation. À ce titre, considérons la marche qu'effectue Rodolfo un soir à partir de l'auberge et qui le mènera à l'Opéra. Au sortir de l'auberge, l'enquêté marche le long du canal Saint-Martin, « *tout droit, tout droit jusqu'à une grande église, très belle et dont je ne me rappelle pas le nom. Après, j'ai pris sur la gauche, République, et le boulevard euh… je ne sais pas comment il s'appelle* [boulevard Saint-Martin]. *Je suis passé par Opéra […]* [Tu voulais aller à Opéra ?] *Plus ou moins, j'ai suivi une avenue et je suis allé tout droit pour ne pas me perdre. Je savais que je me dirigeais par là-bas mais c'était également un peu au hasard* [Tu es revenu comment ?] *le chemin était tout droit. À un moment, je suis revenu sur mes pas, mais les rues sont faciles, le boulevard des Italiens, et je suis revenu sur mes pas en allant tout droit. […] J'ai marché, je pense, deux heures ».* Il y a, d'une part, le boulevard Jules Ferry qui, en direction du nord, entraîne directement, sans coupure aucune, le long du canal Saint-Martin puis, une fois que l'on s'en détourne, vers l'ouest, l'espace névralgique de la place de la République qui offre de multiples voies très larges dans toutes les directions, et dans lesquelles il est facile de s'engager. Ici, ce sera le boulevard Saint-Martin et ses prolongements récurrents (boulevards Saint-Denis, Bonne Nouvelle, Poissonnière, Montmartre, Haussmann, etc.) qui forment un tracé rectiligne tel un axe médian qui traverse en partie la rive droite de la Seine d'est en ouest jusqu'à Opéra. L'embarquement dans ce continuum urbain permet de marcher longtemps sans avoir à produire un effort de mémorisation trop important. Il est, ici, presque parfaitement rectiligne et facilite un retour à l'identique car il ne s'agit seulement que de reprendre au sens inverse le trajet effectué à l'aller (« *à un moment, je suis revenu sur mes pas, mais les rues sont faciles, le boulevard des Italiens et je suis revenu sur mes pas en allant tout droit* »). On a ici l'exemple les boulevards (et initialement le canal) qui « tiennent » la déambulation en la supportant par cet effet de « couloir » que nous mentionnions ci-

dessus. Ces formes urbaines permettent de marcher avec un objectif vaguement défini, davantage une direction dont la trajectoire n'est pas fixée (« *je savais que je me dirigeais par là-bas mais c'était également un peu au hasard* »). Les mouvements de courte portée, dans l'espace du quartier, n'impliquent pas des manières de faire vraiment différentes : les formes urbaines caractéristiques du boulevard ou du canal (mais c'est presque la même chose, l'un en prolonge l'autre) jouent comme des repères élémentaires parce qu'il est aisé de s'y laisser guider (on marche tout droit, dans un sens puis dans l'autre, « *j'ai remonté le canal, juste pour voir ce qu'il y avait dans le coin, […] je ne suis pas allée très loin* », Kate) ou de le retrouver après avoir cheminé dans de plus petites rues généralement sur les « hauteurs » de l'auberge (rues du Faubourg du Temple, Jean-Pierre Timbaud, quartiers « Oberkampf » et « Parmentier » sont des noms qui reviennent régulièrement). Mais si le boulevard joue ici comme un élément de cadrage de la déambulation, d'autres éléments environnent – sans pour autant toujours véritablement l'appuyer – la déambulation, tels les panneaux automobiles qui indiquent à Rodolfo qu'il marche en direction de l'Opéra. Dans un registre similaire, nous aurions pu citer les longues marches à partir de la rue de Rivoli qui mènent jusqu'aux Champs-Élysées (la profondeur de la perspective axiale étant ici particulièrement nette) ou l'inverse, lors de la « descente » de l'Arc de Triomphe vers le Louvre. Dans ce cas, il arrive souvent que les enquêtés, une fois arrivés place de la Concorde et les Tuileries, la perspective paysagère s'ouvrant sur la Seine, ses îles et sa rive gauche, bifurquent vers cette dernière et partent déambuler vers les Invalides, le quartier Latin, etc.

2. 2. 2. 5 Conclusion : marche, déambulation et niveau d'information

Cette conclusion ne concerne que l'articulation entre le mouvement piéton et l'information issue de l'environnement urbain, excluant ici les objets de la mobilité (carte, guide, etc.) qui néanmoins jouent un rôle important et qui seront analysés dans la partie des « médiations ». L'analyse de la présente articulation montre la prépondérance des formes urbaines caractéristiques comme facilitateurs de la mobilité en constituant, certes à divers degrés, des repères dans la ville, à savoir des signes servant à la reconnaissance d'une position et/ou d'une direction spatiale. Néanmoins, toutes les formes significatives ne sont pas opératoires de façon égales : les monuments ne le sont que dans la mesure où ils sont visibles, donc généralement dans l'espace du proche (c'est-à-dire l'hyper-centre parisien). En fait, les repères les plus récurrents sont ceux qui ont une capacité d'impact à l'échelle de la ville et non dans le seul espace de proximité. C'est pourquoi les formes caractéristiques de la voierie telles les grandes rues et les boulevards jouent un rôle important dans l'accompagnement de la marche. La forme du boulevard (ou de l'avenue, de la grande rue) est matériellement reproduite à de très nombreuses reprises dans Paris : il suffit de regarder un plan des formes urbaines afin de saisir les nombreuses lignes de force qui organisent l'espace intra-muros pour prendre la mesure d'un tel phénomène. Ces formes spécifiques sont néanmoins accompagnées par des indices plus discrets logés dans l'environnement : il y a des panneaux de circulation et des plaques indiquant les noms des rues

notamment qui viennent appuyer, en guidant et assurant la direction, l'encadrement du mouvement par la voierie.

S'il nous faudra être plus complet en intégrant à l'analyse le rôle des objets, que dire, in fine, de l'assertion formulée par Amar sur la « haute densité informationnelle » censément concomitante de la marche. En effet, celle-ci demanderait « un environnement parsemé de ponts, de repères, d'indices, d'"informateurs", de riverains à interroger, […] [de] vérifications, [d'hésitations] » (Amar, *ibid.* : 146). S'il ne fait pas de doute qu'un mouvement « adhérent » comme la marche, parce qu'il colle à l'environnement sensible et aux anfractuosités du territoire, nécessite cette densité informationnelle (à moins d'en être un habitué), la spécificité des contextes urbains appellent la nuance. Les formes urbaines sont différemment structurées, inégalement méandreuses, certaines s'adossent à des tracés clairs tandis que d'autres sont moins lisibles spontanément. Le contexte local parisien relativise l'opinion d'Amar : en effet, la « densité » qu'il évoque n'est pas véritablement observée dans le sens où la structure et les formes mêmes de la ville participent à l'information en « portant » facilement le marcheur, amoindrissant l'épaisseur et la pluralité des niveaux d'informations. Concrètement, c'est un tissu urbain relativement clair et spatialement resserré qui confère aux formes de la ville un tel rôle. La relative petitesse de Paris et la concentration touristique permettent de marcher et de déambuler en se « reposant », en quelque sorte, sur la ville du fait de sa faible superficie. Ainsi, on n'est jamais très loin d'un monument ou d'un axe structurant, et l'on peut toujours savoir à peu près où l'on est. Les distances piétonnes entre les différents points de la ville restent assez courtes si l'on se place à l'échelle métropolitaine. Par exemple, l'observation des calculs théoriques des déplacements piétons entre différentes aménités fait apparaître des durées qui sont, dans l'ensemble, assez modestes pour des individus en bonne santé physique : environ 40 minutes de marche entre les gares du Nord et de Lyon et l'auberge « Jules Ferry » ; idem pour se rendre à Notre-Dame (de l'auberge) ; il ne faut pas plus de 50 minutes pour aller à Montmartre, 1 heure pour aller au musée d'Orsay et approximativement 1 heure 20 pour aller à l'Arc de Triomphe. Cette distribution spatio-temporelle, alliée à des formes urbaines marquantes et reconnaissables, sert de ressort au mouvement et l'en dispense partiellement d'une « densité informationnelle »[232], ce que souligne Desportes : « les trajectoires dans la ville ressemblent à un circuit, c'est-à-dire un déplacement guidé par la signalétique ou par des dispositifs physiques tels qu'un couloir, une allée, une bretelle. Prime ce qui dirige, oriente, soit de façon incitative en appelant, en faisant signe, soit de façon contraignante, en dirigeant, en canalisant » (*ibid. :* 363-364).

Si l'ensemble de ces développements ont cherché à montrer les interactions entre le mouvement piéton et la ville (ouverture sur l'imprévu, encadrement par les formes urbaines), nous réduisons

[232] Attention toutefois : en effet, le niveau de « densité informationnelle » est aussi fonction des niveaux d'observation, c'est-à-dire des méthodologies. Plus celles-ci seront fines, plus le recueil de la densité sera observé. Ainsi, une méthode d'observation in situ montrerait vraisemblablement un panel d'indices plus large et plus étoffé, conférant à l'espace urbain un rôle accru dans l'accompagnement du mouvement piéton.

maintenant la focale sur les activités mêmes de la marche, c'est-à-dire sur le contenu des séquences piétonnes.

2.3 Les activités de la marche

On a vu, avec Amar, que certaines approches fonctionnalistes de la mobilité font du déplacement un temps « mort » ou vide, dans lequel compte plus le changement de places (le déplacement) et la tension vers le lieu visé que l'espace et le temps qui s'intercalent entre l'origine et la destination. L'analyse de la déambulation – où le point d'arrivée compte peu comparativement à son déroulement in situ – souligne déjà les limites de telles conceptions. Il est possible de développer, plus en avant, la démonstration en montrant que la marche suscite des activités *propres*, telle l'observation du spectacle urbain et les interactions potentielles avec les résidents.

2. 3. 1 La ville comme paysage

On a précédemment montré l'importance que revêt le sentiment d'un contact avec la ville afin d'en avoir un aperçu davantage pluriel et singulier, qui est le principe d'une relation plus « libre » avec la ville, dans le sens où elle est moins prédéfinie par des images déjà constituées. Néanmoins, nous n'avions pas abordé le rôle que joue la mobilité dans la réalisation d'un tel contact. Sur ce point, parce que la marche facilite l'ouverture sur l'imprévu et qu'elle « colle » au territoire, elle en est le mode instigateur le plus évident. L'accessibilité « continue » à l'environnement dont parle Amar est, en fait, une forme d' « immédiateté » dans la relation aux aménités de la ville et à son atmosphère caractérisée par l'absence d'intermédiaire matériel ou logistique fort (tels l'habitacle d'un bus ou l'enfouissement du métro). La position du marcheur dans la ville est donc brute et directe, sans que s'interpose une médiation qui filtrerait le rapport sensible à l'environnement (à moins d'embarquer avec soi des appareils spécifiques : masque, lunette, casque, etc.) et que configure une vitesse nécessairement limitée. Cette proximité directe et non filtrée avec l'environnement urbain permet une réception sensible de sa matérialité : « *on est plus à l'écoute de notre environnement* » (Rodolfo), « *on est plus à l'écoute de ce qui est aux alentours* » (Raphaël). La marche permet une exploration sensitive plus fine de l'espace local, à travers le relevé d'une atmosphère matérielle où s'amalgament les lumières, les couleurs, différents bruits, l'observation des bâtiments et des passants : « *à Paris, tu marches beaucoup, et tu vois toujours quelque chose, des rues, une place, des cafés, le soleil, les ponts, la lumière, toutes les choses différentes d'une autre ville* » (Juan Gonzales). C'est, pêle-mêle, voir « *les gens qui marchent* » (Jessica), regarder « *le coucher du soleil sur la Seine, la lumière sur les bâtiments* » (Emily), entendre « *le bruit de la ville, la circulation* » (Carola). La ville est ici un milieu vivant dont le touriste piéton est le témoin, à la fois comme observateur et auditeur. Nous nous arrêtons ici, parce qu'ils sont l'objet des propos les plus abondants, sur la dimension spécifiquement visuelle qu'engage le mouvement piéton, où la ville est perçue comme un paysage constitué de formes bâties et de flux. Les formes urbaines sont l'objet

d'intérêts et de commentaires notamment de la part des enquêtés non européens (sans exclusive toutefois) pour qui elles prennent une ampleur particulière en comparaison du cadre bâti qui est le leur, en Asie, par exemple (« *en Europe, les bâtiments sont… plutôt différents de ceux du Japon, différents des maisons japonaises. Là-bas, elles ressemblent à des temples. Ici, tout est très beau* », Azzia) mais aussi en Amérique du Nord (« *à Montréal, c'est très pauvre. Ici, je ne suis jamais blasé des beaux bâtiments* », Raphaël). Comparativement, le cadre architectural et paysager de la ville européenne, qui marie la densité, l'ancienneté et la monumentalité, est l'expression d'une différence urbaine importante avec la ville verticale et géométrique, plus récente et moderne et dont le caractère ancien et majestueux, s'il n'est pas absent, ressort moins directement : « *c'est complètement différent de Montréal, l'architecture, l'ambiance, l'odeur, les immeubles, cinq étages partout minimum, c'est concentré, moins étendu. L'ensemble des quartiers, c'est deux étages, […] il y a plein de trucs à observer, des immeubles, des maisons de type Moyen-Âge* », (Marc). C'est le patrimoine de la ville classique, nourrie d'histoire dont les traces sont ostensibles, qui est l'objet d'intérêts. Dans un registre différent, mais qui polarise également les regards : les flux des citadins, à l'image « [des] *gens dans les boutiques* » (Katia), « *les gens en train de faire leurs courses, de jouer avec leurs enfants dans un parc* » (Mikael), « *la personne qui promène son chien, celle qui se dispute avec une autre, on peut voir aussi si une voiture laisse passer un piéton ou encore le trafic* » (Rodolfo). Si l'on s'accorde avec Desportes pour dire que l'espace tend à être moins vécu qu'avant dans une relation d'immédiateté mais davantage, avec l'essor des techniques de transport, sous le prisme de multiples médiations (Desportes, *ibid.*), le mode piéton en conserve pleinement le caractère direct car les perceptions sensibles y sont éprouvées sur-le-champ. Une autre de ses spécificités est de favoriser un type de regard permettant de porter l'attention sur les éléments particuliers et les détails de la vie urbaine. Associé à un mouvement plutôt lent qui encourage l'arrêt, le regard du piéton sur la ville favorise la saisie plus subtile et précise de la ville dans sa dimension vivante. C'est pourquoi on dira, en reprenant les termes de Fernand Léger cités précédemment, que la valeur de la marche, dans sa relation au paysage, est descriptive (alors qu'elle est plus synthétique quand le mouvement est rapide, avec l'automobile ou l'avion).

2. 3. 2 Les interactions sociales furtives de la marche

L'accessibilité « continue » de la marche – ou son caractère d'immédiateté avec l'espace visité – donne souvent le sentiment d'un contact avec la ville, notamment vis-à-vis des résidents. Mais si c'est généralement la conséquence d'une observation de leur quotidien, ce n'est que plus rarement le résultat d'une interaction verbale ou d'une rencontre plus suivie. C'est bien plus un récit que les enquêtés portent avec eux et qui illustre une volonté de communiquer avec la population locale sans en avoir vraiment les moyens linguistiques et sociaux. En effet, il faut non seulement parler, de préférence, le français ou l'anglais, mais aussi être capable d'entrer en contact avec des citadins engagés dans une configuration quotidienne et non touristique. En conséquence, il y a davantage un sentiment d'une proximité avec la population locale (« le spectacle des gens ») que l'existence de

réelles rencontres. Néanmoins, lorsqu'elles se produisent, et si les enquêtés ont conscience de leur caractère limité parce qu'elles n'engagent généralement pas de suite, elles sont souvent considérées comme significatives en tant que gages d'une certaine relation au milieu local. C'est d'abord, de façon très élémentaire (c'est-à-dire sans interaction réelle), entendre les gens parler, les écouter et saisir à la dérobée des mots d'une conversation : « *on voit les gens qui parlent, qui discutent, on entend la langue, c'est particulier* » (Sarah). Il y a ensuite des interactions minimales lors d'achats dans des magasins ou des demandes de renseignements (« *parler un peu aux gens, le basique : bonjour, merci, au revoir, oui, non… ce genre de choses, souvent quand t'achètes un truc à manger* », Jade). Quelquefois, ce sont des rencontres moins furtives mais toujours sur de brèves séquences, quand on questionne par exemple un passant qui vous amène jusqu'au lieu recherché ou qu'il vous y conduit en voiture (« *une fois à Barcelone je marchais et j'ai demandé à une fille si elle connaissait où se trouvait un parc, et elle m'a dit de monter avec elle* [en voiture]*, je n'étais pas rassuré, mais elle était très sympa et on a discuté »*, Juan). Il arrive que l'interaction prenne la forme d'un échange plus prononcé, quand Raphaël rencontre une fille dans un bar de Barcelone, relation qui sera suivie d'échanges ultérieurs (elle lui proposera notamment de sous-louer un appartement) ; ou lorsque certaines enquêtées se font aborder dans la rue, un parc ou sur un banc par des hommes qui généralement tentent de les charmer, les invitant notamment à prendre un verre. Au final, la marche est le levier de nombreuses interactions : d'une part, parce que c'est un mouvement souple et flexible, elle encourage l'arrêt (dans une boutique, un café, un parc…) ; d'autre part, en contribuant à l'imprévu et à la déambulation, elle demande parfois d'être renseignée verbalement par des habitués. Cela dit, si elle provoque ce type d'interactions, celles-ci restent néanmoins minimales et souvent furtives même si elles permettent de nourrir le voyage des sensations de la rencontre.

2. 3. 3 La musique en marchant

La marche urbaine, dont on a souligné la place de l'activité visuelle, est parfois l'objet d'écoute musicale avec les outils adéquats embarqués : lecteurs MP3 et, parfois, lecteur CD. Si la marche est principalement une activité dirigée vers l' « extérieur » (la ville), elle active parfois, en sus de l'activité visuelle et sensitive, une occupation plus intime et intérieure. Il y a certes un ensemble de pensées mentales qu'il nous a cependant été difficile d'objectiver (fugaces, éphémères, et « privées », elles sont difficiles à classer) ainsi que l'écoute de musique. Là aussi, il est difficile de spécifier les contextes qui favorisent une telle pratique car ils semblent être particulièrement dépendants à chacun des enquêtés sans qu'une logique globale ressorte. Elle peut avoir une fonction d'évasion en permettant l'extraction de la situation présente, accompagnant parfois une solitude désirée, à l'exemple d'Azzia : « *ça dépend de l'endroit et du temps. […] Parfois, j'ai envie de parler aux gens et parfois, non. Quand j'ai pas envie de parler, quand je me sens seul, j'écoute de la musique* » (Azzia). Elle peut aussi jouer comme rappel de l'univers familier qui a été quitté : « *j'ai beaucoup de tangos et de musique argentine, cela me permet de me rappeler un petit peu mon pays »*, (Rodolfo). Mais plutôt que de chercher les logiques qui organisent l'écoute musicale dans les

séquences piétonnes, ce qui nous intéresse est ici de souligner l' « épaisseur » du temps de la marche, en tant qu'il est occupé et investi par des activités. L'écoute musicale vient parfois souligner la déconnexion avec le territoire arpenté dans la mesure où elle suscite un ensemble de projections mentales délaissant l'environnement de la ville : « *quand tu marches et que tu écoutes de la musique, ça te met dans une certaine humeur, tu ne penses pas à la marche, tu penses à la musique et… quand t'écoutes des chansons, tu pourrais marcher toute la journée, tu remarques pas que t'as mal aux pieds, tout ça… […] tu te concentres sur la musique et sur le moment présent* » (Iren). Dans ce cas, c'est une logique de la sensation qui promeut l'univers « intérieur » du marcheur : « *c'est pas une question de voir, c'est une question de sentir… j'ai l'impression que ça permet beaucoup de rêver, […] ça détend, c'est une autre dimension, c'est plus beau, c'est plus mélodique* » (Marc). Inversement, la production sonore peut venir compléter l'activité visuelle en l'amplifiant. C'est alors la maximisation d'une activité à la fois visuelle et sensible qui est censée intensifier l'interaction avec la ville : « *c'est pour rêver en parcourant le paysage, pour que ça ne soit pas uniquement visuel, il faut que ça apporte un plus* » (Jade). De cette façon, les émotions et les stimulations produites, conjuguées aux impressions visuelles et à la cinétique de la marche, participent à faire de la ville un décor de cinéma. Portée simultanément par une activité visuelle qui se transforme au gré du mouvement et la réception d'un univers sonore, l'analogie entre l'activité intérieure du piéton et le spectacle cinématographique fait sens : « *je pense que c'est plus une sensation […] comme quand on regarde un film*, *avec les images de la ville qui vous assaillent* » (Rodolfo). In fine, que la musique dans les parcours piétons serve à se dégager ou à compléter la situation résultant de ce type de mouvement, elle constitue une activité intégrée à la marche elle-même.

En définitive, si le niveau d' « adhérence » de la marche est essentiel pour comprendre les raisons de ce choix modal, il faut cependant élargir la palette explicative en rendant compte des données structurelles qui la facilitent : elle bénéficie, en effet, d'un cadre urbain favorable (majestueux, pour une part, et spatialement resserré) et elle constitue une réponse judicieuse à des touristes soucieux d'économie.

2.4 Les éléments facilitateurs de la marche

Si l'existence de nombreuses promenades, longues dans la durée et étendues géographiquement, est indéniable, elles s'articulent avec la présence régulière du réseau de métro, la faiblesse du budget, le caractère majestueux des espaces publics, et la modestie de la superficie parisienne. Concernant le métro, c'est l'existence d'un réseau extrêmement bien maillé sur le territoire qui sert de support aux longues promenades et à la fatigue physique. Le métro agit là comme un complément adéquat en articulant une logique de la prédictibilité et du confort au mode plus physique de la marche. Vis-à-vis du budget, celui assez serré des backpackers conduit plus facilement à l'arbitrage en faveur du mode le plus économique sachant qu'il est, dans le même temps, agréablement perçu et largement souhaité. Le métro (ou le bus) a un coût financier – chaque entrée dans le réseau demande la validation d'un

ticket – qui augmente logiquement avec l'achat d'un « pass » journalier, pluri-journalier ou hebdomadaire. Par conséquent, de la même manière que des visites de sites se font de l'extérieur pour ne pas avoir à régler le ticket d'entrée, il est tentant de limiter le droit d'entrée dans les transports. La marche s'explique donc, en partie, par l'économie ainsi produite. Dans certains cas (mais assez rarement), ce peut être exclusivement l'élément principal de la logique d'action, comme Rodolfo : « *c'est en premier lieu lié à des raisons économiques, mais ça a pour conséquences positives de parcourir la ville d'une autre façon […] À Berlin, par exemple, j'ai beaucoup marché parce que je ne voulais pas payer le métro… au final, je n'ai pas payé mais ça a été compliqué pour les longs trajets* ». Autre élément encourageant le mode piéton : le cadre urbain. En effet, les espaces publics hérités de la ville classique et bourgeoise, les monuments et la qualité du patrimoine architectural, les perspectives ouvertes par l'urbanisme haussmannien et permises par la Seine offrent des paysages remarquables et concourent au cheminement piéton. Enfin, quatrième facteur explicatif, la superficie parisienne est assez faible intra-muros (87 km²), et la présence d'un espace touristique assez homogène et peu éclaté. Comparativement à d'autres métropoles européennes, Paris est une petite ville, donnée qui est présente dans les discours des enquêtés : par exemple, si Marc raconte marcher plusieurs heures dans le seul but de la promenade, décrivant des parcours qui vont de l'auberge (République) jusqu'à Montmartre, passant par le Louvre, Opéra, les Invalides, etc., il souligne toutefois la dimension ramassée de l'espace de visite : « *Paris, c'est concentré* ». Ou encore : « *pour marcher, c'est bien, tu peux marcher partout dans le centre, dans le 1, 2, 3, 4e arrondissements. Londres, tu ne peux pas, tu te fatigues à la fin* » (Raphaël) ; « *c'est pas compliqué de marcher, d'ici, j'ai été voir le Père-Lachaise, j'ai fait le Panthéon, le Luxembourg, j'ai fait le métro Plaisance, après, à pied* » (Marc). Cependant, ce point de vue est surtout porté par les Nord-Américains et les Australiens, qui ne manquent pas de comparer Paris intra-muros aux métropoles de leur connaissance, lesquelles sont généralement géographiquement bien plus étendues que l'espace qu'ils parcourent ici : « [la ville] *est compacte… si on la compare, disons à Toronto, qui s'étend encore, encore et encore, ici tout est central, tout est accessible en marchant* » (Bill) ; « *c'est grand quand même mais enfin c'est à taille humaine. J'ai vu pas mal de choses en marchant, ça m'a plu, c'est quand même grand mais tout est condensé, on a des villes chez nous* [au Canada]*, on ne penserait jamais à se balader dedans parce que c'est trop étendu* » (Brian). C'est à la fois le double effet de la petitesse de la superficie parisienne et la concentration touristique : « *c'est une ville étendue mais en termes de clichés, de tourisme, c'est très central. C'est très facile de marcher du Louvre vers la tour Eiffel et ensuite vers Notre-Dame* » (Ben) ; « *ce qui est à voir pour les touristes, pour des touristes comme moi, je crois qu'il n'y a rien dans les coins, du coup, tu peux faire beaucoup de trucs à pied. Contrairement à Montréal, pour traverser la ville, si tu veux marcher, tu ne pourras pas, il faut prendre le métro. C'est très étendu* » (Marc). Christophe, réceptionniste à l'auberge, réagit de la même façon, en replaçant la superficie parisienne intra-muros à l'échelle mondiale et qualifiant Paris de « village » : « *pour un Japonais, c'est un village Paris. Tokyo, Sao Paulo, c'est des villes fantômes, c'est des villes énormes, même New York tu vois, même par rapport à un mec qui vit à New York tu vois, Paris, c'est un village, c'est quatre, cinq étages maximum. […] Pour ceux qui viennent des grandes capitales, Rio, Sao Paulo, Mexico, New York, Tokyo, ils se marrent quand ils arrivent à Paris, c'est pas surdimensionné* ». Ainsi,

la pratique de la marche se rapporte à une ville « *concentrée* » qui en facilite l'actualisation, mais c'est aussi parce que le coût économique de ce type de déplacement est nul, le cadre urbain majestueux, la densité des stations de métro sur lesquelles se rabattre forte. La logique explicative de la marche ne résulte donc pas de la seule structure du mouvement (qui est, chez les enquêtés, laconiquement résumée comme « *la meilleure façon de voir la ville* »), elle s'insère dans un cadre global qui est à la fois structurel (le budget du voyage) et contextuel (le cadre urbain spécifique à Paris, son réseau de métro). Si ces facteurs structurels aident la pratique de la marche, elle est revendiquée et fortement valorisée, faisant l'objet de discours prolifiques et positifs. S'ils peuvent être interprétés comme l'engagement dans un rôle de voyageur habile et découvreur, ils sont loin de s'y réduire, principalement parce que le rapport à la ville permis par la marche – l'inattendu, le spectacle du quotidien, le sentiment de contact avec le cadre matériel et la présence humaine – s'inscrit dans la logique de leur projet de voyage.

2.5 Conclusion sur l'expérience piétonne

La notion d' « adhérence » est essentiellement développée à partir de l'appui suivant : penser le mouvement en relation aux activités urbaines. Il permet de notifier des degrés d'« adhérence » du mouvement selon son niveau de proximité avec ces activités. Deux éléments permettent de dire que l'appétence des enquêtés pour la marche résulte bien, ici, de son imbrication dans la ville. Premièrement, elle encourage un accès géographique « continu » à la ville qui favorise les changements de destinations et l'invention d'itinéraires, contribuant ainsi à la déambulation et aux découvertes inopinées. Deuxièmement, parce que ses activités sont étroitement liées à la ville (observer, rencontrer, etc.), elle appuie le sentiment de contact avec elle. Et Amar a raison lorsqu'il nous dit que l'« adhérence » du mouvement conditionne la nature des activités durant le déplacement (au moins dans le cas de la marche) : les activités qui s'y déroulent dépendent largement de la ville : on observe ses formes et ses flux, on fait des rencontres singulières. Sur cette base, on peut interpréter la marche comme une réponse simultanée des enquêtés à leurs désirs d'autonomie (gouverner soi-même sa trajectoire) et d'expériences de la ville (en découvrir la pluralité), dans une configuration interactive, notamment parce que l'autonomie alimente le voyage. L'expérience piétonne se conçoit donc dans une nécessaire liberté de mouvement pour approcher au plus près l'espace visité, au moins par le regard, rapprochant l'expérience touristique piétonne de la flânerie (telle que définie par le dictionnaire) : « se promener sans hâte et au hasard, en s'abandonnant à l'impression et au spectacle du moment ». Dans cette perspective, la découverte multiforme et imprévue de la ville est la vraie plus-value de la marche, mode idoine d'une expérience voyageuse qui entend tout voir et se confronter à des formes d'inconnu, ici relatives puisque la structure urbaine de Paris – resserrée et concentrée – conforte une telle exploration. Le schéma explicatif d'un tel mode réside donc à la fois dans son niveau d'« adhérence » à la ville et dans la nature favorable du cadre urbain local. Une

interprétation partiellement similaire peut être mobilisée pour un deuxième mode très utilisé : le métro.

3. L'accessibilité « déterministe » comme efficace du métro

Le métro est, avec la marche, le mode le plus usité de déplacement des backpackers dans la ville. C'est une mobilité structurante de leur voyage et qui répond à une logique propre. De la même manière qu'il y a une « évidence » de la marche, qui apparaît d'emblée comme un mode pertinent pour se déplacer, il existe une relation « naturelle » au métro. Celle-ci s'illustre dans un ensemble de propos sur sa facilité d'emploi et sa rapidité, témoignant de la polarisation exercée : « *vous n'avez pas d'autres choix que de prendre le métro pour vous déplacer, c'est tellement simple et rapide, ça vous mène partout* » (Altan). Si l'efficacité du déplacement piéton tient, pour une large part, au contact immédiat avec l'environnement de la ville, celle du métro se situe ailleurs, dans la lisibilité de son réseau et la fréquence de ses rames. Pour reprendre les termes de Amar, nous dirons que le métro bénéficie d'une accessibilité « déterministe » à la ville, dans le sens où il permet de savoir « exactement ce que je veux et où je veux aller ; je peux donc emprunter un moyen de déplacement qui m'y conduise dans les meilleurs conditions de rapidité, de coût, de prédictibilité, de confort » (Amar, *ibid.* : 146). Rapidité, coût, prédictibilité, confort : voilà ce qu'il faut retenir pour saisir l'attraction modale qu'il exerce, à savoir une mobilité qui permet de conduire les enquêtés d'un point A vers un point B sans désagrément majeur. C'est ce qu'Amar nomme un « déplacement ».

3.1 Le métro ou la fonctionnalité du « déplacement »

Nous avons vu que le déplacement, pour Amar, est l'expression assez élémentaire d'une mobilité qui valorise davantage les positions d'arrivée et de départ (origines et destinations) que l'espace temps de cette jointure. C'est la fonction pratique de passage de A vers B sans que soient particulièrement appréciées, en propre, les activités auxquelles donnent lieu la mobilité choisie pour l'occasion. L'important est de savoir que l'on va arriver à destination assez rapidement et directement (au regard de l'offre existante, des moyens financiers, etc.). Mais dans quelle mesure le métro est un déplacement, c'est-à-dire intelligible essentiellement comme une tension d'un lieu *vers* un autre, où l'intervalle de temps compte moins que la destination ? Partons du propos émis par Chris, qui révèle la nature des avantages offerts par le métro : « *c'est tellement facile et rapide. Par exemple, en Australie, si on veut prendre ce genre de transport, il faut attendre au moins une heure pour avoir un bus ou un train, qui en plus sont chers. Ici, c'est bon marché, ils t'emmènent presque partout et en très peu de temps. […] On peut se rendre à n'importe quelle station, on peut prendre le métro à n'importe quelle heure, et on n'attend pas plus de dix minutes environ. C'est incroyable, vraiment, le fait de pouvoir aller partout… il y a énormément de quartiers à Newcastle et autour de Sydney et on peut y aller en train et en bus mais ici, en métro, on peut aller partout* ». On peut ressortir de cet extrait trois éléments importants qui permettent de saisir les raisons de l'efficience du métro : d'une part,

c'est sa rapidité : « *ils t'emmènent* […] *en très peu de temps* » ; « *on n'attend pas plus de 10 minutes environ* ». D'autre part, c'est l'accessibilité géographique qu'il permet : « *le fait de pouvoir aller partout* ». Enfin, c'est sa simplicité : « *c'est tellement facile* ». Très nombreux sont les discours qui étayent ce triptyque « rapidité-accessibilté-facilité » : « *c'est plus simple, plus rapide* » (Tobi), « *c'est facile de faire, tac, tac, tac en métro, et tu y es, c'est rapide* » (Carola), « *ça va plus vite* » (Iren), « *des stations, t'en as partout, tu peux pas les louper* » (Marc), etc. Ces propos traduisent la pertinence du métro dans la réalisation d'un plan d'action qui entend concrétiser un objectif de délocalisation fixé à l'avance et dont on souhaite qu'il se réalise dans un espace et temps relativement déterminé. C'est ce que dit Altan : « *le métro, je sais que si j'embarque là, et que je veux aller là, il n'y aura pas trop de problèmes, […] je vais à la station de métro, là* [signe de la tête dirigé vers la station République]*, et c'est tout* » (Altan).

Comparées à la marche, les logiques d'action spécifiques liées à l'utilisation du métro ont trait à plusieurs dimensions qui complètent le mode piéton, par exemple quand la distance géographique est trop longue, ou quand le poids des bagages est fastidieux, voir lorsqu'il pleut à verse. Gareth résume bien les différentes attitudes possibles (mais non exhaustives) face au métro : « *parce que ça va plus vite et j'avais beaucoup de poids dans le dos, donc j'ai pris le métro. Mais aussi, marcher sur de longues distances, ça fatigue et c'est douloureux. Je prends le métro quand je veux aller quelque part rapidement et que je suis fatigué et… ou quand c'est une longue distance, quand c'est quelque chose d'assez près pour y aller à pied, et que j'ai le temps, que je ne suis pas trop fatigué, je choisis d'y aller à pied* ». Deux arguments ressortent ici : premièrement, la charge que l'on porte avec soi durant le déplacement peut profiter au métro. Plus le touriste est chargé, plus la décision bascule vers le « confort » et la réduction de l'effort physique concomitant. C'est pourquoi les déplacements des aéroports à l'auberge, ou de l'auberge aux gares se font essentiellement en métro (hormis, on l'a vu, les déplacements des gares à l'auberge lors de l'arrivée)[233]. Là, il s'agit avant tout d'arriver à destination, de poser ses affaires pour ensuite pouvoir débuter pleinement l'étape : « *c'est-à-dire que pour se rendre à l'auberge, on a pris le métro, de l'aéroport au 11e, on a pris les transports en commun, mais une fois rendus à l'auberge, plus de bagages, moi, je préférais marcher. Mais c'est sur que quand tu as des bagages, c'est plus intéressant le métro* » (Raphaël). Secondement, c'est la longueur géographique du déplacement qui est en question. Si elle apparaît trop forte à l'enquêté, la marche devient un mode fastidieux, le coût temporel et/ou l'effort physique, trop élevé(s), supplantent l'intérêt contemplatif. Ainsi, dans les cas où l'objectif est spatialement déterminé et jugé à trop longue distance, l'évaluation du déplacement piéton est négative. Si ce dernier est idoine à la flânerie, où le niveau de performance de l'action commande une disponibilité temporelle et une posture attentive à l'environnement, son rythme convient moins bien aux grandes distances dont la destination est préalablement connue. Dans ces cas, la marche perd de sa force d'attraction au profit du métro, sa logistique propre (son matériel

[233] Dans ce cas, c'est la marche qui est privilégiée, à la fois parce que les enquêtés, dans cette situation, ne bénéficient pas de l'automatisme du mode métro (au contraire de ceux qui repartent de Paris et qui ont pu s'y habituer) et de l'effet structurant et continu du réseau qui invite à poursuivre en métro ceux qui viennent des aéroports par le RER.

roulant) est plus adéquate : « *en fait, quand c'est loin je ne marche pas, ou parfois, j'en ai marre de marcher alors je prends le métro, ça me repose* » (Tobi), « *j'ai pas beaucoup pris le métro, très peu, seulement si le trajet est long* » (Juan). Ce basculement de la marche vers le métro, si la fatigue est trop grande et/ou que l'on souhaite se faire « transporter », met en lumière les logiques propres aux déplacements en métro et à pied : au premier la fonction élémentaire du dé-placement, au second les bénéfices d'un mode imbriqué à la ville. C'est pourquoi les déplacements « allers », comparativement à ceux du « retour », se font davantage à pied qu'en métro (hormis les trop longues distances). Concrètement, les enquêtés partent plus facilement visiter la ville d'abord en se déplaçant par la marche, le mode le plus « adhérent », puis optent, après quelques heures, pour le métro. Lorsque le contexte est marqué par la fatigue ou la lassitude, la capacité de dé-placement du métro – sa rapidité et son confort – est indéniablement plus opérante que la marche. Nombre de discours d'enquêtés illustrent cette démarcation entre la promenade piétonne qui s'engage au départ de l'auberge et la nature « déterministe » du déplacement en métro qui s'opère une fois que la marche atteint son point de rupture (fatigue, etc.) : « *je marche, je me laisse perdre, je marche une heure, deux heures, trois heures, et je ne vais pas refaire tout ce que j'ai fait à pied, donc je prends le métro, c'est plus facile quand tu es fatigué, et tu sais qu'il y a une station pas loin* » (Marc) ; « *j'arrête de marcher quand je suis fatigué. J'essaie de rebondir sur le métro* » (Sarah). Cela dit, il n'y a pas, non plus, de hiérarchie systématique en faveur du mouvement piéton qui ne laisserait place au métro qu'une fois ses limites ressenties. Les enquêtés peuvent débuter leur déplacement par le métro et enchaîner avec la marche puis reprendre le métro. Celui-ci peut, en effet, très bien servir à déposer les enquêtés dans un quartier préalablement visé pour le périple piéton y débute. Dans ce cas, le métro ne vient pas répondre à une demande de retour direct au point de départ (*après* la déambulation donc) mais permet de placer le touriste dans un quartier donné afin qu'il le découvre à pied puis, une fois l'exploration terminée, il contribue au retour. Ce peut-être donc à la fois *avant* et *après* la marche que le métro est sollicité, servant une déambulation dans un endroit de la ville souvent distant de l'auberge: « *j'utilise toujours le métro pour aller dans un endroit, et après je marche autour de là où je suis. J'utilise le métro seulement deux fois, pour aller et pour revenir et dans les quartiers, je me promène* » (Mikael) ; « *en général, je prends le métro jusqu'à un endroit et de là, je me ballade dans les environs en marchant. J'ai fait ça […] quand je veux aller à un endroit précis comme à la tour Eiffel ou l'Arc ou un musée, je fais les deux avec le métro. Je vais à un endroit et ensuite, je marche* » (Carlos). Mais quels que soient les cas de figure, que le métro succède à la marche ou qu'il la permette lorsque les distances sont longues, il y a toujours deux logiques différentes qui se complètent : la recherche d'une appréciation de la ville dans la durée du déplacement piéton et la possibilité d'un dé-placement ou d'une re-localisation pour le métro. Ce dernier type de mouvement permet bien un re-positionnement rapide et direct que facilite un réseau souterrain déconnecté de la ville. L'attrait du métro tient nettement moins aux visibilités potentielles de l'espace public souterrain, son enterrement tendant même à annihiler toute relation particulière au paysage : « *le métro, on passe en dessous* [de la ville]*, on ne voit plus grand-chose* » (Victoria) ; « *tu ne connais rien de Paris si tu prends le métro* » (Raphaël) ; « *on voit bien plus de choses en marchant qu'on ne le fait en utilisant les*

transports en commun, en particulier avec le métro. On ne voit rien. » (Ben). La fonction de desserte que remplit le métro est relayée par la relative absence de discours sur le monde social du métro : si certains en pointent la vie à travers la mixité et la densité sociologique (cf. l'exemple d'Hiram ou celui de Ben : « *ça sert principalement à se déplacer mais cela donne également une idée des gens* »), il n'est pas l'objet d'une attention médiatisant un rapport spécifique au paysage.

Au final, il y a bien une section entre le mouvement lent qui ressort de l'accessibilité « continue » et sans coupure à l'espace public (la marche) et le mouvement réalisé d'un trait ou presque (le métro). Mais si ce dernier est essentiellement utilisé comme un « déplacement », c'est notamment parce le réseau est facilement « lisible » donc appropriable sans trop de médiations extérieures pour des backpackers.

3.2 Structure et représentation du réseau

Le réseau de métro, c'est-à-dire à la fois sa représentation schématique et son fonctionnement concret, est globalement intelligible par l'ensemble des enquêtés. Son utilisation – construction du déplacement, repérage des stations, achat de titres de transport, gestion des correspondances, etc. – ne pose pas de problèmes véritablement importants. Certes, elle ne va pas de soi immédiatement et pour tous les backpackers comme peut l'être la pratique routinière d'un habitué du réseau. Nombre d'enquêtés se lancent souvent spontanément dans des comparaisons internationales des différents réseaux de métros (et, plus largement, de transport) qu'ils utilisent ou qu'ils fréquentent, régulièrement ou occasionnellement, jaugeant ainsi ceux de Londres, Sidney, Toronto, etc. Mais pour l'enquêteur, ces analogies restent hasardeuses parce qu'elles sont souvent irréductibles à un mélange d'expériences individuelles et de spécificités locales qui témoignent mal des avantages et des inconvénients des différents réseaux. Concernant le métro parisien, on peut toutefois noter la dimension d'apprentissage et la saisie progressive d'un fonctionnement propre. Par exemple, certains enquêtés font cas de difficultés ponctuelles pour discerner, sur une carte, les différentes couleurs et suivre du regard le bon tracé avec les changement adéquats, notamment lorsque la densité humaine vient en malmener l'examen : « *tu es là, tu as envie d'aller quelque part par exemple et tu lis une grande carte et c'est… ahh, tu ne comprends pas ce que tu lis, tu te dépêches et il y a des gens qui passent devant toi, et il sont en train de faire la même chose que toi, et ils y arrivent et toi non, alors c'est frustrant* » (Iren). Il s'agit aussi de bien mémoriser la destination finale de la ligne pour prendre la bonne direction (et non son inverse) : « *j'ai pris le mauvais train deux ou trois fois, mais ce n'est pas trop difficile… quand je n'ai pas regardé le plan, la carte parce que je pensais que je saurais lequel prendre, et c'était le mauvais* » (Tobi). Ces observations témoignent de l'apprentissage de l'usage du réseau, lequel appelle un ensemble de savoirs faire, des capacités de conceptualisation et de mémorisation pour se repérer (lire la carte du réseau, suivre des indications) à l'interaction avec une machine pour acheter un titre de transport (sachant qu'il est possible, pour ces opérations, de se faire aider par un guichetier ou un usager). Mais ces usages, qui sont partiellement

spécifiques au réseau parisien (avec sa structure et sa schématisation propres, ses couleurs, etc.), ne posent, en définitive, pas de problèmes importants. Les compétences susmentionnées nécessaires pour se déplacer sont relativement communes à tout réseau de transport et, surtout, elles sont assez facilement mobilisables par de jeunes touristes autonomes et relativement acculturés à la vie urbaine des pays développés qui, de plus, voyagent seuls pour un temps assez long. En conséquence, les difficultés restent mineures et l'appréciation globale est positive, Emily résumant bien l'attitude globale des enquêtés : « *c'est le plus simple, le plus rapide* ».

L'adéquation générale entre ce système de transport et les pratiques des enquêtés réside, pour une bonne part, dans la qualité de son maillage sur le territoire et dans la clarté de sa représentation cartographique. Premièrement, le maillage, c'est-à-dire la structuration en réseau. Elle est particulièrement serrée et couvre de façon assez égale le territoire parisien intra-muros. En fait, ce sont presque 300 stations ou gares, selon le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) qui couvrent approximativement une bonne centaine de km², à savoir la superficie de Paris élargie aux extensions de la première couronne (c'est pourquoi il est classique d'entendre dire qu'une station de métro est disponible tous les 500 mètres environ). Cette compacité du réseau est perceptible dans les discours des enquêtés, qui relèvent bien la capacité de desserte via la multiplicité des arrêts possibles et l'enchevêtrement des lignes : « *c'est facile, on peut aller partout dans Paris si on veut* » (Mikael), « *chez moi, au Mexique, il n'y a pas autant de lignes de métro, il y en a beaucoup mais elles sont plus dispersées, elles vont dans plus d'endroits. Le métro ici, par exemple, se limite aux zones centrales de Paris. Par là* [en banlieue]*, il n'y en a pas, il n'y en a plus. La première fois que j'ai vu la carte de métro de Paris, waouh, il y a des lignes ici, une qui est à côté de l'autre, c'est impressionnant […] il y a beaucoup de stations dans une zone toute petite »* (Victoria). Ce qui fait dire à Chris, Australien qui vit dans l'agglomération de Sidney, qu'« *on n'a pas besoin de voiture quand on vit ici* ». Secondement, c'est la « clarté » du réseau, tel qu'il apparaît dans ses schématisations cartographiques, qui en facilite l'appropriation. Celles-ci sont, en général, dans les grandes métropoles mondiales, plus simples (à densité égale) que tout réseau de surface parce que les tracés sont indépendants de la structure urbaine apparente. C'est là une force essentielle du réseau souterrain parisien comparativement au mode bus pour lequel le travail cartographique ne peut trop « tricher » puisque les lignes s'insèrent pleinement dans les formes de la ville (les déformer trop fortement reviendrait à tordre la réalité viaire de la ville)[234]. Parce que les espacements sont plus grands et, logiquement, les accolements moindres, résultat d'une plus grande différenciation spatiale (il n'y a pas trois ou quatre lignes qui, comme dans le cas du bus, longent les mêmes artères), le plan est structurellement plus déchiffrable. Quelque soit les formats des cartes et leur nature mobile ou non, la schématisation fonctionne : « *ben, tu vas dans le métro et tu regardes la carte, et puis tu trouves facilement* » (Raphaël) ; « *le métro est très facile. J'ai simplement à regarder "République", c'est en gros sur la carte* » (Azzia). De même, c'est une relative clarté du système plus global des signes qui organisent la représentation, dans

[234] Entretien avec Patrice Rouxel, chargé de mission à la RATP au service de cartographie.

une triple différenciation : les couleurs, les numéros et les origines-destinations qui ensemble fixent l'orientation : « *le métro, c'est si facile […] c'est la ligne, la ligne et la direction, t'as les couleurs, c'est tout et on doit trouver après* » (Altan) ; « *c'est très facile, tout est bien expliqué, c'est très clair […] c'est très facile […] les… heu… les arrêts sont faciles à repérer…*[regardant son plan, son petit plan de métro]. *Par exemple, on a 2 lignes et on a des couleurs et différents changements. Je trouve que c'est très facile »* (Jaimé). La structure du réseau (schématisation intelligible alliée à un maillage serré) est donc opératoire. Mais si elle fonctionne, c'est aussi parce qu'elle « rencontre » des voyageurs compétents, c'est-à-dire dont les capacités cognitives et urbaines permettent une appréhension assez intuitive du réseau qui n'appelle pas de trop fortes médiations. En ce sens, la performance du métro est de répondre adéquatement à la demande d'autonomie des enquêtés. En effet, c'est un support pertinent pour bouger de façon autonome dans la ville, à la fois pour se dé-placer mais aussi, indirectement, pour déambuler.

4. Conclusion sur le couple « marche-métro »

Fonctionnant comme un binôme opératoire permettant de vivre le voyage urbain en cohérence avec le projet initial (être autonome, économe et faire des expériences), ils relèguent au second plan les autres modes.

4.1 Une mobilité au service d'une visite autonome et globale

Si la mobilité des enquêtés est, à Paris, essentiellement duale, dans l'association de la marche à pied et du métro, elle concourt à la dynamique générale d'un projet de voyage qui entend se réaliser dans l'autonomie et l'expérience relativement « complète » de la ville (c'est-à-dire voir la ville dans sa dimension plurielle). Ce fonctionnement double offre les moyens d'une découverte relativement libre de l'espace urbain et de se distancer de filtres trop forts a priori (discours, images, etc.).

La marche y contribue par un niveau d'imbrication extrêmement fort à la ville, collant – physiquement parlant – au plus près de son cadre humain et bâti. Comparativement aux autres modes, elle jouit d'une « adhérence » incomparable : si certains mouvements sont « extérieurs » à la ville en ne la reliant qu'à ses extrémités ou ponctuellement par certains points, la marche la relie en « continu », c'est-à-dire sans interruption et dans une proximité sensible sans pareil, à la fois dans la réception des bruits et des odeurs de la ville, dans la soumission d'interactions potentielles et dans la possibilité d'une observation descriptive. De la sorte, et parce que l'éventail des chemins potentiels est très fort, le marcheur peut suivre les sinuosités des formes urbaines et tracer des itinéraires qui s'inventent pas à pas, autorisant une actualisation en situation du parcours. Partant, le souci d'autonomie et d'une programmation minimale trouve là une configuration pour s'exprimer. Mais la marche promeut également l'« expérience » de la ville – qui consiste à sentir l'atmosphère, voir les gens, les boutiques, etc. – en se situant au niveau le plus effectif des mouvements physiques et des

interactions sociales : l'espace public de la rue. La rue, c'est « le support des commerces de proximité, des bâtiments, administratifs ou politiques, des institutions, des espaces verts, des places, des squares, de tout ce dont est composé la ville. […] Ce qui se place devant la scène de nos métropoles » (Brody, 2005 : 11). Marcher dans la rue donne ainsi potentiellement un accès « direct » à l'ensemble des aménités, qu'elles soient touristiques ou plus anodines. Le mouvement piéton, dans cette perspective, ouvre à une confrontation de la ville dans la diversité de ses composantes. Certes, l'économie que réalise le marcheur (qui n'est pas indifférent ici à une telle nullité financière) ainsi que la compacité de la structure urbaine parisienne et l'identification de certaines de ses formes (boulevards, larges avenues) tendent à favoriser la pratique piétonne. Si ces éléments nuancent la notion d'« adhérence » comme seul élément de compréhension, celui-ci reste cependant largement explicatif. La confrontation à la ville à partir des qualités spécifiques du mouvement piéton – le contact par les sens – reste centrale.

Secondement, quel est l'apport du métro dans la réalisation de l'autonomie et de l'expérience globale de la ville ? Le maillage territorial du réseau et sa structure schématique relativement claire permet une utilisation rapide sans qu'il soit nécessaire de trop recourir à des aides extérieures (malgré des ajustements les premiers jours). En cela, il sert de support à la demande d'autonomie des enquêtés : des stations bien disséminées dans la ville, couvrant l'ensemble du territoire intra-muros permettent d'effectuer des déplacements rapides qui répondent à des objectifs spatiaux déterminés. Les conditions élevées de prédictibilité du métro (associées à une fréquence, une certaine rapidité et à la compréhension du réseau) est une des clés de son appropriation. Il permet aux enquêtés d'être « trans-portés » à un endroit dans des conditions de coût et de temps suffisamment bonnes pour être opératoires face aux autres modes de déplacement. C'est un complément pertinent à la fatigue physique, à la désorientation spatiale, à la longueur géographique des déplacements ainsi qu'à la flânerie et aux mobilités zigzagantes. En résumé, son accessibilité « déterministe », sa « clarté » de compréhension et d'utilisation et la densité du réseau permettent aux enquêtés de se « dé-placer » facilement de façon autonome. Mais le métro encourage aussi, certes indirectement, l'expérience globale de la ville sur la base, là aussi, de son maillage. Couvrant toute la ville, il est en mesure de porter potentiellement le visiteur dans moult directions ou de le rapporter à partir de n'importe quel espace investi puisque l'on peut trouver des stations très régulièrement. La structure du réseau de métro n'est pas différenciatrice a priori d'une occupation spatiale spécifique de la ville, comme cela est le cas lorsqu'il existe une ou deux lignes (voire seulement quelques unes) dans certaines villes. Desservant « toute » la ville, il est un support potentiel à une découverte spatiale maximale.

En définitive, si les caractéristiques structurellement différentes de la marche et du métro constituent une opposition théorique entre deux types de mouvements diversement imbriqués à la ville, ces derniers fonctionnent empiriquement comme des compléments l'un et l'autre. En fait, leurs différences sont à la base de leur articulation, le confort du métro répondant à l'effort de la marche,

l'accessibilité « continue » de cette dernière étant un pendant de celle « discontinue » du métro. De même, la déconnexion partielle du territoire de ce dernier est une réplique à la connexion et à la proximité à la ville permise par la marche.

4.2 Une articulation dépendante du « temps »

La dualité de la marche et du métro comme système de mobilité n'est pas, pour autant, une configuration statique et figée. Au contraire, elle est mouvante et fluctue notamment selon les temporalités de voyage. En effet, la partition entre le métro et la marche, si elle reste bien équilibrée dans des cadres temporels condensés, tend néanmoins à profiter au seul mouvement piéton lorsqu'ils s'étirent. L'utilisation du métro se fera plus économe et constituera une réponse à des situations spécifiques (être chargé ou fatigué, par exemple). C'est davantage la variation d'une articulation entre les deux principaux modes qui est à souligner et des contextes spécifiques (les plus généraux ne sont pas véritablement nouveaux, nous en avons fait cas précédemment). Expliquer cette prédominance de la marche dans des contextes temporels « allongés » demande de remobiliser les « adhérences » et les qualités respectives de ces deux mouvements : le métro, dont le réseau est géographiquement bien disséminé sur le territoire parisien, sert des phases d'action calées sur une relative prédictibilité et participe ainsi à rationaliser les déplacements en assurant un niveau de performance à la fois spatial et temporel : « je vais un endroit pour être déposé dans un intervalle de temps approximativement connu ». La marche assiste, elle, des séquences plus diversifiées et inégalement stratégiques selon que le degré d'objectivation de la cible (un lieu, une atmosphère…). Mais son fort niveau d'imbrication à la ville et le rapport sensible concomitant tendant néanmoins à produire des greffes ou des écarts au sein du parcours quand ils ne constituent pas le soubassement même du mouvement. Dans ce cadre, la rationalisation spatiale et temporelle des déplacements est, de fait, soumise à une plus grande flexibilité, dessinant des tracés plus lâches et moins assurés que dans le cas du métro où la structure du réseau (lignes, stations) déterminent à l'avance l'espace des mobilités possibles. Si l'on se souvient que dans la partie précédente concernant le rapport des enquêtés aux aménités, le niveau de programmation était acté et bien tenu lors des plus courts séjours comparativement à ceux plus élastiques quand les durées sont plus longues. Dans ces contextes, les enquêtés ont le sentiment d'une disponibilité temporelle suffisamment importante pour arbitrer à leur convenance et avec une certaine nonchalance le programme, principalement parce que le report des activités est toujours possible. Dans ce cadre, la marche devient un mode idoine et le métro relégué à des moments spécifiques qui renvoient à la nécessité du dé-placement. Si ce type de pratiques s'observe déjà dans des configurations où l'équilibre entre la marche et le métro est globalement assuré, la disposition à favoriser la première au détriment du second s'exagère dans des contextes temporels étirés. La marche devient le mode principal et le métro circonscrit à des contextes très localisés : « *je n'ai pas pris beaucoup les transports en commun, seulement pour me véhiculer avec mes bagages. Mais sinon, j'ai marché, parce que je*

n'ai pas visité des endroits précis » (Raphaël). Les enquêtés dont les configurations de voyage sont comparativement les plus distendues ont un rapport à la marche privilégié : « *en fait, je n'ai pas pris le métro, alors je ne sais pas comment c'est… […] je voulais juste me promener et voir, voir des choses et voir à quoi ressemble Paris, l'ambiance* » (Iren). Ces enquêtés ne sont pas, pour autant, les plus grands marcheurs si l'on considère l'étendue géographique parcourue. Certes, elle est plus large parce que plus décentrée vers des lieux ordinaires de grande ville, mais ce sont aussi, parce que la programmation est floue, les plus enclins à rester à l'auberge ou dans le quartier.

B. Les limites et l'inadéquation relative des autres modes de transports

Nous abordons les modes qui sont peu usités par les enquêtés en trois temps :

1) d'une part, en analysant la relation au mode bus, qui est approprié de façon très occasionnelle et reste sous-utilisé. Méconnu, il pâtit de l'efficacité du métro. Si son « adhérence » est comparativement moins discontinue et pas très éloignée de la marche, elle bute sur la difficulté d'une représentation claire du réseau, et d'une position trop intermédiaire entre la marche et le métro,

2) d'autre part, en étudiant la désaffectation du taxi, du RER et du vélo qui sont très rarement pratiqués, l'un pour un raison de coûts, l'autre pour une relative absence de mobilité à l'échelle métropolitaine (hormis quelques occurrences) et le dernier inexistant[235],

3) enfin, en saisissant le rapport des enquêtés aux transports collectifs touristiques (bateau-mouche, bus dédiés, etc.) à partir de leurs réticences a priori.

1. Le bus, l'envers du métro

Le bus est, a priori, comme le métro, le principal mode de transport collectif desservant l'ensemble de Paris intra-muros. Mais si ce dernier est largement utilisé, le bus est particulièrement délaissé. Cela résulte simultanément de ses défauts intrinsèques et de la présence concurrente – et efficace – du métro. S'il y a un espace de choix théorique entre des modes collectifs qui offrent un espace de desserte assez similaire et bien maillé, l'analyse empirique souligne l'usage résiduel du bus. On aurait pu imaginer des configurations dans lesquelles ces modes se combinent ou, au moins, supposer sa sollicitation pour certaines pratiques touristiques : il n'en est rien. Nous l'avons vu, la complémentarité joue au profit de la marche, dessinant un modèle de mobilité associant un mode très « adhérent » avec un mode plus « déconnecté » de la ville permettant de réaliser, selon les contextes, une mobilité potentiellement zigzagante, flâneuse (la marche) et directe (le métro). Dans cet espace de

[235] L'enquête de terrain a été faite avant la mise en circulation du réseau *Vélib'* par la Mairie de Paris via l'opérateur Decaux.

pratique, le bus a une place marginale. Prenons l'exemple de Tobi, qui exprime sa défiance dans un contexte de valorisation tous azimuts du métro, est un bon résumé de l'attitude générale des enquêtés face au mode bus[236] : « [ici, t'as pris le bus ?] *Il y a un bus ?* [Oui, il y a des bus] *Parce que je ne savais pas qu'il y avait des bus, des bus publics ?* [Ouais, des bus publics] *Des bus publics comme le métro ?* [Oui] *Non, je ne savais pas.* [Tu ne les as pas vu, pas un seul bus ?] *Non, j'ai dû en voir mais je ne m'en souviens pas…* [Ça ne t'a pas marqué ?] *Non jamais, je n'ai pas pensé aux bus.* [Pourquoi t'as pas pensé aux bus ?] *J'ai pensé que tout le monde prenait le métro, et aussi je n'ai pas pris le bus parce que je le prends tous les matins pour aller à la fac, et aussi parce que ça va plus vite* [le métro]*, et je n'avais pas vraiment besoin de prendre le bus.* [Pourquoi c'est le métro tout de suite, et pas le bus ?] *Parce que le métro est si célèbre, parce que, oui, c'est aussi une des choses que les gens connaissent de Paris. On dit que c'est un des meilleurs systèmes de métro du monde. Et c'est tellement… c'est aussi très bien d'aller dans des endroits plus éloignés. Je crois qu'il y a un métro toutes les cinq minutes, c'est ça ? Je crois qu'en Allemagne il y a des trains toutes les dix minutes et ça fait une grosse différence* ». L'enquêté met ici en valeur la place inexistante dans l'espace mental des mobilités possibles – « *jamais je n'ai pensé aux bus* » – au point de méconnaître l'actualité d'un tel réseau à Paris (« *il y a des bus ?* »). De cet extrait, il ressort également que les qualités optimales du métro en termes de vitesse et de fréquence et que sa position dominante dans les représentations (la célébrité du réseau) expliquent la relégation du bus. L'appropriation du métro dessert l'utilisation du bus, lequel apparaît comme mode inadéquat pour visiter la ville. Sans qu'ils assoient leur représentation sur une expérience concrète de mobilité, les enquêtés jugent le mode complexe : « *c'est plus compliqué que le métro* » (Mikael) ; « *c'est plus compliqué, le bus, je ne suis pas habitué au bus* », (Neil). Son insertion dans le flux urbain est également un élément rédhibitoire, parce qu'il implique une dépendance à l'environnement, c'est-à-dire à l'état du trafic, aux règles de circulation (feux, panneaux) et aux modifications temporaires (travaux, manifestations). Le réseau de bus est donc représenté comme un mode nécessairement interdépendant du monde urbain qui l'entoure : « *il est dans la circulation* » (Altan), « *les distances sont longues* » (Victoria), « *je pense que ça prendrait plus longtemps en bus* » (Jaimé), « *il peut y avoir des déviations parce qu'il y a une manifestation et ils passent par ici et moi, non, je ne veux pas aller vers là. Je ne veux pas le prendre précisément pour éviter un contretemps ou quelque chose comme ça, vraiment par peur de ça* » (Hiram). En fait, le bus s'appuie sur une « adhérence » problématique : il est trop arrimé aux formes et aux flux de la ville pour pouvoir répondre à une demande de prédictibilité et permettre une représentation cartographique épurée du réseau, donc une compréhension simplifiée du mode[237]. Mais, parallèlement, sa logistique de matériel roulant collectif est trop lourde pour pouvoir « coller » à la ville sous la forme de la déambulation : la ligne du bus est celle d'un tracé et de points d'arrêts inscrits *à l'avance* dans la ville et dont il est difficile de déroger.

[236] Même si la méconnaissance de l'existence des bus n'est pas commune à tous et fait de Tobi, sur ce point, un exemple non représentatif.

[237] L'intelligibilité cartographique du réseau de bus est un problème sur lequel la RATP a beaucoup travaillé, consciente du déficit de lisibilité de ses plans. C'est précisément parce que le bus est inséré dans la ville que sa représentation est tributaire des tracés sinueux « réels ». Autant la représentation du réseau de métro est simplifié par la possibilité de caricaturer le tracé (dans une certaine mesure), autant celle du bus ne peut se permettre de trop « mentir », car il y a des points arrêts *dans la ville* à respecter. Le plan du bus doit produire une schématisation fidèle du tracé et des arrêts de chaque ligne.

Certes, sa circulation en surface pourrait être sollicitée dans le cadre d'un regard sur la ville mais, concurrencée par la marche, le bus se situe dans une position intermédiaire, entre métro et marche, dans un rapport ambivalent à la ville, trop lent pour de longues distances, trop peu malléable en termes d'itinéraires pour recevoir l'inattendu. À cet entre-deux qui fait défaut, il faut y ajouter un second motif, lié au précédent, pour bien saisir le désintérêt du bus : le déficit de lisibilité du réseau (relative à son insertion dans la ville) appelle un savoir-faire moins intuitif et spontané que le métro, donc un apprentissage spécifique. Les propos des enquêtés sur le bus sont presque toujours, *en même temps*, ceux du métro, soulignant les attraits et les bénéfices de celui-ci pour rejeter celui-là. C'est une manière de mettre en valeur combien le bus est un référent négatif comparativement aux performances du métro. Ainsi, les propos respectives de Chris et de Gareth sur l'analyse spontanée valorisant l'un et dépréciant l'autre : « *le réseau de bus, il faut attendre, il faut connaître les horaires. Avec le métro, on peut s'arrêter n'importe quand* » ; « *je trouve le métro plus facile pour moi, pour bouger, et plus rapide. Le bus […] je devrais parler au conducteur pour savoir où je m'arrête, c'est plus dur de chercher l'arrêt, donc avec le métro, si je prends le métro, je peux toujours trouver un métro quelque part dans la ville et prendre le métro, et de là je sais où je suis et je sais comment aller dans tel endroit. […]* [Pourquoi les arrêts sont difficiles ?] *Oh euh, parce que dans le métro, les arrêts sont marqués par des gros signes, et je sais exactement où ils sont sur les cartes, où je… dans le bus, il faudrait que j'apprenne ses cartes à la place, donc, le métro a été la première chose que j'ai prise […] donc j'avais déjà étudié la carte du métro, et le bus, j'aurais dû chercher des repères aussi, c'est plus difficile ».* L'intérêt de ces propos est de mettre en valeur la dimension d'apprentissage problématique du mode bus, qui demande d'attendre, de connaître les horaires, de faire appel au conducteur, d'apprendre les cartes, de chercher des repères, etc. Comparativement, si le métro n'est pas exempt d'un apprentissage et d'une mobilisation de savoir-faire, ils semblent plus intuitifs et davantage lisibles (dans une certaine mesure) sur-le-champ, à l'exemple des « *gros signes* » du métro dont parle Tobi. De même, si le bus permet des arrêts aussi réguliers que le métro, la difficulté de bien saisir le réseau donne l'impression d'y être « prisonnier », en quelque sorte, car il faut demander de l'aide ou apprendre au préalable le tracé. Ainsi, alors que nous avons vu que le métro fonctionne bien comme support à l'autonomie des enquêtés, le bus agit inversement en nécessitant le recours à des médiations : celle du chauffeur pour connaître son arrêt, voire celle d'un temps d'apprentissage pour lire et comprendre les cartes. S'il y a bien, pour certains enquêtés, une dimension habituelle du métro dans la perpétuation du mode avec lequel on est « entré » dans la ville (« *j'ai commencé avec le métro donc je continue avec le métro* », Gareth) ou une correspondance entre des pratiques quotidiennes et touristiques (« *je prends le métro au Mexique. Je suis habitué au métro* », Hiram), ces explications ne sont pas suffisantes car certains prennent le bus au « quotidien » sans pour autant se rabattre automatiquement sur le mode lors du présent voyage. C'est, avant tout, parce que « *le bus, ça semble un peu compliqué au départ* [et que] *le train, enfin le métro, c'est plus simple à comprendre* » (Raphaël), c'est-à-dire le contraire d'un usage qui, pour fonctionner, doit se rapporter à des médiations extérieures ou à un temps d'apprentissage jugé fastidieux. Le bus n'est donc pas un mode de déplacement en mesure de favoriser ni l'autonomie des visiteurs (puisqu'il faut

demander et apprendre), ni l'expérience globale (à moins de s'habituer au mode, ce qui nécessite du temps).

Il arrive néanmoins, épisodiquement, que le bus soit utilisé parce que l'on est accompagné d'un habitué du réseau tel David qui l'emprunte à Londres avec son cousin qui, y résidant, le guide, et à Edimburg (« *mais on m'avait renseigné avant, à l'auberge, et dans le bus, on m'a indiqué où descendre* »). Mais ce peut être aussi le résultat de circonstances fortuites, comme Carlos, qui a pris le bus accompagné d'un ami rencontré à l'auberge : « *on l'a pris mais l'auberge était toute proche, on l'a pris parce qu'il passait à ce moment là à Bastille, sur le boulevard, et on a demandé s'il passait par République. On est montés par le milieu, ce qui pour moi est étrange et on a mis notre billet dans une machine, mais on n'est pas restés longtemps* ». Lorsque que les enquêtés font cas de l'usage du bus, c'est principalement dans des configurations liées au hasard, qui n'étaient pas prévisibles et qui ne sont pas strictement nécessaires au déroulement de l'action, comme par exemple se trouver à proximité d'un arrêt et profiter de l'arrivée inopinée du bus pour y monter, en s'appuyant sur un signe ou un conseil pour vérifier que la destination est bien la bonne. C'est avant tout la circonstance qui configure l'action : « *oh, parce que je me trouvais là, j'étais à l'arrêt de bus et un homme m'a indiqué le bus à prendre et…* [longue pause]… *parce que je savais que je rentrais tôt, j'avais du temps, et simplement je me trouvais là* ». La dimension occasionnelle dit bien l'accord inopiné entre un objectif spatial et un mode en mesure de la réaliser. Alors qu'une telle conjonction demanderait d'être construite (chercher un horaire, comprendre la destination, attendre, etc.), ce n'est que lorsqu'elle se présente par hasard ou qu'un habitué joue le rôle de guide que le bus est utilisé.

2. Rareté du RER et du taxi

Le RER (Réseau Express Régional, qui dessert l'Ile-de-France) et les taxis, peuvent constituer des modes de déplacement mais généralement de façon plus mineure encore que le bus. Concernant le RER, la rareté de son utilisation tient à l'extension géographique très limitée des visites hors de Paris intra-muros. Les quelques sorties au-delà des limites des arrondissements parisiens se font généralement entre l'aéroport et le centre de Paris ainsi qu'en direction de Versailles (et parfois Disney). Dans un cas, le trajet de l'aéroport vers Paris est facilité par la présence unique du RER comme mode ferré proposant un trajet direct vers Paris. Lors du trajet retour, ce sont généralement les réceptionnistes de l'auberge ou les guichetiers du métro qui aiguillent ceux qui repartent en avion directement depuis Paris : il s'agit généralement de guider les touristes jusqu'à la gare du Nord (pour Roissy) ou aux Halles (pour Orly). Altan, qui part le jour même de l'entretien (qui se déroule le matin), doit prendre le RER en direction de Roissy : « *Ben, faut que j'prenne le RER, lequel, je n'ai aucune idée, j'ai jamais pris le RER de ma vie.* [Comment tu vas faire ?] *Je vais aller à la station de métro, et je vais probablement demander. Je vais demander bien gentiment et "ah, vous devez prendre…", c'est comme ça que je fais et ça marche ».* C'est, de la même façon, les réceptionnistes ou les agents de la RATP en station qui

dirigeront les backpackers vers Versailles, en dépliant un plan et entourant la destination et les stations qui nécessitent un changement.

Vis-à-vis du taxi, le recours est encore plus rare parce son coût économique tend à entailler les budgets économes des backpackers. Il est néanmoins utilisé dans certains contextes : d'une part, ce mode est quelquefois sollicité dans les situations où les enquêtés sont trop chargés de bagages et où le déplacement a pour principal but de se rendre dans le lieu d'hébergement, telle Iren prenant le taxi à Madrid : « *de l'aéroport à mon hôtel et quand je suis arrivée ici, de la gare à ici, j'étais fatiguée et je n'avais pas envie de marcher, et en plus avec mes sacs, c'était pas la peine* » (Iren). Si ces exemples sont rares, ils se concrétisent néanmoins essentiellement lorsque se combinent à la fois une fatigue physique et la perspective d'un trajet long ou complexe, notamment lors des entrées et des sorties de ville. Ces recours sont cependant rares. Dans un autre registre de circonstance, le taxi sert d'assistance la nuit, généralement lors des sorties festives où l'on rentre tard. La soirée terminée, une fois retiré de l'univers souvent enivrant des bars et des discothèques, où l'on a généralement consommé de l'alcool, l'orientation dans l'espace (de sa propre position et de la direction à prendre) est souvent difficile : « *j'ai pris le taxi pour les bars, je sortais des bars, il était quatre heures, cinq heures, j'avais plus de repères, j'ai pris un taxi, assez facilement* » (Marc) ; « *je me suis perdu en Belgique parce que j'ai picolé avec un copain et j'ai décidé de rentrer et il était très tard et j'avais oublié ma carte. […] Je ne faisais pas attention où j'allais et finalement je me suis retrouvé comme un con : "mais où je suis, putain ? !" […] soit je réussis finalement à trouver mon chemin, soit je monte dans un taxi. J'ai pris un taxi seulement une ou deux fois, mais c'était plutôt marrant* [rires] » (Brian). Le taxi vient pallier, pêle-mêle, l'obscurité de la ville, l'altération des facultés mentales et le désir d'un retour rapide. Même si les enquêtés s'appuient rarement sur un taxi, ce dernier constitue parfois l'ultime recours dans les projections où l'on se figure en mauvaise posture dans l'espace : « *je me suis perdu quelques fois, bien souvent à cause de l'alcool, mais à partir du moment où on a une carte… le pire qu'il puisse arriver, c'est de se retrouver à deux heures du matin complètement perdu, mais au pire, j'appelle un taxi* » (Brian). Dans les deux cas, que le taxi serve à rentrer d'une nuit agitée ou supporte le poids des bagages (mais c'est très occasionnel, les enquêtés portent le plus souvent avec eux leurs sacs), le taxi est sollicité en tant que mode de dé-placement. Même si on peut imaginer un certain plaisir à se laisser porter par le taxi – donc profiter du paysage de la ville qui défile –, il s'agit avant tout de réaliser un changement de lieu où la destination compte plus l'espace-temps propre du déplacement.

En résumé, le RER comme le taxi sont sollicités lors d'occasions précises où la destination est clairement l'objectif visé. Les mobilités dites touristiques fonctionnent, pour la plupart, similairement, avec un itinéraire donné d'avance.

3. Relations aux transports touristiques et représentations du tourisme

L'organisation de visites touristiques à partir des moyens spécifiques de transport (bus, bateaux mais aussi promenades groupées, etc.) sont une des manières de découvrir la ville, à condition généralement de s'insérer temporairement dans un collectif ainsi que dans un tracé préétabli (et souvent en acquittant d'un droit d'entrée). Originellement, ces deux aspects tendent à être proscrits par des touristes qui sont non seulement économes (donc financièrement prudents) mais aussi autonomes et assez rétifs aux apparences classiques du tourisme. Si, pour l'essentiel, les enquêtés n'ont pas concrètement réalisé des visites de ce type, la représentation qu'ils se font de ces mobilités et de ces itinéraires pensés pour les touristes permettent de lire leur positionnement vis-à-vis du tourisme (de la même façon que le rapport à l'espace « monumental » avait été l'occasion d'interroger la place du tourisme dans leur voyage et de questionner explicitement la « standardisation » des pratiques). Les paragraphes qui suivent en constituent le prolongement et permettent d'approfondir la présentation et la conscience de soi dans l'espace des positions touristiques. Deux attitudes globales sont observables : d'une part, un ensemble de propos relevant d'un assentiment relatif ; d'autre part, un rejet plus explicite de ce type de mobilités organisées.

3.1 Un assentiment relatif

L'adhésion relative aux visites organisées pour les touristes sont, pour la plupart, le fait de projections. Parce qu'elles n'ont pas été expérimentées, hormis quelques rares cas, ce sont les manières dont ces parcours sont représentés qui sont ici saisies. Certes, elles le sont en partie sur la base d'une indétermination résultant de la méconnaissance globale du fonctionnement concret des circuits : « *je n'en sais pas beaucoup sur ces bus, je ne sais pas trop comment ils marchent* » (Iren). Et, de ce fait, l'inexpérience tend parfois à laisser flotter les appréciations : « *je sais pas vraiment comment ça marche, si tu descends et que tu as un peu de temps pour rester dans un endroit ok, mais si c'est comme ça fonctionne actuellement, je ne vais pas trop aimer ça parce que… j'aurais envie de rester deux minutes à un endroit et une demie-heure à un autre. En fait je n'ai pas tenté, je ne peux donc pas savoir si c'est ça qui me plait* » (Emily). Cela dit, si certaines représentations sont brouillées par l'ignorance et n'affichent pas de positions marquées, la plupart se manifestent assez clairement. Dans ce cas, la plupart des adhésions exprimées à travers ce cadre théorique (ne pouvant s'appuyer sur l'expérimentation) traduisent un assentiment relatif. Concrètement, c'est une acceptation a priori reconnaissant un intérêt à ces visites mais qui est néanmoins freinée par des éléments structurels neutres du voyage (le coût financier supposé de ces visites) ainsi qu'un certain scepticisme quant à leur déroulement concret (interrogeant principalement la marge de liberté qui y est octroyée). Il y a donc deux choses à distinguer : d'une part, une attention portée au recueil potentiel d'informations sur la ville (la possibilité de perspectives visuelles inédites) et, d'autre part, un frein de nature économique mais qui est souvent doublé de réserves quant à la liberté de mouvement que suppose la logistique propre de ces parcours collectifs. Globalement,

l'éventualité de telles visites est envisageable si les conditions qui gouvernent le voyage étaient différentes, notamment si celui-ci se délestait d'un budget soumis à une économie relativement stricte. En effet, la cherté supposée gêne un engagement franc malgré la reconnaissance d'un intérêt potentiel : « *je ne les ai jamais utilisés* [parlant des bateaux-mouches]… *j'aimerais beaucoup mais je crois que c'est cher […] Il faut que je fasse attention* » (Jaimé) ; « *ça peut être sympa, c'est bien de faire ça, on a une autre perspective mais c'est trop cher. Je n'ai pas beaucoup d'argent car l'euro coûte cher. Tout coûte deux fois plus cher* » (Kate) ; « *les gros bus qui circulent ? […] Ça coûte cher et je préfère garder mon argent pour faire d'autres trucs* » (Cristina). L'attitude de Rodolfo, qui n'a pris ni le bateau ni le bus, est un bon résumé de la posture générale animant ces enquêtés : le refus de telles visites est ici avant tout financier (« *je ne l'ai pas fait pour économiser, pour ne pas dépenser* ») mais une plus grande disponibilité sur ce plan ouvrirait la voie à une réalisation concrète : « *par exemple quand j'étais à Venise, j'avais également envie de prendre les gondoles, mais bon. Si j'avais eu de l'argent, je les aurai prises* ». Cela dit, si l'assentiment est bien relativisé par l'absence de moyens financiers, c'est aussi le sentiment de la disponibilité temporelle qui conduit le regard sur ces transports collectifs car la plus-value de tels déplacements semble davantage pertinente, dans l'esprit des enquêtés, à des temps de voyages très courts : « *si on a un itinéraire, si on se dit bon, j'ai deux jours à Paris et je vais aller du point A au point B, C, et D parce que c'est probablement le moyen le plus facile de tout voir. Mais moi, j'ai plus de temps, j'ai eu une semaine pour le faire* » (Bill) ; « *si j'avais juste été ici deux jours je l'aurais peut-être fait. Mais bon, j'ai eu du temps devant moi. Et puis j'ai le sentiment d'avoir vu tellement de choses et d'être allé dans tellement d'endroits touristiques. Si je restais demain dans ma chambre à dormir et à bouquiner, je ne me sentirais pas coupable parce que je suis un peu fatigué. J'ai vu tellement de choses que je n'ai pas besoin de le faire* » (Brian). L'élasticité temporelle du voyage permet de répandre dans le temps l'ensemble des choses importantes à voir et relativise des visites dont le caractère opératoire consiste précisément à condenser, en peu de temps, les sites et les différentes vues (quelques heures, une demi-journée, une soirée). Partant, indépendamment de la question financière, l'intérêt de telles visites s'actualise mal à des voyages de « longues durées ».

Modulées par la nécessité d'une gestion stricte de leurs budgets et le sentiment des enquêtés de disposer d'un temps suffisant, ces visites organisées restent en dehors de leurs pratiques même si, idéalement, ils reconnaissent quelque valeur à ce type de parcours. Mais si les motifs explicatifs sont, avant tout, structurels (avoir du temps, peu d'argent), ils s'accompagnent néanmoins d'éléments axiologiques qui viennent nuancer cette adhésion théorique, dessinant une configuration plus nuancée. Il y a, simultanément à la reconnaissance de l'opportunité de ces visites, une interrogation voire une inquiétude quant à leurs effets sur le degré d'autonomie qu'elles concèdent. En effet, intéressées, les représentations n'en restent pas moins ambivalentes, admettant quelques mérites sans pour autant y consentir sans réserves. Elles restent dominées par une ambiguïté où une double attitude s'entremêle pour former un regard plus modéré balançant entre l'admission de qualités et les inconvénients des mobilités groupées. Ainsi, à titre d'exemple, tout en supposant l'efficacité d'un

fonctionnement, au moins pour les bus – « [il] *t'emmène aux points touristiques et c'est bien parce que tu peux descendre, marcher et remonter* » – Hiram pointe les potentialités de la découverte individuelle : « *c'est quand même bien de connaître en marchant* ». On y trouve un intérêt « *parce que tu découvres des trucs que t'aurais pas connu avant* » mais qui est néanmoins soumis à la contrainte : « *c'est pas bien parce que tu vois pas de ton propre point de vue, tu as le point de vue de quelqu'un d'autre* » (Iren). C'est à la fois avantageux – « *avec un guide, on peut apprendre beaucoup de choses historiques, on apprend beaucoup*[238] » – et déplaisant : « *je n'aime pas être conditionné* » (Rodolfo). C'est encore un encadrement profitable – « *on t'emmène, on peut descendre voir tel endroit et on a pas besoin de regarder une carte ou prendre le métro* » – mais contrariant dans la fixité d'itinéraires trop dirigés vers les sites touristiques : « *j'ai l'impression qu'on loupe quelque chose qui a à voir avec le quotidien des gens, je ne sais pas, j'ai l'impression* » (Carlos). Nous pourrions poursuivre encore sur le clair-obscur de ces représentations qui soulignent, tout à la fois, l'équivoque entre le recueil d'informations savantes et l'importance du discernement individuel, entre les qualités du guidage et les bénéfices de la liberté de mouvement, entre l'intérêt d'une connaissance historique approfondie et la découverte individuelle et inopinée de la ville.

L'engagement a priori vers ce type de mobilité est freiné par des dimensions structurelles (argent et temps) mais aussi nimbé de suspicions. Comment comprendre le sens de ces discours et des représentations à double face ? Sont-ils contradictoires ou, au contraire, complémentaires ? Nous interprétons ces adhésions relatives comme le résultat d'une volonté de vivre une expérience touristique globale[239]. On peut ainsi expliquer l'approbation vers ces mobilités et le soupçon qui en constitue l'arrière-fond. En effet, dans cette perspective, l'assentiment et l'intérêt potentiel que les enquêtés peuvent leur trouver est le reflet d'une expérience plurielle où le voyage s'ouvre à différentes expérimentations mais qui reste néanmoins porté par des logiques propres, notamment l'autonomie et un certain désir d'aventure. La configuration initiale (l'économie et l'autonomie surtout) freine l'investissement dans ces mobilités mais l'envie de vivre une expérience ouverte, parce qu'elle n'est pas portée par une idéologie anti touristique, n'est pas a priori nécessairement insensible à ce type de modalités de découverte temporaire de la ville. Regardons maintenant comment interpréter le cas des enquêtés qui expriment des objections plus prononcées à l'encontre de ces mobilités.

3.2 Logiques de refus

Les rejets assez nets des mobilités organisées rejoignent les raisons précédentes et les contraintes résultant de la configuration de voyage, notamment le coût financier supposé et la place du libre arbitre. Cependant, plus que la nécessaire maîtrise du budget ou la dénaturation potentielle de l'autonomie, c'est la représentation du tourisme dans sa dimension massifiée qui est critiqué, sans que cela remette en cause toutefois le sentiment d'appartenance des enquêtés à la sphère touristique.

[238] Il l'a ressenti à Budapest parce qu'il voyait nombre de sites intéressants sans perspective historique.
[239] C'est ce que nous avons formulé précédemment pour expliquer et pour justifier l'attrait du « monumental ».

3. 2. 1 Critique du tourisme de masse

On retrouve, toujours sur la base des représentations et de quelques rares expériences vécues, les principales critiques visant le tourisme telles que nous les avons identifiées dans le chapitre 2 : une authenticité dénaturée et une autonomie bafouée (la grégarité découlant de ces deux dimensions). Premièrement, la critique de l'authenticité. Visant globalement l'aspect frelaté de la réalité, elle se traduit ici par une dénonciation des circuits dont les tracés sont non seulement rigides (c'est-à-dire déjà prévisibles et attendus) et spécifiquement touristiques : « *tu prends un bus, tu vas voir Notre-Dame, tu vas voir la tour Eiffel, tu vas voir le Louvre mais tu ne peux pas voir Château Rouge* [quartier populaire du 18e arrondissement de Paris] » (Juan G.). L'aspect « naturel » de la visite est largement entamé par la connaissance et la publicisation mondiale des sites supposément approchés, transformant le parcours en circuit de reconnaissance. Si l'on ne se situe pas ici dans le registre du simulacre ou de la copie, l'authenticité relative d'un tel parcours forme difficilement le socle d'une expérience véritablement forte. C'est le sens des propos de Juan, qui affirme que « *c'est trop carré, le tourisme, c'est carré, c'est pas ouvert. C'est aller dans des circuits qui existent déjà* » (Juan). C'est pourquoi le pendant de ce type de circuit trop rigide trouve son agrément dans des parcours plus solitaires, dans les lieux anodins de la ville. Tel que le précise Marc, la découverte de la ville se réalise avec davantage de force dans l'anonymat et non dans la visibilité et l'ostentatoire découlant du collectif : « *je préfère me fondre dans la foule, peut importe où je suis, j'aime être comme ça, incognito* » (Marc). Il s'agit ici de substituer le collectif de touriste à une autre masse, celle de la foule des citadins qui voile la condition touristique.

Deuxièmement, la critique de l'autonomie. Celle-ci vise une forme de soumission ou de délégation à autrui (un guide) ou à des formes collectives (un groupe, des images). On observe ici un ensemble de griefs visant l'attitude suiviste et une forme de passivité. Ce type de réprobation se lit notamment dans la critique d'une posture physique censément reflet de la passivité : « *ces gens […] qui restent assis* » (Ben) ; « *j'aime pas trop être assis dans un bateau ou dans un gros autobus, j'ai l'impression de rien faire* », (Marc). L'engagement dans de telles actions est vécu comme un amoindrissement du libre arbitre. Il fait écho aux reproches qui ciblent une sensibilité trop *commune* qui attire le grand nombre et s'inscrit dans une logique de participation à la reproduction d'images qui circulent déjà largement : « *ces gens stupides qui prennent des photos de la fenêtre […] qui prennent des photos des endroits célèbres, c'est juste… il y a déjà tellement d'images de ces sites, il n'y en a pas besoin d'autres* » (Tobi). Un rapport commun aux images donc, mais aussi par rapport au guide qui restreint la singularité de l'action : « *j'ai déjà fait une visite guidée mais je m'ennuie. […] Vous savez, le guide marche et on le suit et on s'arrête, ça non* » (Katia) ; « *je n'aime pas ça, avec un mec devant, ça non, c'est des conneries, c'est des choses que tu peux faire tout seul* » (Juan G.). Ainsi, ces visites sont largement représentées comme étant gouvernées par l'hétéronomie dans leur manière de procéder : un guide mène la balade dans le cadre d'un tracé déjà établi (« *on les connaît et c'est déjà décidé* », Juan). Bref, une position limitant considérablement les marges d'action de l'individu.

C'est précisément ce contre quoi militent ces enquêtés qui rejettent ce type de collectif sans s'exclure, pour autant, du tourisme.

3. 2. 2 Conscience touristique et valorisation de l'individu

La conscience de vivre une expérience de voyage de nature touristique est assez nette. Critiques sur les formes ostensibles du tourisme, ils ne rejettent pas la sphère touristique dans son ensemble. Il y a un discernement qui s'opère entre différentes formes et diverses expériences de tourisme où la ligne de partage se matérialise entre des manifestations flagrantes et expansives face à une découverte s'effectuant avec davantage de discrétion et de retenue dans la monstration à autrui de sa propre condition. Ces enquêtés ont une représentation d'eux-mêmes comme touristes mais en ayant le souci de construire singulièrement leur expérience. Il y a donc, pour partie, un sentiment d'appartenance à la sphère touristique, qui est plus admis que revendiqué : « *je suis probablement un touriste typique puisque je suis venu à Paris pour visiter la ville* » (Tobi). Cependant, cette appartenance est trop large pour être explicative. Il faut, en plus, prendre en compte le contenu propre des visites et de la manière dont elles sont réalisées. Si ces enquêtés se positionnent comme des touristes en se reconnaissant aisément comme des visiteurs pour partie « classiques » (se rendant au musée du Louvre et à la tour Eiffel), ils refusent une représentation d'eux comme calée sur ce seul socle. Il s'agit en effet de se défaire de la figure minorée du touriste comme figure repérable et identifiable sur la base des apparences : « *j'aimerais ne pas être un touriste typique, parce que j'aime pas être reconnu comme touriste au premier coup d'œil, j'aime pas quand on regarde quelqu'un et qu'on dit : "oh regarde, un touriste, avec un appareil photo et un sac devant", tu vois ce que je veux dire ? Mais je suis un touriste* » (Juan) ; « *ce qui me gêne, c'est de sortir ma caméra, je n'aime pas être pris comme touriste* » (Marc). Toute l'ambiguïté est là : être touriste (puisqu'on ne peut pas faire autrement, le masque tomberait trop facilement si l'on cherchait à se camoufler) sans l'être complément, ou à sa manière. C'est le dilemme dont parle Katia qui, précisant les attributs traditionnels du touriste (« *quelqu'un qui a toujours un sac, une carte, son appareil photo et qui en prend tout le temps* »), souligne dans le même temps qu'elle-même n'est pas éloignée d'une telle description puisqu'elle a un sac, possède une carte et prend des photos.

Comme précédemment, l'apparente ambiguïté subjective dans la relation au tourisme – comment se distinguer des touristes tout en admettant en faire partie – se résout dans l'*appartenance singulière* à la sphère touristique. L'important est de pourvoir s'extraire d'une possible assimilation a priori de la figure du touriste type, qui utilise ostensiblement les attributs habituels (appareil photo, etc.) et, en s'associant sans scrupule aux manifestations collectives, s'adonne à une publicisation flagrante de sa condition. Une telle visibilité joue, en effet, comme repoussoir : « *quand on va en Espagne, tous les touristes portent des sandales avec des chaussettes blanches, […] ça veut vraiment dire : "nous sommes vraiment des touristes"* ». Ces postures identitaires ici entendues ne nient aucunement le tourisme mais ce que les enquêtés considèrent comme ses exagérations et ses excès, notamment la massification et l'apparence. Nombre

d'enquêtés ont souligné le désir de soustraction aux formes manifestes et patentes du tourisme, cherchant l'évitement de comportements ou d'atmosphères *trop* touristiques : « *je ne veux pas être trop touriste […] je ne veux pas faire… ce que tous les touristes font, je préférerais plutôt le faire comme les gens qui vivent ici le feraient […].* [Les touristes typiques] *ne s'immergent pas vraiment dans la culture, ils ne vivent pas, ils ne vont pas dans une ville pour vivre comme quelqu'un de cette ville* » (Gareth). Il ne s'agit donc pas d'évider la qualification de soi comme touriste et de ressentir l'expérience vécue sur un mode qui s'en exclut mais plutôt de vivre distinctement son expérience, notamment en s'immergeant – du moins en partie – dans la vie urbaine. Mais il s'agit, plus largement, de concrétiser son voyage à partir de pratiques ou de jugements que l'on estime excéder les représentations stéréotypées, les images toutes faites et les catégories a priori. C'est, au final, la promotion d'un tourisme laissant place à ses désirs propres même quand ils peuvent paraître étonnants ou iconoclastes : « *il faut faire le tourisme que tu veux, pas le tourisme qui est marqué dans les guides, si tu viens à Paris et que tu veux rester dans le même café deux jours de suite, tu le fais. Si t'es bien, tu y restes* » (Ben).

3.3 Conclusion sur les mobilités collectives et le sentiment d'appartenance au tourisme

Deux logiques ont été distinguées : l'une qui est le reflet d'une adhésion possible mais prudente, l'autre qui exprime son opposition à des mobilités synonymes de détérioration de l'expérience. II y a, à la fois, des enseignements communs à tirer, une divergence à interroger et une limite à souligner. Commençons par celle-ci : tout au long de ces développements, nous avons parlé de « mobilités touristiques » à la manière d'un ensemble homogène et comme si le « support » importait peu (bus, bateau, marche) et, surtout, comme si l'organisation et le fonctionnement de ces parcours étaient globalement similaires en termes de durée, de tracé et de liberté de mouvement. En effet, on sait que certaines excursions nécessitent de réaliser l'ensemble du circuit alors que d'autres permettent de s'arrêter à certains moments. Ce ne sont pas des distinctions anodines quand on connait l'importance du rapport à l'autonomie des enquêtés. Considérer comme un tout les mobilités organisées pour les touristes constitue donc un raccourci rapide qui obture leur diversité. On peut considérer, à raison, qu'une promenade de plusieurs heures en continu avec un guide n'est pas nécessairement une expérience similaire à une visite de la ville en car dans le cadre d'un circuit où les possibilités de descente et d'arrêt sont nombreux et variés, permettant de descendre définitivement peu de temps après le départ si on le souhaite (c'est le modèle de l'*Open tour* parisien). S'il y a donc là une limite indéniable, celle-ci est minorée par le fait que la plupart des enquêtés connaissent moyennement ces excursions dans leur fonctionnement précis et varié et qu'ils se les représentent a minima, à partir de leur base généralement commune : une logique de circuit, de tracé préalablement défini, de la présence d'un groupe de touristes et d'un discours (guide physique ou audio guide). Partant, c'est la relation à cette modalité globale de découverte de la ville qui nous a intéressé, bien que les variations potentielles aient été élimées. Compte tenu de ces réserves, quelle leçon tirer, et que nous disent ces

deux postures ? À des degrés différents, elles soulignent un souci de préserver l'expérience en prenant soin de se différencier d'une figure de touriste qui, impliquée sans discernement dans une découverte de la ville portée par autrui, vivrait une expérience altérée et faussée. Que ce souci prenne la forme d'une interrogation soupçonneuse ou d'un rejet plus explicite, c'est la singularité de l'expérience touristique qu'il s'agit de contenir en évitant qu'elle soit trop corrompue par les manifestations exagérées du tourisme. Si l'expérience de voyage est bien globale dans le sens où elle n'est pas excluante (elle est ouverte à différentes expérimentations), c'est toujours dans certaines proportions afin qu'un enquêté puisse toujours pouvoir affirmer : « touriste, oui, mais à ma manière ». La variabilité des proportions est l'objet de notre second questionnement : les différences d'appréciation quant à l'ouverture de l'expérience aux formes « classiques » du tourisme sont-elles fonction des caractéristiques des enquêtés ? Si l'on regarde ceux qui expriment leur rejet le plus affirmé et revendiqué, le moins équivoque en fait, il y a une logique commune qui est celle de la durée du voyage. Pratiquement tous les enquêtés qui manifestent des déclarations d'hostilités aux mobilités destinées aux touristes ont des durées de voyage à peu près égales ou supérieures à 3 mois : exceptée Katia (deux mois et demi), c'est le cas de Ben (dix mois), de Gareth (quatre mois), de Juan (trois mois), de Juan G. (cinq mois), de Marc (sept mois), de Tobi (trois mois). Seuls Brian (quatre mois), plus mesuré tout en affichant sa distance (mais avec des arguments qui ne portent pas sur les valeurs) et Raphaël, qui a fait une excursion en bus à Barcelone, échappent à ce principe (même si, pour ce dernier, il faut justement regarder de près l'excursion effectuée pour saisir la configuration précise et les raisons qu'il fournit pour expliquer son choix)[240].

Au final, au-delà des seules mobilités touristiques et, plus largement, vis-à-vis des modes mineurs, les motifs de désaffection sont pluriels. Ils balancent entre des éléments non axiologiques (la dimension économique qui limite le recours au taxi et partiellement aux mobilités organisées ; la concentration géographique des pratiques qui relègue le RER à un usage résiduel) et à des facteurs davantage travaillés – du moins par une partie des enquêtés – par des jugements de valeurs visant les formes manifestes et supposément nuisibles du tourisme. Globalement délaissés parce qu'inadéquats aux logiques qui structurent le projet, les touristes se tournent vers le métro et la marche, soutiens idoines pour évoluer dans la ville sans trop de difficultés. Dans ce cadre, le questionnement initial visant l'interrogation des pratiques touristiques sous l'angle de la navigation urbaine est-il pertinent ?

[240] La configuration est la suivante : Raphaël a choisi un circuit de bus dont le tracé est défini à l'avance mais offrant la possibilité de stopper l'excursion en descendant lors d'arrêts (comme un bus normal). S'installant à l'étage supérieur – découvert – du véhicule, cela lui permet une ouverture, en termes sensibles, sur la ville. Il n'a pas pris d'audio guide et s'est contenté du paysage. Au final, il restera deux heures sur une durée maximale de trois. Le rapport que l'enquêté entretient avec sa visite est décomplexé et significatif d'une appartenance nuancée à la sphère touristique : « *ça ne me dérange pas, ce n'est pas parce qu'on va être avec plein de touristes qu'on sera plus touriste*. [Toi, tu te sens touriste ?] *ah oui, vraiment touriste* ». S'il y a une clarté dans l'affirmation de soi comme touriste, l'enquêté n'accrédite pas, pour autant, l'idée d'une assimilation immédiate et déterminée à la figure d'un supposé touriste. La cohabitation temporaire avec d'autres touristes n'induit pas une identification de soi de facto comme un touriste censément ordinaire. C'est une manière de revendiquer sa singularité touristique sans nier la dimension d'agrément et de découverte touristique du voyage qu'il réalise.

C. Questions sur la navigation urbaine

L'interrogation sur la navigation urbaine des touristes a constitué une de nos premières questions (cf. introduction). Rappelons ce que suppose la navigation urbaine à propos des touristes en tant que citadins occasionnels : l'inconnu spatial, qui structurerait les pratiques, rendrait leur mobilité problématique. Un ensemble de situations désaccordées de mobilité seraient alors lisibles auxquelles il faudrait remédier par un ensemble de services adaptés. L'analyse empirique des situations telles qu'elles sont verbalisées par les enquêtés en permet d'accorder au thème de la navigation urbaine une place centrale, la gestion de la mobilité se déroulant sans heurt notable. S'il y a bien des dérèglements, ils n'impliquent pas, en général, de véritables complications où l'on se perd complètement ni de fortes désadéquations paralysant l'action. Deux éléments méritent d'être soulignés à l'appui de la démonstration : d'une part, les sentiments d'appréhension sont relativement limités ; d'autre part, les récits de désorientation qui donnent la mesure de ce qui fait défaut, font apparaître des situations marginalement perturbées.

1. Appréhension de l'environnement

La faiblesse du sentiment d'appréhension de l'univers habituel renvoie à une question primordiale qui concerne la capacité de se déplacer de façon la moins heurtée et, si possible, la plus fluide dans une situation d'inaccoutumance à l'environnement. On observe deux choses distinctes : d'une part, un effort réel d'orientation des enquêtés qui, notamment lorsqu'ils visent des objectifs spatiaux précis, doivent construire leur déplacement à l'aide des supports spécifiques puis s'appuyer sur un ensemble d'indices dans la ville ou l'espace des transports. D'autre part, la faible probabilité de se retrouver désorienté et démuni. Concernant l'orientation, le mouvement dans une ville inconnue nécessitant une conduite plus ou moins dirigée, elle constitue une dimension classique de l'expérience touristique du fait de la distance du quotidien. Elle appelle des compétences cognitives que partage l'ensemble des enquêtés car ils sont jeunes, issus des pays développés et/ou vivent dans des agglomérations urbaines importantes, ce qui revient à dire qu'ils sont relativement bien acculturés au monde des signes des villes occidentales (sans que le mouvement soit, pour autant, totalement fluide). Ils tirent leur connaissance de l'expérience préalable du réseau : « *c'est la même chose que dans les autres métros. […] Vancouver, Toronto, Montréal, Moscou, Saint-Pétersbourg, Paris. Ils ont tous le même principe* » (Bill). Cette acculturation est renforcée par les durées de voyages assez longues (bien qu'inégales) car on a souvent, en arrivant à Paris, plusieurs semaines voire plusieurs mois de voyages derrière soi. Ces éléments expliquent, en partie, la faiblesse du sentiment d'appréhension (hormis quelques exemples, comme Hiram, qui dit « *ne pas être tranquille au début* » ou Caroline qui a « *peur de* [se] *perdre les deux premiers jours* »). Cela dit, l'inexistence relative de ce sentiment, qui est certes porté par des éléments structurels susmentionnés du voyage, peut être aussi le résultat d'une ambivalence découlant de la

logique expérientielle de mise en situation de soi pour s'estimer et s'évaluer. La recherche, explicitement formulée, d'une confrontation avec la nouveauté par le voyage (qui a des incidences sur la construction identitaire), ne coïncide pas forcément avec la concession du sentiment de tension ou d'anxiété. La préhension de ce type de ressenti, parce qu'il s'articule de façon ambiguë avec cette caractéristique du voyage, trouve là une limite.

2. Nature des dérèglements

Si la phase de découverte ne s'accompagne pas d'un tel sentiment, que nous disent les récits de situations de désorientations ? On observe de très nombreux cas de situations effectives d'égarement ou de suspension avant ou pendant l'action dont on peut supposer que c'est le lot commun de touristes confrontés aux premières fois. Pour autant, dans quelle mesure pouvons-nous les considérer comme mineures et non problématiques ? Si nombre d'enquêtés disent, comme Tobi, n'avoir « *jamais vraiment perdu leur chemin* », l'adverbe « *vraiment* » est généralement employé en référence à la perdition toute relative de la déambulation : « *parfois, on marche sans se poser la question de savoir où l'on va et tout à coup on se demande "mais où est-ce que je suis ?"* » (Jaimé). Cependant, au-delà de ce mouvement libre pour qui l'orientation doit demeurer partielle pour s'accomplir, quels types de problèmes observe-t-on ? On distingue ici les désajustements liés aux espaces de transport et à l'espace plus général de la ville[241].

Premièrement, les transports, c'est-à-dire principalement l'espace souterrain du métro avec son ambiance, ses titres de transport, sa signalétique, son fonctionnement propre, ses lieux d'interconnexion (où l'on change de lignes)[242]. Dans la partie qui lui est consacrée, nous avons souligné que le métro est, dans l'ensemble, un réseau relativement bien lisible et compréhensible. Rappelons-en succinctement les raisons : densité de son maillage sur le territoire, clarté de sa représentation schématique, apprentissage « intuitif » de son fonctionnement qui ne nécessite généralement pas d'aides extérieures (l'assimilation rapide de l'articulation entre de la structure de la ligne : sa couleur, son numéro et son jeu de destinations finales). Au final, même si nous avons relevé un temps d'adaptation à la nouveauté de l'environnement (où l'attention est mobilisée davantage en continu puisque l'on vérifie régulièrement, car on doute plus), les propos évoquant des dysfonctionnements handicapant l'action sont rares. Les exemples recueillis concernent des dérèglements mineurs, généralement la descente prématurée avant l'arrivée ou la prise d'une direction inverse. Vis-à-vis du RER, les propos montrent qu'il n'est pas toujours simple de saisir les stations desservies par les trains passant en gare, et les engagements sont parfois tâtonnants : on monte dans un train « *à l'aventure* » (Hiram) car on n'est pas sûr de soi. La vérification de la pertinence de l'engagement se fait dans le cours de l'action, non avant. Mais globalement, dans les cas cités, une fois

[241] Même si les deux se recoupent parfois, par exemple dans la jonction entre l'espace propre du métro avec l'environnement urbain de surface, avec laquelle il faut se réajuster.
[242] Mais peu souvent de modes puisque, on l'a vu, le RER et le bus étant peu utilisés, la multimodalité est limitée.

l'erreur aperçue, c'est l'arrêt et la consultation de la carte qui permet de se réajuster adéquatement dans l'espace du réseau voire, souvent en dernier recours, demander des renseignements à autrui. On reprend alors son chemin pour faire les stations manquantes, on s'arrête pour prendre la direction inverse, se laisser porter par le RER qui transporte à bon port notamment par sa desserte systématique du centre de Paris. L'intermodalité ne pose pas de véritables problèmes non plus. C'est essentiellement la superficie des espaces à parcourir qui est soulignée : « [les connexions sont] *relativement faciles, enfin parfois il faut marcher mais… tout est indiqué par la signalétique* » (David) ; « *c'est facile… il faut marcher deux fois la distance parfois dans les changements, mais c'est faisable* » (Mikael). C'est l'ampleur du réseau qui souvent détonne : « *en Argentine, on a le métro et il y a également des changements. Ici, ce qui est compliqué, c'est que c'est beaucoup plus grand mais je me débrouille dans le métro. […] ça va* » (Carlos).

Deuxièmement, l'espace de la ville, environnement de signes mais dans une configuration qui n'est pas, comme précédemment, celle d'un espace confiné producteur d'un effet « tunnel » où la masse est dirigée par la signalétique ou les formes souterraines. Les situations que nous avons observées illustrent des perditions temporaires qui ont diverses causes : ce peut être l'inadéquation entre l'espace concret de la ville et sa représentation cartographique, c'est-à-dire une rue dans laquelle on se trouve mais dont le nom ne figure pas sur la carte, ne permettant donc pas de localisation (« *c'est là que je me suis rendu compte que toutes les rues n'étaient pas sur mon plan* », Carlos). C'est parfois la recherche d'un numéro de rue rendue difficile par des formes urbaines qui, en dégageant l'espace (un carrefour, une place), brisent la linéarité du tracé, lequel repart en diagonale alors qu'il débouchait de façon rectiligne sur la place (ou le carrefour), induisant confusion et amalgame. C'est aussi, plus régulièrement, la structure méandreuse des centres anciens qui facilite la perte provisoire de repère, notamment pour les enquêtés habitués à l'orthogonalité des tracés : « *dans mon pays* [en Argentine]*, les rues sont quadrillées, c'est plus facile pour se repérer. Ici, non. Les rues sont parfois en diagonales, ou triangulaires. Du coup, c'est difficile d'un point de vue structurel. Dans ma tête, je pense en rectangles et comme ici, c'est triangulaire, je me suis perdu quelques fois ».* Le parallélisme, à savoir l'aspect rectiligne des tracés, assure un guidage plus serré (nous l'avons vu dans le cas des boulevards et des grandes avenues). Enfin, il y a des situations de désorientations qui naissent de la jonction entre l'environnement souterrain et la surface, lorsqu'on sort du métro et que l'effet « tunnel » ne joue plus, la ville apparaissant comme un espace ouvert aux directions potentielles multiples : « *le seul problème que j'ai eu, et j'ai fait ça deux fois maintenant, c'est savoir quelle direction je prends quand je sors du métro. Je ne sais pas dans quelle direction est le nord, le sud et donc, j'ai marché dans la direction opposée et j'ai perdu vingt minutes. […] C'est seulement arrivé deux fois* » (Gareth).

3. Conclusion sur la navigation urbaine

Au final, si ces situations ne sont pas exhaustives, elles donnent néanmoins la mesure des dérèglements produits. Ils constituent indéniablement une gêne pour l'action, sans pour autant la léser de façon majeure. Trois raisons peuvent être soulignées. Premièrement, ces désagréments ne sont,

pour la plupart, que temporaires et n'enrayent l'action que momentanément. Entravée, elle reprend généralement son cours parce qu'elle est presque toujours rattrapable, en quelque sorte. Il est toujours possible pour les enquêtés de s'appuyer sur l'environnement matériel et humain de la ville ainsi que sur les objets dédiés (guide, carte, etc., nous y reviendrons). De plus, ces situations sont généralement temporellement circonscrites au début de l'étape, les désaccords entre le touriste et l'environnement jouent proportionnellement au degré et à l'intensité de la nouveauté, laquelle s'amenuise lors de l'expérimentation. En effet, tirant profit de l'expérience acquise et s'habituant aux spécificités de l'environnement parisien, les enquêtés gagnent progressivement en compétences et savent mieux s'extirper des problèmes rencontrés (ils sont nombreux à souligner que les situations où l'on se trompe et hésite se déroulent souvent au début). Néanmoins, nous ne pourrons conclure pleinement que lorsque nous aurons étudié la place et le rôle des médiations qui fonctionnent comme des palliatifs à l'action, que nous aborderons une fois terminée la partie sur les mobilités.

D. Conclusion sur les pratiques de mobilité

Nous développons ici deux points : 1) nous montrons comment la compréhension des pratiques de mobilité se pense d'une triple articulation entre le mode de déplacement lui-même, la structure de la ville et le projet dans ses caractéristiques générales, 2) nous revenons sur la place et le rôle de la mobilité dans l'expérience touristique.

1. La mobilité imbriquée entre le mode, la ville et le projet

La mobilité urbaine des enquêtés est triplement influencée par une configuration où se côtoient, dans une interdépendance, la structure du mode de transport, celle de Paris ainsi que le projet de voyage. Premièrement, la structure « interne » du mode. Celui-ci, par son niveau d'imbrication à la ville, illustre une « adhérence » spécifique à l'origine de ses performances. Ainsi, la marche fonctionne parce qu'elle s'insère *dans* la ville et offre une confrontation directe par les sens dont aucun autre mode ne peut faire prévaloir une intensité similaire. En ce sens, elle permet un ressenti pluriel de la ville, de lieux touristiques comme des espaces de vie plus proche du quotidien des résidents. La marche alimente la « standardisation » des pratiques dans le sens d'une diversification du rapport à la ville. Le métro est opérant en passant *sous* la ville, autorisant des changements de lieux fonctionnels et rapides. Au contraire de la position intermédiaire du bus qui est pénalisante, comme si le métro était dans la ville : une ligne et des points d'arrêts qui seraient fortement dépendants des flux et de la structure de surface, permettant certes le paysage urbain mais sans la liberté de mouvement de la marche. Le métro sert adéquatement la « rationalisation » des parcours, permettant d'assurer une prévisibilité spatiale et temporelle de la destination. Deuxièmement, la place de la ville. Elle est certes déjà présente puisque l'« adhérence » illustre un degré de proximité à la ville qui résulte de l'insertion

inévitable du mode dans l'infrastructure urbaine. Mais son influence se lit aussi parce qu'elle constitue un agent actif de la mobilité (piétonne notamment) par sa structure et ses formes particulières : la petitesse de la superficie parisienne, la concentration relative des hauts lieux du tourisme d'une part, la clarté urbaine des avenues et des boulevards d'autre part, qui favorisent la marche et la déambulation. Ce rôle de la ville permet de supposer que, par exemple, les formes et les espaces publics sont plus ou moins adéquats au mouvement piéton[243]. La ville participe donc à la « rationalisation » des visites et des itinéraires, par la clarté de son tissu et la monumentalité de ses formes et de ses paysages. Troisièmement, la relation entre la mobilité et le projet. Concernant la marche et le métro, on a vu qu'ils servaient différemment la recherche d'autonomie et d'expériences de la ville. Dire que la marche fonctionne par sa vitesse mesurée et l'impression de contact qu'elle offre avec la ville est une explication partielle que l'on peut formuler différemment : c'est parce que les enquêtés sont motivés pour faire l'expérience de la ville en la vivant si possible dans sa pluralité que la marche est sollicitée. Le raisonnement est similaire pour le métro : si son maillage et sa « lisibilité » sont des motifs explicatifs de son utilisation, c'est aussi et, finalement, parce que ces éléments répondent à l'autonomie des enquêtés.

L'articulation entre le mode, la ville et le projet se retrouve globalement pour les modes « non performants » (bus, taxi, RER, transports touristiques) mais pas toujours de façon systémique : le bus pâtit d'une « adhérence » modale défaillante et de désadéquation avec la recherche d'autonomie inscrite dans le projet (la compréhension du réseau appelle ici généralement une aide extérieure). Le taxi, s'il constitue un mode possible en cas de dernier recours dans des situations spécifiques (généralement la nuit), s'accorde peu à l'économie des enquêtés, de même que les transports touristiques correspondent assez mal non seulement à cet aspect économique mais aussi à l'autonomie et à l'expérience du voyage, n'autorisant pas de faire soi-même dans une perspective de confrontation. Cette triple articulation entre les modes, la ville et le projet permet également de comprendre l'absence de situations problématiques de mobilité. C'est notamment la densité du réseau de métro sur le territoire intra-muros, la structure urbaine concentrée et des touristes relativement compétents qui font de l'inconnu spatial initial une donnée, non pas marginale, mais qui ne se révèle pas structurante dans les pratiques de mobilité. En effet, l'inconnu s'estompe assez rapidement dans le cours de l'étape.

2. La place de la mobilité dans l'expérience touristique : moyen ou fin ?

Les développements sur la mobilité nous permettent de revenir sur une question abordée dans le chapitre 2 lorsque nous parlions du sens de la mobilité du point de vue des touristes. Nous posions alors cette dernière comme « significative et diversement intégrée au voyage, soit comme un support

[243] En effet, si Paris le favorise, il n'en est pas de même dans une ville comme Los Angeles, par exemple, où le *cruiser*, l'automobiliste, ont remplacé le flâneur (Robin, 2009).

(un moyen), soit comme un élément directement constitutif du voyage (une fin) ». Ce partage nous semblait pouvoir distinguer le touriste du villégiateur, le voyage du premier se caractérisant par une logique de circulation où le mouvement lui-même fait sens (la circularité est recherchée pour ce qu'elle est permet : une découverte renouvelée de nouveaux lieux et de nouvelles situations) et le second se définissant davantage par la primauté donnée à la résidence et au séjour, la mobilité fonctionnant plus comme dé-placement que par les activités qu'elle peut activer en propre. Nous développions cette perspective d'un point de vue théorique en nous fondant sur plusieurs travaux. Ici, l'analyse empirique permet de souligner l'importance de la mobilité en fonction des échelles géographiques. Premièrement, l'échelle inter-urbaine. Ayant initialement caractérisé l'ensemble du voyage par une logique de circuit, l'importance de la mobilité comme finalité (ouvrant à la découverte, la rencontre, etc.) ne semble pas faire de doute. Elle n'est néanmoins pas évidente car elle sert largement le passage d'une ville à une autre. On peut alors rétorquer qu'elle facilite davantage différentes transplantations dans des villes qu'une ouverture et une découverte supposées entre Berlin et Prague, Paris et Londres, etc. La finalité de la mobilité résiderait alors moins dans la séquence du déplacement lui-même (en train ou en car) que dans la desserte d'une ville à découvrir. Les enquêtés n'ayant pas été interrogés sur ce point précis, celui-ci reste ambigu. Deuxièmement, l'échelle intra-urbaine. La marche et le métro composent un système complémentaire de mobilité à partir de logiques différentes : le métro est davantage un dé-placement « rationalisant » les parcours et la marche un levier pour voir la ville dans sa diversité, pluralisant ainsi l'expérience au-delà des seules grandes aménités touristiques. Il y a donc une imbrication locale de la mobilité comme support (métro) et comme fin (la marche). Néanmoins, la place du mouvement piéton est essentiel parce qu'il permet de faire l'expérience de la ville et qu'il réalise le sentiment d'un contact et de la rencontre. Il ouvre à l'univers « banal » et à ses espaces du divers et du quotidien. Fortement valorisée, la marche (et sa déclinaison : la déambulation) est essentielle à l'expérience urbaine des touristes. Délestés des apports d'un tel mouvement, quid d'une visite autonome et ouverte sur la diversité de la ville ? La logique de circulation est donc ici extrêmement importante mais tout en se combinant, au niveau intra-urbain, avec la transplantation, où l'on se pose, se repose…

La mobilité constituait la troisième partie de l'analyse empirique des pratiques urbaines des backpackers, après les caractéristiques générales du voyage, la relation aux aménités et à la mobilité. Il nous reste, pour terminer, à analyser la place des médiations dans le voyage des enquêtés.

IV. Les médiations du voyage

Les médiations sont l'ensemble des éléments qui *portent* et *rapportent* le voyage en se positionnant respectivement comme des *soutiens* et des *recueils* de ce dernier dans le cadre de la distance au quotidien

qu'implique la pratique touristique. La dimension « rationalisée » des pratiques est ici explicitement questionnée : quelles sont les aides et les ressources permettant d'encadrer le voyage ? Quels sont les appuis qui participent à structurer les visites, les mobilités et les parcours ? De même, y a-t-il des procédés de capture du voyage, par des images ou des écritures, qui permettent de le mettre en forme et d'en faire un récit a posteriori cohérent ?

L'environnement étant globalement inhabituel et découlant d'une logique de loisir, il appelle deux grands types de médiations : premièrement, le recours à des éléments atténuant cette distance au monde familier, puisque les savoirs acquis qui sont préalablement incorporés ne peuvent pas vraiment fonctionner via la réactivation d'habitude non-réflexive, à la manière d'évidences plus ou moins infra-conscientes. Ce désajustement commande un ensemble de soutiens pour pallier l'absence de maîtrise pratique (de l'espace, de la langue, etc.) : c'est le guide imprimé qui fournit une adresse, la carte qui permet l'orientation spatiale dans l'espace de visite, le passant qui informe et précise un segment du trajet, un objet dans la ville qui rappelle le chemin, etc. La relation que les backpackers entretiennent avec ces divers éléments nous enseigne sur la « rationalisation » de leur pratique : selon l'usage qu'ils en font – avec quels outils, à quels moments et selon quelles combinaisons ? – on saisit mieux la manière dont ils cadrent leur voyage. Secondement, le caractère non ordinaire d'un voyage pour soi (de loisir) favorise la présence d'outils qui en permettent le recueil, notamment via des pratiques scripturales (carnet, journal) et photographiques. Elles captent et conservent les traces du voyage et en constituent la mémoire externe, en quelque sorte, par l'objectivation de certaines situations, d'atmosphères et de paysages. Au final, ces deux médiations visent, pour l'une, à faciliter le voyage et, pour l'autre, à en conserver la mémoire.

A. Les soutiens du voyage

Les éléments qui servent d'appuis pendant le voyage et qui sont objectivables dans des personnes et des objets peuvent se partager entre ceux qui sont mobiles et que l'on peut embarquer avec soi (une carte papier, un guide imprimé, de l'argent) et d'autres qui sont distribués dans l'environnement (une structure d'information, un passant, un repère urbain). Les enquêtés peuvent utiliser potentiellement les premiers à tous moments alors que la sollicitation des seconds est subordonnée aux configurations singulières des situations dans la ville[244].

[244] On retrouve cette distinction chez Lavadinho (2008) entre « repères d'orientation » (cartes, guides) et de « repères de balisage » (vitrines, devantures des magasins, etc.).

1. Les soutiens embarqués

1.1 Les guides imprimés, intérêts et contextes d'usages

Les guides sont depuis longtemps des outils traditionnels du voyage qui n'ont cessé de se développer conjointement à l'extension des formes et des lieux touristiques dans un processus d'hyper-spécialisation. Dans ce cadre, à tout type de tourisme correspond généralement son viatique imprimé plus ou moins pourvoyeur de conseils pratiques, d'informations historiques, de prescriptions d'itinéraires et de lieux à visiter. Le tourisme des backpackers n'échappe pas à cette règle puisqu'il existe des guides destinés aux voyageurs économes désireux d'expériences. De fait, l'observation des objets qu'ils embarquent souligne immanquablement leur présence : c'est souvent le *Lonely Planet,* parfois *Let's Go* (marques emblématiques d'un tourisme relativement autonome) mais aussi *Time Out, Trotamundo* et d'autres titres moins connus. Quasiment tous les enquêtés sont arrivés dans leurs destinations européennes munis d'un guide, soit consacré à l'Europe de l'Ouest soit à l'Europe entière voire, dans certains cas, des exemplaires ciblés sur un ou deux pays mais qu'ils délaisseront, pour de nouveaux exemplaires, une fois d'autres pays investis.

Ici, c'est la relation que les backpackers entretiennent avec un tel objet qui nous intéresse plus que de savoir le nombre d'exemplaires et les différents titres possédés pour tenter de les comparer[245]. Il s'agit de connaître à *quoi* et *quand il sert,* c'est-à-dire la nature de son utilisation et le contexte de sa sollicitation.

1. 1. 1 L'intérêt du guide et les limites d'un questionnement décontextualisé

1. 1. 1. 1 Les intérêts généraux du guide imprimé

Lorsqu'on questionne les enquêtés sur leur utilisation du guide en leur posant une question assez large – qu'y cherchent-ils ? – les réponses concernent principalement le logement, les déplacements et les lieux caractéristiques de l'espace visité. Elles permettent de répondre à ce qu'il faut voir et faire (les visites), sur quel mode (les déplacements) et à partir de quel lieu d'attache (l'hébergement). S'il y a certes des intérêts plus singuliers en fonction des caractéristiques des enquêtés (tel Azzia, de nationalité japonaise, qui cherche à connaître les convenances sociales liées aux différences culturelles, c'est-à-dire « *ce qui est impoli, ce qu'il ne faut pas faire* »), ils ne remettent pas en cause ce triptyque « hébergement-déplacement-visite ». L'attrait d'un guide, tel que le formule David, consiste à « [couvrir] *une large partie de sujets. Par exemple, qu'il couvre ce qu'il y a à voir et aussi les bons endroits où dormir. Également comment utiliser les transports. Il faut aussi qu'il y ait des descriptions des endroits pour pouvoir choisir ce*

[245] Il faudrait créer des indicateurs pour cela et se fonder sur des éditions similaires, opération difficile au regard de la diversité des titres dont disposent les enquêtés.

qui nous intéresse ». Le propos est un résumé assez juste de l'attrait *global* du guide à partir d'une interrogation sur *l'ensemble* de ses qualités. Ainsi, il y a, en premier lieu, l'hébergement, donnée essentielle du voyage, même si elle n'est pas toujours acquise le jour d'arrivée dans une ville. Le guide permet de chercher pratiquement, par des adresses et des localisations spatiales, les auberges de jeunesse ou les hôtels à bas prix pour chaque destination du voyage. Il permet de « *voir les prix et… où elles se situent* » (Brian). Il sert « *pour dormir. Par exemple… à Pise, je n'avais aucun endroit où aller. […] Du coup, j'ai noté sur un papier trois endroits que j'avais trouvés sur internet. Donc, quand la voiture m'a déposé, j'ai ouvert mon guide et j'ai choisi le plus proche »* (Rodolfo). Deuxièmement, le guide joue comme un support pour la mobilité inter et intra urbaine en permettant d'avoir à la fois des renseignements sur les gares et les lieux d'informations ferroviaires et sur le réseau local de transport. Il s'agit d'« *avoir des informations sur les horaires de métro, et savoir où je peux aller, je veux dire comment y aller, comment revenir »* (Victoria). C'est aussi pouvoir appréhender la globalité du réseau viaire ou des lignes de transports par les cartes qui y sont insérées, ces dernières, par exemple, soit à construire son déplacement, soit à l'assurer dans la phase de déroulement (pour ceux qui embarquent avec eux le guide dans leur visite) : « *c'est bien quand il y a une carte de la ville ou du métro. Si je me perds, je peux revenir en métro »* (Azzia) ; « *il faut qu'il y ait une carte dedans, parce que, je veux dire, je peux pas trouver un endroit tout seul, j'ai besoin d'orientation* » (Mikaël). Enfin, troisièmement, le guide sert – fonction classique – de conseil en repérant les lieux dignes d'intérêt : « *les explications sur les lieux, c'est important […] comme ça, partout, tu sais ce qu'il faut voir, le guide te permet de t'y retrouver* » (Hiram). Le guide est un outil qui distingue des éléments urbains dans la multitude de la ville : « *ça permet d'avoir une bonne idée des principales choses à voir* » (Ben). Non seulement il repère ce qu'il estime être les singularités locales (ou que le public visé est supposé juger comme telles) mais il les éclaircit en apportant des informations liées à la genèse du caractère remarquable des éléments retenus : « *quand tu vois quelque chose et que tu ne sais rien dessus, t'as le guide avec toi qui t'en donne l'histoire, ça te permet d'apprendre plus de choses dessus. Plutôt que de simplement voir, t'apprends aussi »* (Kate). Ce « remarquable » ne s'entend pas seulement dans la seule perspective du « monumental » car c'est aussi celle du « banal » puisqu'il s'agit de distinguer « *des lieux… pas trop touristiques… où on voit plus la culture, les petits marchés, des endroits non touristiques* » (Victoria), par exemple « *des petites choses, des petits clubs de musique, des endroits un peu différents* » (Juan Gonzales). Mais ces lieux ont davantage de chance d'être investi si les touristes s'appuient sur des supports spécialisés généralement destinés aux résidents (*Pariscope*, *Officiel des spectacles*, *Lylo*…) car ils ouvrent plus facilement l'accès aux aménités festives et à l'événementiel culturel parisien (c'est ainsi que, via ces intermédiaires, Bill ira au *Batofar*, Tobi au théâtre et Raphaël au Divan du Monde). Si l'on recueille quelques éléments concernant la prescription du « banal » qui ne se retrouvent pourtant pas dans les faits (car les enquêtés préfèrent le dénicher par soi-même), c'est qu'ils ne distinguent pas toujours entre les informations qu'ils cherchent concrètement et celles qu'ils aimeraient potentiellement trouver, et c'est sur ce dernier point que ressort le désir de visites plus différentes.

En définitive, nous dirons que les informations recherchées, si elles visent triplement l'hébergement, les déplacements et les lieux, sont de nature à la fois *pratique*, *prescriptive* et *explicative*. Pratique, d'une part, car les éléments prospectés s'attachent à des faits concrets, essentiellement spatio-temporels (horaires, plans), facilitant le voyage (mais aussi des informations pratiques du quotidien, comme le change de devises, par exemple) ; prescriptif, d'autre part, en estimant ce qui est digne d'intérêt ; explicatif, enfin, à partir des conditions de possibilité historique, esthétique, du « remarquable ». Ces dimensions entretiennent des relations différentes à l'action, les niveaux de performance des deux premières concernant davantage des informations nécessaires à la réalisation du projet, non seulement où dormir, mais pour quel prix ; que voir et comment y accéder, etc. La troisième a un rapport plus lâche à l'action en visant une connaissance intellectuelle sans que celle-ci ait des répercussions directes sur celle-là. Si toutes trois (dimensions pratique, prescriptive et explicative) sont susceptibles d'engager théoriquement les thématiques recherchées (l'hébergement, le déplacement, la visite), l'aspect explicatif reste globalement lié à la visite. En effet, on ne peut certes écarter le recouvrement des trois dimensions pour chaque thématique. Vis-à-vis du déplacement, il est possible, par exemple, de recueillir des informations sur les horaires du métro (aspect pratique), les lignes les plus structurantes ou à éviter (aspect prescriptif) et une histoire du réseau (aspect explicatif). De même, l'hébergement peut être situé dans l'espace, les avantages soulignés en termes de commodité et l'histoire de l'immeuble expliquée. Mais ce sont généralement les lieux *visités*, qui ne sont pas ceux dans lesquels on loge et le réseau où l'on se déplace, qui sont *développés*.

Au final, et plus largement, même les enquêtés qui ne possèdent pas (ou plus), en propre, de guide sont soucieux d'obtenir ces différentes informations, principalement pratiques et prescriptives. Mais si cette triple déclinaison constitue un cadre pour l'action du touriste, l'analyse se fait ici dans une perspective non située qui montre ses limites.

1. 1. 1. 2 Les limites d'une analyse décontextualisée

Le questionnement qui vise à connaître les informations pertinentes du guide est ici général et il ne donne, en conséquence, qu'une vue partielle des relations à l'outil en ne renvoyant pas à des contextes précis. C'est pourquoi il importe d'en connaître les moments et les temps d'usage pour dépasser les limites d'une interrogation trop détachée des saisies concrètes de l'objet. Dire que la plus-value d'un guide consiste à recueillir des informations explicatives ou prescriptives est moins intéressant que de saisir la manière dont se déploie ces informations dans l'espace-temps du voyage et la façon, aussi, dont elles sont appropriées par les enquêtés. Ce constat des limites d'une réponse générale déconnectée de tout contexte est particulièrement frappant lorsque l'on interroge Mikaël sur sa relation au guide et les informations qu'il y cherche. L'aspect général de la question semble n'appeler aucune remémoration spécifique de son usage, ce qui entraîne davantage, de sa part, bien plus le commentaire du guide qu'il a sous la main lors de l'entretien que des propos mettant en valeur

un rapport singulier en mesure de nous informer sur les moments et les raisons de son utilisation. Cela est clair dans les premiers temps de sa réponse et les hésitations qui l'accompagnent : « *hmm, je l'ai acheté* [le guide] *en Allemagne, mais en fait c'est mon père qui l' fait, donc je ne sais pas où il l'a acheté.* [Qu'est-ce qui t'intéresse dedans ?] *par exemple il y a des parties où on peut, où on peut… euh… par exemple il y a des chapitres où… qui présentent différentes parties de Paris et ce qu'on peut faire en un jour… par exemple il y a toute une partie…*[il marmonne en feuilletant son guide, rendant le propos inaudible]… *euh…* [pourquoi tu le trouves bien ?] *Parce qu'il a… hmm… des cartes, ouais…* [longue pause] ». La réponse est indécise sinon obscure. Elle se fait plus fournie quand l'enquêté survole le guide, s'arrêtant sur certains passages dont la lecture en commande le sens : « [et… d'autres choses ?] [longue pause pendant que l'enquêté feuillette le guide] *Ok, par exemple, du Louvre à l'Arc de triomphe, tu as une carte du quartier, et tu as toute la journée planifiée si tu veux, neuf heures, douze heures, et où on peut aller… ou des conseils sur tout l'endroit, et après, là il y a des informations spécifiques sur les différents endroits. Donc il est très bon, vraiment détaillé… ouais il est vraiment bien en fait.* [Revenant au début]… *et il commence par dire des choses sur l'histoire ou les coutumes, les Parisiens… C'est juste… ils prévoient et planifient quelques tours et donnent des conseils sur où aller et à quelle heure… ou il y a une liste de quelques mots français, ou quelques détails ou questions et les réponses.* [Lisant le guide, presque] *Ou qu'est-ce qu'il faut faire si on est malade, et quelque chose sur, quand on veut acheter des vêtements parce que les tailles sont différentes, on a des tailles différentes en Allemagne. Comment… hmm ou comment… combien on doit donner comme pourboire, tu sais, dans différents endroits, aux taxis, aux guides ou des choses comme ça ».* Le sens de l'usage du guide est ici essentiellement redevable de la lecture spontanée de l'enquêté au gré des pages qu'il feuillette. Dépasser ce type d'écueil pour saisir plus finement des pratiques planificatrices nécessite, dans la mesure du possible, un questionnement sur les situations.

1. 1. 2 Les contextes de sollicitation du guide

Il s'agit ici de rapporter l'usage du guide à des temps et des lieux particuliers : où et quand le guide est mobilisé comme soutien du voyage, et pour quelle(s) information(s) ? Ce questionnement permet de saisir plus finement la dimension opératoire du guide en tant que viatique pour l'action. Où l'on remarque que les usages sont inégaux et partagés entre 1) une minorité d'enquêtés qui l'emportent avec eux lors des sorties dans la ville à des fins de connaissances à la fois pratiques, prescriptives et explicatives ; 2) un plus grand nombre qui le consultent à l'auberge, avant les visites, pour y chercher des informations essentiellement pratiques et, dans une moindre mesure, prescriptive. Enfin 3) ceux qui, en plus petit nombre, n'en possèdent pas ou plus et dont l'examen est cantonné à l'auberge à partir des exemplaires d'autrui pour y récolter des éléments qui sont, là, en grande partie pratiques (essentiellement des horaires et des plans).

1. 1. 2. 1 Emporter le guide avec soi : support de connaissances sur la ville

La minorité d'enquêtés qui embarquent avec eux leur guide lors des sorties dans la ville le font dans une optique précise : il s'agit de renseigner l'espace urbain par des informations de nature principalement explicative, surtout quand les visites visent l'espace « monumental ». L'aspect pratique est bien évidemment présent car il est premier pour accéder concrètement à la ville en touchant à l'hébergement et au déplacement. De même, la dimension prescriptive est lisible dans le ciblage d'un logement, de lieux à distinguer et à visiter. Ces choix ne sont pas directement nécessaires au cours de l'action, comme la dimension explicative, car ils peuvent être faits dans une phase antérieure à celle-ci. Mais cette *explication* permet de servir, dans le contexte des pratiques du dehors, de support d'information des visites, en détaillant (dans une certaine mesure) les conditions d'existence et de constitution des éléments remarquables de la ville qui sont, pour une bonne part, logés dans l'espace « monumental ». Il appelle, plus que le « banal », le commentaire et l'éclaircissement. En effet, si l'espace « banal » se laisse davantage observer dans l'irréductibilité des situations et des circonstances (même si, on l'a vu, les enquêtés seraient potentiellement preneurs de conseils alternatifs, sur les lieux culturels notamment), le « monumental » résulte, au contraire, de qualités spécifiques de sites qui sont le produit marquant de l'histoire humaine. C'est donc un contexte particulier qui demande, pour être compris, des connaissances détaillées. Dans ce cadre, le guide devient un support adéquat : « *par exemple, en regardant un beau bâtiment et tu ne sais pas son nom, ou tu ne connais pas son histoire, là tu peux regarder dans ton guide* » (Becky), « *par exemple, si tu te trouves au Sacré-Cœur, on va trouver une photo et l'explication de ce que c'est, de ce qui s'y est passé, de comment il a été construit* » (Caroline) ; « *on ne connaît pas l'origine de certains monuments ou de certains endroits parce que, dans la plupart des cas, on n'a pas d'explications sur ce qui s'est passé. […] Donc j'aime bien avoir ce type d'informations parce que des fois, t'es là, devant, c'est beau et t'as envie d'en savoir plus »* (Elizabeth). Ce lien entre la présence du guide imprimé comme support explicatif des éléments remarquables de la ville se lit aussi dans le témoignage de Chris, qui fait l'achat d'un guide sur Paris au milieu de son séjour dans la capitale, estimant qu'il n'a fait jusqu'ici (la première semaine, sur les deux qu'il passera) que « *traîner et flâner* » c'est-à-dire se promener dans la ville au gré de ses envies – « *j'avais pas encore vu énormément de monuments […] à peine la tour Eiffel, c'est la raison pour laquelle je l'ai acheté*, *pour voir un peu plus de choses, plus de bâtiments et apprendre un peu plus l'histoire de la ville* ». Alors que la flânerie n'appelle pas de support spécifique pour se réaliser, parce que la condition de la déambulation s'effectue précisément dans l'absence de prescription (où alors à un niveau très général, à l'échelle d'un quartier par exemple), le « monumental », en se logeant des formes circonscrites identifiées comme remarquables, suscite davantage de discours explicatifs qui précisent les raisons de cette légitimité historique et/ou esthétique et, in fine, touristique. Le guide trouve ici sa pertinence comme objet embarqué pour prendre connaissance de faits précis, souvent historiques, qui font défaut aux visiteurs. C'est notamment le cas lorsque les visites sont réalisées à l'intérieur des sites et non seulement dans les alentours. C'est pourquoi l'usage du guide accompagnant le mouvement dans

la ville est, par exemple, à réinscrire dans la pratique touristique muséale, puisque ceux qui disent l'avoir avec eux sont aussi ceux qui visitent formellement les musées ainsi que les sites. Si le guide est emporté, c'est bien parce qu'il permet de comprendre la constitution des éléments notables (un bâti, un jardin, une œuvre, une collection…) et en particulier lorsqu'il faut entrer dans un site pour les observer et les apprécier. Bien qu'il ne soit pas systématique, il y a un lien entre les visites effectives des sites (lorsqu'on paie pour y entrer) et le fait d'avoir le guide avec soi dans le cours du déplacement. Tout se passe comme si le site touristique, lorsque les enquêtés s'y confrontent « pleinement », nécessitait d'avoir avec soi un support explicatif (et même si ce type d'information reste générale sur le lieu et/ou les collections visitées). Lorsqu'on possède plusieurs guides, l'utilisation est affinée selon le contexte de visite, notamment en fonction du niveau de programmation de la journée. L'exemple de David offre un aperçu du maniement sélectif des deux guides qu'il possède (le *Lonely Planet Europe de l'Ouest*, guide généraliste ainsi qu'un guide aux données plus historiques) selon les prévisions qu'il opère : « *cela dépend. Si je ne sais pas ce que je vais faire, je suis susceptible d'en prendre plus d'un. Si je sais où je vais, je prends le guide dont j'ai besoin* ». Il se sert du premier lorsqu'il n'a pas décidé ce qu'il allait voir et faire (« *pour que je puisse voir ce qu'il y'a à visiter pas loin* » : c'est ici l'aspect généraliste du guide qui compte) alors que s'il a fixé précisément la visite d'un site, il prendra, *en plus*, le guide plus fourni historiquement, lequel sert les visites muséales : « *il m'a été très utile à Londres, Amsterdam et Paris, pour les visites de musées, l'information sur l'art* ».

En résumé, la place du guide dans le cours des sorties en ville vient bien nourrir la dimension explicative que demandent des visites effectuées dans les sites, en sus des aspects pratiques et prescriptifs qui constituent le soubassement des manières de faire (informations sur la plus-value du site et son accès). Ces manières de faire restent néanmoins mineures face aux postures plus distantes qui sont adoptées.

1. 1. 2. 2 Laisser le guide à l'auberge : consultations pratiques et lectures distancées

Un grand nombre d'enquêtés disposant d'un guide tendent à le laisser à l'auberge, l'emportant rarement avec eux lorsqu'ils sortent. L'usage du guide est ici moins un outil que l'on mobilise en situation de déplacements qu'un support utilisé à distance des pratiques du dehors. En fait, il les prépare, dans une visée pratico-pescriptive, mais ne les accompagne pas.

Il y a une raison qui est généralement première dans les propos des enquêtes afin d'expliquer pourquoi le guide reste à l'auberge et qui tient au poids de l'objet, souvent jugé pesant et donc considéré comme rédhibitoire pour des déplacements journaliers que l'on souhaite légers : « *je ne prends jamais mon* Lonely Planet *avec moi.* [Jamais ?] *Jamais, il est trop volumineux, trop lourd et j'aime pas prendre un sac à dos avec moi* » (Jade) ; « *je ne le prends pas, il reste là-haut* [dans la chambre], *je ne prends que des petites choses* » (Emily). Néanmoins, cette explication reste secondaire au regard du rôle que le guide

occupe dans le plan de l'action : c'est parce qu'il sert, avant tout, la préparation du mouvement qu'il est peu requis dans son déroulement. Certes, le poids de l'objet ne favorise pas son transport mais c'est son utilité lors des déplacements dans la ville qui n'est pas jugée nécessaire car elle n'est pas indispensable au cours de l'action où il s'agit essentiellement de se repérer dans l'espace par rapport à des objectifs qui ont été définis à l'auberge (ils le sont aussi pendant les sorties en ville mais ce sont alors les situations qui les actent). Regardons ici les informations que sert le guide et les contextes d'usages correspondants. Il contribue essentiellement à dénicher un ancrage dans la ville, à s'y mouvoir et accéder à différents lieux, opérations qui se réalisent à distance du mouvement en complémentarité avec l'usage de la carte. Premièrement, pour ce qui concerne l'hébergement, ce travail se fait généralement à partir de l'auberge les jours précédant le départ, et quelques fois, nous l'avons vu, le jour d'arrivée : on repère deux ou trois adresses que l'on entoure ou note sur un papier. Ensuite, les attitudes varient selon les occasions, certains enverront un mail ou (mais plus rarement) appelleront, tandis que d'autres vérifieront sur place. Deuxièmement, le guide aide à trouver les informations pour se déplacer : c'est la carte (mobile, qu'on emportera avec soi) ou celle du guide qui sert de support, en lien avec le troisième point, les lieux visés. Les différentes modalités d'accès aux espaces sont une recherche qui est, là aussi, principalement réalisée lors de la phase préparatoire au déplacement où l'on positionne le(s) lieu(x) que l'on vise pour la journée (lesquels résultent généralement du guide ou des autres voyageurs). Il s'agit de les situer géographiquement et de construire schématiquement le déplacement pour s'y rendre, nécessitant de reporter l'adresse sur un plan (celui du guide ou la carte). Le guide concourt ainsi largement à discriminer dans l'espace dense de la ville les lieux et à les situer pour pouvoir les relier à l'auberge (si l'on veut s'y rendre directement) ou d'autres monuments ou repères déjà intériorisés pour pouvoir éventuellement s'y connecter une fois sur place. Pour résumer, ces trois opérations sont essentiellement travaillées par les dimensions prescriptives et pratiques : d'une part, se faire indiquer les lieux dans les villes (hébergements, monuments ou autres) et le réseau (mode et ligne adéquats) et, d'autre part, les manières de s'y rendre. In fine, on peut dire, en reprenant les propos de Carola, que le guide sert globalement à « [donner] *des informations sur les horaires, les adresses* [aspect pratique]*, trouver quelques endroits, des trucs comme ça* [aspect prescriptif] ». Il y a bien l'aspect pratique via les horaires et les adresses, et la dimension prescriptive dans la connaissance de certains endroits. Pratico-prescriptif, le guide a une fonction similaire à internet qui est mobilisé, outre l'usage personnel, pour se renseigner sur l'hébergement à venir et les horaires des déplacements inter-urbains. C'est pourquoi l'outil papier est parfois délaissé au profit d'internet lorsqu'il y a une connexion dans l'auberge, les enquêtés estimant les informations délivrées par ce dernier plus actuelles. Mais que l'utilisation soit celle d'internet ou du guide imprimé, ils contribuent principalement au développement de l'action et à une planification *assez générale* : le nom d'un hébergement avec une adresse et éventuellement un plan, le nom d'un site avec ses horaires et l'itinéraire pour le rejoindre, etc. Après, dans le cours du déplacement, c'est la carte qui va prendre le relais et servira les planifications dans l'espace urbain.

Ce rapport au guide pratico-prescriptif et antérieur au mouvement lui-même s'illustre aussi avec ceux qui en possèdent plusieurs. Malgré la réunion d'une somme d'informations potentiellement importantes (lorsqu'on totalise deux ou trois guides par exemple), celle-ci reste largement sous-utilisée dans l'action calculatrice précédant le déplacement. La figure de touristes lestés de guides ciblant parcimonieusement les informations ne peut être ici convoquée. En fait, l'accumulation d'exemplaires s'explique, paradoxalement, par une préparation assez lâche du voyage qui se fait davantage dans la récupération d'exemplaires *quels qu'ils soient* (s'ils concernent l'Europe ou la France) que dans des achats ciblés et réfléchis. Les guides peuvent être apportés, avant le départ, par un parent, empruntés dans une bibliothèque, achetés d'occasion, prêtés… Ils résultent alors plus d'un apport extérieur ou d'une occasion d'achat qu'un choix lié aux qualités intrinsèques de l'objet, son organisation, sa philosophie sous-jacente, ses prescriptions, etc. La démarche peut se résumer ainsi : « je récupère des guides que je consulterai une fois sur place » même si on trouve souvent dans le panel une édition généraliste et proche d'un voyage touristique « individuel » mettant l'accent sur des informations pratiques. Mais que ces guides soient la conséquence d'opportunités ou de choix délibérés, certains enquêtés se retrouvent alors avec plusieurs éditions dont ils ne feront, in fine, qu'un usage ciblé. Regardons les combinaisons qui s'opèrent entre les différents guides ainsi qu'avec les cartes (car l'ensemble permet de saisir la place respective des outils dans l'action). Par exemple Joe, qui a pris avec lui quatre supports : un guide généraliste sur Paris (*Time Out*) un plan de la ville avec les plans de quartiers (intitulé *Plan de Paris par arrondissements et communes de banlieue avec la station de métro la plus proche*), une grande carte du métro et une grande carte de France éditée par Michelin. Il a acheté *Time Out* pour l'occasion, a récupéré le guide par arrondissement auprès d'un ami, la carte de métro était vendue comme produit dérivée d'un journal anglais et la carte de France, datant de plusieurs années, lui appartient. C'est à l'auberge qu'il parcourt le guide (*Time Out*) qu'il n'emporte pas avec lui, contrairement aux cartes et le guide des rues avec les plans de quartiers, qui sont des supports destinés à l'orientation (« *c'est pour me repérer* », dit-il). Du guide, il y retire certaines informations concernant des lieux, en procédant notamment par soulignement. Par exemple, pour le musée d'Orsay, il a entouré l'indication « C-Map, G6 » renvoyant au plan du guide, qui lui permet de situer géographiquement le site, qu'il va repositionner sur son petit guide *Plan de Paris par arrondissements*… qu'il emportera lors des visites en ville. Au final, il fonctionne en deux temps : dans la lecture du guide d'une part, dont il extrait l'information nécessaire à l'action (la situation géographique du site) qu'il replace, d'autre part, sur l'exemplaire embarqué qui est dévolu à l'orientation. Ainsi, si *Time Out* peut lui servir de support à la décision, c'est davantage le plan et les cartes qui appuient le cours de l'action : « *je regarde le guide avant de partir, pour voir quel monument est intéressant, et je regarde le plan de métro pour y aller, et c'est juste le plan et la carte du métro que je prends avec moi* ». Quant à la carte de France, elle ne sert en rien l'action mais est simplement consultée pour prendre la mesure de l'espace français (« *je l'avais pris comme ça, je la regarde de temps en temps pour voir où sont les autres villes* »). Autres exemples de rapport ciblé au guide, Victoria, qui possède, outre une carte de Paris, un guide généraliste sur la ville

(*Trotamundo*, qui est la traduction espagnole du *Guide du Routard*) et un guide spécialisé sur les auberges de jeunesse (*Europe 2000 Hostelling International*). Outre qu'elle entend affirmer sa distance aux prescriptions de guide[246], les usages respectifs sont répartis entre le *Trotamundo* qui est consulté à l'auberge essentiellement dans une optique pratique (« *ce que je vais chercher, c'est… des informations sur les horaires de métro, je veux dire, comment revenir, comment aller et une fois que j'ai compris, j'ai ma carte et ça suffit* ») et le guide sur les auberges, qui est sollicité, plus épisodiquement, à chaque changement d'étape et de lieu d'hébergement (« *pour voir les prix et… où elles se situent* »). Quant à Brita, elle a emporté avec elle trois guides qu'elle a empruntés à la bibliothèque universitaire d'Hambourg sans bien en vérifier le contenu (« *je n'ai pas eu le temps d'y jeter un coup d'œil avant parce que j'avais également des choses à faire pour l'université* [avant de partir]*, mais oui, je les ai tous pris* »). Leur usage est bien circonscrit, comme précédemment, à des fonctions pratiques qui précisent les modalités d'accès à la ville : « *je n'ouvre pas vraiment ces guides, hmm… Paris regorge d'endroits très connus, donc les gens qui viennent ici savent ce qu'ils veulent voir ou ce qu'ils n'ont pas encore vu. Ils nous aident à savoir comment se rendre à ces endroits ou connaître les horaires du métro, des choses comme ça* ». Ces exemples montrent que la possession avec soi de plusieurs exemplaires de guide ne constituent pas un facteur explicatif de leur pratique, dans la mesure où il y a un décalage entre la présence de nombreux supports et ce qu'on y retire pour l'action, à savoir des informations ciblées qui touchent à des questions pratiques (déplacement et accès). Tout se passe comme si l'on emportait avec soi des exemplaires dont on ne cherche à apprécier, au moment on a l'acquiert, les apports futurs. Il s'agit d'abord d'une réception matérielle, ce n'est qu'ensuite, dans le cours des étapes, qu'il y a une consultation effective. À ce niveau, lors de la phase concrète du voyage, ce sont les situations qui en commandent les usages, dans une répartition entre un *avant* antérieur à l'action (en soirée ou le matin, avant de démarrer la journée) et un *pendant* ressortant du déroulement de l'action. Dans cette configuration, le guide vient se situer clairement dans le premier cas, comme outil planificateur qui sert principalement la recherche d'informations pratiques et prescriptives permettant d'acter des choix et de connaître les modalités d'accès géographiques et temporels. Cette phase laisse place à la carte, support léger et adéquat au déplacement dans la ville. Ce n'est que si l'on vise des informations de nature explicative, généralement liées aux visites de l'espace monumental, que le guide trouve sa place dans les affaires journalières que l'on prend avec soi pour sortir. Mais dans cette échelle d'utilisation du guide (pratico-prescriptive puis explicative), il reste le cas de ceux qui n'en possèdent pas ou plus.

1. 1. 3 L'absence de guide

Il ne faut pas comprendre l'absence de guide de la part des enquêtés comme une défection ou une distance s'appliquant de bout en bout de leur voyage, soit parce que cette absence est temporaire, soit parce qu'elle cache des usages différents qui n'impliquent pas une inattention complète à l'objet.

[246] « *C'est une très bonne aide mais je n'ai pas besoin de guide… je veux dire… je ne les suis pas… comment dit-on ? Je ne suis pas enfermée là-dedans… je veux dire… je ne suis pas tout ce qui est dit dans le guide, non* ».

Initialement, il y a un ensemble d'éléments résultant du projet qui favorisent une distance globale vis-à-vis des guides pouvant se traduire par un abandon matériel. En effet, la recherche d'autonomie et de mise en situation de soi dans le voyage contribue à s'éloigner d'objets prescripteurs : « *j'me promène par moi-même, j'découvre par moi-même, j'pense que c'est mieux comme ça. Si on fait juste ce que le guide dit, on va manquer plein de choses qui ne sont pas écrites dans les guides* » (Altan) ; « *je ne suis pas très guide. Je n'ai absolument rien contre les guides, j'aime découvrir par moi-même, décider par moi-même* » (Marc). Cette attitude de rejet n'est néanmoins en rien celle du tourisme mais davantage la mise en distance d'informations trop convenues, parce qu'inscrites définitivement et comme « officialisées » dans un ouvrage, ce qui rend impossible, selon ces enquêtés, les bons plans et autres événements inattendus. La distance à un tel outil découle aussi de sa relative inadéquation à la logique du circuit dont le tracé se construit parfois en situation. Le choix entre un guide volumineux concernant toute l'Europe ou plusieurs guides sur différents pays n'est pas toujours satisfaisant. La légèreté matérielle et l'économie étant privilégiée, trimbaler avec soi un imposant volume sur l'Europe (à titre d'exemple, le *Lonely Planet* consacré à l'Europe de l'Ouest compte 1180 pages) ou rééditer l'achat correspondant à la destination ne sont pas des manières de procéder les plus appropriées (« *ce n'est pas que je sois pauvre, mais je préfère éviter les dépenses pour les guides car je préfère dépenser cet argent pour les sorties le soir* », Rodolfo). Si ces éléments émanant de la structure du projet de voyage encouragent une attitude de recul face à l'objet, elle ne s'interprète pas comme une absence de relation à ce dernier. Cette absence peut être momentanée ou faire suite à une utilisation passée adéquate aux premiers temps du voyage. Les enquêtés qui font prévaloir un telle absence, au moment où ils sont interrogés, restent bien conscients des fonctions potentielles du guide et le consultent auprès d'autres coreligionnaires de voyage rencontrées dans les auberges (« *j'ai consulté le Lonely Planet un peu, pour voir comment ça marchait* », Altan), mais en privilégiant le circuit plus informel du « *bouche à oreille* » (Marc) pour se renseigner et décider. Au final, ne pas conserver de guide avec soi traduit bien plus l'absence de l'objet en propre que le refus de le consulter, car il y a bien, épisodiquement, un recueil d'information qui se fait à partir du guide et même parfois une acquisition temporaire de l'objet, ensuite délaissé[247]. À côté, et parfois en complément du guide, prend place la carte, qui est également un objet classique du touriste en tant qu'il représente, sur une surface plane, l'espace de visite. Les enquêtés concernés sont ici ceux qui voyagent longtemps et sont en fin de voyage, c'est-à-dire dans des contextes temporels qui donnent le sentiment d'une confiance et mais aussi, objectivement, une maîtrise pratique des environnements notamment en reproduisant des manières de faire préalablement testées et confrontées dans d'autres villes.

En définitive, si l'on reprend l'ensemble des éléments résultant des relations entretenues par les enquêtés avec le guide, il y a bien une corrélation entre l'usage de l'objet et la nature des éléments recherchés (pratique, prescriptive, explicative). Plus le guide est accaparé, avant comme pendant

[247] Par exemple, Rodolfo, qui affiche sa distance aux guides par souci d'économie mais qui l'utilise néanmoins lors de son arrivée à Pise.

l'action, plus l'échelle des informations est complète. Moins il l'est, plus les informations tendent à s'épurer dans la recherche d'éléments pratiques. Qu'il soit intensément utilisé ou pas, la dimension prescriptive est toujours présente car c'est la nature intrinsèque des guides, malgré leur diversité, que d'opérer des sélections et des choix. Cela dit, ces derniers tendent à se polariser sur des éléments concrets nécessaires à l'action pour les enquêtés qui n'ont plus de guide et sont amenés à consulter ceux des autres voyageurs. Le rapport à la prescription sera, au contraire, plus large pour les enquêtés utilisant l'objet avant et pendant l'action. Il reste que, in fine, le guide est largement délaissé du mouvement lui-même. Bien qu'il le serve en le préparant, c'est la carte qui prend le relais dans les situations de mobilité.

1.2 La carte mobile et l'espace objectivé

Si la carte géographique est parfois le signe ostensible de la pratique touristique, c'est précisément parce qu'elle est un soutien de l'action en facilitant l'orientation et la mobilité dans un espace où les habitudes font défaut[248]. Ce qui d'ordinaire fonctionne sur la base d'une adaptation pré-réflexive d'un itinéraire incorporé est empêché par la méconnaissance de l'espace urbain (ce dont tout citadin métropolitain peut mesurer les effets perturbateurs quand ses déplacements se réalisent dans un lieu inhabituel). La carte, en tant que procédé d'objectivation de l'espace, supplée à l'absence de représentations de la mémoire incorporée, comme une mémoire externe de l'étendue spatiale de la ville et de ses réseaux. Si la grande majorité des enquêtés en font un usage massif et régulier, c'est parce que cet outil est un recours qui couvre l'ensemble du déplacement. C'est, d'une part, parce qu'il est facilement mobilisable en tant qu'objet provisoire que l'on prend et délaisse facilement. D'autre part, c'est un outil de représentations des réseaux permettant de se repérer dans l'espace viaire et notamment dans l'espace « monumental ». De plus, son usage se fait souvent en interaction avec les repères distribués dans l'espace urbain.

1. 2. 1 Un objet mobile et provisoire

La carte est un objet provisoire car elle est rarement conservée sur l'ensemble du voyage. D'abord parce que c'est un objet mobile et léger qui est souvent distribué gratuitement dans de multiples lieux des villes. Il est donc d'un accès simple et aisé qui n'engage pas de coût. Ensuite, utilisée par des voyageurs qui fonctionnent sur le mode du circuit, la carte ne représente généralement qu'une étape – il y a une carte pour Paris, une autre pour Londres, Berlin, Madrid, etc. – qui concourt à son caractère éphémère. Ce sont donc, à la fois, les caractéristiques intrinsèques du voyage des backpackers (le circuit) comme celles de la carte (qui ne représente qu'un espace) qui font de celles-ci un objet impersonnel et mobile que l'on prête, donne et parfois jette, puisqu'on les trouve dans de multiples lieux. Les cartes sont, en effet, disponibles dans de nombreuses structures d'accueil, dans

[248] On parle ici de cartes géographiques caractérisant l'environnement de surface de la ville, sauf indications.

des auberges de jeunesse, des hôtels, des gares. C'est une présence multiple qui explique que l'on oublie parfois la provenance de celle que l'on a avec soi. On la reçoit parfois comme produit complémentaire ou comme produit dérivé d'un achat, avec le pass *Interrail* ou on la récupère d'un autre voyageur qui, dans un jeu des itinéraires contraires, donne la carte de sa dernière destination à celui qui s'y rend : « *je l'ai laissée* [la carte] *à un ami croisé à Amsterdam qui venait d'arriver, et puis il faut alléger le sac* » (Altan). Souvent, du fait de la mobilité volatile de l'objet, on procède en cherchant un exemplaire dans chaque gare d'arrivée ou dans les offices de tourisme, dans une démarche toujours renouvelée : « *je l'ai achetée à la gare. […] Généralement, je prends des cartes à l'office du tourisme ou à la réception des hôtels. Je me rends toujours dans les auberges en premier pour savoir où je vais dormir […] Une fois que je sais que j'ai quelque chose, je pars à la recherche d'une carte* » (Ben). Mais si les qualités de l'objet en permettent une appropriation facile et rapide, c'est aussi et surtout sa fonction de représentation schématique qui, constituant ressort pour l'action, est sollicitée.

1. 2. 2 Un outil de représentation des réseaux

D'un point de vue spatial, la carte a pour fonction de pallier la mémoire individuelle par une mémoire externe qui représente de façon stable et définitive un espace : un pays, une ville, un quartier, etc. La mémoire individuelle du touriste n'est pas adéquate à l'espace visité si ce dernier est inconnu. On n'a donc pas avec soi de « plan inscrit en mémoire », et ce d'autant plus que la ville est un espace complexe qui imbrique différents réseaux : celui des rues, du cadre bâti, des monuments, des transports (souterrain et en surface). La carte permet alors de se retrouver dans l'espace multiple de la ville à partir d'informations extérieures au corps. Mise en forme de la spatialité, elle sert de soutien pour s'orienter : « *ça sert si tu veux savoir où t'es rendu* » (Altan) ; « *pour* [se] *repérer dans la ville* » (Juan) ; « *si je n'ai pas de cartes, je ne peux pas m'orienter, je n'ai pas beaucoup de… je suis une très mauvaise physionomiste […] je ne m'y retrouve pas sans carte* » (Victoria). Si la déambulation piétonne, pour se diriger, s'appuie parfois sur des formes urbaines simples et reconnaissables (les boulevards), en comparaison, celles qui engagent davantage de sinuosités et de méandres peuvent rendre la tâche du repérage in situ plus ardue, donc nécessiter le recours à un plan : « *la carte ? C'est pour voir où je suis parce que si tu pars te promener, tu choisis un itinéraire, c'est parfois des grandes artères mais lorsqu'on doit prendre des petites rues, c'est difficile, ça m'aide à savoir où je suis* » (Brita). C'est aussi parce que les réseaux urbains sont particulièrement denses (celui des transports notamment), produits d'une histoire pluri-décennales (plus d'un siècle pour le métro), que la carte, en représentant schématiquement les tracés, s'impose comme un support efficace, notamment dans les premiers temps du contact avec la ville : « *j'avais une carte avec tous les transports en commun dont les bus, […] la carte du Printemps, il y avait les trois dessus, le RER, le bus, le métro. Ça nous a suffit […] elle nous a bien servi, surtout au début* » (Raphaël).

La représentation des réseaux est aussi celle des sites touristiques, et certaines cartes, suivant les indications qu'elles fournissent, peuvent constituer un support direct pour les visites. C'est plus

particulièrement vrai lorsqu'elles indiquent, en sus du réseau viaire, les différents monuments, calant ceux-ci sur celui-là. Dans ce cas, l'association sert de support pour l'action, car une telle carte permet de construire un itinéraire qui est un gain de temps par rapport à une improvisation totale des visites des lieux : « *à Rome, j'ai vraiment utilisé la carte […] Parce qu'il y a beaucoup de choses à voir. Comme ici, je suis resté onze jours, le problème… j'savais que je restais juste deux jours à Rome et je voulais voir le plus de choses possibles. Et les monuments étaient écrits sur la carte, "j'vais là, j'vais là"* » (Altan). De même pour Jaimé qui, restant peu de temps à Paris (trois jours), s'appuie sur une telle carte pour des déplacements qu'il veut optimaux : « *je les ai repérés sur la carte* [les monuments]. *Je sais qu'il faut prendre la ligne 1 et aller à la Défense* [visiter l'arche] *et ensuite à Notre-Dame […] j'ai repéré l'endroit et la station grâce à la carte du métro, du coup, j'ai pu les localiser grâce à la carte* ». Ce type de carte, en ordonnant l'espace symbolique, épure la complexité des éléments urbains et concourt aux gains de temps. Si elle dévide la ville de sa nature enchevêtrée et, de ce fait, en propose une lecture clarifiée, elle ne reste qu'un support au service du touriste. Le programme peut rester flexible et adapté aux circonstances locales. Par exemple, Jaimé qui, s'il a initialement projeté d'aller à Montmartre, a repéré le site et son décentrement géographique par rapport aux bords de Seine (et à la ligne 1). Il modère son projet en conséquence : « *je verrais si j'ai le temps* ».

De la même façon que pour le guide, l'analyse de l'intérêt d'un outil de mobilité comme la carte reste général et décontextualisé. Outil de représentation de la ville, il est fort probable qu'il n'est pas mobilisé en continu, de bout en bout du déplacement (on se déplace rarement avec une carte à la main que l'on regarderait *tout le temps*). Il est donc nécessaire pour produire une analyse des usages, d'en saisir les situations qui les activent.

1. 2. 3 Contextes d'usages des cartes mobiles

Alors que les guides imprimés tendent à être consultés en amont du déplacement physique (à moins de l'embarquer pour y puiser des informations *explicatives* sur la ville), la carte couvre plus systématiquement des phases plus larges d'action. L'objet a une double fonction pratique, en étant à la fois schématique et maniable, ce qui explique sa sollicitation lors des séquences planificatrices antérieures au départ comme dans le cours de la mobilité elle-même.

1. 2. 3. 1 Planification avant le départ

La carte sert la phase calculatrice qui, à l'auberge, précède la sortie dans la ville, notamment parce qu'elle est le prolongement « naturel » des informations recueillies dans le guide. Précisément, elle permet de positionner les lieux dans l'espace et de construire leur accès géographique (avec des questions du type : quelle ligne de métro, quel arrêt, quel itinéraire à partir de la station ?). Si le guide permet de lier, entre autres, prescription et aspect pratique en conseillant un lieu et son accès, c'est la

carte qui sert de support à sa localisation précise et à l'itinéraire que l'on construit en conséquence : « *après le guide, je regarde sur la carte pour voir où ça se situe, et je vois comment je peux y aller* » (David). Cette phase est largement observable lors des matinées à l'auberge où, généralement pendant et/ou après le petit-déjeuner, la journée se prépare, les guides sur les tables, les cartes ouvertes. Ainsi, lorsqu'on l'aborde dans l'auberge un matin, Rodolfo est précisément dans ce moment préparatoire qui consiste à choisir son itinéraire pour se rendre à la place des Vosges que lui a conseillée un voyageur chilien la veille : « *je regardais comment aller là* [dépliant sa carte, pointant la place qu'il retrouve en tâtonnant], *comment me rendre… je regardais comment y aller par Bastille. Il faut que j'y aille et ensuite de la Bastille, quelle rue prendre. Mais, bon jusqu'à Bastille, je vais aller par là, ces rues* [les boulevards], *parce que ça me semble assez proche, et après je vais prendre là, comme ça* [bifurcation vers l'ouest, en remontant de la place de la Bastille vers le Marais] ». Dans cet exemple, ce n'est pas le guide qui fixe le cap ou esquisse l'objectif (comme lors d'exemples précédents) mais le « bouche à oreille » à partir d'une discussion qu'il a eue la veille avec un autre voyageur. Néanmoins, que l'objectif résulte du guide ou d'une rencontre, la programmation des détails de l'action (le déplacement pour s'y rendre) est dévolue à la carte comme stade final du processus de planification (pour ce qui concerne la séquence antérieure au déplacement lui-même). Autre exemple, lorsque Kate, à partir de conseils d'autrui, a entouré au stylo sur sa carte les endroits que la voyageuse avec qui elle a discuté lui a énoncé : « *ce sont de beaux endroits que l'on m'avait conseillés de voir. Une fille me l'a dit… il y a des parcours que je devais faire… place des Vosges… ce canal… le canal de l'Ourcq, des églises…* ». Le marquage sert ici la remémoration (« *pour me souvenir de ce que je dois visiter* ») et précise, de façon pratique, les objectifs à accomplir et les itinéraires à construire. Le guide et les interactions entre voyageurs jouent donc une partition similaire : celle de fixer l'orientation générale des choses à voir et à faire. La carte apparaît alors comme un moyen pour la programmation pratique de l'action, notamment quand les pratiques scripturales viennent certifier les lieux choisis.

1. 2. 3. 2 Planifications dans les pratiques du dehors et les interactions avec l'environnement

Une fois le mouvement engagé, la carte sert globalement comme une réassurance face aux aléas de l'action dans le cadre de mirco-planifications. Elle concourt au repositionnement dans la ville à un moment où la conscience de la position géographique des enquêtés fait défaut ou, plus souvent, est aléatoire (activant le sentiment de ne plus savoir où on est). La carte vient donc évaluer sa propre position en confirmant la direction suivie ou en demandant de s'y replacer : « *je sors ma carte quand je suis perdu, j'ai toujours un plan avec moi, je prends un plan de la ville, un plan touristique et aussi un plan qu'on m'a prêté, où il y a tous les noms de rues. Du coup, quand je me perds, je peux me situer* » (Carlos) ; « *s'il m'arrive de faire une pause et que je me sente perdu, je sors ma carte et je regarde où je me trouve* » (Carola) ; « *c'est la carte qui m'aide à me retrouver quand je suis désorienté* » (David). Mais cette réassurance fonctionne, la plupart du temps, en relation avec l'espace environnant. C'est à partir du moment où ce dernier n'est plus reconnaissable (ne permettant plus, à sa seule vue, de garantir la localisation : « je suis ici ») que la

carte est interrogée. Elle pallie, sur le champ, le défaut d'identification au sein de la portion d'espace dans lequel se trouve l'enquêté, qui est généralement extérieur au quartier de l'auberge: « *la rue qui est juste là, la rue Jules Ferry, j'arrive toujours à la repérer. Mais je n'arrive pas à retrouver mon chemin sans carte. Tout se ressemble, tous les magasins et toutes les maisons se ressemblent… elles sont toutes pareilles. Donc là, j'ai besoin d'une carte* » (Chris) ; « *si je vois République ou Oberkampf ou quelque comme ça, je sais que je ne suis pas loin de l'hôtel* [de l'auberge]*, donc, bien sûr, les stations de métro m'aident, mais quand je ne vois rien de connu, je suis obligé de prendre la carte »* (Jade). La ville apparaît ici comme une entité dont la complexité résulte paradoxalement de son « uniformité » où « *tout se ressemble* » hormis quelques repères (les formes reconnaissables du quartier de résidence, les stations de métro). La sollicitation de la carte à des fins de reconnaissance – pour trouver sa position – ne va donc pas sans s'appuyer sur des repères logés dans l'espace. Comment alors s'effectuent concrètement les interactions entre ces derniers et la carte ? Il faut trouver un indice matériel dans la ville qui puisse être rapporté à l'espace schématique de la carte : un nom de rue, un signe ostensible (une station de métro, un arrêt de bus, un édifice ou un monument telle une église), etc. Une fois la correspondance établie, la localisation peut se faire et le mouvement reprendre à partir des indications que cette dernière a fournies. Si la correspondance fait défaut – parce que l'espace alentour est dénué de signes forts ou que ceux-ci ne sont pas transférables sur le schéma – et donc que la désorientation perdure, c'est l'environnement urbain seul qui va servir de soutien par les moyens et les ressources qu'il offre sur-le-champ. Si nous avons indiqué que l'espace théorique des éléments distribués dans l'environnement pouvant servir potentiellement de repères et d'aide est pluriel (une structure d'information, des cartes immobiles, des passants), c'est généralement vers des demandes orales que se tournent les enquêtés pour demander la route à suivre. Les structures d'information sont trop peu nombreuses dans l'espace de la ville et les cartes de type « plan de quartier » apparaissent comme redondantes après la mobilisation inopérante de la carte embarquée. L'appel au passant constitue donc un dernier recours : « *souvent, quand je suis perdue avec la carte, je demande aux gens : "comment je fais pour aller là" ou, "je voudrais aller ici ?". […] Parce que la carte est trop petite ou qu'il n'y a pas les noms de rue »* (Emily). Si ce type de recours se révèle difficile ou inefficace, la route se poursuivra jusqu'à un nouvel environnement plus lisible et plus performant. Au final, il y a bien un fonctionnement relationnel de la carte avec l'environnement urbain. Seule, la carte mobile ne fonctionne pas. Elle n'a pas lieu d'être car sa qualité est précisément de condenser un espace réel trop dense et complexe pour la mémoire individuelle qui nécessite, de ce fait, une version abrégée. Sa performance vis-à-vis du mouvement n'est possible, a minima, qu'à partir de l'existence d'une correspondance entre la ville et la carte, pour que la première permette de conduire la mobilité dans la seconde (une connexion qui demande de traduire les signes dans l'espace urbain sur la carte ou inversement).

L'interaction entre l'espace urbain et sa synthèse imprimée n'est pas fixe et évolue selon les capacités de repérage et d'orientation des enquêtés. Si des compétences individuelles sont en jeu, la

structure du voyage l'est également par le biais de la temporalité. En effet, lorsque le séjour avance dans le temps, que le contraste de l'inhabitude agit moins fortement et que des formes d'acculturation opèrent, le rôle support de la carte perd de sa force d'usage chez les enquêtés. Pour Ben, la carte s'utilise avec davantage de parcimonie « *après quelques jours* » car « *les premiers jours, j'ai toujours une carte avec moi pour être sûr que je rentrerai à bon port. […] Au début, j'utilise une carte, comme ça, je trouve l'endroit, je vérifie où cela se trouve dans la ville et je regarde sur la carte, mais après, on tombe sur un flyer ou des brochures […] tu vois des panneaux et c'est comme ça qu'on trouve* ». Il y a un transfert progressif des objets mobiles que l'on prend avec soi vers les éléments distribués dans l'espace alentour, formes urbaines caractéristiques, repères urbains notables ou demande de renseignements à autrui : « *au début, j'avais une carte mais bon, bon, des fois j'en prends encore une… ou je regarde dans le métro ou je regarde sur la carte. Les grands monuments, c'est aussi par rapport aux monuments* [vous vous promenez comme ça ?] *Ouais, mais je me repère avec le métro, les stations de métro, il y en a partout, je me repère comme ça, ou alors je demande* » (Marc). Ainsi, pour ces enquêtés, la carte supporte l'action en tant qu'instrument de mise en forme de l'espace mais dont l'usage varie selon le contexte temporel : plus usitée au début du voyage pour s'orienter, et progressivement délaissée quand on s'habitue à l'environnement et que celui-ci sert de repère, à la manière d'un basculement de la mémoire externe embarquée (carte) à la mémoire externe distribuée (repère urbain). Ce changement d'accroches ne se fait cependant pas d'un jour à l'autre à la manière d'un abandon net. Au contraire, il est progressif et jamais complètement réalisé, et l'usage de la carte devient plus épisodique et moins automatique. La plus-value du support se fait moins évidente en n'étant pas systématiquement présente : « *après quelques jours, si j'ai une carte, je la consulte pour voir où je me trouve. Si je n'ai pas de carte, je continue mon chemin dans les grands axes jusqu'à ce que je tombe sur un endroit qui me paraît familier ou que je connais. Je demande à quelqu'un pour retourner à cet endroit et alors je retrouve mon chemin* » (Juan G.). Mais la relation à la carte ne s'amoindrie pas seulement par la confirmation progressive d'une confiance en soi née de l'acculturation à la ville. C'est aussi parce que, nous l'avons vu, passé le temps de l'attrait des hauts lieux, ce sont d'autres espaces qui polarisent l'attention. Mais, parce que les cartes ne précisent généralement que les aménités institutionnalisées et objectivables de la ville (sites touristiques, services publics, lieux étatiques…), elles rendent moins compte du « banal », à la fois parce que ce dernier est davantage circonscrit à des situations mouvantes (les scènes urbaines, la foule passante) et trop communes pour être sélectionnées sur la plupart des cartes (bars, restaurants, marchés). Dans ce cadre, le « banal » ressort comparativement moins sur la carte alors qu'il gagne en attention quand la durée de voyage s'étire, d'où une importance moindre d'un tel support : « *une fois que j'ai vu tout ce que je voulais visiter, je ne regarde plus ma carte et je me repère en parlant avec les gens, en plus, beaucoup de gens dans les auberges sont là depuis plus longtemps que toi et ils connaissent plein d'endroits sympas* » (Ben). La progressive prééminence de lieux plus classiquement urbains constitue un deuxième élément du processus de mise à distance de la carte, en sus d'un contact progressivement facilité avec l'espace visité. Les fonctions qui constituaient les qualités de la carte perdent en efficacité : l'utilité d'une représentation de réseaux qui ont été expérimentés s'atténue et la fonction de

réassurance tend à basculer sur certains éléments reconnaissables de l'espace environnant, contexte qui favorise l'absence de carte.

1. 2. 4 L'absence de carte

Ne pas posséder de carte géographique est assez marginal dans les pratiques des enquêtés et traduit principalement une radicalisation des postures précédemment évoquées concernant le processus de mise à distance de cet objet. L'absence de carte est donc redevable de l'existence d'un sentiment suffisamment fort de confiance en soi dans les moyens et dans les ressources de la ville qui s'illustre généralement dans l'appui des cartes disponibles dans l'environnement. Cela dit, cette absence est circonscrite à l'étape du voyage et n'exprime que l'intelligibilité progressive d'une configuration spatiale particulière. Une fois qu'on en change, l'inhabitude et la méconnaissance réactivent les recours à un tel support. De plus, il ne s'agit pas toujours d'absence complète de l'objet mais de sa relégation à l'auberge. Les oublis se font de plus en plus réguliers jusqu'à devenir une pratique réglée. L'appui sur les repères extérieurs est rendu possible par le maillage des moyens d'orientation qui permettent de supporter régulièrement le déplacement : « *il y a des métros un peu partout et il y a des cartes dans tous les métros, et ce qu'il y a d'intéressant, ce sont les plans de quartiers* » (Brian) ; « *Si j'ai pris des cartes à Paris ? Ça dépend. À Paris, non, parce qu'il y a des cartes partout* » (Gareth). Cela rejoint nos précédents développements sur la place active des formes et des éléments urbains dans l'encadrement de la mobilité à Paris. Une autre explication réside dans l'ordonnancement cartographique d'aménités qui ne répondent pas adéquatement aux désirs d'expérience de la ville des enquêtés, tel Iren : « *comme je n'ai pas prévu de voir des choses, juste marcher, j'ai pensé que je n'en avais pas besoin* [de carte] ». On retrouve ici la logique de la déambulation associé à la croyance d'un cheminement heureux porté par les ressources de l'environnement : « *je suppose que parfois on a de la chance, tu peux te souvenir des choses et savoir comment rentrer ou bien trouver quelqu'un à qui tu peux demander* ». Si ce type de croyance s'affirme généralement dans la durée, activant le délaissement de la carte, l'enquêtée a ici opéré diversement et constitue, de ce fait, une exception. Si nous y revenons ici, c'est pour souligner que cette particularité fait néanmoins écho à la manière dont le mouvement se définit au contact de la ville. Arrivée sans carte à Paris, Iren s'est déplacée le premier jour avec une amie rencontrée dans son dortoir (laquelle termine à Paris un séjour d'une semaine, donc déjà habituée à de nombreux lieux et itinéraires) qui lui fait découvrir une partie de l'espace central « monumental » : « *quand nous sommes allées là le premier jour, elle m'a montré… je l'ai suivie jusqu'à cette espèce de statue avec de l'or en haut, et après on a marché autour de Notre-Dame et puis autour du fleuve, au Louvre. […] Et on est revenu par là* [pointant, sur une carte de ville restée sur une table voisine, la remontée de Notre-Dame par la rue Turbigo et la place de la République] »). Si l'absence de carte est initialement palliée par la présence d'un tiers qui a eu le temps d'éprouver l'environnement, l'enquêtée va reprendre, une fois seule, le continuum géographique de ces débuts : « *je me suis souvenu du chemin que j'avais pris pour le retour* [le

premier jour]*, et en fait c'est le chemin que j'ai repris et j'ai fait des tours dans les endroits où j'avais déjà été […] juste en me souvenant de ce que j'avais vu* ». Outre la médiation produite par la présence d'autrui, c'est la mobilisation de capacités mnémoniques au sein de formes urbaines suffisamment remarquées préalablement qui permettent des déplacements soutenus par l'environnement. Dans l'interaction entre les compétences cognitives de rappel du parcours et la forme de celui-ci (à savoir la liaison entre Notre-Dame et la place de la République), précisons toutefois que sa linéarité facilite la « mise en mémoire » de l'espace. Si cet exemple est une manière originale de se déplacer sans carte avec soi (ce qui, dans les autres cas observés, est le produit d'une durée de plusieurs jours dans la ville, il a néanmoins son revers : celle d'une mobilité circonscrite à un espace restreint : « *je n'allais pas très loin au début* »). C'est globalement un espace du déjà-vu, comme s'il était nécessaire, sans carte, de se déplacer en s'appuyant sur les quelques tracés effectués antérieurement.

La carte, malgré sa malléabilité, son faible coût et sa large distribution, n'est cependant pas l'ultime objet accompagnant les séquences de mobilité. D'autres objets médiateurs sont observables dans le registre de ce que l'on prend avec soi pour la journée.

1.3 Les autres objets mobiles

Il s'agit ici de regarder si l'on prend un sac avec soi et/ou des objets lors des sorties en journée. Est-ce que les enquêtés s'équipent, en sus des guides imprimés et/ou des cartes, d'éléments spécifiques pouvant constituer des médiations dans le soutien au voyage en étant disponibles « sous la main » au moment de la visite de la ville ? L'idée préalable guidant cette interrogation est qu'il existe des médiations mobiles qui sont peut-être moins visibles mais potentiellement actives dans le cours du déplacement. Dans les faits, une grande partie des enquêtés se munissent d'un sac à dos avec de nombreux objets. À en faire la liste complète, dans l'association de ceux qui ont été répertoriés, on trouve un ensemble hétéroclite, de l'appareil photo au téléphone, des papiers d'identité (passeport et carte d'identité) à l'argent (liquide, carte de crédit et chéquier) ainsi que des titres de transport (billets d'avion et de train) ou d'hébergement (carte d'auberge de jeunesse) et des vêtements ou des objets assimilés (gants, bonnet, écharpe, parapluie et lunettes de soleil). Il y a, on l'a vu, des cartes et guides (certains gratuits, comme de petits guides culturels), également de quoi écrire (carnets et stylo) et lire (revue, livre). On trouve des accessoires liés aux soins (pansement, aspirine, papier hygiénique, préservatif) et d'autres plus divers (cigarettes, musique, mouchoirs, dictionnaires, nourriture, eau) ainsi que des souvenirs de villes précédemment visitées (tickets de métro, bocks de bière, plans de villes…). Si ce catalogue général compose le sac de voyage journalier dans l'exhaustivité des composantes observées, les enquêtés n'en embarquent avec eux qu'une part variable. L'accumulation ne dit rien sur les objets les plus utilisés et les singularités de chacun, sachant que la logique globale consiste à voyager en évitant d'inutiles lourdeurs et en ciblant des objets pratiques nécessaires à une médiation minimum. Il y est toutefois possible de saisir la base commune composant un sac à dos

type où l'on retrouve, comme objets les plus couramment emportés avec soi, l'argent, les papiers d'identité, l'appareil photo et une carte géographique de la ville. On prend de l'argent parce que l'interaction avec les aménités de la ville nécessite souvent un rapport marchand (se déplacer en métro, déjeuner, etc.), des papiers parce qu'ils signent l'attestation officielle de l'identité (objet essentiel de tout voyage transnational que l'on souhaite garder avec soi afin d'éviter toute perte ou vol), l'appareil photo pour garder la trace du voyage et enfin la carte pour s'orienter. Ces objets se complètent selon la conjoncture temporelle ou météorologique de la journée, les enquêtés emportant parfois de la nourriture et des vêtements contre la pluie. Outre des accessoires plus ou moins nécessaires au quotidien mais qui ne constituent pas des supports directs de l'action, s'y ajoutent parfois (mais les exemples sont rares et ne concernent que trois ou quatre enquêtés) le téléphone ou le dictionnaire. Le premier permet de conserver un lien potentiel avec l'univers quotidien dans des cas d'urgence (« *juste si mon père a besoin de me joindre, s'il arrive quelque chose à ma famille et que je dois rentrer plus tôt* », Iren). C'est aussi une manière de rationaliser son voyage à distance, comme on consulte le guide imprimé à des fins pratiques : « *je m'en suis presque pas servi, quelques fois pour réserver les hôtels, et appeler les gares ou les aéroports pour les horaires…* » (Carola). D'autres, aussi peu nombreux, ont avec eux un dictionnaire (papier ou électronique) de petit format qui a pour but de faciliter l'interaction verbale dans des situations précises, par exemple quand un mot central de la transaction fait défaut : « *en général, j'arrive à demander a peu près tout ce que je veux, mais s'il y'a un mot particulier que je veux utiliser… comme hier par exemple, je voulais une pellicule* [photo]*, je voulais juste acheter une pellicule mais je ne connaissais pas le mot en français* » (Chris). D'autres éléments s'ajoutent encore au déplacement en tant que soutien sans que leur absence soit vraiment rédhibitoire à son déroulement, tels les livres qui pallient l'attente ou occupent les moments de pause : « *je prends toujours quelque chose à lire, quelque chose, en dehors du guide […] comme ça je peux m'asseoir et lire, juste pour lire et aussi quelque chose pour écrire. Simplement parce que j'aime lire, comme ça je peux lire quand je veux […] quand je fais une pause et que je m'assois quelque part dans un parc, je lis et j'écris* » (Tobi).

De ce tableau, il est néanmoins difficile de lire des usages spécifiques qui soient significatifs en termes de logiques d'actions en ville. Globalement le sac de voyage journalier est le réceptacle d'objets pratiques en petits nombres, et le fait d'avoir un sac plus « chargé » (avec un dictionnaire, un téléphone) ou réduit à l'essentiel (carte, argent, papier d'identité) n'est pas le reflet général d'une pratique singulière plus ou moins rationalisée. La différence est davantage notable entre ceux qui ont un sac et ceux – plus rares – qui n'en ont pas, voyageant « légèrement », c'est-à-dire sans guide et, passés les premiers jours, sans carte. L'absence du sac n'équivaut néanmoins pas à une absence d'objets car des enquêtés comme Ben ou Marc qui se déplacent lestement emportent généralement un livre, un walkman ou un lecteur MP3, des papiers et de l'argent, éventuellement une carte (pour

Marc)[249] et essentiellement l'appareil photo pour Ben[250]. Sans sac, ce sont les vêtements qui supportent lesdits objets : « *mon appareil photo, je le mets dans ma poche et c'est bon. Mon blouson a beaucoup de poches car c'est une veste de snow-board. Parfois je prends également un baladeur CD dans mon autre poche* » (Ben). L'absence de sac est en partie la résultante d'un souci d'économie) mais plus généralement la volonté d'un déplacement léger évitant la dépendance d'un accessoire appendice comme le sac[251]. Il s'agit d'amplifier au maximum sa capacité d'autonomie dans la mobilité. Néanmoins, l'absence de sac n'est pas systématiquement observée car la nature du contexte peut ponctuellement le solliciter, par exemple si l'on prend avec soi une quantité de nourriture trop importante pour se loger dans les seules poches du pantalon ou du manteau[252], ou lorsque les conditions climatiques changeantes nécessitent de pouvoir moduler l'épaisseur des étoffes : « *si je suis dans une ville où le temps change comme Londres ou certains endroits en Europe, alors oui, je prends un sac car si j'ai un gros blouson et qu'il se met à faire chaud, il faut bien que je le mette quelque part, donc je le mets dans mon sac, si je n'ai rien à mettre dans mon sac, ça ne sert à rien de le prendre* » (Ben).

Au final, l'analyse de ces objets ne constitue qu'un apport mineur : les enquêtés ne transportent avec eux qu'une charge légère constituée d'objets inégalement nécessaires à l'action. Aux exceptions du téléphone et du dictionnaire (présents à l'état de potentiel ou utilisés très ponctuellement), la carte géographique reste la médiation essentielle qui appuie le déplacement. Nous retiendrons aussi, à partir de cette configuration, l'exagération de l'autonomie pour certains enquêtés, c'est-à-dire une manière de voyager le plus léger possible au quotidien sans dépendance matérielle aucune. Mais ce souci de se déplacer avec prestesse, qu'il soit amplifié (comme les exemples cités) ou non, ne doit pas donner l'impression que le déplacement se réalise alors à distance de tout support. C'est davantage leur nature qui change, où l'on passe des médiations que l'on peut conserver avec soi à celles disponibles dans l'environnement.

2. Les soutiens distribués dans l'auberge et la ville

L'observation des soutiens dans les espaces de l'auberge et de la ville permet de dégager une triple différenciation entre les structures spécialisées (office de tourisme, bureau d'information), les

[249] « *Pas de sac, non, je prends un livre, basta, un walkman, un livre, souvent un livre, portefeuille évidemment, passeport, la carte de la ville, ça dépend si j'en ai une* ».

[250] « *J'ai toujours mon appareil photo au cas où j'ai envie de prendre une photo mais c'est vraiment la seule chose que je tiens réellement à emporter. Parfois, je prends une carte. […] Cela dépend aussi du temps qu'il fait. Juste mon appareil photo* ».

[251] Concernant le souci de l'économie, l'anticipation de la possible charge financière du sac, même modeste, telle que payer un vestiaire dans un musée, par exemple, Ben souligne que « *dans de nombreux endroits, heu, on te demande de poser ton sac avant de rentrer. Donc il faut payer pour rentrer dans le musée et tu dois payer pour le vestiaire et cela te coûte 6 euros, ce qui équivaut à ton déjeuner ou à ton dîner* ».

[252] « [Tu ne prends jamais de sac ?] *pas jamais mais très rarement, uniquement si je prends beaucoup de nourriture. […] Si j'ai beaucoup de choses à manger comme deux sandwiches, et peut-être un morceau de gâteau et des fruits et une bouteille d'eau, eh bien je ne peux tout mettre dans mes poches, mais je les mets dans mon sac. Mais si je n'ai que des sandwiches, eh bien il n'y aura rien dans mon sac* » (Ben).

éléments matériels logés dans la ville (noms de rues, stations de métros) et les personnes physiques (passants, réceptionnistes).

Commençons par les structures qui ont pour but, entre autres, de délivrer des informations pratiques et touristiques sur la ville. Dans le triptyque susmentionné, c'est la médiation qui fait l'objet des sollicitations les plus épisodiques, notamment parce qu'elle répond à un contexte d'action précis qui ne se réalise généralement qu'une fois dans le cours de l'étape. Les enquêtés qui s'y réfèrent le font essentiellement pour récupérer des cartes de la ville et, parfois, pour se faire indiquer des lieux d'hébergement. Nous avons repéré deux cas de figure : soit les enquêtés consultent le bureau d'information situé dans la gare d'arrivée (c'est le cas le plus fréquemment décrit), soit ils se rendent, dans la journée ou le lendemain, à un office de tourisme. Si ce dernier est plus rarement sollicité, c'est que l'information recueillie en gare s'intercale opportunément en amont du déplacement et vers l'hébergement (à la descente du train et avant le déplacement dans la ville) alors que l'office de tourisme est visé dans le courant de la journée ou reporté au jour suivant une fois que l'on est à l'auberge, c'est-à-dire dans un lieu où les ressources disponibles sont plus diverses (il y a l'aide des réceptionnistes qui distribuent notamment des cartes). Dans le contexte de l'auberge où ces structures ne sont qu'un moyen d'information possible parmi d'autres, son recours est jugé moins nécessaire, ce qui explique qu'il soit davantage projeté que concrètement réalisé. Comparativement, ce sont donc les bureaux d'information les plus proches dans le temps et l'espace de l'arrivée en gare qui sont les plus adéquats pour aider les touristes arrivant les moins préparés, c'est-à-dire ceux qui usent le plus de moyens et de ressources sur-le-champ, ayant avec eux un minimum de ressources embarquées. C'est parce que celles-ci sont inadaptées voire manquantes (on retrouve ainsi les enquêtés qui voyagent sans guide) qu'ils sollicitent ces lieux. C'est pour eux l'occasion, outre de récupérer une carte géographique et/ou un plan de métro, de recueillir des indications sur les hébergements possibles, leur localisation et l'itinéraire pour les rejoindre : « *je demande surtout qu'on m'indique la place de l'auberge sur la carte […] ils te donnent des cartes et dans le* Lonely Planet*, la carte n'est jamais très détaillée, alors que celle qu'ils te donnent le sera. Ils te donnent la carte, et ils entourent l'endroit où se trouve l'auberge de jeunesse qu'ils connaissent, comme ça je sais où je vais* » (Brian).

Secondement, les éléments visuels distribués dans la ville qui concourent à baliser l'espace des déplacements. La place et le rôle de ces formes remarquables ont déjà été partiellement abordées lors de l'analyse des médiations embarquées. Si les repères observés sont variés (bâtiment, monument, bar, enseigne de restauration rapide mondialement connue, panneaux de signalisation pour la circulation automobile)[253], il y a une récurrence d'éléments – dont nous avons fait cas – qui servent à baliser l'organisation urbaine, donc à « rationaliser » les mobilités piétonnes, tels les plaques des noms

[253] C'est, par exemple, Juan G. qui se rend de la place République au jardin du Luxembourg à pied en suivant les indications des automobilistes : « *c'est marqué, à République, c'est marqué direction Châtelet, et après je connais, c'est facile, Châtelet, boulevard Saint-Michel, la rue Racine, Luxembourg […] je me sers des panneaux pour la voiture* ».

de rue, les parties en surface des stations de métro et les monuments. Rappelons succinctement cette tripartition : les noms de rue servent de référence parce qu'ils ont précisément pour fonction de nommer le réseau viaire de la ville pour s'y repérer ; la structure visible du réseau de métro (nom de la station, carte du réseau attenante…) et le maillage sous-jacent du réseau global permettent de constituer des points d'appuis réguliers dans la ville (nombre d'enquêtés déclarant pouvoir compter sur les cartes des stations de métro pour s'orienter)[254] ; enfin les formes urbaines monumentales (places, tours, édifices singuliers tel le centre Pompidou, les voies urbaines larges) qui informent les enquêtés sur leur position dans la ville. Actifs dans un espace du proche (car ils doivent intégrer la perspective visuelle du marcheur), ce type d'appui est particulièrement notable dans l'espace parisien où le « monumental » borne régulièrement le champ visuel du promeneur[255]. Ces médiations sont utilisées par tous les enquêtés : en effet, comment ne pas tenir compte du paysage environnant où l'on enregistre mentalement les formes identifiables ? Il faudrait que l'espace urbain soit sans différence aucune et dénué de relief pour ne pas y trouver des accroches possibles. Cela dit, il y a néanmoins un usage proportionnellement différencié de ces éléments urbains et qui renvoie à la configuration précédente : ce sont les enquêtés les plus enclins à se délester des médiations mobiles qui se déchargent sur les aspérités de la ville, même si ce sont à la base des appuis communément partagés. Là encore, comme précédemment, les moins planificateurs et outillés sont ceux qui se tournent vers des appuis les plus « extérieurs » et situés dans l'environnement alentour.

Enfin, troisièmement, les médiateurs physiques, c'est-à-dire toutes les personnes susceptibles d'aider le voyage dans l'environnement tant intérieur de l'auberge (les réceptionnistes) que ceux qui évoluent à l'extérieur (les passants). Pour ce qui concerne les réceptionnistes, leur travail est loin de se polariser exclusivement sur l'univers de l'auberge et de ses diverses fonctionnalités pratiques. S'il consiste bien dans l'accueil et l'enregistrement des arrivées ainsi que la répartition de chacun dans des dortoirs de différentes tailles dont il faut parfois gérer la répartition sexuée, les interactions excèdent généralement ces seuls aspects en se doublant d'informations sur la ville. C'est à la fois une demande des adhérents-clients mais aussi la résultante de l'immixtion des réceptionnistes dans les groupes sociaux éphémères qui se forment dans l'auberge. La diversité des informations est fonction de celle du public et des saisons, les Français qui sont majoritairement présents en automne et en hiver pour des stages ou à la recherche d'appartements questionnent différemment les réceptionnistes de l'auberge que les touristes. Ils s'informent essentiellement sur les moyens de trouver des colocations ou des appartements à des prix intéressants (pour lesquels ils sont généralement renvoyés vers les

[254] « *Il y a des métros partout dans la ville, quand je suis perdu, je demande aux gens ou je continue de marcher jusqu'à une station de métro* » (Neil) ; « *il y a toujours des cartes aux stations de métro et on peut toujours trouver un métro* » (Kate) ; « *y'a trop de métros à Paris, c'est fou, d'une station à l'autre, ça peut se faire à pied rapidement, y'a longtemps que c'est fait mais bon… faudrait en enlever* [rires]. *En deux stations, il en faudrait une, le métro est pas très rapide en plus ici* » (Joe).

[255] « *Je pense que c'est assez difficile de se perdre, je suis toujours… quand je me promène, je suis toujours surpris parce que je ne sais pas où je suis et subitement je vois un bâtiment célèbre, ou je vois la tour Eiffel, ou le Louvre, un monument célèbre qui est très utile pour s'orienter. J'aurais peur en banlieue, ou en dehors du centre. Mais dans le centre, je n'ai pas peur de me perdre* » (Tobi).

journaux ou sites spécialisés) alors que les touristes s'intéressent davantage à la ville et aux transports. Si les réceptionnistes délivrent un large ensemble d'informations sur l'année, les backpackers ici enquêtés sont surtout soucieux de précisions pour les soirées et les transports, lorsque les situations de mobilité sont jugées complexes ou importantes. Les informations liées aux soirées consistent à se faire aiguiller dans l'espace des lieux festifs, avec des adresses de bars et de discothèques qui soient de « bons plans », à la fois à un niveau tarifaire et en termes d'ambiance (jeune, festive, décontractée…). Néanmoins, l'information recueillie (le quartier Oberkampf, le quartier Latin, la rue Mouffetard, Pigalle, le *Gibus* à République…) ne se concrétise pas toujours dans une action réalisée, soit parce que la soirée se déroule in fine à l'auberge, qu'un bar trouvé sur le chemin fait l'affaire ou que le programme se modifie dans le cours de la soirée. Vis-à-vis des situations de mobilité, il s'agit de se faire préciser le trajet pour les visites excédant l'espace parisien intra-muros (Versailles) et/ou les déplacements entre Paris et les aéroports lors des départs, où il est important de ne pas se tromper. Les passants sont aussi sollicités dans l'espace public pour des demandes qui sont presque exclusivement liées à l'orientation, le plus souvent dans un contexte de dernier recours quand la carte ne constitue plus un moyen adéquat en n'offrant plus in situ la fonction de réassurance vis-à-vis de la position dans l'espace, soit que la correspondance entre l'environnement et la carte fonctionne mal ou est incertaine, demandant donc d'être complétée par d'autres médiations. La demande de renseignements vers autrui émerge une fois l'effort d'orientation fait et consécutivement à la fatigue ou à la lassitude[256]. Mais progressivement, la nécessité de l'aide « extérieure » à soi (à sa mémoire, aux habitudes, etc.) est moins durement ressentie au fur et à mesure que le contact avec les fonctionnalités spécifiques à l'espace parisien sont mieux intériorisées : « *en fait, on est un peu obligé* [de demander]. *Quand je suis arrivé ici, je n'avais jamais utilisé les transports en commun, les bus, les trains, les trams, je posais plein de questions. Maintenant ça me paraît simple mais quand je suis arrivé je ne savais pas que le bout de la ligne est la destination à prendre, je ne m'en sortais pas, je faisais les choses à l'aveugle, j'improvisais. Oui, j'ai demandé à des gens, et j'ai reçu beaucoup d'aide, voilà comment on voyage et comment on apprend. Quand je me suis habitué, je n'avais plus à poser autant de questions. Mais j'savais pas comment me démerder au début* » (Carlos). Ceci dit, les demandes sont également fonction du pays visité et de la connaissance linguistique que chaque enquêté peut avoir : « *cela dépend du pays dans lequel je me trouve, de la langue. […] Cela dépend de la langue. En Allemagne, j'ai peu demandé parce que je ne comprenais pas les noms de rues. Ça a été la même chose en République tchèque et en Hongrie car si on me donne la direction, je ne comprends pas* » (Rodolfo). Globalement, en France, les anglo-saxons auront tendance à questionner directement en anglais et les hispanophones davantage en français, mais ces demandes se font généralement de façon assez aléatoire, par bribes et déformations et les interlocuteurs répondent en anglais[257]. Ces interactions

[256] « *Je demande assez souvent en fait, quand je suis trop paresseux pour regarder la carte, oui, je demande à quelqu'un qui passe* » (Neil) ; « *"tu connais où se trouve cet endroit ? Oui" je demande quand je cherche quelque chose et que je suis fatigué […] je ne vais pas non plus passer la journée pour aller à telle place, alors je demande* » (Juan G.).

[257] « *J'essaie toujours de parler français. Ce n'est pas facile car je ne sais pas grand-chose, simplement les bases. […] mais j'essaie toujours de parler en français pour me faire comprendre. Quand j'ai l'intention de le faire, on ne me comprend pas, on me dit en*

sont certes minimales, car éphémères et orientées sur des demandes pratiques. Néanmoins, en résultant d'une désadéquation à l'environnement spatiale et linguistique, elles sont aussi l'occasion de prendre la mesure des aides nombreuses et spontanées des résidents, transformant les perceptions et offrant parfois l'opportunité d'un échange excédant la question originelle : *« en discutant, j'ai demandé des noms de ponts… d'ailleurs, j'ai discuté avec un homme âgé qui m'a parlé de la Seine, l'histoire de Paris, et de choses comme ça* » (Chris).

3. Conclusion sur les soutiens du voyage

Deux éléments nous semblent à retenir concernant les médiations structurant et « rationalisant » l'expérience urbaine des enquêtés : la place et le rôle des différents supports dans le plan d'action, d'une part et, à la suite de ces observations, l'idée que les notions de plans, de planifications et d'aides diverses ne sont pas des concepts généraux mais varient selon les contextes, d'autre part. Concernant la répartition des divers éléments supports, ce qui est embarqué avec soi ne concerne que des objets (et non aussi des individus, contrairement à ceux qui sont « à disposition » dans la ville). Le guide (et internet fonctionne aussi de cette façon-là) est largement utilisé dans une phase planificatrice préparant ou l'hébergement (à l'échelle des étapes) ou le mouvement (à l'échelle de la journée). La carte constitue l'élément pivot en quelque sorte, en étant à la fois présente avant et pendant l'action, c'est-à-dire dévolue à l'orientation à partir des informations extraites du guide à l'auberge et permettant, une fois dans la ville, de gérer sa position dans l'espace. Quant aux supports distribués, les éléments visuels sont régulièrement l'objet d'attention dans le cours de la mobilité et l'appel aux réceptionnistes ou aux structures d'information renvoie principalement à des contextes où les demandes sont précises (chercher une auberge, une carte de la ville, une information sur le RER ou les discothèques). Enfin, les passants constituent un dernier recours lorsque ni la carte ni les formes de la ville ne jouent comme repères. Il reste que, dans ce partage entre ce qu'on prend avec soi et ce dont on dispose autour de soi, les éléments du premier type constituent une assurance minimum pour se déplacer puisqu'on peut mobiliser le (ou les) objet(s) à tout moment, au contraire de ceux qui sont extérieurs et réductibles aux situations pour lesquelles il existe toujours une part d'indétermination, donc une maîtrise moins assurée sur le monde environnant. S'il y a une relative homogénéité dans l'utilisation de ces divers supports, des différences sont néanmoins observables : c'est, tout d'abord, le guide qui fonctionne dans l'espace du voyage comme dans celui de la ville (alors que dans la plupart des cas, il est cantonné au premier) et qui concerne principalement les touristes qui effectuent les visites effectives des sites, c'est-à-dire ceux qui sont les plus polarisés vers le « monumental » (et qui, généralement, ont objectivement moins de temps). C'est, ensuite, mais à l'opposé de ce plan d'action,

anglais et moi je réponds "non, en espagnol". Et si on me parle en espagnol, je le préfère à l'anglais. Mais j'essaie toujours de demander en français : "Où est le métro ?" Ce genre de choses basiques. Toujours en français, j'aime bien. C'est pas vraiment de la pratique, mais si je suis en France, j'aime bien parler et communiquer avec les gens dans leur langue. L'anglais, je l'utilise ailleurs. Ici, c'est le français, donc… Je pense que c'est important que les gens sachent que j'ai envie, que j'ai envie de connaître leur culture et comme la langue fait partie de la culture… » (Hiram).

ceux qui se délaissent, plus ou moins temporairement, des outils mobiles. Leurs pratiques révèlent un amenuisement progressif des aides de nature embarquées au profit de celles situées dans l'environnement. On se détache notamment du support pivot qu'est la carte, parfois le sac à dos, pour s'appuyer sur les moyens et les ressources au sein de la ville. Cet aspect est à la fois visible dans le cours de l'étape (où l'abandon desdits objets se fait « *quelques jours* » après l'arrivée) mais aussi à l'échelle de l'ensemble du voyage global car ces pratiques recoupent les temporalités les plus longues et donc les programmations les plus lâches (même si le basculement n'est pas toujours complètement observé)[258]. Ce n'est donc pas un délaissement gradué des soutiens en général mais le passage de certains soutiens à d'autres, et le sentiment d'une confiance en soi qui permet de faire reposer le déroulement des mobilités sur les « prises » possibles dans la ville. Ainsi, les moyens qui servent à « rationaliser » la mobilité changent de support. Mais on voit aussi que ceux qui agissent ainsi peuvent être des usagers spécifiques de certains soutiens, tels que les bureaux d'informations. C'est bien parce que ces enquêtés n'ont pas avec eux des supports permettant d'être aiguillés et conseillés (pour accéder à l'hébergement notamment) qu'ils se tournent vers ce type de structure médiatrice. Ainsi, il n'est pas possible de dire que le voyage se déroule complètement sans aide car c'est davantage la manière dont sont gérés les soutiens qui change. On ne peut donc pas parler de dérive (une variation lente et continue) sans référence au territoire, car celle-ci ne s'effectue que dans la mesure où l'on sait l'environnement porteur de solutions.

Ces réflexions nous amènent au second point : la dimension située des notions de plans, de planifications et, plus largement, de médiations dans le sens où ce sont moins des concepts généraux fonctionnant complètement ou généralement sur l'ensemble du voyage que des éléments soumis à la variabilité des contextes. Ils doivent être, en conséquence, rapportés à des situations pour être pertinemment mesurés. Le niveau de planification et le recours aux soutiens dans l'action est certes ici une donnée validée comme dimension générale du voyage (et c'est sur cette base a priori que nous avons fondé nos « projets »), mais qui ne fonctionne véritablement que dans cette globalité, *toutes* les situations et *tous* les moments n'étant pas concernés. La généralité ne dit pas les variations et c'est pourquoi il est important, pour prendre la mesure du rapport aux soutiens, de saisir les configurations situées à partir de la question suivante : quels sont les plans effectifs dont se servent les acteurs pour appuyer et soutenir leur actions, et à quels moments ? C'est ainsi que le relief de l'action, les formes de rationalisation en contexte, en quelque sorte, peuvent ressortir[259].

[258] Ce recoupement n'est pas systématique ni parfait dans le sens où tous les enquêtés voyageant de longues durées délaisseraient, à chaque fois, leurs outils embarqués, dans une triple absence de guide, de carte et de sac. Les situations peuvent se nuancer mais dénotent une tendance à se distancer des objets que l'on peut potentiellement prendre avec soi.

[259] C'est une question que s'est posée Lahire, à laquelle on a ici rajouté l'aspect temporel (« les moments »), lequel, par ses travaux, nous a aidé à formaliser la variabilité des notions de plans et de planifications et dépasser ainsi la limite posée par une utilisation trop générale.

B. Les traces du voyage

Outre l'ensemble des éléments qui cherchent à faciliter l'action dans le cours du voyage en la soutenant, il y a des pratiques qui participent à en recueillir les traces, via un processus de captation et de conservation des espaces et des temps que les touristes jugent notables. L'objectif consiste à enregistrer la réalité matérielle et sensible du voyage pour permettre sa remémoration ultérieure. La nature d'un voyage réalisé pour le loisir et à distance de l'univers habituel est un contexte favorable pour un tel recueil. En effet, expérience a priori de la différence et de la découverte via le *tour* réalisé, « consciemment » choisi et qui constitue généralement une « première » dans la biographie touristique, ce type de voyage est en mesure de constituer un épisode significatif pour ceux qui le vivent. En conséquence, chercher à la faire subsister en l'objectivant dans des images, des écritures ou des objets rapportés, par exemple, ne surprend pas et la démarche semble cohérente, le souvenir ayant sa place dans un tel cadre. Sur ce point, nous avons eu l'occasion, dans le chapitre 1, de développer le rôle que celui-ci occupe dans le voyage à partir d'une présentation de la dernière des trois phases qui le structurent : l' « après » (ou le retour). Nous avons notamment montré comment une image ou un objet importé peuvent jouer comme des rappels délibérés en contribuant à la reconnaissance et à la localisation des souvenirs inscrits en mémoire. À propos de la « mémoire-souvenir » évoquée par Bergson, deux logiques ont été dissociées, l'une à dominante individuelle et mémorielle (« le souvenir pour soi »), l'autre plus collective et sociale (« l'expérience du voyage en partage »). Mais si l'objectif de ces développements était de montrer que l'existence du voyage ne se limitait pas à sa réalisation physique en l'excédant par ses « extrémités » (un « avant » et un « après »), notre but est ici de souligner la fonction d'objectivation de certaines pratiques qui agissent à la fois comme support du souvenir et qui montrent aussi ce que le voyage suscite pour soi en dehors du souci de sa perpétuation. La « rationalisation » du voyage consiste ici en une mise en forme, un ordonnancement du voyage capté in situ mais qui servent le temps du retour.

Nous détaillons ici deux pratiques qui, dans le voyage des backpackers, sont liées au souci de préserver des traces : l'écriture dans un carnet et la pratique photographique[260].

[260] L'importation d'objets du voyage dans l'univers habituel est ici assez mineure. Elle est, en effet, loin d'être systématisée par les enquêtés. Certains, outre les photos, récoltent néanmoins de menus objets pour constituer un ensemble hétéroclite de pièces *rapportées* du voyage : les billets de musées, de métro, les cartes de ville, les billets de cinéma, les billets de train, etc. Ce que fait, par exemple, David, qui « *garde les tickets et les brochures des musées ou… des choses comme ça. Pour le souvenir* », ou Marc, qui conserve ces objets dans une « boîte à voyage » à Montréal. De même, Juan G. amasse diverses petites choses qu'il conserve avec lui : « *je prends un papier dans un café, le ticket du métro et du bus, j'ai les tickets de Berlin, de Rome, tous les tickets de transport, ou des papiers de l'hôtel, pour me rappeler où j'ai voyagé. Je les garde dans une petite boîte, et j'y mets aussi ce que je trouve dans la rue. Là, aujourd'hui, j'ai trouvé une boucle d'oreille. Il y a des années, j'avais trouvé une autre boucle d'oreille dans un bus, mais ce n'est pas la même* [rires]. *Ou ce que je trouve dans la rue "oh, une carte postale par terre !", parfois, je regarde par terre, j'ai l'habitude d'être comme ça* ».

1. Les pratiques d'écritures

L'écriture n'est pas une pratique partagée par tous car ce type d'objectivation ne constitue pas forcément le vecteur principal de captation du voyage. Plusieurs raisons expliquent cette absence : d'une part, parce que la photographie est plus répandue et constitue parfois l'unique dispositif de mémoire « externe » des enquêtés en vue de la conservation des souvenirs. D'autre part, certains jugent que la question des traces est davantage une affaire « intérieure »[261]. Dans le cas d'une telle croyance privilégiant la mémoire individuelle comme lieu adéquat de réception et de conservation (avec, en arrière-fond, un discours sur le caractère indicible du ressenti personnel qui en freine l'intellectualisation : « *ça passe directement en toi, c'est difficile de le dire* », Becky), la présence de tels supports n'a donc pas lieu d'être pour ces enquêtés. Enfin, une autre raison de la non utilisation de l'écrit tient dans le fait que l'acte en lui-même est perçu, par certains, comme appelant des compétences spécifiques pour pouvoir dire *réellement* ce qu'est le voyage. S'en estimant dépourvu, l'écrit reste alors à distance : « *parfois, c'est difficile de mettre des mots, de mettre des mots sur des expériences et sur les choses que tu as faites, il faut réussir à le faire, des fois t'écris mais tu ratures et tu ratures »* (Ben). Si les motifs sont divers – entre le non-sens d'une démarche objective et les compétences intrinsèques supposées de l'écrit – il n'y a pas, pour autant, un partage net entre les réticents de l'écriture et les scripteurs avertis et réguliers. La frontière reste poreuse, d'une part, parce qu'il y a, chez les réticents, de nombreux velléitaires (« *en fait beaucoup de personnes m'ont dit : "prends un carnet pour écrire, un journal intime", mais j'ai oublié… »*, Hiram) qui reconnaissent rétrospectivement l'apport de l'écrit : « *j'aurais dû, ça aurait été intéressant de la faire. J'ai des mails, mais… de voir dans quel état d'esprit j'étais tel jour, par rapport à quels problèmes, comment j'ai contourné les problèmes, ç'aurait été bien, histoire de se remémorer le voyage* » (Sarah). Mais, à l'inverse, ceux qui écrivent ne le font forcément pas avec constance et ponctualité, conséquence partielle de la longueur du voyage qui tend à freiner la régularité[262]. À ce titre, le support matériel de l'écrit s'apparente davantage au carnet qu'au journal, si l'on entend ce dernier en lien à une périodicité quotidienne (ou, du moins, régulière). Les notations se réalisent généralement sur un mode plus erratique que véritablement suivi et réglé. Elles sont plus « impressionnistes » que fidèlement descriptives de *tout* le voyage. Dans l'ensemble, le contenu de la notation concerne assez peu les informations nécessaires au soutien de l'action, même si l'on note facilement quelques adresses postales ou de sites web, des noms de bâtiments ou de certains musées, voire quelques phrases jugées précieuses pour l'engagement dans l'interaction locale (« *des phrases pour rompre la glace et puis pour draguer* », Juan). En fait, l'écriture vise ici essentiellement l'objectivation du voyage à des fins de survivance d'une part, et des notations consécutives à ce qu'il attise pour soi, d'autre part.

[261] « *Ça reste davantage dans les pensées* », (Becky) ; « *c'est plus des pensées, des trucs que tu as ressentis un moment et qui restent en toi* » (Emily)

[262] « *Je n'ai pas écrit depuis Noël […] j'avais prévu de tenir un journal, mais en fait c'est devenu un peu ennuyeux, comme une corvée. J'avais vraiment envie d'en tenir un, mais bon, je crois que tout dépend de la personnalité qu'on a, je suis pas trop du genre à écrire tous les jours. Je vois des gens qui écrivent dès qu'ils ont un petit moment. Moi je suis devenu paresseux au bout d'un moment* » (Tobi).

Premièrement, l'écriture comme pratique de conservation du voyage. Il s'agit ici, de façon délibérée et explicite, d'en capter les traces afin de rendre possible sa remémoration ultérieure. C'est à la fois le déroulement du voyage – c'est-à-dire l'enchaînement des faits et gestes – et ses épisodes considérés comme marquants qui sont visés. Le déroulement renvoie davantage à l'objectivation (souvent assez froide) des espaces-temps pivots : « *ce qu'*[on] *fait dans la journée, pour* [s]*'en souvenir* » (Juan). C'est principalement la chronologie des étapes et des lieux à partir des nombreux déplacements, tel l'extrait repris du carnet de Juan : « *mercredi 16 février, arrivé à Paris Charles de Gaulle. Jeudi 17 février, boulevard St Michel, place de la Concorde, Notre-Dame, Vincennes, tour Eiffel. Vendredi 18 février : musée des Sciences. Samedi 19 : Buttes Chaumont, place de la Bastille, Stalingrad, Montmartre, place de Clichy, l'Arc de Triomphe, porte Maillot…* ». Si l'énumération peut être plus étoffée et excéder le cadre spatio-temporel pour y inclure des situations, la tonalité reste largement descriptive et reprend les moments pivots donnant à entendre succinctement les différentes séquences, à l'exemple du contenu du journal de Gareth tel qu'il nous le récite : « *mardi 15 mars, euh, je suis dans un bus qui va à Paris. Hier, je suis arrivé à Londres. Je suis descendu du bus et je suis allé droit vers le "Generator", l'auberge de jeunesse, je savais que c'était* Trivia night [festivité londonienne] *et j'étais déçu de ne pas l'avoir fait la semaine dernière. J'ai mangé, parlé avec une fille australienne pendant qu'un Français, Noir, essayait de la draguer.* [Toussant] *euh, je me suis dépêché pour manger et je suis sorti pour Trivia. Là, j'ai rencontré un Allemand et sa copine qui m'ont offert à boire. Maintenant on est le vendredi 18 mars, il est 10h27…* ». En sus de ce déroulé assez factuel, ce sont les éléments jugés saillants du voyage qui font l'objet de notation, c'est-à-dire des scènes ou des situations qui, par leur caractère original ou étonnant, suscitent l'objectivation : « *si quelque chose d'inhabituel m'est arrivé, des trucs que j'ai vu, que j'ai mangé* » (David), les « *trucs marrants qui me sont arrivés* » (Neil), « *ce qui m'arrive de drôle, ou des moments… quand je vois une dame qui a failli se faire heurter par une voiture, enfin presque, tu vois, je l'écris et puis après hmm, et tu sais, les noms des gens que je rencontre, et je note après les choses que nous avons faites, pour ne pas les oublier* » (Iren). Ces propos témoignent bien d'une conservation du voyage au service du souvenir, à partir du rappel potentiel que l'écrit porte en lui à destination du lecteur futur : « *c'est juste pour me rappeler où est-ce que je suis allé, dans quel état d'esprit j'étais, et les endroits que j'ai visités, c'est un peu comme un petit moment de méditation. Comme ça je peux me rappeler tous les bons moments* » (Caroline) ; « *c'est simplement des choses qui m'aident à me rappeler le voyage* » (Jade) ; « *j'ai un journal et un agenda, et j'écris des petites notes dans l'agenda, après je rentre et j'écris dans le journal et les notes m'aident à me souvenir. Par exemple si je suis pressée, je vais juste écrire un mot et ça m'aidera à me souvenir* » (Emily).

Deuxièmement, c'est la production des effets du voyage tels qu'ils sont ressentis individuellement, d'une part dans une optique de consignation de certains faits et gestes révélant une épreuve et, d'autre part, dans une visée plus personnelle où l'on écrit pour soi dans une déconnexion apparente avec l'univers du voyage. Dans le premier cas, l'écrit n'est pas mobilisé pour se rappeler le voyage dans sa dimension d'événement sortant de l'ordinaire mais pour exprimer des situations recelant un ensemble de difficultés qu'il a fallu surmonter : « *comment je me débrouille dans certaines*

situations, quant il faut… quand tu dois te débrouiller seul. […] Par exemple, à Amsterdam, je me suis retrouvé dans un quartier en dehors du centre et je suis tombé sur un petit quartier, avec des bars, c'était vivant ». Le sentiment d'efficacité a posteriori induit la notation d'une situation qui a sur soi des effets valorisants. Par son caractère d'événement, l'épreuve traversée appelle l'objectivation pour fixer les éléments qui l'ont constituée. Dans le cas où l'écrit sert une perspective personnelle, c'est dans un cadre apparent d'une écriture pour soi qui semble peu impactée par le contenu du voyage : « *j'ai un carnet, ce n'est pas vraiment un journal. Juste pour écrire des trucs, pour écrire, ce n'est pas vraiment un journal, il n'y a pas les dates, il n'y a pas dimanche, lundi, mardi, mercredi… j'écris juste ce qui me vient à l'esprit. Ou bien des livres que j'ai vus et que je voudrais acheter mais pas ici parce que c'est trop cher à Paris, ou des noms de chansons, des choses que je veux garder en mémoire. Et j'aime aussi écrire, je n'écris pas vraiment des histoires, j'aime écrire des pensées et des sentiments et jouer avec les mots. Quand je veux mémoriser quelque chose comme je te l'ai dit, quand je veux garder un nom. Hmm… pas spécialement sur Paris* » (Tobi) ; « *j'écris, des conneries* [rires]*, tu écris des choses, deux, trois, les phrases deviennent plus faciles, c'est des exercices, pour ma langue, l'espagnol, quand j'ai des pensées qui me viennent* » (Carlos). Cela dit, si on parle pour ce type d'écrit de cadre *en apparence* distant de la sphère immédiate du voyage (idées, références livresques ou musicales que l'on veut garder en mémoire), on peut ici supposer, bien que nous ayons peu d'éléments pour le valider, qu'il y ait un lien entre le voyage et l'écriture pour soi. La distance au quotidien du premier, par la disponibilité mentale qu'elle ouvre, par la séparation temporaire des activités contraignantes et des routines qu'elle opère, n'impacte-elle pas les dispositions intérieures du voyageur, dans une liberté de pensées possibles et de réflexions vagabondes ? Cette question trouve parfois des éléments de réponses, comme pour Raphaël qui, dans le cadre de ses projets artistiques, « *note des idées pour des films* [qu'il voudrait réaliser]*, souvent* [ses] *idées c'est pour des films »* mais dans une interaction avec l'environnement présent : « *je note quand je vois des choses intéressantes, je le note, ce n'est pas un journal comme tel, ce n'est pas la forme traditionnelle d'un diary. Des idées pour des films, c'est… des idées pour faire des films. Des images, mon inspiration, c'est souvent pour des films… […] Quand je vois des choses dans la rue, c'est pour une scène de film* » (Raphael).

2. Les pratiques photographiques

Une autre manière de préserver des traces de son voyage est d'en conserver une empreinte par le moyen de la photographie. L'intérêt de saisir ici une telle pratique est du même ordre que l'écriture : dans quelle mesure et comment soutient-elle le voyage ? Plus que le journal ou le carnet, la photographie est ici une pratique plus usitée et semble davantage « naturelle », ce qui peut s'expliquer par plusieurs motifs : en premier lieu, la force intrinsèque première de la nature photographique de l'image, avec son effet de réalisme à la différence de l'image mentale activée par l'écriture, dont l'intensité est peut être moins immédiate. L'effet photographique qui « reproduit » le réel permet un type d'efficacité dans la monstration ultérieure à partir de sa capacité imageante. Dans l'optique d'une remémoration ou d'une diffusion, la photographie se positionne comme élément de preuve, en

donnant l'impression que le réel y est calé et ordonné. Secondement, en complément, c'est la rapidité d'exécution possible à partir d'un objet que l'on porte avec soi et pour lequel les compétences demandées sont minimes qui rendent cette pratique opératoire[263]. Sur cette base, les photographies sont nombreuses et variées (jusqu'à plusieurs centaines avec un appareil numérique) et touchent au voyage dans son ensemble : paysages observés, voyageurs rencontrés, sites visités, etc. En effet, on objective les sociabilités du voyage et les différents « amis » croisés, les monuments aperçus que l'on a approchés et dans lesquels on est parfois entré et, plus globalement, l'environnement naturel et humain qui a constitué, dans des formes renouvelées, le quotidien du voyage. En conséquence, cette diversité n'est pas facilement classifiable pour l'enquêteur, qui fait face à l'hétérogénéité de ce qui tombe sous le regard touristique : « *ça peut être une statue, ça peut être une rue, des bâtiments, les panneaux de signalisation dans la rue. Ça peut être une voiture, un parc, je ne sais pas, un tank, ça peut être n'importe quoi. Parfois, c'est ce qui fait partie du pays, par exemple à Athènes, il y a beaucoup de chiens errants qui se promènent dans la ville pendant la journée, ils traversent la rue aux feux, c'est vraiment drôle à regarder* » (Ben). On retrouve néanmoins la distinction, comme objets photographiés, entre la ville dans sa monumentalité et dans son urbanité plus anecdotique, c'est-à-dire entre ce qui est « *évidemment touristique* » (Jade) et « *des trucs pris comme ça, au hasard* » (Carola). Il y a, dans le premiers cas, les « *sites principaux* » (Cristina) ou « *ce qui est typique* » (Emily) : le Colisée à Rome, les gondoliers à Venise, la tour Eiffel, le Louvre, la Seine, Notre-Dame, *Le Penseur* de Rodin, les œuvres dans les musées[264], etc. Dans le cas d'une urbanité moins « monumentale », c'est davantage un ensemble de configurations singulières, entre des jeux d'enfants, une manifestation, un carnaval, un marché, des gens dans le métro, un cygne sur un plan d'eau, etc. Mais de cette captation d'éléments historiques voire typiques et la saisie de scènes plus diffuses et informelles, le rapport ne reflète pas une symétrie parfaite quant à leur signification respective. En effet, si le « monumental » est photographié, ce qui n'est pas toujours le cas, les discours le justifiant témoignent d'une intention plus contingente au voyage que véritablement personnelle : « *je prends les sites touristiques, évidemment, mais pas que ça, aussi les gens, des choses que je vois et qui m'intéressent* » (Carola) ; « *je n'ai pas trop pris les monuments mais plutôt ce qui me plaisait. Aujourd'hui, j'ai filmé des petites rues proches de la Seine, et qui me plaisaient, mais ça n'a pas vraiment de signification si on les regarde comme ça, c'est plus pour moi* » (Carlos). La pratique de la photographie prend place comme l'enregistrement de la différence plus qu'une reprise d'éléments qui sont déjà connus. Si c'est parfois, de façon assez marquée, l'expression d'une différence en rapport avec l'univers quotidien, comme Azzia qui photographie « *des choses que l'on ne voit pas au Japon*[265] », l'importance de ces prises réside, pour beaucoup, dans la possibilité de rendre compte d'un contexte singulier qui ne soit pas altéré par

[263] Ce qui explique son caractère démocratisé, qui est d'ailleurs exagéré par le numérique.

[264] En évitant toutefois la pose ostensible du photographe et la référence négative à « *tous ces Japonais qui n'arrêtent pas de photographier, alors qu'on peut tout avoir dans un livre* » (Carlos).

[265] « *La plupart du temps, ce sont des bâtiments, […] souvent des marchés, à Barcelone, il y avait un marché avec beaucoup de sorte de poissons et du poisson cru. C'était sur le bord de mer à Barcelone. Y'avait du poisson cru, du poisson frais, des légumes, des fruits et de la viande. On peut trouver la viande d'animaux, pigeons, lapins. Ça, on ne le trouve pas au Japon, donc j'ai pris une photo* » (Azzia).

des figurations préalables. C'est notamment rapporter une forme d'authenticité pouvant renseigner sur la réalité supposée d'un lieu : « *j'ai pris des monuments, mais aussi des gens autour, du trafic, pour essayer de saisir l'identité de la ville, sa vie, pour donner aux gens une idée du contexte. Je n'ai pas envie de prendre la tour Eiffel en photo, j'ai juste envie de la voir en levant le nez alors, j'en ai juste pris une ou deux, mais en fait c'est tout le reste qui est intéressant. C'est comme en Roumanie, y'avait des gens sur des carrioles en pleine rue, ça, ça m'intéressait* » (Brian). Il s'agit d'éviter la reproduction stricto sensu de sites déjà largement médiatisés en en atténuant la portée où l'on se représente soi devant le site relégué en arrière-plan ou en s'en détournant pour illustrer des formes particulières de la vie en ville : « *j'essaye de ne pas prendre de photos de… la tour Eiffel par exemple, ou de tout l'endroit, parce que, je ne vois pas le sens de ça, y'a tant de photos partout de tous les édifices célèbres, probablement des images plus belles que celles que tu vas faire. Je prends juste des photos, soit de moi, soit d'amis, devant ces choses, mais tu sais, c'est différent, parce que ces photos, tu peux te voir, toi ou tes amis… ou alors je prends des choses différentes, pour montrer comment est vraiment la ville, les gens, l'ambiance* » (Tobi). Il y a là des manières de faire qui se veulent distantes de toute captation photographique apparentée à la production de formes existantes et déjà instituées. Il s'agit de s'affranchir des « *photos habituelles* » (Katia) dont la trop grande proximité avec l'esthétique supposée de la carte postale (qui serait, par nature, simplement reproductrice) ne donne à voir que des vues mimées sans profondeur[266]. Ces pratiques sont cohérentes avec le souci d'arpenter la diversité de la ville et de rechercher, dans le rapport avec les formes quotidiennes, le sentiment de personnaliser son voyage et de pouvoir en rendre compte.

Si les prélèvements du réel opérés par la photographie sont la traduction d'une attitude plus globale vis-à-vis de la ville, ils sont directement au service de la sauvegarde du voyage après sa réalisation matérielle. C'est la fonction mémorielle de la photographie : fixer une situation qui permette, lorsqu'elle rejoint le lot des expériences passées, un retour à la mémoire individuelle. C'est, comme nous l'avions identifié, une double logique de souvenir pour soi comme de partage, où la première vise la possibilité d'un maintien potentiel du voyage à travers certaines configurations[267] et la seconde un retour sur l'expérience passée dans un cadre collectif, soit pour en signifier la portée à autrui (« *pour dire "j'y étais". […] C'est pour les autres, pour dire et pour se souvenir quand je serai avec un ami* », Rodolpho), soit, quand le voyage s'est partiellement déroulé à plusieurs sur la base d'une planification préalable : « *pour se rappeler avec qui on a partagé le voyage, quand je rentrerai chez moi et que je boirai des bières avec les personnes avec qui j'ai voyagé, ça nous fera bien marrer de se souvenir de tout ça* » (Brian).

[266] « *J'ai par exemple pris une photo de Notre-Dame, mais j'aime pas trop les photos habituelles, parce que quand les gens montrent leurs photos et qu'ils disent : "j'ai voyagé, j'ai pris des photos" eh bien on s'ennuie à les regarder. Moi je préfère les gens qui prennent des photos un peu différentes de ce que l'on voit en cartes postales. J'adore prendre des photos, mais… j'ai beaucoup de photos chez moi, mais j'aime les rendre un peu plus intéressantes et quand mes amis les regardent, ils n'ont pas l'impression de regarder des choses que l'on voit dans les livres* » (Katia).

[267] « *Pour me souvenir des choses dont je ne me souviendrais pas, peut être que la photo que je prendrai me rappellera une histoire marrante ou… un truc que j'ai vécu* » (Emily) ; « *les photos que je prends servent à se rappeler les sensations, les émotions, ce que j'ai vécu* » (Jade) ; « *[…] prendre des photos qui me plaisent pour ensuite les regarder, pour les souvenirs, pour voir et se rappeler les situations. Pour que ce soit le déclencheur qui te permette de te rappeler la sensation ressentie dans un endroit. […] Je vais sûrement les convertir en digital* [parlant de petites séquences filmées] *et les garder, comme un petit souvenir* » (Carlos).

Globalement, ces captations, si elles ont des effets pour soi et implique le voyage, elles ne sont pas nécessaires au déroulement de l'action pratique comme peut l'être un guide ou une carte. Il s'agit donc ici d'une rationalisation spécifique qui médiatise le voyage mais pour le faire exister au-delà de l'espace-temps de la mobilité physique.

V. Conclusion sur les pratiques urbaines des backpackers

Cette partie, qui clôt l'analyse des pratiques urbaines des backpackers à Paris, a pour objectif d'éclairer les développements précédents sous l'angle du cadre problématique initial. Pour ce chapitre, la question était la suivante : dans quelle mesure le projet touristique des backpackers est-il porté par des logiques de « rationalisation » et de « standardisation » ? Il s'agit donc, ici, de synthétiser la manière dont ces enquêtés s'appuient sur des « médiations » pour réaliser leur voyage, permettant de le « rationaliser », d'une part, ainsi que leurs relations aux formes dominantes du tourisme, d'autre part, illustrant une plus ou moins grande « standardisation ». Nous terminons par un retour sur les backpackers en tant que catégorie de voyageurs.

A. La place des logiques de rationalisation

Il faut distinguer, dans un premier temps, les logiques rationalisantes présentes à l'échelle globale du voyage de celles qui opèrent au sein de l'étape parisienne, car il y a une différence entre le cadre général, qui est relativement commun à l'ensemble des étapes et les espaces-temps spécifiques à Paris. La configuration du voyage *dans son ensemble* ne rend pas compte des spécificités contextuelles de Paris, car il est avant tout pensé comme socle explicatif permettant de relever les permanences du voyage au-delà des villes visitées.

1. Logiques de rationalisation à l'échelle du voyage

Nous avons relevé cinq logiques qui dessinent ensemble un cadre de voyage fait d'autonomie et de prudence économique, de recherches de contacts et d'expériences à travers un circuit où les étapes sont généralement urbaines. Si ces dimensions, prises séparément, interagissent inégalement sur la rationalisation du voyage, elles concourent à dessiner une organisation minimale où le programme reste délibérément flottant, préférant la composition in situ à l'orchestration de la prévision pour reprogrammer selon les besoins. Reprendre la façon dont ces diverses caractéristiques impactent la rationalisation nécessite de placer au centre de l'analyse la logique d'autonomie et de réalisation in situ, parce qu'elle est première pour comprendre la relation aux médiations. C'est elle qui structure la dimension rationalisante du voyage en en fixant la teneur. En effet, la volonté de gouverner soi-même

son voyage en lui appliquant un faible degré de planification précise le niveau de souplesse de son cadre : il doit être labile et peu rigide pour évoluer au gré des situations. En amont du voyage matériel, la programmation tend à se réduire aux aspects pratiques nécessaires à la réalisation du circuit, s'illustrant dans une gestion stratégique sommaire que résume l'achat de billet et la réservation de l'hébergement lors de l'arrivée (sauf lorsqu'on planifie de dormir chez un tiers ou qu'une pause collective est imaginée, tel louer un gîte). Il y a, certes, concomitamment, une préparation mentale et un ensemble de planifications intentionnelles (notamment le déroulé géographique du circuit) mais qui laisse le cadre d'action, sur place, susceptible d'évoluer. Ce schéma est voisin lorsque le voyage s'actualise physiquement : gestion des transports inter-urbains (s'ils n'ont pas été prévus par l'achat préalable d'un pass) et l'hébergement pour l'étape à venir qui, presque toujours, se fixe au dernier moment – voire sur place – pour conserver une marge de manœuvre. Mais c'est aussi parce que ce type de pratique correspond à un projet de voyage où l'expérience et la mise en situation de soi a son importance. Ainsi, globalement, avant et pendant le voyage, à l'exception des éléments cités, c'est le registre d'une prévision lâche qui domine où le cadre spatio-temporel à venir est rarement complètement fixé. Ceci dit, cette souplesse dans la programmation est néanmoins aidée par la présence dans les villes de structures d'hébergements adéquates qui, hormis des périodes précises, affichent rarement complet.

Il y a donc un cadre général où la flexibilité tient une place structurante, se calant sur les envies du touriste et interagissant avec les autres dimensions du voyage : la logique expérientielle, d'une part, qui demande que la rationalisation soit minimale pour s'exprimer (de quelle expérience de voyage pourrait s'enorgueillir les enquêtés si leur engagement dans les situations ne posaient jamais de problèmes ?) ; la logique de sociabilités, d'autre part, qui a besoin d'un cadre potentiellement mouvant afin de s'ajuster aux rencontres et de s'accorder aux projets d'autrui. Enfin, avec la logique de circuit, qui doit être modulable selon les aléas du moment. Que serait un voyage si les dates et les lieux étaient déterminés à l'avance sans possibilité de changement alors qu'une destination se révèle ennuyeuse ici et qu'un voyageur vous invite à faire telle route là ? Quant à la logique d'économie, elle constitue une limite objective dans le recours aux médiations payantes proposées par l'industrie du voyage et du tourisme. L'envie de modalités encadrées de visites proposant des tours particuliers butte, outre les représentations négatives qu'elles suscitent dans l'ensemble, sur des tarifs s'accordant mal avec la petitesse des budgets. Résultant principalement de statuts précaires et/ou d'emplois salariés récemment investis, cette logique restreint directement les budgets de voyage et détermine les choix d'hébergement à bas coûts où le niveau de services est généralement faible, limité à internet et au téléphone. Mais même si la logique économique limite fortement l'appel à des médiations structurantes (visites organisées, etc.), le rapport à celles-ci est globalement faible. Nécessité économique et recherche de flexibilité organisent un voyage à la planification générale peu présente, dans le désir de réaliser un périple riche en expériences.

2. Logiques de rationalisation dans l'espace parisien

Le cadre urbain est une grille de lecture où le rapport aux médiations peut s'analyser sous plusieurs entrées. Notre questionnement en trois parties (aménités, mobilités, médiations) donne à voir, à chaque fois, mais inégalement, la manière dont les enquêtes usent de supports ou non dans leur pratique de la ville. Elle s'exprime 1) dans leur relation aux « aménités », à travers le niveau de programmation des choses à faire et à voir, 2) dans le lien aux mobilités, par la compréhension des finalités du mouvement et le contact avec la ville qu'ils permettent et 3) dans la connexion aux objets, éléments et structures directement médiatrices[268].

Premièrement, les aménités au niveau « quotidien », pour lesquelles le voyage est relativement peu programmé dans des choses à faire et à voir. L'horizon défini dans le programme ne dépasse guère quelques objectifs journaliers (un site, un quartier…), le reste s'actualisant dans le cours des visites. La programmation est relativement légère, au sens où elle ne pèse pas sur l'organisation de la journée, qui reste malléable. Ce cadre est cependant général et s'applique différemment selon que l'espace soit touristique ou dénué d'éléments remarquables. Le premier donne paradoxalement l'impression d'une absence de planification tout en étant fortement attracteur. Cette illusion est le résultat d'une rationalisation implicite qui fonctionne par l'intériorisation préalable d'un programme assez général constitué des « choses touristiques » et qui, parce qu'il est déjà inscrit en mémoire, s'actualise sur place selon les situations et les opportunités. L'absence apparente de plan d'action est, en fait, le résultat d'un programme déjà acté mais dont les modalités d'application se réalisent dans la souplesse. Les médiations qui appuient les pratiques dirigées vers l'espace « monumental » renvoient à une intériorisation antérieure au voyage, les images et les discours sur les lieux emblématiques de Paris étant déjà inscrits dans l'espace mental à travers une médiatisation à la fois ancienne et régulière. Les imaginaires urbains attachés aux dimensions traditionnelles et passéistes de Paris jouent des éléments médiateurs en organisant, en partie, l'espace des choses à faire et à voir. Quant à l'espace « banal », il reste l'objet d'une faible planification parce que le choix des lieux de consommation courante comme de l'exploration de la ville se font largement dans le cours des sorties, selon des motifs variés allant de la fatigue imposant l'arrêt à l'attraction visuelle d'un décor. De même, l'accès aux aménités culturelles (la musique notamment) reste limité précisément parce qu'elles sont situées dans un lieu et un temps qui s'accordent mal avec une planification générale (parfois réalisée en groupe) qui peine à s'articuler avec des propositions trop déterminées (un concert de tel groupe, à telle date, dans tel lieu). Il y a là une forme de paradoxe où la flexibilité, à trop rester évasive, limite, malgré elle, des opportunités de sorties qui présentent potentiellement un intérêt pour les enquêtés. En fait, la médiation n'opèrera que pour des demandes précises, lorsqu'une atmosphère spécifique est

[268] Partie que nous avons nommée « médiations » en référence à des objets ou éléments qui ont précisément pour rôle d'être des facilitateurs du voyage en aidant, conseillant, etc. Il est clair que les médiations, au sens large, ne peuvent s'y réduire.

recherchée (la discothèque) sans que les enseignements obtenus, pour les raisons citées, concrétisent systématiquement une pratique effective. Pour les activités de déambulation, le lien avec la rationalisation est nettement distendu car c'est à cette condition – en laissant ouvert les choix d'itinéraires et en s'appuyant sur l'environnement pour avancer – que l'inopiné surgit. L'intérêt de la mobilité déambulatoire réside dans cette ouverture, où la configuration des situations rencontrées participe largement des décisions. Les médiations sont donc, pour beaucoup, extérieures aux enquêtés en tant qu'elles existent dans la ville, comme accroches au regard et à l'imaginaire.

Deuxièmement, les mobilités. Le système repéré – le binôme marche et métro – travaille inégalement la rationalisation du voyage parisien. Ils n'ont pas la même visée et constituent des supports de différente nature suivant le rapport à la ville que détermine la structure respective des locomotions. Si l'une – la marche – est potentiellement plus lente, dans l'effort du corps, mobilisant fortement l'attention visuelle et appelant des décisions d'orientations dans la ville, l'autre – le métro – voit l'effort physique et cognitif délégué à la configuration déterminée d'un réseau souterrain ainsi qu'à un matériel roulant qui assure un niveau minimum de rapidité et d'efficacité. Reprenons l'une et l'autre de ces mobilités pour évaluer leur place comme médiations dans la visite de la ville : le métro, par sa dimension prédictrice, sert essentiellement une rationalisation temporelle, spatiale et physique des déplacements dans la ville : gains de temps, détermination spatiale préalable, confort. À l'inverse, la marche rationalise différemment, par son « adhérence », les pratiques en permettant un apprentissage progressif de la ville se réalisant par la découverte des formes urbaines et un contact avec la vie sociale. Le gain temporel et le confort ne sont pas en jeu, c'est davantage l'organisation de l'expérience géographique et sociale à la surface de la ville qui prime. La dimension géographique s'exprime dans la visualisation des formes urbaines et la confrontation physique et visuelle circonstanciée de l'espace parcouru sur le mode piéton. Plus que les autres déplacements, la marche constitue une expérience spatiale vécue sous le mode du sensible et qui est un support pour une prospection géographique potentiellement scrutatrice, dans l'inspection de la particularité des espaces. Ce mode est aussi une médiation sociale de l'expérience urbaine par l'accès à la vie urbaine à travers la proximité des résidents et des aménités, les premiers physiquement côtoyés et ponctuellement abordés, les secondes observées et régulièrement investies. La marche active ainsi le contact (ou son sentiment) avec la ville entendue comme milieu humain. In fine, si le métro est une médiation vis-à-vis de la ville en s'appuyant sur un réseau souterrain (qui certes amoindrie le contact visuel mais qui fluidifie l'espace des déplacements, notamment les longues distances), l' « adhérence » spécifique de la marche structure une captation à la fois plus lente et sensorielle des espaces de surface. Le métro aide les touristes à se déplacer confortablement en gagnant du temps alors que la marche trouve son avantage dans une proximité physique et un regard sur les choses urbaines. Il faut néanmoins préciser que si ce couple de mobilité fonctionne comme des supports rationalisants l'expérience de la visite, c'est que le contexte parisien y est propice et qu'il acteur de la « rationalisation » des parcours. D'une

part, la concentration, dans l'hyper-centre, de lieux touristiques dans un patrimoine bâti historique donne à voir un ensemble d'espaces publics remarquables dont les interconnexions peuvent être partiellement réalisées à pied ; d'autre part, la structuration territoriale du réseau de métro et le fonctionnement intrinsèque du mode offrent une mobilité performante. Aux espaces de qualités en surface s'ajoute ce potentiel de déplacements rapides sous la ville qui, ensemble, structurent les mobilités intra-urbaines.

Troisièmement, la place des objets et de l'environnement comme médiations de la visite de la ville. L'ensemble des développements les concernant alimentent largement la rationalisation du voyage, même si l'on peut différencier ceux qui ont clairement vocation à le soutenir (guides, cartes, bureaux d'information, etc.) de ceux qui sont davantage sollicités sans qu'ils visent spécifiquement à pallier les habitudes faisant défauts (formes urbaines, passants…). Reprenons succinctement ces éléments. Dans la première catégorie, le guide a une fonction importante de divulgations d'informations pratiques pour connaître les possibilités d'hébergement, d'offres de transports publics et de repérages des aménités intéressantes. La carte, elle, est un appui idoine aux modalités légères et flexibles des enquêtés et sert adéquatement une rationalisation sur l'ensemble du déplacement, notamment in situ. Si tous deux contribuent à la construction des déplacements intra-urbains, seule (ou presque) la carte assiste le mouvement dans sa phase concrète. Globalement, leur mobilisation, en termes de contenu et de contextes, ont pour objet d'impacter directement l'action (s'orienter, retrouver sa direction, faire des choix) et non seulement la compléter ou l'affiner. La rationalisation présente ici un caractère élémentaire où les objets servent de viatique à une action qui, sans eux, serait freinée ou bloquée. La seconde catégorie renvoie à des appuis potentiels dans la ville d'où ressortent des éléments qui sont consacrés à l'information touristique et brigués dans des contextes d'action précis (lors de l'arrivée, ou quand les demandes visent la réalisation d'un plan d'action jugé complexe) ainsi qu'au rôle des éléments placés dans la ville et fonctionnant comme repères. Dans ce cas, la ville constitue, dans une certaine mesure, un monde d'intelligence disponible à l'attention des enquêtés qui peuvent, selon la situation, s'appuyer sur la vue d'un monument ou la forme d'une rue, voire questionner les citadins pour relancer leur action. La ville participe à la « rationalisation » comme univers de disponibilités pour ceux qui s'y déplacent. Enfin, il reste les éléments qui conservent le voyage sous forme de trace dans le cadre d'un processus de captation et d'enregistrement de lieux et de moments. C'est là une manière – différente de la précédente – d'organiser le voyage, en le conservant. Objectivé dans un carnet ou une photo, il est en mesure de subsister en tant qu'événement non ordinaire. Cette forme de « rationalisation » fonctionne aussi pour ce temps du retour dont nous parlions dans le chapitre 1. Si, sous cet aspect, le processus de « rationalisation » consiste à faire exister ou faire témoigner le voyage par une mise en forme, il n'est pas exagéré par un souci d'enregistrement régulier et soutenu mais assez lâche, notamment parce que les temporalités sont longues et que, dans ce cadre, les captations scripturales ou photographiques sont plus

erratiques. Au niveau de l'ensemble du « monde d'objet » disponible pour visiter une ville, la rationalisation reste légère, œuvrant largement dans des configurations flexibles de voyage, bien qu'elle ne soit pas égale pour tous.

3. Modulations de la rationalisation

Nous avons plusieurs fois souligné la dimension évolutive des logiques de rationalisation du voyage dans les rapports aux aménités, aux mobilités et aux objets. Cherchant à comprendre les raisons de chaque modification notable des pratiques, nous avons pointé plusieurs facteurs modulant cette relation aux médiations. Deux éléments peuvent être retenus : la variabilité des budgets et, surtout, la structure temporelle du voyage. Concernant l'aspect financier, leur diversité – relative – résulte principalement d'une disponibilité financière générale. Les budgets sont globalement modestes mais il n'y a pas de stricte similarité. Partant, les différences financières sont parfois à l'origine de possibilités de vivre le territoire de visite différemment, en louant un gîte ou un appartement ou encore en s'attablant plus régulièrement dans des restaurants ou dans des bars. Cela permet, via l'hébergement, une sédentarité temporaire et la constitution d'un chez-soi rendant possible l'importation des quelques routines du quotidien dans la sphère du voyage et, via les restaurants et les bars, une certaine insertion dans les aménités traditionnelles des résidents. Mais la nature de l'hébergement, par exemple, si elle permet une forme de pause dans les modalités d'ancrage durant les étapes, ne modifie pas sensiblement la structure d'ensemble du voyage : c'est une médiation ponctuelle (qui, de plus, ne concerne que quelques enquêtés) où les pratiques sont, un temps, partiellement modifiées sans que le niveau de services change véritablement. Plus important est l'impact des durées sur la relation aux supports du voyage, où il existe une tendance à se délester des médiations ou à en modifier la nature pour les enquêtés insérés dans de longues temporalités. Les enquêtés ne sont pas fondamentalement différents de leur coreligionnaires – ils restent de jeunes touristes économes et autonomes – mais se distinguent par une amplification de certaines pratiques où s'exagèrent à la fois le caractère minimal de la programmation et son actualisation in situ dans le cadre d'un amenuisement global des supports. Cela s'observe, d'une part, dans le rapport aux aménités, où la programmation est plus détendue et labile sur la base d'un contenu plus sommaire, d'une articulation du programme sur des horaires moins forte et des reports de visites plus fréquents. La visite de la ville se fait globalement dans la conscience d'une disponibilité temporelle et, en conséquence, d'une définition souple des plans d'actions. D'autre part, concernant les mobilités intra-urbaines, la transformation des relations aux médiations à partir de contextes de voyages longs, s'illustrent dans l'asymétrie des usages respectifs de la marche et du métro. Ce rapport évolue au profit du mode piéton et le métro constitue un mode plus ponctuel en lien à une demande de rationalisation précise que ne satisfait pas pleinement la marche (se rendre rapidement en un lieu connu, par exemple). Avoir à l'esprit le déploiement possible des activités sur une certaine durée tend

à reléguer la structuration temporelle et spatiale permise par le métro : le besoin d'affiner son plan d'action est moins sensible et se traduit dans des objectifs très généraux – voir la ville, sentir l'atmosphère – dont la nécessité d'être calé dans un horizon de temps et de lieu n'est pas directement ressentie. Dans ce contexte, l' « adhérence » de la marche – mouvement relativement lent, potentiellement déambulatoire et imbriqué à la ville – sert plus opportunément un rapport à l'environnement pour des touristes qui ont à l'esprit le déroulé de leur voyage sur un temps qu'ils estiment assez long. Enfin, l'impact de cette durée sur la relation aux objets : il y a une forme de délaissement des objets mobiles dans le cadre d'une distance progressive aux aides embarquées par rapport à celles présentes dans l'environnement. Les éléments les plus notables de cet aspect concernent la substitution des ressources de la ville aux guides et parfois aux cartes (dans ces deux cas, on va chercher l'information chez autrui). Ce changement dans la nature des supports – des objets à soi à ceux de la ville – est cohérent avec la lâcheté de la programmation, la définition d'objectifs généraux de visite et le choix du mouvement piéton.

Si l'on rapporte cette cohérence aux caractéristiques objectives du voyage, les enquêtés aux durées de voyage les plus longues sont inscrits dans une configuration déjà assez flexible et dans des circuits géographiques plus diversifiés. La souplesse initiale est la conséquence de statuts professionnels peu définis, marqués par une précarité plus ou moins délibérée et des projets futurs en conséquence généraux et fluctuants qui, souvent, visent la recherche d'un emploi dans le cours du voyage afin de le poursuivre. On retrouve ici les catégories élaborées par Riley (1988) entre les « short-term backpackers » et les « long-term backpackers » (cf. chapitre 4). Les premiers voyagent à l'intérieur d'un temps limité, davantage calés sur un modèle « classique » de vacances mais tout en activant les attributs traditionnels du backpacking (place des interactions sociales, recherche d'une expérience intense ; etc.) alors que les seconds, inscrits dans des durées plus importantes de voyage, tendent plus vers le modèle originel de voyageur anti institutionnalisé des années 1970, sans toutefois s'y confondre. L'élargissement géographique se lit dans une multipolarité des destinations. Comparativement à ceux des salariés – c'est-à-dire les enquêtés qui ont le moins de temps – et qui se concentrent sur une partie de l'Europe (Ouest, Est…), nous avons vu que les voyages des « longues durées » sont plus éclatés et recouvrent aisément les pays du Sud, du Nord, de l'Ouest, etc. Ils sont aussi moins exclusivement métropolitains via des séquences dans de petites villes ou la traversée d'espaces ruraux. Comment interpréter l'impact des spécificités objectives des enquêtés qui voyagent le plus longuement – c'est-à-dire un horizon temporel incertain et l'amplitude géographique des espaces visités – sur la relation aux médiations ? Autrement dit, comment expliquer que des voyages autonomes et économes, étirés sur plusieurs mois, transforment le rapport aux supports du voyage ? Comment comprendre l'exagération des pratiques vers un amenuisement et une transformation des soutiens du voyage ? Nous avançons ici une réponse : le voyage permet l'acquisition de compétences à partir des lieux visités et des expériences vécues. Partant, la longueur temporelle et la diversification

géographique et sociale participe à l'obtention de savoir-faire qui permettent de voyager avec confiance et dans un rapport minimal aux médiations. Sur ce point, nous n'avons pas d'éléments caractérisés et précis pour étayer cette réponse, puisque nous avons, avant tout, investigué les pratiques dans l'espace parisien et non sur l'ensemble du voyage. Plus, la question touche à l'apprentissage, et il est difficile d'en saisir cette dynamique avec les touristes sur place parce qu'elle nécessite des entretiens répétés dans le temps.

B. La place des logiques de standardisation

Nous reprenons ici la distinction précédemment établie entre les logiques qui ressortent de l'ensemble du voyage de celles observées dans l'espace parisien, bien que dans le cas de la standardisation, les dimensions concernées restent mineures au niveau global du fait de la focale que nous adoptons (l'analyse des pratiques *à Paris*).

1. Logiques de standardisation à l'échelle du voyage

Au contraire de la logique de rationalisation, nous avons vu que celle de la standardisation émerge peu de l'observation des caractéristiques générales du voyage alors que la distance a priori aux pratiques les plus communes et usitées du tourisme constitue un référent négatif dans l'expérience des backpackers d'après la littérature savante. La question de l'authenticité est, en effet, considérée comme un élément fort dont la visée participe à structurer le voyage principalement via la confrontation avec une altérité non frelatée. Ceci peut se traduire par la recherche de proximité avec la population locale, la désertion des lieux déjà identifiés ou connotés comme touristiques, etc. L'analyse des logiques générales du voyage ne fait pas apparaître une pluralité d'aspects impliquant le rapport aux usages dominants du tourisme mais on peut toutefois souligner trois points. Premièrement, l'interaction avec les résidents ne constitue pas un vecteur d'authenticité car les contacts sont limités. Si les interactions avec les autres voyageurs sont nombreuses, celles avec les résidents sont plutôt rares et éphémères, par limitation linguistique et on peut le supposer, par une dynamique qui n'est pas toujours symétrique entre le quotidien des résidents et l'univers du voyage touristique (leurs espaces-temps ne se recoupent pas nécessairement). Ainsi, la possibilité d'une proximité a priori avec les citadins des villes visitées s'actualise assez peu, même si l'on note quelques rencontres qui sont, pour beaucoup, le résultat d'initiatives masculines dans la perspective d'aventureuses amoureuses. Deuxièmement, dans une tendance inverse au point précédent, le voyage réalisé dans le cadre d'une expérience première par de jeunes individus conforte une certaine distance aux formes dominantes car il s'agit, pour ces enquêtés, de se construire singulièrement à un moment biographique particulier. La confrontation à des formes d'inconnues à travers des expériences sociales et géographiques en grande partie inédite doit permettre de vivre, in fine, le voyage sous la forme

d'une aventure. Il importe donc d'éviter ou de ne pas se concentrer sur des lieux trop communs ou des interactions attendues, condition pour que les événements vécus ait un sens et qu'ils puissent rejaillir positivement sur soi. Comment se singulariser, en effet, dans la participation à des activités trop conventionnelles et en faire valoir son voyage comme une expérience relativement intense ? Troisèmement, la logique du circuit fait qu'il existe, dans l'accumulation des lieux et des sites, une sorte de distance progressive qui relativise les attractions locales dont les spécificités et l'aura afférent peuvent s'amenuiser. Malgré sa diversité, la répétition des monuments urbains peut ainsi conduire au détachement progressif des sites touristiques.

Au final, les enseignements des logiques observées à un niveau général restent circonscrits sans qu'il se dégage de tendance générale. Si l'une des dimensions favorisant l'authenticité – le contact avec les résidents – semble peu observée, l'aspect de « premier grand voyage », c'est-à-dire de première grande mobilité touristique réalisée sur un mode autonome à un moment biographique important, associée au souci de l'aventure, confortent l'inscription des enquêtés dans des expériences marquées par l'inopiné et dans des cadres spatio-temporels peu identifiés comme touristiques. Qu'en est-il des relations aux formes conventionnelles du tourisme dans l'espace parisien ?

2. Logiques de standardisation dans l'espace parisien

Regardons, comme nous l'avons fait pour la rationalisation, dans quelle mesure les rapports aux aménités, aux mobilités et aux médiations renferment des logiques impliquant la standardisation. On revient ici à la fois sur la relation aux aménités à travers les lieux identifiés comme touristiques et à ceux qui ne le sont pas, ainsi qu'aux mobilités lorsqu'elles sont utilisées pour réguler cette relation.

Premièrement, le rapport aux aménités : dans quelle mesure l'analyse des pratiques des enquêtés sous ce prisme permet de nourrir la logique de standardisation ? Reprenons la distinction du « monumental » comme espace touristique de référence et l'espace « banal » comme ensemble de lieux ordinaires de la métropole. Si les deux polarisent les pratiques (même si, rapportés à une hiérarchie temporelle, le premier prime sur le second), le sens que les enquêtés leur attribuent diffèrent. L'attrait du premier réside dans une capacité de symbolisation des images qui circulent mondialement, pour des étrangers, sur Paris et la France et dont il faut pouvoir témoigner lors du retour chez soi. Sa force d'attraction réside aussi parce que les sites monumentaux forment un ensemble bâti et paysager relativement cohérent dans sa structure faisant ressortir une magnificence globale. Le « banal » se positionne de façon complémentaire, à travers l'appétence de l'observation de la vie urbaine dans ses déclinaisons usuelles : passants, espace public, scènes résultant de la mixité et/ou de la densité, etc. Attracteurs, ces deux espaces alimentent néanmoins de façon inégale l'expérience touristique. La relation aux aménités « monumentales » peut se lire dans le cadre d'un rapport dépersonnalisé à travers la prégnance d'une conscience touristique collective pesant sur les

pratiques. A l'inverse, le lien aux espaces-temps plus « banals » favorise un démarquage par le rapport à des expériences préalablement pré-construites. Combinés, ces deux espaces forment les conditions d'une expérience globale, à la manière d'une vue « complète » de la ville. C'est ce que nous avons nommé la recherche d'une expérience globale. La relation aux pratiques touristiques dominantes est, globalement, double. Elle réside d'une part, dans un mouvement assumé mais pluralisé en direction du « monumental » : les visites s'illustrent concrètement dans divers arts de faire, et il n'y a pas véritablement de paradigme criticiste envers le tourisme. D'autre part, les visites à partir d'autres formes d'expériences urbaines complètent la dimension commune des pratiques ressortant du « monumental ». Si, dans un cas, il y a une insertion – même diverse – dans le cadre dominant des usages touristiques, il y a ici la possibilité d'une individualisation, c'est-à-dire la possibilité, au contact de la nouveauté de l'espace urbain qui se découvre, de se construire singulièrement. Si le concept d'individualisation est chargé dans la théorie sociologique, nous dirons simplement que c'est ce qui favorise une construction identitaire sur le mode de la particularité. C'est, par exemple, le contact avec une scène urbaine existant *hic et nunc* qui, parce qu'elle est appréhendée dans l'unicité d'un espace-temps, favorise la rencontre avec le particulier, le distinct, l'inhabituel, l'original, etc. De la sorte, et bien qu'une scène urbaine puisse supposer de semblables apparitions (au même moment, mais dans d'autres quartiers, ou alors au même endroit mais plus tard), elles ne seront jamais complètement identiques. Ce type de confrontation donne le sentiment de voir ce que les autres ne voient pas ou d'observer ce qui émerge d'un contexte singulier. Ainsi, le contact particulier à la ville singularise la relation aux « aménités », alimentant l'état subjectif de touriste par la captation de ce qui est distinct. In fine, au risque de caricaturer, dans un effort de synthèse radicale, on peut dire qu'il y a 1) une forme d'homogénéisation, via les relations aux grands lieux touristiques de la ville (et bien que les pratiques peuvent se décliner diversement) et 2) une singularisation de l'expérience, dans le contact toujours, ou presque, singulier de ce que la ville produit de scènes, de paysages et de lieux particuliers. Il reste que l'ensemble est vécu soit sur le mode d'une singularisation toujours active (du type : « où que je sois, quoique je fasse, je vis mon rapport singulièrement à la ville »), soit sur celui d'une singularisation cautionnant les expériences qui le sont moins (du type : « je vais voir tel site identifié comme touristique mais je ne fais pas que cela »).

Deuxièmement, le rapport aux mobilités. Il s'agit ici de voir de quelle façon la mobilité peut servir les logiques de standardisation, soit en s'insérant dans des pratiques dominantes, soit en s'en distanciant. On fera cas ici essentiellement de l'effet de la marche comme possible support d'un rapport individualisé à la ville, ainsi que des transports touristiques, reflets d'un positionnement vis-à-vis des services dédiés au tourisme. D'une part, la marche : l'analyse la plus neutre que l'on peut faire est de la considérer comme une mobilité maximisant la proximité physique avec la ville. Dans l'optique de la rationalisation, elle sert à la fois le vecteur de l'investissement dans le Paris « monumental » comme dans son pendant, le « banal ». Les enquêtés marchent et déambulent aussi

bien dans l'espace touristique que dans des endroits moins marqués, sans pour autant qu'ils soient géographiquement périphériques. Dans le premier cas, c'est, d'une certaine manière, l'efficace du cadre urbain parisien : nous avons dit combien sa relative compacité spatiale (avérée si on la compare à nombre d'autres métropoles européennes ou mondiales) est productrice d'effets sur les pratiques. Si on a pu noter que cette structure urbaine permet aux enquêtés de se laisser déambuler et « porter », un de ses impacts est, conjointement à l'existence d'un *Central Tourist District*, de valoriser un espace touristique où les distances spatiales inter-monuments sont facilement réalisables à pied. Dans ce cas, sous l'effet de la structure parisienne mais en relation avec son « adhérence » propre, la marche participe à alimenter la relation aux formes usuelles du tourisme parisien en appuyant la déambulation dans les espaces fortement investis par les monuments et la masse de visiteurs. Mais les discours des enquêtés valorisent principalement la dimension déambulatoire de la marche permettant de découvrir ce qui est peu ou moins remarquable, voire ce qui est caché ou qui se donne moins immédiatement au regard. Nous avons eu l'occasion de le dire : la marche est une ouverture sur l'imprévu, sur des éléments fortuits de la ville. On touche là, comme précédemment, la possibilité d'une singularisation de l'expérience touristique, dans l'observation ou le côtoiement de formes soudaines. Dans cette optique, la marche concourt à compléter les formes usitées de tourisme par sa capacité à individualiser le rapport à la ville. D'autre part, outre la marche, quelle place occupe les transports touristiques dans ce processus de « standardisation » ? Les propos tenus résultent principalement de représentations plus que d'expériences réalisées et, s'il y a bien, en partie, un assentiment relatif (méconnaissant néanmoins le fonctionnement concret de ces mobilités mais imaginant de nouvelles vues sur la ville), deux ensembles de freins sont mis à jour. D'une part, le temps et l'argent comme contraintes structurelles (du moins, perçues comme telles par les enquêtés), d'autre part, des jugements sceptiques à l'intensité inégale mais qui visent la marge de liberté permise par ces mobilités et la cohabitation supposée avec d'autres groupes de touristes. Il y a une suspicion, plus ou moins forte, sur une autonomie abaissée et une authenticité maltraitée, entre autre à partir d'un trop grand nombre de touristes. La « standardisation » des pratiques, comme rapport aux formes massifiées, est donc impliquée. Si l'on a dit, précédemment, la place d'une expérience globale de voyage comme cadre explicatif partiel des pratiques des enquêtés, elle ne se réalise pas tous azimuts. Il y a bien, certes, la volonté d'expérimenter différents lieux comme diverses mobilités, de rencontrer de multiples personnes, etc., mais avec des limites. En effet, s'il s'agit d'éprouver différentes choses en vue d'une connaissance nourrie de l'hétérogène, ce n'est pas sans certaines barrières, dont la grégarité, jugée rédhibitoire aux visites. La relation à la « standardisation » se lit dans une distance à l'incursion des grand flux touristiques et c'est donc moins dans l'identification d'un lieu ou d'une mobilité à la sphère institutionnalisée du tourisme qui pose problème que la présence, sur place, d'un trop grand nombre de touristes qui dénatureraient le plaisir in situ.

3. Une modulation de la standardisation

Comme la rationalisation, la standardisation n'est pas un ensemble stabilisé mais un rapport susceptible d'évolution dans lequel la dimension temporelle constitue l'aspect le plus notable. Elle est notamment lisible dans la manière dont elle module le rapport à l'espace « monumental » de la ville. On l'a vu, la relation au « monumental » n'est pas univoque mais travaillée, à la fois, par les caractéristiques du voyage et les représentations des enquêtés. Mais, puisque ces dernières sont loin de constituer des freins à l'encontre des grands sites touristiques parisiens (les enquêtés s'y rendent sans retenue, mais en accomplissant parfois différemment les visites), ce sont davantage les éléments structurels du voyage qui font varier la relation à cet espace touristique. C'est notamment le temps qui participe à contraster les pratiques. La disponibilité temporelle encourage la diversification spatiale, dans une dilution relative du centre géographique à l'intérieur d'un ensemble plus vaste de lieux. Le territoire de visite s'enrichit et, progressivement, dans un mouvement centrifuge, les références géographiques s'accroissent en s'élargissant à d'autres représentations et références de lieux. La description de la vie urbaine trouve, sous l'angle du temps, un écho un peu plus profond et une figuration plus riche, dans une distance alors plus tempérée aux lieux symboliques. Le temps organise aussi l'étalement des visites « monumentales », plus concentrées lorsque les durées sont courtes, plus détendues et lâchement insérées au programme dans le cas inverse. L'espace « monumental » est essentiel aux visites car, bien souvent, au moins pour les premières visites, il en constitue le phare qui éclaire et qui attire le visiteur potentiel, c'est la durée du voyage qui, sur place, va participer à concentrer les visites sur l'espace préalablement médiatisé ou à les bigarrer avec d'autres lieux, variant ainsi la relation avec le nombre de touristes, plus diffus à mesure du décentrement. En lien avec la dimension temporelle, c'est aussi la logique du circuit qui vient nuancer la relation aux sites touristiques et au nombre de touristes. L'accumulation des étapes, dans les grandes villes européennes, correspond généralement à renouveler, à chaque fois, des visites de sites touristiques (même s'il n'y a pas que cela). Différentes et répondant des conditions des contextes locaux, ces répétitions de visites de grands sites participent à en relativiser l'attrait. Répétée dans le temps, l'inclination vers ces hauts lieux perd de sa force, l' « urgence » de la visite étant moins prégnante. Il y a, à l'aune du temps, une forme d'acculturation aux aménités des villes se traduisant par une distance et le renforcement de l'attrait vers l'espace « banal », plus composite et diffus et où le nombre de touristes se fait moins apparent.

4. Les backpackers, retour sur une catégorie

L'ensemble des dimensions liées aux pratiques des backpackers ayant été développé (à savoir les quatre aspects que nous ciblions : les caractéristiques générales du voyage, le rapport aux aménités, aux mobilités et aux médiations), il nous semble important de conclure en confrontant les pratiques

des enquêtés telles que nous les avons observées empiriquement avec les dimensions posées dans le chapitre 4 sur la base de la littérature scientifique[269].

La question de l'institutionnalisation de ce type de tourisme est, dans la littérature scientifique, un élément déjà partiellement réglé. Si, dans les conceptualisations des années 1960 et 1970, les backapackers ont été appréhendés sous l'angle d'une distance à la sphère touristique institutionnalisée[270], à travers le souci de se détourner de chemins et de sites connus et investis par les voyageurs, via la recherche de formes d'altérités pures et non dénaturées par une économie touristique, ce clivage théorique n'a pas résisté à deux phénomènes au moins. D'une part, c'est une massification alliée à une individualisation des voyages, phénomène qui a augmenté le nombre de départ en « individuel » et une augmentation afférente de services idoines. D'autre part, c'est une désidéologisation croissante (ou une recomposition des systèmes de valeurs) limitant la portée de la rupture avec les thèmes de l'aliénation et de l'unidimensionnalité de l'homme. Dans ce cadre, progressivement, une économie de services s'est diffusée dans la sphère du backpacking, rendant ce dernier davantage lisible et interprétable comme un segment du tourisme et non plus comme un espace qui lui serait extérieur et régi par des règles propres. Notre travail empirique ne remet pas en cause ces observations. Les enquêtés disposent d'un hébergement labellisé (avec dortoir, réfectoire, bagagerie, sanitaire, etc.), doté de services (borne internet, réception de courrier, téléphone…) et ils ont avec eux des guides (généralement les classiques du tourisme « individuel » destinés à tous ceux désireux de voyager en sac à dos). Ils vont dans des bars et au restaurant. Les lieux réceptacles de la masse touristique sont visités et arpentés et les transports dédiés aux touristes apparaissent marqués une ambivalence, entre attention et scepticisme. Bref, le tourisme n'est pas un système considéré à distance dans une supposée différence mais constitue l'expérience, certes sous le prisme d'une intériorisation propre à des acteurs soucieux de témoigner de la manière dont ils la composent (une expérience touristique non réductible aux phénomènes de masse, voire parfois les excluant). Ce que nous avons nommé comme étant une recherche d'une expérience globale, c'est-à-dire la combinaison des différentes pratiques au sein du même voyage (le touristique se mêlant avec d'autres éléments plus nuancés sur ce plan) fait écho aux analyses premières de Feifer (1985) sur la figure du « post-touriste ».

[269] Nous avions fait, en clôture des caractéristiques générales observées chez les enquêtés (cf. la première partie du chapitre), un premier point. Celui-ci en est le prolongement.

[270] Sans doute à raison, si l'on pense aux mouvements de contre-culture et à la recherche de modèle d'existence rompant plus ou moins avec les valeurs dominantes des sociétés occidentales (même si, dans un temps similaire, un guide comme *Le Routard* apparaissait comme titre dans le paysage éditorial des guides de voyage, ce qui témoigne d'une institutionnalisation – même balbutiante – relativement rapide de modes de voyage qui voulaient a priori conserver leurs formes virginales. Kaufmann (2004) notant, dans un ouvrage entre le récit et l'essai où il part à la recherche des *travellers* d'aujourd'hui, que « au cours de ces trois dernières décennies, les voyageurs indépendants se sont à la fois multipliés et assagis. […] Dans les dortoirs des hôtels à bas prix, les termes de beatniks, routards, se sont peu à peu vidés de leur sens » (Kauffmann, *ibid* : 25-26).

Nous avions noté, malgré la pluralité des touristes autonomes et économes, une configuration en triptyque pour souligner l'existence a priori d'un espace commun de pratiques, via la recherche de pratiques authentiques, la place des interactions sociales et la question identitaire. Sur le premier point, l'authentique n'apparaît pas comme une visée exclusive qui alimenterait le voyage comme seule source. Comment pourrait-elle l'être dans le cas d'une destination classique du tourisme au patrimoine mondialement connu ? Il y a, dans le choix de Paris, l'acceptation sous-jacente d'investir des lieux touristiques, mais aussi plus largement une ville où l'expérience de l'aventure par la mise à distance des sentiers communs est difficilement réalisable sur l'ensemble des jours passés dans la ville. De même, il ne peut y avoir la recherche d'un ajustement aux spécificités d'un monde autochtone sur fond d'un décalage suffisamment conséquent dans les niveaux de vie de ces enquêtés voyageant dans les capitales européennes. Issus, pour la plupart, de sociétés développées et/ou de territoires de vie principalement urbains, les enquêtés n'ont pas à chercher une adéquation à la vie locale. Non seulement parce que l'espace métropolitain ne se présente pas, de ce point de vue, comme un espace suffisamment homogène avec des pratiques suffisamment circonscrites à un ensemble de manières de faire bien repérables, mais aussi parce que les différences socio-économiques et les modes de vie sont, pour beaucoup, trop semblables avec les leurs. Dans ce cas, et parce que Paris n'est pas un village reculé de Thaïlande, des pratiques voyageuses telles que l'ajustement aux règles économiques locales et la recherche des meilleurs prix, par exemple, ne rencontrent pas un fort écho. Si l'on garde à l'esprit ce type de comparaison entre des univers culturels et géographiques très différents, il est aussi plus difficile, mais pas impossible, de faire prévaloir un statut de voyageur ultra-compétent et débrouillard, car l'espace de la grande ville est peuplé de services (transport, hébergement, aménités, etc.) et les zones qui en sont dépourvues, et qui pourraient alors constituer des terrains d'aventure, sont rares[271]. Le rapport à l'authenticité (comprendre ici une réalité originale et non pré-construite, ou apparaissant comme telle) s'actualise donc difficilement sur l'ensemble d'un voyage parisien et avec la même force (supposons-le) que si les enquêtés se trouvaient à arpenter des régions géographiques moins touchées par la modernité urbaine. L'existence de dimensions authentiques dans le voyage parisien est néanmoins observable dans le rapport à l'espace du « banal » de la métropole, qui joue là un rôle essentiel d'un espace où les réalités ressortent globalement de la vie urbaine parisienne dans sa dimension de grande ville, où la densité et la mixité sont productrices d'un infini de situations observables. La valeur de cet espace est d'assurer une forme de véracité dans l'expérience du voyage qui permet de dire : « j'ai vu des choses pour ce qu'elles sont, dénuées de fonction touristique dédiée, et je touche là une vérité, laquelle n'est pas préméditée ou pré-conçue pour le regard du touriste ». L'absence d'un tel rapport à des formes jugées authentiques altérerait sensiblement la force du voyage, qui deviendrait une expérience trop corrompue pour être vécue sans ambivalence ou déchirement.

[271] Ce n'est pas dire, pour autant, que l'espace parisien ne permet pas, ou dans une moindre mesure l'aventure, mais que celle-ci demande d'être différemment ou nouvellement appréhendée via des voies originales.

Il est possible de poser un diagnostic proche sur la place des interactions sociales, deuxième point que nous avions ciblé comme élément commun aux backpackers. S'il est, en effet, admis que les backpackers ont des pratiques de sociabilité qui sont relativement banales et fréquentes nourrissant l'expérience, il est souvent souligné que les interactions sociales avec la population locale alimentent la dimension authentique du voyage. Si les sociabilités entre les backpackers sont notables[272], celles avec les résidents sont bien plus labiles et éphémères. Il y a, ainsi, un distinguo important à faire avec les relations communes à l'espace de l'auberge, où se rencontrent les pratiques du voyage, et celles liées à l'espace du dehors, pour lequel la dynamique potentielle des interactions sociales devient plus asymétrique : les temporalités et les usages de la ville ne s'articulent pas toujours bien, et la différence linguistique est limitative. Là encore, mais différemment, le rapport trop distant à la culture locale, ne pouvant se faire, hormis quelques exceptions, sur la base d'une proximité avec les Parisiens, ne constitue pas un vecteur de l'authenticité. C'est davantage dans le côtoiement physique et visuel, mais furtif et fugitif des citadins, qu'une relation est subjectivement construite et donne l'impression d'une forme d'interaction. Il n'empêche, au-delà de la question de l'authenticité, que les sociabilités nombreuses et changeantes des backpackers entre eux constituent un trait important de leur pratique. La logique du circuit et l'espace physique des auberges de jeunesse actualisent largement cette recherche qui trouve partiellement son sens dans l'effet d'âge et du moment charnière du voyage dans les biographies individuelles.

Sur le troisième et dernier point, la dimension identitaire, la réponse ne peut être que partielle puisque nous ne suivons pas les enquêtés au moment du retour et donc des effets à plus long terme d'un tel périple dans la psychologie et les pratiques futures. Il est néanmoins possible de souligner, au regard de la place de ce type de voyage dans les trajectoires des enquêtés, l'aspect qu'il peut occuper dans la construction de soi. Le jeune âge et le voyage dans une relative autonomie de réalisation offre à la question identitaire une intensité particulière. Les enquêtés qui, au moment de l'entretien, achèvent leur périple soulignent bien l'effet, sur soi, d'un voyage où les interactions sociales et les lieux géographiques ont été nombreux. L'évaluation rétrospective révèle un certain contentement face aux épreuves réalisées et aux capacités ainsi révélées, ou confirmées.

Ces éléments nous semblent ne pas remettre en cause la catégorie des backpackers. Certes, le phénomène de l'institutionnalisation a brouillé les partages plus clairs du passé, l'authenticité est malmenée, l'immixtion dans les cultures locales pas toujours réalisée. Mais, selon nous, un espace de pratiques communes demeure (même si elles évoluent selon les destinations et les biographies de chacun) qui constitue un socle spécifique : voyager jeune, avec des budgets limités, dans un cadre léger et flexible, à la recherche d'interactions et d'expériences marquantes. Kauffmann parle des backpackers comme d'une « communauté flottante » (*ibid.* : 40), et l'on repère, avec lui, nombre de

[272] Même si nous ne les avons pas investiguées en profondeur, puisque, ayant concentré notre effort sur les pratiques urbaines, nous n'avons fait cas de cette question que quand elle intervenait sur l'univers de la ville.

traits similaires à ceux que nous venons de développer : l'économie (« ces voyageurs au long cours, lestés de sacs à dos qui se soumettent à une stricte discipline budgétaire », *ibid.* : 14), le caractère sommaire des repas (« les quatre Australiens petit-déjeunent à la rude : baguettes jambon-beurre qu'ils croquent dans les rues glaciales, en marche vers le métro », *ibid.* : 36), la convivialité des auberges de jeunesses (« ces lieux où règnent la camaraderie et la décontraction, les solitudes prolongées paraissent suspectes », *ibid.* : 18) et une forme d'entre soi (« ils étaient partis en solitaire sur les routes, dans l'espoir de s'ouvrir aux cultures étrangères, et restaient le plus clair du temps entre eux, passant d'un ghetto de voyageurs à l'autre. Pour faire de la plongée, des treks, ou jouer aux dames avec des capsules de bières » *ibid.* : 39). C'est aussi la place du guide (« les voyageurs les emporteraient surtout pour se rassurer, sans nécessairement les consulter », *ibid.* : 116) et, plus largement, l'expérience globalisante relevant du tourisme (« ils voyagent sans exigence particulière. Quand leur petit budget le permet, ils emboîtent volontiers le pas aux touristes ordinaires. Je ne les ai jamais vus revendiquer leur appartenance à la culture parallèle du voyage. Ce sont des backpackers décolorés, des backpackers à l'eau », *ibid.* : 46). Ainsi, ces correspondances permettent de dessiner un espace relativement cohérent de pratiques, bien que le débat sur l'actualité de cette catégorie de voyageurs reste ouvert.

Chapitre 6. Les pratiques urbaines encadrées par un tour-opérateur

Nous avons présenté les enquêtés voyageant avec le tour-opérateur (TO) basé en Finlande comme des individus inscrits dans une forme de tourisme impliquant des dimensions collectives – la présence, certes circonscrite, d'un groupe – et institutionnalisées, à travers un ensemble de services marchands allié à un programme de visites pour partie orienté sur les grands sites touristiques (cf. chapitre 4). Ce projet s'appuie sur des éléments objectifs qui ancrent cette configuration dans une conformité a priori avec un voyage partiellement encadré et proposant un programme d'itinéraires et de visites dans l'espace touristique le plus médiatisé de Paris. Le niveau de services s'illustre dans un ensemble d'opérations allant de la réception à l'aéroport et le transfert vers les hôtels à une réunion d'information, jusqu'à la présence d'une documentation spécifique et des permanences régulières d'un représentant du tour-opérateur dans chaque hôtel. Majoritairement concentrées autour du week-end, les prestations proposées, rappelons-le, concernent le château de Versailles, le musée du Louvre, le cimetière du Père Lachaise, le tour de la ville en autocar, un dîner au quartier Latin associé à une croisière sur la Seine. Il s'agit néanmoins d'un environement propice à l'actualisation de ces dimensions (les visites comme le degré de services) et non à leur irrémédiable application. Ce cadre de voyage existe, avant tout, à l'état de potentiel et laisse ouvert, par conséquent, l'espace des pratiques possibles au contraire d'un projet structuré par un programme laissant peu de liberté et un encadrement continuellement effectif. On ne peut donc parler d'un encadrement *total* par le collectif et d'un classicisme *de bout en bout* dans les visites du voyage. Le trait essentiel de ce projet se définit alors comme un cadre de pratiques davantage environné de services et rapporté à l'espace référentiel touristique à Paris mais qui est affecté par la souplesse. Par exemple, c'est la possibilité ou non de se faire conseiller et guider comme l'éventualité de visites de Hauts lieux touristiques sans s'y enfermer. Bref, c'est un cadre partiellement « rationalisé » (via les services) et « standardisé » (via l'orientation vers des lieux touristiques communs au grand nombre) mais où la modulation est permise[273]. L'objectif est ici de voir dans quelle mesure les « aménités », les « mobilités » et les « médiations » illustrent une expérience touristique marquée par des formes « rationalisées », par l'utilisation de divers soutiens dans le voyage, d'une part, et des formes « standardisées », par la proximité ou non avec des objets touristiques marquants, d'autre part.

Nous procédons ici comme nous l'avons fait dans le chapitre précédent en développant les « logiques globales » de ce voyage parisien puis, dans un deuxième mouvement, nous analysons les

[273] C'est le sens du propos que nous formulions dans le chapitre 4 : « le choix d'un projet articulé autour d'un haut niveau de service, d'un programme classique et d'une liberté d'action ».

pratiques urbaines des enquêtés sous l'angle de leur relation aux « aménités », aux « mobilités » et aux « médiations »[274].

I. Les logiques globales du voyage

Pour les caractéristiques « globales », trois logiques sont abordées :

1) une logique de « facilités » explicitant le choix de voyager via les services d'un tour-opérateur,
2) une logique des « choix et des décisions en amont » illustrant les modalités de projections et de résolutions avant le départ physique,
3) une logique de « distanciation du collectif » qui met l'accent sur l'élasticité des enquêtés face au groupe.

A. Logique de « facilités »

Nous appelons, sous le terme de « facilités », l'ensemble des raisons qui expliquent le choix de voyager dans le cadre d'un tour-opérateur[275]. Ce vocable dénomme couramment ce qui se fait sans effort ou sans peine, c'est-à-dire une action qui permet – ou qui donne l'impression – d'être réalisée sans difficulté ou obstacle majeur. Sous cet angle, et même si le sens que peuvent lui donner les enquêtés n'est pas réductible à une seule acception, la « facilité » constitue ici le dénominateur commun fondant le choix d'un voyage avec l'aide d'un professionnel. Les niveaux de « facilités » diffèrent chez les enquêtés mais l'idée de limiter des opérations jugées contraignantes et des soucis potentiels fédèrent. Le propos lapidaire que formule Teiva, une enquêtée, peut servir d'exemple parce qu'il reflète un sentiment général : « *c'est la manière la plus facile, on n'a pas grand-chose à faire soi-même parce qu'ils* [le TO] *"arrangent" le voyage eux-mêmes* ». La réduction, par délégation, d'un effort à faire est lisible (« *la manière la plus facile* ») et se rapporte à un niveau d' « arrangement » même si celui-ci est, en réalité, inégal et dépendant des contextes de voyage car tous les enquêtés n'optent pas pour un même niveau de services. Nous développons, dans un premier temps, l'idée de « facilités » en illustrant diverses formes de prestations (commodités des hôtels, transferts…) qui justifient le choix d'un tel cadre de voyage. Dans un second temps, nous rappelons le socle qui la permet : des touristes dont l'âge se

[274] La présentation de ces logiques générales ne s'opère pas aussi nettement que dans le cas des backpackers parce que Paris, au contraire du projet précédent, ne constitue pas ici une étape mais la destination unique du voyage alors qu'on a pu, avec les backpackers, distinguer une logique de circuit indépendante de Paris. Si, dans le cas présent, l'existence est moins flagrante entre la généralité du voyage et les spécificités du contexte parisien, on distingue toutefois des caractéristiques qui approfondissent le socle présenté dans le chapitre 4.

[275] Et non les choix qui se portent spécifiquement sur le tour-opérateur lui-même avec lequel se réalise le voyage. Ces choix plus spécifiques sont développés dans la logique intitulée « choix et décisions en amont » (cf. infra).

situe principalement entre 40 et 60 ans, qui sont salariés issus des classes moyennes et moyenne-supérieures, dont Paris est l'unique destination et qui voyagent pour des durées globalement courtes ou moyennes (de trois à six nuitées environ).

1. Les services recherchés

Le report, sur le tour-opérateur, d'un ensemble d'opérations et de choix à faire permet de réaliser a priori le voyage dans un cadre d'agrément dépourvu de contraintes trop fortes. La nature et la localisation de l'hébergement sont décidés à l'avance, des services sur place sont prévus, les conditions du retour sont fixées. Ces recours peuvent s'appréhender sous le prisme d'une recherche de confort contribuant au bien être et à la commodité de la vie matérielle et psychologique du voyage. L'assistance visant à simplifier le séjour trouve ses points d'appuis dans la réception des enquêtés à l'aéroport et le transfert vers l'hôtel (ainsi que le trajet inverse lors du retour), la qualité des hébergements et des services offerts ainsi que la présence potentielle d'une personne sur place à des fins d'aide et de conseil. Ces diverses « facilités » s'appliquent à pallier le désajustement avec le quotidien et répondent à la sphère du loisir : le choix, pour soi, de l'aisance dans les agréments liés aux hébergements, le transport de l'aéroport aux hôtels, la présence d'un guide… Mais, précisément parce que nombre de ces services agissent comme des supports dans le cours du voyage, nous les développons dans la partie consacrée aux relations des enquêtés avec les « médiations ». Retenons cependant ici les traits saillants et communs de ces « facilités » via des bénéfices d'un confort dans un continuum temporel de l'arrivée jusqu'au départ. L'agence garantit aux voyageurs une prise en charge dès la descente d'avion jusqu'à l'hôtel avec l'assistance physique d'une personne sur place. Si sa présence n'est pas permanente, elle reste joignable par téléphone en cas de besoin[276]. Des excursions sont proposées mais non imposées, offrant une souplesse dans un environnement global sécurisant : « *ça facilite les choses, puisque… ils ont déjà… euh… un cadre pour leur voyage et après, ils peuvent composer le reste* » (Liisa, guide interprète). Les hôtels, situés dans le quartier des Grands Boulevards, sont géographiquement proches des bords de Seine, de l'Opéra et de Montmartre, soit du *Central Tourist District* identifiés par Duhamel et Knafou (cf. chapitre 3). La perception d'une telle localisation est opérante chez les enquêtés : « *c'est vraiment près de tout, c'est bien ça, je sais que je suis en plein dans Paris, il y a la Seine, tout est à côté, […] j'ai regardé sur le site, tu peux tout faire à pied* » (Paavo). Les avantages dispensés par les hôtels constituent des garanties pour l'agrément du voyage. Plusieurs enquêtés évoquent les repas, le service du petit-déjeuner (soulignant l'importance d'un tel moment pour amorçcer la journée), mais aussi la possibilité de sécurisation des affaires à travers la présence de coffres dans les chambres : « *nous avons pris un coffre dans notre chambre, donc on y laisse les passeports et l'argent. On prend juste*

[276] Liisa, guide interprète, dit ainsi : « *ils leur est très important de savoir que sur place, il y a du personnel qui parle leur langue. Et légalement même, dans leur contrat qui sont faits avec leur agence de voyage, dans le petit texte, il est mention que si vous avez un problème durant votre séjour, l'agence est obligée de fournir un interprète par exemple, quand il y a des accidents, des accidents corporels, on doit accompagner quelqu'un au premier secours à l'hôpital. Des fois, je suis appelée pour traduire. Je pense que ça les rassure, tout simplement* ».

un peu d'argent avec nous pour la journée, comme ça si on nous vole, ce ne sera pas beaucoup » (Kati) ; « *nous en avons un* [un coffre], *un par chambre, […]* [on y dépose] *de l'argent, les passeports parfois […] il y en a toujours dans les hôtels et j'avais regardé sur Internet aussi s'ils en avaient ici dans les chambres »* (Teiva). Parmi ces différentes formes de « facilités », le temps du transfert constitue l'assistance la plus communément évoquée. L'accompagnement qu'il illustre, dès l'arrivée, se révèle être une aide particulièrement appréciée qui témoigne, dans les représentations des enquêtés, de difficultés supposées pour non seulement se repérer dans l'espace aéroportuaire mais aussi pour réaliser la jonction spatiale avec le cœur de la métropole parisienne. En l'absence d'un tel service, les enquêtés présupposent le désaccord avec l'environnement et imaginent des accrocs connexes : « [sans l'agence] *on aurait dû y aller seuls, ça aurait été compliqué de se retrouver, demander, tout ça, sans l'agence, c'est dur* » (Kati). Il aurait fallu mobiliser un ensemble de savoirs spécifiques qui, prétendument, semblent faire défaut : « *si nous n'avions pas utilisé l'agence pour venir ici, nous n'aurions pas su comment faire pour venir de l'aéroport à l'hôtel, il y a plein de directions, on ne sait pas où il faut aller pour prendre un bus ou un taxi, et combien ça coûte »* (Noora). Dans ce cadre, le transfert constitue une réduction complète ou presque de l'incertitude qui prévaudrait en l'absence d'une aide extérieure. Les tâtonnements et la confusion qui sont projetés sont supportés par l'accueil, dès la sortie de l'espace dévolu aux passagers arrivant à destination, par une personne de l'agence : « *c'est le plus facile, on t'emmène, en fait, on vient te chercher, ça évite d'être là… ah euuuh…*[levant les yeux et mimant la désorientation] […] *Quand on arrive, il y a tout de suite quelqu'un, il y a le panneau* [d'accueil]*, et après c'est bon, on marche jusqu'au car* » (Sino). Cette présumée complexité de l'arrivée dans l'espace de l'aéroport est redoublée par l'éventualité de l'interaction linguistique avec l'environnement humain (personnels aux guichets, chauffeurs de bus, de taxi, etc.). En effet, la perspective de construire adéquatement son déplacement vers le centre de Paris nécessite potentiellement le recours aux ressources humaines de l'aéroport, ce qu'évite la prise en charge vers Paris : « *bien sûr c'est plus facile parce que nous connaissons pas l'endroit, ni la langue, et bien sûr nous parlons pas le français, et là nous ne sommes pas obligées de parler à d'autres gens, donc c'est plus facile comme ça* » (Salli) ; « *c'est beaucoup plus facile parce que je ne parle pas français, je pense que ce serait plus difficile si je venais tout seul, pour aller de l'aéroport à la ville… et je ne sais pas à quel point les gens parlent anglais ici, les chauffeurs de taxi ou les chauffeurs de bus »* (Mikko). Dans ce contexte, le transfert proposé par l'agence agit comme un indéniable confort cognitif : « *c'est moins stressant avec une agence, ils viennent nous chercher, on n'a pas à s'en occuper… on monte dans le car, et puis "go"* » (Kati) ; « *on apprécie de ne pas avoir à perdre notre temps à trouver un taxi ou… on préfère s'asseoir dans le bus et prendre une bière et… on préfère passer notre temps comme ça, c'est moins fatiguant et on risque pas de se tromper* » (Teiva). Même pour les enquêtés qui reviennent, le confort est notable. Si l'on peut penser que la connaissance graduée de l'environnement d'arrivée limite le sentiment d'imprévisibilité, les bénéfices de l'assistance continuent d'être effectifs : il est agréable d'être transporté d'un lieu à un autre alors même que l'espace n'est pas complètement inconnu (surtout dans ce contexte où l'on est chargé de bagages et où les déplacements sont nombreux, les correspondances parfois longues).

Pour être compris, ces soutiens conçus comme autant de « facilités » sont à réinscrire dans les éléments objectifs qui rendent possible ce voyage, notamment la capacité financière des enquêtés.

2. « Facilités » et disposition économique

Le recours à des services facilitateurs du quotidien dans le cours du voyage a un coût et doit, par conséquent, être relié aux dispositions économiques des enquêtés. Cependant, comme dans le cas des backpackers, nous ne disposons pas de nombreux éléments objectifs concrets pour cerner avec précision les sommes allouées au voyage[277]. Attentif à ce questionnement en optant pour des projets touristiques se différenciant notamment par les classes d'âge et les statuts socio-économiques, nous n'avons pas spécifiquement approfondi ce point qui aurait demandé un travail d'investigation dépassant l'examen du « simple » coût du voyage par enquêté. La capacité économique peut, en effet, découler directement d'un niveau de revenus mais aussi résulter de sources de financements plus subtils, telles des capacités d'épargne ou des apports extérieurs : « *il y a des cadres, des familles qui ont économisé tout au long de l'année pour pouvoir montrer à leur enfant Paris, ou c'est peut-être l'anniversaire du grand père, ou grand-mère et la famille offre un voyage à Paris, ou celui qui vient seul et se fait plaisir* » (Liisa)[278]. Nous pouvons néanmoins faire cas de plusieurs éléments qui participent à définir le portrait économique des enquêtés et leurs dispositions afférentes. Rappelons les prix proposés par le tour-opérateur pour un voyage parisien, qui se situent, à un niveau minimal (hors excursion et pour les gammes d'hébergement et de services les plus bas), entre 350 euros le week-end de trois nuits et 800 euros la semaine environ par personne et hors promotion. Avec le coût additionnel des excursions, les dépenses occasionnées peuvent monter jusqu'à 1100 euros si l'on opte pour toutes les visites proposées par le TO. Nous avons précisé, dans le chapitre 4, que ces prix se situent, sur cette gamme de services, dans une moyenne des prix affichés si on les compare aux offres d'autres tours-opérateurs[279]. On peut toutefois supposer que ces tarifs restent des freins pour plusieurs catégories de population. En effet, l'accès à ce type de prestations est moins probable chez les ouvriers ou

[277] Les entretiens avec les différents encadrants du tour-opérateur (Liisa et Pauliina) à n'ont pas permis de combler le recueil oral de données. Ainsi, avec Liisa (guide interprète) : « *c'est difficile de dire, quand je les vois, à l'aéroport, j'en sais rien, et je ne sais même pas quel est leur budget. Je sais qu'ils ont payé de leur séjour une certaine somme selon le choix de l'hôtel. Il y a des hôtels trois étoiles, et il y a même un hôtel de quatre étoiles, mais ça ne change pas beaucoup. Donc, j'ai aucun critère, je ne peux pas savoir. […] Et je peux pas non plus poser des questions trop directes* ».

[278] La pleine mesure de l'investissement financier nécessaire à un tel voyage aurait nécessité l'appréhension avec plus de précisions du capital économique des enquêtés en réinsérant le voyage dans leurs projets et leurs modes de vies. Si nous nous sommes cantonnés à garantir une disposition à payer relativement homogène au sein dudit projet et nettement différente de celui pris en contrepoint (cf. chapitre 5), c'est qu'une analyse économique débordait notre champ d'investigation. Si l'impact économique est important et détermine partiellement les pratiques, il doit néanmoins être relativisé. Ainsi, Urbain rejette « les perspectives déterministes de l'impact économique sur les pratiques de voyage […] [rappellant] que le lien entre l'aspect financier et le taux de départ en voyage n'est pas systématique et que, au contraire, il existe de nombreux comportements de voyage qui secondarisent la rationalité économique. […] Il faut minorer l'importance du facteur économique quand il est question de voyage et de tourisme » (cité par Petr, 2006 : 47).

[279] D'après les renseignements pris via différents guides interprètes interrogés sur l'industrie et l'organisation des tour-opérateurs à Paris. Ces propos restent cependant indicatifs vu la diversité et la grande variabilité des offres commerciales.

employés que chez les cadres et cadres supérieurs, du moins si l'on regarde la part, en France, des budgets non alimentaires consacrés aux vacances selon les Professions et Catégories Socioprofessionnelles (PCS)[280]. De façon complémentaire, on peut faire cas d'éléments subjectifs sur la perception des coûts financiers engendrés par le voyage car ils donnent une mesure indicative des dispositions et des représentations mentales des enquêtés vis-à-vis de leurs investissements. Dans une logique de justification, les enquêtés sont globalement conscients du coût supplémentaire provoqué par les services recherchés et le rapportent aux avantages offerts en retour : « *c'est peut être un peu plus cher comme ça mais c'est plus facile, plus agréable, donc ça me gène pas de payer plus, je peux me le permettre, j'ai envie de ça, de voyager en étant tranquille »* (Martta) ; « *je sais qu'il y a aussi des billets d'avion pas chers mais il faut partir d'Helsinki puis ils s'arrêtent en Suède… c'est plus compliqué et ça prend plus de temps, c'est vrai que c'est sans doute plus cher, je pense, mais c'est plus simple* », Hella). Le recueil subjectif du rapport aux coûts ne relève pas d'une recherche spécifique d'économie mais bien d'un profit tiré des moyens financiers disponibles pour conduire son voyage sur la base d'une relative aisance logistique. D'autres propos formulés actent ces raisonnements en justifiant les coûts engendrés, soit par l'insertion du voyage dans un cadre non ordinaire qui motive le niveau des dépenses – « *bien sûr qu'il y a le prix du voyage, mais l'argent ne compte pas quand on est en vacances, on s'offre plus de choses, c'est un peu le plaisir des vacances »* (Teuvo) – soit, de façon plus basique, en renvoyant la question économique à une dimension peu déterminante : « *Paris, c'est une ville assez chère, mais ce n'est pas un problème, je le savais* » (Noora). De plus, l'assise financière induit, devant les questions de l'enquêteur, une indétermination des réponses des enquêtés, lesquels ne semblent pas avoir à l'esprit un marqueur budgétaire bien précis pour la journée ou l'ensemble du voyage qui tiendrait lieu d'une somme allouée dont il faudrait veiller à respecter le niveau.

Cette relative aisance économique doit néanmoins être modérée par l'évocation de certaines stratégies de réduction des coûts financiers ou de l'adoption de facilités de paiements offertes par le tour-opérateur. Certains enquêtés ont bénéficié de tarifs avantageux via des amis travaillant à *Finn Air*, la compagnie aérienne finlandaise dont *Aurinkomatkat* est une filiale, et d'autres ont pu étaler leur paiement sur plusieurs échéances, atténuant la perception subjective du coût réel. Dans un registre similaire relativisant les capacités économiques des enquêtés, mais sous un angle différent, on peut également noter, dans l'expression de certains désirs, la projection sur certains objets ou aménités largement inabordables pour le budget des enquêtés. Par exemple, c'est Hella évoquant son envie de séjourner, une fois au moins, dans un hébergement luxueux : « *j'ai ce genre de rêve fou d'aller dans un hôtel*

[280] La massification du tourisme depuis les années 1960 ne s'est pas accompagnée d'un nivellement des inégalités mais bien d'un creusement global des écarts ente classes sociales (Cousin, Réau, 2009). Les écarts entre chaque niveau hiérarchique augmentent entre ouvrier et employé, employé et cadre moyen, cadre moyen et cadre supérieur ; ceux-ci ayant consacrés, en 1995, « une part de leur budget non alimentaire aux vacances presque trois fois plus importantes que celles des ouvriers » (*ibid.* : 34). Cela ne signifie pas que des ouvriers ou employés ne puissent accéder à un voyage tel que l'analysons ici mais que leurs chances d'accès sont moins importantes que celles de cadres ou de cadres supérieurs.

très luxueux un jour mais… mais il faut économiser beaucoup d'argent pour ça… ce serait très bon d'aller au Ritz par exemple ! […] *Je voudrais visiter le bar ! Le bar du Ritz, je n'y suis pas allée, parce que je pense que seuls les clients de l'hôtel et les gens qui portent des costumes peuvent y aller* ». Si cette production imaginaire donne la mesure d'une relation souhaitée avec certaines aménités de la ville dans le cadre du hors-quotidien, l'accessibilité réelle d'un tel lieu nécessiterait l'élaboration d'un projet spécifique pour répondre à la charge financière, même dans un cadre d'exception. Ici, le Palace, objet du désir, est difficilement plausible pour le budget de cet enquêté même dans l'interstice d'un voyage. Ce sont aussi les préférences de certaines enquêtées pour les grandes marques de la mode et du prêt-à-porter sans possibilité financière de réaliser ces achats (chez *Vuitton*, *Chanel*, etc.). Outre l'indication d'une attirance vers des formes de somptuosité et un univers symbolique du faste et un esthétisme raffiné, ces éléments donnent la mesure d'une consommation limitée ici au désir et à l'activité visuelle. Ils permettent de souligner que les niveaux financiers que nous repérons rendent possibles un potentiel de pratiques marchandes qui restent néanmoins limitées face à des univers plus sélectifs.

3. Les conditions sociales des dispositions économiques

Les finances des enquêtés sont ici à replacer dans des statuts socio-économiques, des âges, des durées et des configurations de voyage qui favorisent le recours aux « facilités » évoquées. Nous l'avons dit, les statuts socio-économiques des enquêtés relèvent globalement des classes moyennes voire des classes moyennes supérieures (cf. chapitre 4). Rapportés à la classification française des PCS, ce sont les « professions intermédiaires », les « cadres et professions intellectuelles supérieures » qui dominent cet échantillon. Il est possible de placer, au sein de la première catégorie, et de façon indicative (car il faudrait questionner plus finement les activités elles-mêmes), les enquêtés qui exercent des professions comme assistante sociale, infirmière, instituteur, géomètre, chauffeur de train et de tramway… (neuf enquêtés). Dans la seconde, on peut ranger des professions et des activités déclarées par les enquêtés comme ingénieur, chercheuse, comédienne, informaticien, médecin, cadres dans l'audiovisuel, la banque (onze enquêtés). Le reste des activités ou professions répertoriées se partage entre des commerçants et chefs d'entreprise (quatre enquêtés qui sont restaurateur, entrepreneur dans le bois, décoratrice d'intérieure, commerçante) et des « inactifs » (cinq enquêtés : mère au foyer, cuisinier sans emploi et retraités). Si l'on considère que ces PCS ressortent de l'espace socio-économique des classes moyennes, on peut noter qu'au niveau français, à titre indicatif, ceux-ci se situent dans des seuils de revenus allant environ de 1200 à 2100 euros pour une personne seule et, approximativement, de 1700 à 3200 euros pour un couple[281]. Outre cette typification globale basée sur des indicateurs français, les dispositions économiques sont également

[281] Cf. l'Observatoire des inégalités : www.inegalites.fr et la rubrique : *Qui sont les classes moyennes ?* Outre que ces données sont françaises et qu'il faudrait analyser si les emplois des enquêtés ressortent bien desdites « classes moyennes » dont la définition, vaste, est l'objet de nombreux débats, rappelons que ce *projet* est ici construit, *avant tout*, comme le pendant du tourisme autonome et économe des backpackers, et qu'il définit des niveaux de revenus sensiblement différents.

liées à l'âge. Sur ce point, si l'écart entre les différents enquêtés est assez important (de 37 à 63 ans), la moyenne s'établie à 49 ans environ, les deux tiers des enquêtés se situant entre 40 et 60 ans, ce qui leur offre vraisemblablement un potentiel économique comparativement plus important que s'ils entraient dans la vie active. En effet, on peut supposer que l'avancée en âge dans une profession (à partir d'une capitalisation sur une expérience et des savoir-faires) et plus largement dans un parcours de vie (avec une mutualisation des ressources en cas d'union, etc.) s'accompagne généralement, mais sans systématisme, d'une progression des ressources financières (augmentation de salaire, transmission de patrimoine…). Dans le parcours des enquêtés, Risto, avant d'être restaurateur et de diriger son entreprise (il emploie 5 personnes), a commencé comme cuisinier salarié dans différents lieux de Finlande et d'Europe. De même, Kati, qui déclare être décoratrice d'intérieur évoque dans l'entretien les débuts difficiles de l'entreprise de son mari – entrepreneur – qu'elle a aidé avant de pouvoir lancer sa propre affaire une fois que celui-ci avait consolidé la sienne. La position des enquêtés dans l'espace des âges tend ainsi à favoriser de plus larges dispositions financières que s'ils avaient 20 ou 25 ans, ce qui impacte la cartographie des voyages passés et présente des biographies touristiques relativement nourries de différents déplacements tant en Finlande qu'à l'étranger. Sur ce registre, le panorama, riche et varié, limite cependant la mise en relation des biographies de l'ensemble des voyages passés avec les pratiques parisiennes[282].

Deux éléments peuvent encore être soulignés qui facilitent des capacités budgétaires des enquêtés : les courtes durées de voyage et, dans certains cas, la réalisation du voyage en couple. Concernant les durées de voyage, elles se répartissent principalement en trois configurations temporelles[283]. De telles durées, pour une destination unique qui n'implique généralement pas de coûts de transports supplémentaires (au contraire de la logique du circuit), favorisent la circonscription des dépenses dans un cadre temporel globalement court (quelques nuitées). Et si les limites temporelles produisent un effet objectivement limitant (les dépenses se faisant dans la durée impartie par le voyage), elles peuvent néanmoins permettre de dépenser davantage : le séjour est relativement court et la visée du retour logiquement proche, les reports d'achats ne sont pas multipliables. Les enquêtés ne peuvent repousser à une date plus lointaine l'achat d'un souvenir de

[282] Le panorama des voyages passés forme un ensemble bien plus dense que lorsque que l'on se penche sur celui des backpackers : c'est un tourisme international plus prononcé (Europe de Sud, notamment l'Espagne, l'Amérique du nord, l'Asie…) mais surtout des voyages dans le cadre d'un tourisme européen de proximité où sont investies des régions d'Europe de l'Est, les pays Baltes, les pays limitrophes Scandinaves, mais les voyages se réalisent dans des cadres organisationnels variés, parfois en « individuel », parfois via des agences. Les relations aux lieux européens et mondiaux sont diverses dans leurs formes territoriales (mer, ville), dans les logiques de circulation ou non (circuit, sédentarité), dans l'accompagnement (seul, en couple, avec des amis) et rendent difficiles une préhension des biographies chez chaque enquêté pour saisir une expérience globale de voyage. C'est, en effet, toute une vie de voyage derrière soi qui aurait demandé une investigation en propre qui débordait l'examen que nous nous sommes fixé (bien que nous ayons à l'esprit le caractère potentiellement intéressant des liens entre les pratiques parisiennes et les produits de l'incorporation des voyages passés).

[283] Les week-end représentent les tris-quarts des cas investigués (week-end de trois nuits et grand week-end de cinq nuits, représentant 20 des 29 enquêtés). Le reste se répartit comme suit : huit enquêtés ont choisi une semaine et une personne deux semaines.

Paris ou l'envie d'un restaurant (à moins d'attendre un éventuel retour). Autre élément qui alimente l'analyse des dispositions économiques : le fait de voyager à plusieurs permet de mutualiser certaines dépenses (pour les chambres d'hôtels notamment) permettant ou de dépenser moins et de réaliser quelques économies ou de les réinvestir dans le cours du voyage[284].

Au final, la configuration du voyage résulte d'un choix qui permet de faciliter le quotidien en limitant certaines contraintes et en s'assurant de formes d'assistance au jour le jour. Favorisés par un certain niveau de ressources financières, ces services (les transferts, les hôtels et les guides) dessinent un cadre contribuant au confort qui implique néanmoins une préparation plus ou moins élaborée.

B. Logique de « choix et de décisions en amont »

L'analyse de la phase précédant la concrétisation physique du voyage permet d'observer un ensemble de préparations qui se traduisent dans la consultation et le choix d'éléments concrétisant le « projet ». Trois périodes peuvent être distinguées, à la fois par leur chronologie avant le voyage et leur rapport à l'action : d'une part, une phase essentiellement intentionnelle où s'incarne l'idée du désir de Paris ; d'autre part, une dimension stratégique consistant à choisir les modalités matérielles du voyage en évaluant les options possibles et, enfin, une dernière étape où s'opère le recueil d'informations sur la destination (où la stratégie est plus ou moins opérante).

1. Paris, objet du désir

La manifestation du désir et sa fixation dans un objectif spatial sont malaisées à saisir avec précision. La difficulté de l'objectivation tient principalement dans la complexité de la captation du processus intentionnel que l'on peut résumer laconiquement sous la forme d'une question : comment se forme l'envie de partir à Paris ? Pour y répondre de façon satisfaisante, il aurait fallu suivre, dans la phase amont du voyage, l'élaboration précise du dessein en montrant notamment les racines de l'appétence parisienne et son déploiement dans les différentes phases du « projet » en tenant compte des particularités individuelles. Il aurait notamment fallu décrire « comment les histoires progressent […] malgré la variété des contextes et les interruptions » (Kaufmann, 2001 : 214) et nous aurions pu alors mettre à jour la dimension opératoire du « petit cinéma intérieur » dont parle cet auteur, c'est-à-dire « le manège des images et des pensées » (*ibid.*) qui nourrit l'idée du voyage touristique. Mais ce type d'investigation où « le chercheur doit pénétrer dans l'univers le plus secret et le plus évanescent [des enquêtés] » (*ibid.*) demande la mise en place d'un protocole spécifique d'enquête qui dépassait ici les objectifs fixés à notre recherche. Nous pouvons toutefois prendre la mesure de certains aspects de la formalisation du désir de Paris en soulignant, par exemple, leur caractère fluctuant dans des

[284] Dans notre échantillon, le couple domine les configurations collectives : 11 enquêtés sur 29 voyagent à deux (conjoint(e)s ou ami(e)s).

contextes temporels distendus. Ainsi, un intervalle de plusieurs années séparant l'envie de partir de sa concrétisation physique favorise une labilité du désir chez le voyageur qui peut alors remiser dans sa conscience l'envie et la faire sommeiller jusqu'à l'oubli. C'est le cas de Gabriel qui imaginait pouvoir partir plusieurs années auparavant mais, devant répondre à des impératifs professionnels (la reprise imprévue de l'entreprise familiale), a vu son projet progressivement repoussé : « *à cause du travail, de ce qui s'est passé… je pouvais pas venir, je pensais que je n'aurais plus de vacances* [rires]*, je ne pensais plus à ça ».* Dépendant des conditions objectives qui peuvent se révéler contraignantes (par exemple, l'absence de compagnon adéquat pour voyager ou la difficulté de se défaire des charges familiales), le désir ne trouve pas toujours le terrain temporel et familial fécond pour s'actualiser. C'est pourquoi l'attente du « bon moment » peut rendre l'envie de Paris ambulante, tantôt affleurant au plus près de l'action stratégique, où la possibilité du départ semble envisageable, tantôt reléguée dans le monde fictionnel où la perspective temporelle du voyage physique se fait plus lointaine : « *je devais déjà venir il y a quelques années… j'avais tout prévu et ma mère est tombée malade* » (Salli) ; « *je voulais venir depuis longtemps, mais y'avait les enfants, la maison, c'était pas… j'ai attendu. […] J'y pensais plus* [à Paris]*, enfin si, avant chaque vacances* [rires] » (Tiina). Des changements dans l'univers quotidien redessinent parfois la nature des projections sans toujours complètement les modifier, tel Tuomi qui visait initialement le Paris Romantique et la projection d'un voyage à deux lorsque sa situation conjugale était stable (elle est aujourd'hui divorcée), prévoyant alors « *plein de choses à deux* », notamment restaurants et promenades. Des images plus abstraites liées au raffinement de la ville ancienne et à sa grandeur culturelle poussèrent au départ mais remisèrent la réalisation et le partage d'un voyage sentimental. Ces quelques exemples illustrent des projections initiales qui ne se sont pas développées dans une linéarité temporelle régulière mais plutôt dans un mouvement heurté où la trajectoire du désir est suspendue à des conditions objectives de l'univers quotidien. Néanmoins, ce type d'envies contrariées ou reportées ne constitue que des vues partielles et d'autres parcours existent, qui peuvent se faire sans ajournement et dans une relative progressivité. Traversant les différents registres de l'action sans dissonance majeure, des séquences plus nettes correspondant à la sortie de l'univers mental et à la résolution du départ sont observables. C'est le cas de Suvi qui indique : « *l'année dernière, je suis parti à Amsterdam et je m'étais dit, quand j'étais rentré* [en Finlande] *qu'après* [l'enquêté essaie de faire au moins un voyage par an], *c'était Paris, c'était l'idée, j'ai réservé assez tôt* [environ deux mois et demi avant] ». De même, pour Brigitta : « *on a hésité entre Rome et Paris et puis, on s'est décidé, Rome l'année prochaine, Paris maintenant. […]Un ami qui m'a dit que Paris, c'était très bien, tout était beau, partout* [rires] ». Dans ces cas, les diverses sphères structurant l'univers quotidien sont suffisamment stables pour asseoir une prévision de départ solide. Globalement, telle qu'elle est succinctement représentée et racontée, la volonté du voyage semble être affranchie de contraintes objectives en mesure de la contrecarrer où domine une logique de cohérence rétrospective, qui est peut-être en partie le résultat d'une remémoration aléatoire lissant les événements et leur enchaînements[285]. Il y a également, mais plus marginalement, des

[285] En effet, il est fort possible que les enquêtés minorent, parce qu'ils l'oublient, les aléas concomitants à la

départs qui résultent d'opportunités où le désir n'est pas absent mais trouve une actualisation soudaine dans la possibilité d'un départ prochain, dans une sorte d'imprévu vécu sur un mode positif[286].

En définitive, la variabilité des situations objectives issues du quotidien transforme le rêve en projet stratégique par différentes modalités et séquences temporelles. Au-delà de ces contextes respectifs, cette phase où s'affirme le dessein du voyage nous informe sur ses conditions d'existence dans la rencontre entre un désir et un contexte crédible sans « fictionnalisation » de voyages impossibles, lesquels seraient alors condamnés à la sphère idéelle. Il y a une concordance entre des moyens financiers, un temps libéré et l'affranchissement temporaire du quotidien. Les freins momentanés au voyage n'ont pas ici entamé le désir, notamment parce que, pour la plupart des enquêtés, il résulte d'envies anciennes qu'il est important de satisfaire mais aussi, pour quelques uns, de retours plus réguliers et une appétence non démentie pour Paris[287]. Une fois la destination désirée, il s'agit de procéder à un ensemble de choix qui réguleront, en partie, la physionomie in situ du voyage parisien, dans l'assentiment ou le refus des prestations proposées par le tour-opérateur.

2. Les choix inégaux des enquêtés devant les prestations du tour-opérateur

Une fois le dessein cristallisé dans un objectif de départ, il convient de doter le voyage de moyens spécifiques pour qu'il se réalise. Il s'agit précisément de déterminer les conditions matérielles du voyage pour lesquelles deux ensembles d'éléments sont à relever : le choix du tour-opérateur et les offres plus spécifiques qui l'accompagnent. Les raisons qui déterminent le choix d'*Aurinkomatkat* relèvent souvent d'un écheveau de facteurs. C'est d'abord la présence et la place dominante de ce voyagiste dans le marché des professionnels du voyage en Finlande qu'il faut souligner (cf. chapitre 4). Filiale de *Finnair*, *Aurinkomatkat* est le tour-opérateur le plus important sur un marché dominé par

dimension multiforme de leur activité cognitive, le projet apparaissant a posteriori dans sa clarté et sa compacité.

[286] C'est, par exemple, profiter d'un désistement de dernier instant : « *pour moi, ce voyage est venu soudainement. Ma mère et mon père devaient partir mais ils ont eu un empêchement, ils ne pouvaient pas partir, donc j'ai pris leur place avec une amie… donc pour moi, c'était : "super, je veux aller à Paris" !* » (Heidi).

[287] Dans l'échantillon, seize enquêtés visitent Paris pour la première fois et treize au moins ont déjà fait une visite. Ils sont 8 à déjà être venus au moins trois fois : trois enquêtés sont dans ce cas ; deux autres totalisent cinq visites (celle analysée incluse) ; un enquêté six visites, un autre sept et enfin un dernier compte huit visites. Pour ceux dont cette visite est une expérience première, il y a un ancrage ancien des imaginaires liés à Paris, même s'ils restent généraux en s'incarnant essentiellement dans des formes abstraites. Principalement circonscrits aux stéréotypes de la ville modelée par l'Histoire et la Culture, ils donnent la mesure des éléments distinctifs qui fondent la force de la destination dont les enquêtés imaginent, au moins une fois, d'être le visiteur : « *je savais que c'était un des endroits où je voulais aller, au moins une fois* » (David) ; « *Paris, c'était un rêve, il faut le voir au moins une fois dans sa vie* » (Tuvo). Ce qui explique aussi, bien que nous ne le vérifiions pas dans notre échantillon, que Paris est une destination recherchée pour les occasions de célébration et de fête (mariage, anniversaire), d'après les encadrants. Pour les enquêtés dont la visite est un renouvellement, ces imaginaires sont davantage incarnés dans des ambiances liées à des lieux plus précis (des magasins, des cafés et des lieux plus spécifiques individuellement appréciés). Nous ferons la différence entre des enquêtés « primo-arrivants » (le présent voyage est une première) et les « revenants » (le voyage est une récidive).

quatre ou cinq entreprises, nous a dit la responsable de l'agence à Paris, ce que confirme partiellement un des enquêtés, en amalgamant efficacité logistique et grandeur économique : « *je pense qu'Aurintkomatkat est la meilleure agence, pour tout ce qui est voyage, c'est la meilleure, ils sont assez connus, c'est une grande agence* » (Mikko). La reconnaissance de leur présence publicitaire est un autre signe de leur médiatisation : « *ils ont beaucoup de brochures, on en trouve plein dans les magasins, ils ont beaucoup de pubs… Aurintkomatkat envoie un journal chez moi, et je peux choisir, je peux regarder quels voyages ils ont* » (Tuomi). Outre la place du marketing alliée à une position dominante dans un marché restreint, le choix de ce tour-opérateur est le fruit d'arbitrages préalables entre les offres tarifaires et les services proposés par d'autres agences : « *ils avaient de bonnes offres donc oui…[…] à cause du prix. […] Surtout les prix et quels genres de voyages ils proposaient, c'est surtout ça, les excursions… euh… il y a avait un ensemble qui moi me semblait bien* » (Pekka). Néanmoins, il est délicat de débrouiller ce qui, pour chaque enquêté, apparaît comme moteur de la décision. Le panachage subtil qui est opéré entre l'univers de sens proposé par les publicités via les messages et les images des brochures, les différentes offres tarifaires rapportées aux ressources économiques de chacun et les services proposés (commodités, excursions, etc.) forment a posteriori un tout dont il n'est pas simple de clarifier les déterminants. Souvent, les réponses sont générales et ciblent, plus ou moins simultanément le prix, la qualité des offres pour justifier leurs choix. Il est cependant possible d'en détailler la logique pour ce qui concerne les excursions qui sont modulables. A minima, c'est opter pour un vol aller-retour et le choix d'un hôtel, prestations qui comprennent un encadrement du voyage qui est à la fois effectif (le transfert) et potentiel (la réunion d'information, les permanences de la responsable…) dans la mesure où ces dernières peuvent être sollicitées ou non selon les désirs des clients[288]. A maxima, les voyageurs peuvent relever le niveau de service en réservant, à l'avance, des visites, permettant de déterminer, sur place, des formes spécifiques de mobilités et d'investissements dans des lieux (des visites guidées d'une dizaine de personnes au moins), parfois une logistique afférente – l'autocar – et généralement la présence d'un guide interprète. C'est donc configurer un certain degré d'assistance et une relation spécifique à la ville. Quels que soient les choix, ces éléments ne peuvent néanmoins donner qu'un aperçu des pratiques du voyage parisien non seulement parce que les possibilités d'action restent, sur place, bien ouvertes (le temps disponible reste encore important), mais aussi parce que l'absence d'une visite guidée via l'agence ne correspond pas à une logique inverse de visite « individuelle » (le refus d'une prestation émanant du tour-opérateur pouvant cacher une prestation similaire effectuée avec un autre professionnel). Les choix réalisés dans le domaine des visites proposées ne constituent, en conséquence qu'une vue parcellaire du voyage qui ne s'y réduit pas mais nous informent cependant sur ce qui est décidé en amont du départ et par quels enquêtés.

[288] Nous ne détaillons pas le choix des hôtels parce qu'ils ne constituent pas, au sein de notre grille d'analyse, des cadres différenciateurs des pratiques. Les niveaux de services et le confort sont globalement similaires. De même, les positions géographiques, concentrées sur quelques centaines de mètres, n'ont pas de conséquences : ils sont tous à une proximité des Grands Boulevards et des dessertes par le métro et le bus.

Comprendre la relation aux choix préalablement effectués nécessite de distinguer ceux pour qui le présent voyage constitue l'expérience première de Paris et ceux qui reviennent une deuxième fois ou plus (« primo arrivants » versus « revenants »). Les premiers sont davantage portés à choisir des excursions proposées par l'agence, au contraire des seconds qui, globalement, tendent à s'en délaisser voire parfois à se tourner vers d'autres offres. C'est davantage une tendance qu'un mouvement systématique car, lorsque certains « revenants » sont accompagnés de « primo-arrivants », ils peuvent être amenés à se caler sur le programme de ces derniers et donc effectuer des visites proposées par le tour-opérateur. Cette partition est cependant relativement claire entre, d'un côté, l'assentiment de prestations proposées par *Aurinkomatkat* et, de l'autre, un refus de ces dernières. Sur l'ensemble des 16 enquêtés « primo arrivants », seuls deux personnes n'ont pas opté pour des excursions proposées par l'agence[289]. Les prestations choisies se portent principalement sur des visites au musée du Louvre et au château de Versailles et, dans une moindre mesure, vers le « tour de ville » [290]. Plus rares sont ceux qui choisissent la visite du Père Lachaise. Le Louvre et Versailles constituent les choix majoritaires parce qu'ils représentent, sur l'ensemble des visites proposées, non seulement les références symboliques les plus prestigieuses et sont l'occasion d'être réalisées dans le cadre proposé par le tour-opérateur : se faire transporter à Versailles (ce qui permet de s'y rendre en évitant un déplacement au-dehors du centre métropolitain) et, plus globalement, suivre une visite commentée par un guide interprète. Trois éléments expliquent la réservation de ces deux prestations : les conditions matérielles et cognitives de la visite où les clients sont transportés et guidés d'une part, une assistance intellectuelle dans la délivrance d'informations d'autre part, le tout basé sur des lieux renommés fortement représentatifs de la grandeur supposée de Paris. Comparativement, le Père Lachaise est un site au caractère prestigieux moindre et, surtout, sa fonction première de cimetière impacte moins l'esprit des enquêtés comme visite guidée[291]. La seconde visite de Paris avec le tour-opérateur tend à jouer comme une bascule, dans un mouvement passant de l'assentiment à la distance relative. Concernant les propositions du tour-opérateur, c'est le choix minimal d'une prestation comprenant le vol couplé à un hébergement (et les services afférents) mais sans les visites guidées du TO, le Louvre constituant une exception comme visite appelant un retour (pour voir et revoir les

[289] À la fois pour des raisons de prix (Tuomas, qui est au chômage) et d'une volonté d'autonomie (Tuvo, qui « [à] *l'habitude de* [se] *débrouiller* »).

[290] Sur l'ensemble des quatorze enquêtés ayant choisi des excursions proposées par l'agence, les visites « Louvre » et « Versailles » ont été choisies respectivement pour dix et onze d'entre eux. Le « tour de ville » a été choisi quatre fois. Nous expliquons les raisons de la relative indifférence des enquêtés vis-à-vis de cette excursion dans la partie « mobilité ». Le dîner du jeudi soir dans un restaurant de Saint-Michel est une « excursion » qui est prisée mais principalement par des enquêtés âgés venant en famille ou dans le cadre d'un groupe déjà constitué de plusieurs personnes. Ils sont minoritaires dans le panel des touristes reçus à Paris par le TO et plus difficilement accessibles dans cette configuration collective. Il y a néanmoins une enquêtée qui a fait ce choix (Tuomi).

[291] Dans l'ensemble des visites, son succès reste relatif et elle est régulièrement déprogrammée lorsque le nombre de clients (un minimum de dix personnes) n'est pas suffisant. Aucun des enquêtés n'a opté pour cette excursion.

œuvres)[292]. Il y a, globalement, en termes de propositions d'excursions, un délaissement de ces offres lorsque les enquêtés récidivent leur voyage parisien, à la manière d'une constitution progressive de l'autonomie dans la réalisation des visites. Celle-ci peut s'interpréter à la fois comme un mouvement de refus mais aussi une manière de se laisser le choix devant la diversité des offres de visites et de circuits, expliquant que certains enquêtés choisissent des visites guidées avec d'autres agences ou TO sur place.

In fine, à travers les degrés de recours à un tiers pour arpenter et se confronter aux sites parisiens, c'est une relation différenciée à la ville (au moins dans les moyens pour visiter certains lieux) sous le prisme de la chronologie des voyages parisiens. Le temps, entendu ici comme accumulation ou récurrence, implique une modification dans les manières de faire parce qu'il y a une connaissance progressive ou une forme d'apprentissage qui transforme le regard et les désirs de chacun.

3. S'informer sur Paris

Une fois le voyage acté dans sa forme matérielle via l'engagement financier dans une prestation globale, un autre type de préparation peut commencer où il s'agit de recueillir, de façon plus prononcée, des informations sur Paris. Si le premier temps voyait prendre forme le désir de la destination par un ensemble d'images déjà incorporées, le second des actions planifiant, certes inégalement, le voyage matériel, ce troisième moment constitue à la fois un approfondissement des images de la destination visée et la recherche d'informations plus ou moins précises selon les requêtes et les configurations individuelles de voyage. Pour cela, trois appuis sont généralement mobilisés : l'interaction avec les membres du réseau social, le guide imprimé et la consultation d'internet. Le temps séparant la décision stratégique du voyage de sa concrétisation rend possible d'activer un ensemble de moyens et de ressources. Il s'agit soit d'« approcher », en quelque sorte, la destination pour s'en faire une idée plus fine et dépasser les représentations abstraites généralement ancrées dans l'espace mental des enquêtés qui ne sont jamais venus, soit d'affiner une visite pour ceux qui reviennent.

Pour l'ensemble des enquêtés, sans exclure toutefois d'autres temps plus en amont, c'est principalement le moment qui consacre la publicisation du voyage. Pour certains, la circulation de l'information se réalise avec des personnes de l'environnement social qui sont considérées comme des ressources parce qu'elles connaissent la destination qui est visée. Elles sont donc en mesure d'apporter une contribution et nourrissent la réciprocité des échanges mais dans des perspectives

[292] Le Louvre est une excursion qui tend à dépasser le clivage temporel ressortant du nombre de visites de Paris. Les enquêtés « revenants » qui le choisissent (cinq personnes sur un total de treize) disent vouloir refaire la visite parce que la somme des choses est telle qu'elle suscite un désir de « reprise » (peut-être y a-t-il également une forme d'alibi culturel par la légitimité ainsi acquise par cette visite ?). Parmi les « revenants », un seul enquêté (Risto) a choisi de visiter à la fois le Louvre et Versailles, expliquant que, voyageant avec sa compagne qui est venue à Paris lorsqu'elle était adolescente dans les années 1970, souhaitait revoir ces sites.

différentes selon le degré de connaissance de Paris. Dans le cas où, pour les futurs « primo arrivants », la destination est appréhendée à travers une vue théorique et médiatique, l'échange se construit notamment via l'attention et le recueil d'information pour ceux qui sont déjà renseignés : « *j'ai des amis à l'école qui ont vécu ici* [à Paris] *un an, donc je leur ai posé beaucoup de questions et ils m'ont dit où aller et comment se déplacer… »* (Salli), « *j'ai un ami dont le frère a travaillé trois ans à Paris et qui connaît bien la ville, on a organisé une rencontre avec mon ami et son frère… on a mangé ensemble, avec du vin français et du fromage* [rires], *il m'a donné des conseils […] sur les quartiers, les endroits où aller et comment faire pour le métro, que c'était simple* » (Pekka). L'accès à des récits d'expériences favorise une représentation de Paris plus fine mais qui reste assez fragmentée et parcellaire. Ils agissent néanmoins comme des informations complémentaires qui permettent, au titre d'éléments tangibles rapportés par des voyageurs ayant physiquement éprouvés l'espace de visite, de contrebalancer les renseignements déjà recueillis : « *ça aide, on imagine mieux et comme ça on voit avec toutes les informations qu'on a, et après on décide »*, Hella). Pour ceux qui retournent à Paris, l'asymétrie de l'échange est moins notable et il s'agit davantage de détailler ses envies et souligner à autrui combien on décline son voyage selon ses propres désirs. C'est par exemple Maria et Christian qui expliquent la manière dont ils ont construit ce nouveau voyage (ils sont déjà venus sept et huit fois) exprimant un lien tissé avec Paris et illustrant une présentation de soi comme « habitué ». Dans ce cas, on réceptionne souvent des propos sur des liens de type amoureux avec Paris (le « coup de foudre », etc.) et les récits des premières découvertes, notamment le jour d'arrivée (« le matin, à la gare du Nord » etc. à la manière d'un récit revécu postérieurement comme une initiation).

Cet aspect de dévoilement social n'est cependant qu'une partie du travail d'élaboration du voyage – à savoir la progressive mise en image et en discours de la destination – qui s'effectue aussi, pour beaucoup, de façon individualisée, à partir du cadre domestique : « *c'est surtout à la maison que nous avons préparé ce voyage »* (Kati). Par la maison, il faut essentiellement entendre un cadre propice à la mobilisation d'objets facilitant une préparation autonome par des objets médiateurs, notamment via l'usage du guide imprimé et d'internet. L'intervalle séparant l'acte d'achat de la date effective du départ ouvre théoriquement à une allocation temporelle relativement large pour recueillir des informations à partir de ces supports. Néanmoins, la lecture du guide et la consultation d'internet sont différemment mobilisés entre les premiers temps et l'approche du départ. Le guide, une fois acheté, est proportionnellement utilisé au fur et à mesure que s'approche le voyage physique. Dans ce cadre, les premières lectures sont davantage erratiques et, progressivement, deviennent plus précises et soutenues : « *au début, on a le guide, tu lis un peu "ah tiens, y'a ça", c'est pour se mettre dans l'ambiance. […] Après, c'est plus "qu'est-ce qu'on veut faire, qu'est-ce qu'on peut trouver comme visites ?"* » (Gabriel) ; « *les dernières nuits, je le lisais tous les soirs, avant de me coucher, il était sur ma table de nuit, c'était ma lecture du soir, je soulignais ce qui m'intéressait* » (Teiva). L'attention dans la lecture, plus flottante au début (la référence à « *l'ambiance* ») passe progressivement sur un mode soutenu (« *trouver des visites* », pratique du soulignage) allant de pair avec une recherche d'informations plus précises et stratégiques sur les effets du

déroulement du voyage : « *j'ai commencé à chercher des informations pratiques avant de partir, vous savez, les transports, et combien ça coûte, d'être ici, des choses basiques, où aller, les choses que je dois voir, euh… vous savez, des informations basiques sur Paris. C'est bien de savoir ces choses-là avant de venir. Comme ça tu as les principales infos et tu ne perds pas ton temps ici à connaître la ville* » (Heidi). Inégales dans leur rapport à l'action, les lectures trouvent dans le rapprochement avec le départ une acuité et une forme d'attention soutenue.

Outre le guide, internet constitue un autre des appuis observés durant cette phase préparatoire. Là aussi son impact sur l'action est inégal, mais pour des raisons différentes qui n'impliquent pas de progressivité chronologique. La barrière linguistique opère une première césure qui résulte majoritairement des sites en langue française lorsqu'une requête telle que « Paris » est mobilisée comme entrée sur les moteurs de recherche. Hormis quelques rudiments d'usage courant, la plupart des enquêtés maîtrisent mal le français et sont confrontés à l'opacité des informations délivrées. Dans le cas de recherches générales illustrant avant tout une navigation aléatoire, la récolte d'informations est peu importante : « *j'ai essayé d'avoir d'autres informations par internet et des choses comme ça, mais sur internet, les infos sont souvent en français, et mon français n'est pas assez bon en fait, et je n'ai rien eu, peut être quelques endroits mais pas autant que je l'imaginais* » (Tuomas). D'où le sentiment fréquent d'« illogisme » (Kati) ou de « bizarrerie » (Suvi) et, au final, d'une fiabilité relative des sites français consultés. Outre la langue, l'aspect virtuel consubstantiel à l'univers d'internet est également un frein à une recherche fructueuse. L'imbrication infinie des sites les uns avec les autres produit une navigation subie et un rapport superficiel aux informations. Cet aspect est notamment accentué lorsque les requêtes sont vagues et formulées sur les moteurs de recherche généraux : « *j'étais intéressée pour avoir des choses sur Paris, j'allais venir ici donc je voulais en savoir plus sur cet endroit mais euh… Wikipedia, tu tapes "Paris", il y a beaucoup beaucoup de choses, plein d'informations, on peut choisir ce qu'on veut en fait* » (Teiva) ; « *je voulais voir des choses sur le quartier et l'hôtel, mais c'était toujours très général et en fait… j'ai rien eu de très spécifique* » (Tiina). En fait, Internet sert adéquatement des actions planificatrices lorsque les demandes sont plus précises et dépassent les termes généraux comme « Paris », « France », « visite », « tourisme », « histoire », etc. Si le lancement d'une requête comme « Paris » n'occasionne que la diversité des très nombreux items qui y sont liés, des formulations plus spécifiques affinent logiquement l'espace des possibles. Les enquêtés qui rendent compte de recherches précises et de sites particuliers sont, avant tout, ceux qui sont déjà venus à Paris et dont les représentations du territoire et des aménités se sont incarnées physiquement dans des paysages, des espaces publics, des magasins, etc. Conscient des ressources matérielles des lieux et ayant pu confronter l'espace médiatique avec sa réalité physique, les « revenants », parfois aidés par des dispositions particulières guidant leurs pratiques, naviguent virtuellement avec des objectifs plus précis. Yurki, par exemple, qui en est à son troisième voyage, investigue notamment internet en tant qu'amateur de vins et en curieux des caves parisiennes. Dans ce cadre, sa recherche « œnologique » cible préalablement une thématique cadrant un nombre fini de sites : « *j'ai regardé les "Paris vins" je crois, "Paris et les caves à vins" ou quelque chose comme ça. […] Et j'ai*

regardé des choses concernant l'absinthe, […] et puis sur "La vigne" ou "Vigne", j'ai regardé quels vins je devais prendre, sur leur site internet ». De même, Sakasi, comptabilisant sept voyages à Paris, effectue ses requêtes dans un sens précis, celle de la mobilité et des transports, questions auxquelles il est sensibilisé en tant que conducteur de tramway employé par l'opérateur de transport à Helsinki. Sa « *curiosité* » l'amène à des consultations régulières du site de la RATP avant le départ « *jusqu'à deux ou trois fois par semaine* » mais qui servent aussi la planification du séjour à travers l'évaluation et le choix des différentes offres tarifaires. Arrivant un samedi à Paris, il a construit son choix en séquençant opportunément les titres, optant pour la carte Mobilis le dimanche (qui permet un nombre de déplacements illimités dans certaines zones) et la carte Orange pour la semaine, laquelle n'est théoriquement pas proposée aux touristes mais qui est financièrement plus attractive : « *je n'ai pas regardé tous les tickets parce que je les connaissais. Donc je n'ai regardé que le Mobilis, parce que c'était dimanche, et la carte orange, ça commence que le lundi* ». La planification résulte ici d'un discernement dans les différents tarifs de transports proposés sur la base de compétences ressortant d'une disposition individuelle liée à l'expérience professionnelle (l'appétence pour les transports dans la ville illustrée dans la consultation du site de la RATP) et la connaissance de l'environnement issue de ses précédents voyages (ne regardant pas tous les tickets parce qu'il « *les connaît* »). Ce type de planification opérante ne se retrouve pas dans les autres modalités d'agir de cet enquêté pour qui nombre de choix se réaliseront in situ. En résumé, ces deux exemples permettent de lire l'action planificatrice à partir de dispositions personnelles (le vin, les transports) mais aussi à travers des effets du retour dans un lieu connu via les connaissances acquises.

Ce découpage en trois temps (désirer, choisir et s'informer) est schématique et il est clair qu'il y a davantage d'interaction et une plus grande perméabilité dans l'usage des supports. La partition est cependant globalement respectée. Ces préparatifs sont à la fois l'occasion de répondre à un souci de confort et d'assurance mais aussi de se projeter dans la sphère du loisir (ce qu'on va faire pour soi) et nourrir le quotidien de plaisirs futurs envisagés.

C. Logique de labilité face au collectif

Ce « projet » implique des formes collectives de voyage puisque d'inévitables regroupements ont lieu. À l'aller, il y a un départ groupé à l'aéroport d'Helsinki pour prendre l'avion et l'arrivée à Paris se déroule dans des conditions similaires. Sur place, les possibilités de contacts et de groupements sont nombreuses, lors des excursions proposées ou pendant les temps de commensalité dans l'hôtel, les rencontres dans le hall ou lorsque l'encadrant tient sa permanence. Ainsi, de nombreuses occasions d'interactions existent – si les enquêtés le souhaitent – sans fermer l'occurrence d'une posture minimisant les interactions. La réalité de l'appartenance à ces formes collectives est globalement vécue sur un double mode : d'une part, une acceptation globale où le coudoiement des autres

voyageurs est bien ressenti, soit parce que la dépendance est temporaire et qu'elle s'inscrit dans un cadre spécifique où le collectif est difficilement contournable (par exemple lors des visites guidées), soit parce que les contacts permettent d'interagir sur le voyage. D'autre part, c'est une distance plus nette à travers une limitation volontaire des interactions avec le collectif. Dans les deux cas, la relation au groupe reste modeste avec un partage relativement bien distinct entre les enquêtés « primo arrivants », davantage enclins à s'insérer dans des formes collectives alors que les enquêtés « revenants » sont plus réservés et prennent plus facilement leurs distances[293].

1. Acceptation globale et côtoiement temporaire

La dimension positive de la relation aux formes collectives s'exprime à la fois lors des visites guidées et dans des rencontres qui sont plus ou moins inopinées dans les hôtels ou les permanences, lieux de sociabilité. Dans le premier cas, l'aspect collectif est bien accepté parce qu'il se réalise dans le cadre de visites supervisées par un guide interprète et dans un espace-temps précis : ce sont quelques heures au Louvre ou lors d'un « tour de ville » en car, par exemple. Dans ce type de contexte, c'est l'information reçue qui va primer parce qu'elle est redevable d'une personne experte qui officie pour un groupe. La nature de l'information recherchée subsume l'aspect collectif, configuration inévitable car il est rare qu'une seule personne soit le réceptacle d'un discours informé (hors exceptions, notamment dans certains cas de tourisme de haut de gamme)[294]. La parole du guide interprète, associée à un discours ouvert et « naturellement » destiné au groupe, impose ce dernier comme une configuration allant de soi. Le choix de la visite guidée est donc accessoirement celle de la présence et du contact d'autres voyageurs durant un temps imparti : « *j'ai choisi de venir en groupe parce que finalement, la visite sans groupe, tu y vas avec un guide, et moi, je préfère aller avec quelqu'un qui me raconte… les motivations ou les raisons de… par exemple, pourquoi une colonne est comme ça ou faite de cette manière ou d'une autre… Si je viens seul, comme je ne connais pas la ville, je ne découvre pas.* […] *À Versailles, j'ai eu toutes les explications, l'histoire de la cour, la vie des rois* » (David). Le collectif, condition d'existence de la visite guidée car soumise à un nombre minimum de participants, est néanmoins rapporté à cet espace-temps dissocié du reste du voyage, lequel est davantage un temps individuel où domine le « moi » ou le « nous » du couple (éventuellement plus selon les configurations) : « *nous avons une ou deux excursions avec d'autres personnes, comme demain, nous allons au Louvre avec un guide, mais le reste du temps, on n'est pas avec le groupe, dans tous ces moments-là, on n'est pas avec d'autres gens dans le voyage. C'est pour nous* » (Noora). Le rapport au

[293] On ne tient pas compte ici de ceux qui viennent déjà en groupes constitués de plusieurs personnes.

[294] Dans certains voyages touristiques où les niveaux de services peuvent être très élevés et personnalisés, il arrive que les guides interprètes présentent une visite à une ou deux personnes. Suzanne, guide interprète interrogée (mais non liée au tour-opérateur investigué), a l'expérience de plusieurs de ces accompagnements : « *Bientôt, je vais travailler pendant trois heures avec seulement deux touristes, un couple pour un tour de ville personnalisé en limousine ou Mercedes. […] J'ai travaillé une fois avec le conseil d'administration d'une grande société, une trentaine de PDG, nous étions trente guides et trente chauffeurs à disposition au cas où ils désiraient faire quelque chose. Il y avait ainsi trente voitures qui attendaient sur le côté. […] Dans le même registre de l'accompagnement haut de gamme, j'ai accompagné une femme pendant trois heures pour faire son shopping rue de Rivoli* ».

collectif est donc admis dans l'espace et le temps situé d'une visite mais il ne se dessine pas un sentiment d'appartenance spécifique où se verbaliserait un rapport positif au groupe. Plus, les prémices des désagréments de la grégarité – voire du dénigrement – peuvent pointer : « *j'aime bien quand il y a des tours guidés comme ça, au Louvre, ça, c'est ok. Parce que normalement, le guide sait raconter l'essentiel. Mais à part ça, c'est un peu… le groupe, c'est vraiment "ooh, aah, c'est supeeer"* » (Paavo). Malgré ces discrédits illustrant les limites du groupement, des interactions existent et naissent de ces côtoiements momentanés. Outre les visites, ceux-ci se font surtout dans le cadre inopiné des côtoiements multiples dans les espaces de l'hôtel, les temps matinaux du petit-déjeuner et les préparations des journées, lors de regroupements plus ou moins improvisés via les permanences de la responsable du voyage (Pauliina). Ces interactions ouvrent à un recueil de l'information auprès des autres voyageurs : « *c'est intéressant d'être avec des gens parce qu'ils ont des informations que je n'ai pas donc je peux apprendre des choses avec eux* » (Mikko) ; « *quand on parle avec des gens du groupe, ils peuvent nous donner des bons conseils, pour les restaurants et les magasins* » (Noora) ; « *un matin, je suis allé boire une bière avec une dame du groupe, et on s'est un tout petit peu baladés et on a partagés nos expériences, ce qu'on avait vu et ce qu'on n'avait pas vu et des choses comme ça… mais pas tant que ça en fait mais, quand on s'est vu ici, à l'hôtel le matin, à la table du petit déjeuner, c'est juste des discussions sur ce qui s'est passé et ce que nous allons faire* » (Yurki). Cela dit, il arrive fréquemment que, lorsque les rencontres se produisent entre visiteurs novices et plus expérimentés, la dynamique de l'interaction, si les visites sont abordées, se réalise souvent dans une asymétrie, le second informant le premier des possibilités et des opportunités mais qui rejoignent souvent un ancrage spatial dans l'espace « monumental » : « *souvent à propos de généralités comme : "comment aller à Montmartre et…"* » (Yurki).

In fine, la proximité des touristes entre eux est généralement éphémère. Il est possible de parler avant tout d'un tourisme « individuel » avec en arrière-fond une dimension collective où il s'agit moins d'être libre ensemble que d'être libre et ponctuellement ensemble.

2. Le collectif à distance

Une deuxième logique est celle exprimant une distance au collectif où prime, en apparence, la logique d'une volonté de pratique individuelle de la ville. Bien réelle, celle-ci doit être complétée par le sentiment de décalage que certains « revenants » expriment devant les visiteurs moins aguerris et les désirs de ces derniers, qu'ils constatent ou sur lesquels ils projettent. L'affirmation d'un séparatisme vis-à-vis du collectif est ainsi première : « *en fait ça ne me gène pas* [le groupe] *mais je préfère être tout seul souvent* » (Sino). Il y a deux ensembles d'explications pour saisir cette distance : d'une part, c'est une différence dans l'expérience de Paris doublée d'une dynamique générationnelle divergente. Dans le cas où des enquêtés plus jeunes (la quarantaine environ) qui sont déjà venus à Paris côtoient des plus âgés pour qui l'expérience est nouvelle, il y a des dissonances possibles dans les souhaits de visites. Les premiers voient les seconds comme « [voulant] *aller dans tous les genres de trucs touristiques que tout le*

monde connaît » (Yurki) et présupposent des attitudes et des affinités désaccordées, par exemple ne pas aimer l'histoire littéraire propre à Paris, certains musées moins connus ou se faire plaisir dans les cafés et les bars. Il y a là une forme de présentation partielle de soi comme esthète ou initié (mais sans posture condescendante) vis-à-vis de « novices » dont les envies sont figurées comme moins festives ou plus vulgaires, trop régies sur la visite classique (« le beau bâtiment », « le beau site… »). D'autre part, la distance peut aussi s'expliquer par l'envie d'un voyage pour soi qui, dans sa réalisation, exclue une trop grande proximité avec le groupe. En effet, elle est vécue comme un frein potentiel à la liberté d'action non seulement parce que les regroupements temporaires nécessitent le respect d'horaires (ce qui est ici appréhendé comme rédhibitoires dans la sphère des loisirs). Mais c'est aussi la considération des différences : ceux qui vont moins vite, la difficile esquive de ceux qui parlent et dont l'écoute est alors « soumise » au groupe, les différences de jugements et de goûts, etc. Enfin, c'est aussi et surtout parce que le côtoiement du collectif renvoie trop explicitement à l'univers quotidien. Pouvoir évoluer « seul » sans déléguer les conduites dans la ville ou dans certains de ses sites constitue la condition d'une différence avec l'univers familier. Les propos recueillis sur la « liberté » dans le cours du voyage, qui permet de rompre avec les contraintes du quotidien, témoignent de l'envie d'un « voyage pour soi » qu'il faut comprendre comme un désir d'agir indépendamment d'une volonté collective. C'est la marque d'une distance avec les routines du monde familier (le travail notamment, qui revient souvent dans les discours comme collectivité imposée).

En définitive, que la distance au groupe soit relative et ponctuée de regroupements ou qu'elle soit plus prononcée, il est possible de conclure à un tourisme « individuel » dans un cadre partiellement collectif.

D. Conclusion sur les « logiques globales » du voyage

Le chapitre 4 a présenté ce projet comme une combinaison d'un fort degré de services à un programme classique de visites laissant ouvert les choix alternatifs, partiellement ou complètement mais sur la base d'une structuration minimale concernant le cadre temporel, le budget, la tranche d'âge et le niveau de revenus. Ces éléments nous ont permis de le présenter comme relativement homogène. Ces développements-ci offrent un double intérêt : ils soulignent, en sus de l'analyse du chapitre 4, les éléments qui fédèrent le projet et les conduites articulées sur des principes globalement partagés. Conjointement, ils pointent des pratiques différenciées selon l'expérience de Paris. Récapitulons les données sur lesquelles les pratiques se coalisent :

- le choix d'un voyage facilité par des professionnels traduit la recherche de commodités matérielles et cognitives visant un niveau d'agrément sur le territoire de visite, lequel est

néanmoins le résultat de statuts socio-économiques ouvrant une certaine largesse financière. Si celle-ci n'étend pas complètement le champ des possibles, il est permis de présupposer une liberté dans les pratiques marchandes et les moyens mobilisés pour la découverte et les distractions,

- la chronologie des supports utilisés témoigne d'une construction progressive de l'objectif du départ sur la base d'un contexte quotidien favorable, par le choix d'un professionnel de voyage et de prestations optionnelles, essentiellement par les voyageurs non initiés à Paris,

- un rapport au collectif globalement accepté mais distendu. Si les enquêtés sont partiellement regroupés, la forme du voyage reste cependant dominée par une réalisation individuelle.

L'homogénéité est cependant relative si on prend en compte l'expérience parisienne des différents enquêtés. Une partition est lisible entre le cadre de la première visite et celui d'une pluralité de voyages. Déjà, dans la manière dont les enquêtés s'arment pour visiter certains lieux de Paris, les « primo arrivants » optant pour des excursions proposées par le tour-opérateur et les « revenants » tendent à s'en écarter pour viser des modalités concurrentes généralement « individuelles ». La distinction est également lisible dans les compétences convoquées pour chercher des informations sur Paris, le résultat étant inégal entre la prospection incertaine des premiers et la navigation plus ciblée et opérante des seconds. De même, le rapport aux autres membres du voyage est ressenti plus positivement dans le cadre d'une visite inaugurale que d'une expérience de retour où l'envie d'un voyage pour soi, distant du collectif, est plus prononcée. Le prisme de la cumulation des voyages parisiens renvoie à une élasticité des formes de « rationalisation » et de « standardisation ». Pour cette dernière, les apports de cette partie sont certes moindres sur le rapport à la masse touristique et l'on peut noter la plus grande pusillanimité des « revenants » face au côtoiement de leurs concitoyens dans le cours du voyage. Pour la dimension « rationalisée », les moyens alloués à la médiation sont inégaux selon la familiarité avec le territoire parisien : il y a à la fois une délégation dans les supports pour découvrir la ville (excursions organisées) et une recherche d'information qui peine à s'appuyer sur des cibles précises lorsque l'inconnu domine et que les formes stéréotypées masquent les multiples univers de la ville. À l'inverse, une accoutumance plus élevée tend à délaisser des médiations extérieures ou à les approprier avec davantage d'efficacité. Il reste que ces médiations demandent d'être examinées dans la latitude des différentes « aménités » qui sont visitées.

II. L'espace-temps des « aménités »

Nous dissocions ici l'investissement des touristes dans la ville entre des espaces « monumentaux » et des espaces « banals » pour lesquels nous conservons les acceptions détaillées dans le chapitre 5. En clair, nous faisons la différence entre un espace où les formes historiques, esthétiques et paysagères définissent une « monumentalité » ostensible fondant l'intérêt touristique et un territoire plus diffus qui valorise les aménités courantes voire triviales de la vie urbaine. L'objectif est de voir coment le rapport aux aménités parisiennes figure des formes « rationalisées » et « standardisées » dans ce type de voyage ? Quelles places y occupent les éléments emblématiques du tourisme parisien, et quel rôle jour le tour-opérateur dans l'expression de ces dimensions du voyage ?

Nous débutons l'analyse par les lieux « monumentaux » à travers la place qu'ils occupent dans l'imaginaire et les pratiques ici observées.

A. Les logiques d'occupation des lieux « monumentaux »

De façon peu surprenante car conforme à une configuration globale de ce « projet », les espaces « monumentaux » s'avèrent incontournables dans les pratiques des enquêtés. Les contours géographiques que nous pouvons lui tracer sont, grosso modo, similaires au canevas spatial dessiné dans le chapitre 5 lorsqu'il était question de limiter l'espace polarisateur de l'attention et des faits et gestes des backpackers. En effet, si l'on esquisse succinctement le parcours de l'occupation spatiale des enquêtés ayant choisi le cadre global d'un tour-opérateur, la cartographie se compose des lieux forts du tourisme parisien : citons la tour Eiffel (et son poste d'observation, la place du Trocadéro), l'Arc de Triomphe, l'avenue des Champs-Élysées, la place de la Concorde, Notre-Dame et l'Ile de la Cité, le parc du Luxembourg, les Invalides, l'Opéra, la butte Montmartre et la basilique du Sacré-Cœur, etc. Comprendre cette occupation socio-spatiale nous demande de revenir sur les facteurs de son attrait mais aussi sur les configurations de voyage qui participent à en diversifier des relations. Pour cela, nous développons cinq points :

1) la force de gravitation de cet espace sur les pratiques apparaît comme le résultat d'un prestige disparate reflétant la grande métropole européenne – voire mondiale – dans deux dimensions. Il est, à la fois, un condensé d'histoire et la traduction in vivo de l'idée de faste ou de splendeur propre à la France (que les enquêtés nomment « glamour »),

2) l'influence de cet espace central parisien est la conséquence partielle de la prescription du tour-opérateur qui oriente grandement, par leurs services et leurs conseils, les touristes dans ces « directions »,

3) l'ascendant de ces hauts lieux touristiques est corrigé par le nombre de visites à Paris,

4) dans ce registre de la modulation, les différentes modalités des programmations journalières modifient la physionomie des visites,

5) le rapport des enquêtés au tourisme et leur positionnement vis-à-vis des formes touristiques présentes à Paris, informant sur le rapport subjectif aux formes « standardisées ».

1. Le reflet du prestige de la grande métropole

Hors prescription et relais par le tour-opérateur, la force d'attraction de ces lieux « monumentaux » se distingue triplement : d'une part en représentant la ville ancienne dont le prestige s'est constitué au fil des siècles, d'autre part en symbolisant une fonction de grande ville cosmopolite et, enfin, dans la qualification d'un espace appréhendé comme « glamour » (qui perd néanmoins de sa force lorsqu'il est arpenté in situ). Si la grandeur ainsi constituée de Paris est redevable de l'interdépendance des ces phénomènes (le cosmopolitisme et le faste de Paris résultent en partie de son ancienneté, etc.), ces trois dimensions sont repérables pour justifier l'attrait des lieux « monumentaux ». Toutes activent un sentiment spécifique dans le contact subjectif avec l'Histoire, l'urbanité et la densité humaine ainsi qu'une splendeur française (le « glamour »).

1.1 Le côtoiement de l'Histoire

Le sentiment d'un « contact » avec l'Histoire traduit l'idée que Paris constitue une ville réceptacle des marques d'un passé mémorable où l'espace urbain porte les traces des mouvements et des effusions antérieures, tant matérielles que symboliques et qui s'incarnent dans un centre historique facilement repérable. Ainsi, pour une part, la ville liée aux dimensions « monumentales » apparaît comme le condensé d'une sédimentation historique particulièrement forte qui participe à la production d'un sentiment de tangence avec le passé : « *c'est là qu'il y a le plus d'histoire en Europe, c'est ce qui m'attire, l'Histoire des grandes monarchies européennes, tout ça* » (Brigitta) ; « *c'est une très vieille ville et il y a beaucoup d'endroits historiques, il suffit de regarder autour de soi, c'est rempli* » (Noora). Ce peut être même, à l'acmé de ce ressenti, le sentiment d'un « enveloppement » que forme la cohérence des paysages : « *ici, on a l'impression que l'Histoire est partout. Où que tu ailles, il y a de l'Histoire. […] Et on voit et on ressent… enfin, je vois et je ressens l'Histoire tout le temps ici* » (Sakasi). Mais la ville historique n'est pas qu'une perception globale, dans l'abstraction de formes générales car si le caractère ancien est ici prisé et si le sentiment d'une contiguïté avec l'histoire est agissante, c'est parce que l'espace porte en lui les empreintes d'une stratification des mouvements anciens qui se lisent dans le cadre bâti et paysager. Les monumentalités des formes et des paysages s'ancrent dans cet urbanisme historiquement chargé : « *c'est l'Histoire, mais l'Histoire, c'est aussi la ville, l'architecture, les bâtiments que je peux voir… et ça, on le ressent*

directement. Tu marches, tu regardes, tu marches, tu regardes… » (David), « *c'est une très grande et très vieille ville, il y a tous ces immeubles magnifiques parce que… c'est l'Histoire, l'architecture de Paris, c'est un tout* » (Noora). Par exemple, c'est la perception in situ d'une grandeur lorsqu'on déambule sur les Champs-Élysées dans l'axe historique du Louvre à l'Arc de Triomphe qui portent en eux la signature d'un urbanisme grandiloquent à la structure majestueuse et cohérente[295]. Mikko, lorsqu'il a opté pour un voyage touristique urbain, a fait le choix de Paris plutôt que celui de Londres : « *c'est ancien, c'est ça qui est intéressant* [et Londres… non ?] *Si, c'est ancien aussi, mais moins, Paris c'est encore plus historique, c'est encore plus beau, y'a plus de monuments* ». L'incarnation est palpable de façon emblématique dans des lieux qui ont préservé le cadre originel d'un site, tel Versailles (lieu satellite des espaces centraux) où les marques de la modernité interfèrent peu et favorisent la perception homogène d'une histoire présente partout et tout le temps : « *Versailles, c'est fou, c'est vraiment impressionnant, c'est comme un musée* » (Gabriel) ; « *c'est tellement incroyable que des gens aient pu bâtir des choses comme ça. Et quand je pense au genre de trucs qu'il pouvait y avoir en Finlande à la même époque, il n'y avait rien !. […] La première fois que j'y ai été, je suis resté "sans voix", et quand je suis rentré, j'ai mis du temps à réaliser c'que j'avais vu* » (Sakasi). L'incarnation de l'histoire dans le cadre bâti est productrice de sentiments passéistes, c'est-à-dire d'un transfert de l'imagination vers le passé à la manière d'une remémoration temporelle fictive : « *j'imagine… souvent j'imagine quand je passe dans certaines rues euh… j'imagine qu'il n'y a pas de voitures et que nous sommes revenus cent ans en arrière… une espèce de sentiment, c'est dur à expliquer, mais c'est un genre de sentiment nostalgique peut être, je pense à la Belle Époque, j'aime beaucoup le style Belle Époque, c'était très chic* » (Sino). La visite de tels lieux, espaces plus globaux ou sites spécifiques, renforce l'élasticité de la perception temporelle jusqu'à l'établissement d'une « adhérence » imaginaire avec le passé dans le sentiment de refaire les faits et gestes des grands hommes : « *j'ai aimé* [Versailles], *c'était… je veux dire… incroyable, je n'imaginais pas que Napoléon ou d'autres avaient marché dans ces couloirs dans lesquels moi-même je marchais !* » (Heidi). Ce patrimoine accole de façon idoine l'adjectif « historique » à la fois par son mode d'insertion dans la temporalité mais aussi parce que son étymologie latine (*monere*) renvoie au rappel de la mémoire (Choay, 2009). Il y a ici une attirance a priori mais qui se trouve partiellement confortée, au moins dans les lieux où l'empreinte historique transparaît le plus.

Les espaces « monumentaux » sont également le lieu d'actualisation des représentations où persiste l'image d'un Paris fastueux et « glamour ».

1.2 Le « glamour » : une splendeur parisienne

Un deuxième motif d'attirance vers les lieux « monumentaux » est leur capacité à représenter le « glamour » dont est affublé Paris. Le terme n'est pas ici utilisé innocemment mais il est repris dans de

[295] « *Ce qui m'a attiré l'attention, c'est la façon dont est construite l'avenue, une avenue très large, très grande et l'Arc qui est incroyable et à la fin le musée du Louvre qui était incroyable. Et le paysage est très joli, beaucoup de grands bâtiments à droite et beaucoup à gauche et, bon… le paysage de Paris, j'ai senti que c'était incroyable, la hauteur des immeubles, ils sont très hauts, ils sont tous plus ou moins symétriques, c'est vraiment… pfff.* » (David).

nombreux discours d'enquêtés qui expliquent, de la sorte, l'ancrage spatial de leurs pratiques. Paris est une ville « glamour » dont les manifestations se logent avant tout dans les lieux centraux. L'adjectif « glamour » est un anglicisme référant à l'idée de charme et d'enchantement où l'objet désigné porte en lui un certain éclat. Le terme pourrait être traduit en français comme quelque chose de faste, une forme de splendeur. Mais l'acception reste très large et la perception de la magnificence parisienne est a priori subjective même si les imaginaires liés à la grande destination culturelle sont connus. Ici, il faut entendre les propos des enquêtés comme l'équivalence assez disparate des espaces « monumentaux » au chic et au charme, dans l'association entre la sophistication portée par la mode, l'assise financière afférente et les représentations nobles liées à l'art et à la culture : « [Paris] *c'est le centre de la mode et de la culture, d'une certaine façon très… glamour, quelque chose d'un peu chic* » (Hanna). Incarnée dans la population résidente, c'est la construction imaginaire et largement stéréotypée de Parisiens qui combineraient la mise en valeur stylisée du corps par la mode et une finesse d'esprit. En clair, si les gens sont « glamours », c'est parce qu'ils sont « *plus chics* » (Tiina, à la différence des Finlandais, dit-elle). Ils sont « *plus beaux et bien habillés, cultivés* » (*ibid.*) et la ville est « *chère mais magnifique, avec beaucoup de choses à voir, la mode, les possibilités de shopping, les gens très bien habillés et plein de culture […] par exemple le style "art déco", dans certains endroits, c'est quelque chose d'un peu chic. Les gens, j'ai trouvé qu'ils étaient très bien habillés et beaux !* » (Tuomi). Ces jugements sont la continuité de représentations préalablement établies et qui, souvent, au contact de la ville, se complexifient car l'idée désincarnée du « glamour », confrontée à la réalité matérielle, ne résiste pas. La vision du faste côtoie nécessairement une matérialité sensible faite de couleur, d'odeur, de bruit qui ne peut que diluer les idées abstraites : « *je pensais que les gens étaient plus, plus "glamour", dans la rue. […] Très… très élégants, très habillés, dans la rue, très… des grosses voitures… et puis quelque chose de très propre… mais aussi je pense que l'image que j'avais de Paris… par rapport à la Finlande, c'était une image d'une certaine atmosphère assez chic* » (Heidi).

En définitive, si l'on fait l'hypothèse que le rapport à l'urbanité de la métropole parisienne – considérée comme un contact avec « la grande ville » – résulte partiellement du critère national du fait de la « petitesse » des villes finlandaises et de leur relative homogénéité ethnique (au moins comparativement avec les capitales de l'Europe Occidentale)[296], le rapport aux lieux « monumentaux » comme ensemble de lieux historiques aux images de splendeurs, est porté par un ensemble de représentations passéistes. Le « glamour », tout comme l'Histoire et le sentiment de l'urbanité sont des formes stéréotypées qui constituent, in fine, un voile sur le reste de la ville. Elles permettent une reconnaissance de Paris dans un cadre filtré et purgé de formes moins expressives parce que moins parlantes et moins signifiantes pour dire la supposée singularité d'une destination. Désignant la splendeur d'un temps passé, ces clichés sont aidés par les vecteurs de la culture visuelle pour rappeler l'univers artistique de Montmartre ou de Montparnasse. L'intériorisation de cet univers, où se concentrèrent autrefois les littérateurs et les cabarets, s'actualise toujours dans des désirs de visites

[296] Par exemple, le chiffre cumulé des trois villes les plus peuplées de Finlande (Helsinki, Espoo et Tampere) dépassent de peu le million d'habitants.

actuelles. L'efficace de ces représentations est un indice de la puissance du réseau physique et symbolique que forment les lieux « monumentaux » dont la promotion, outre les médiatisations éparses et continues résultant d'images fortes ancrées pour longtemps, est en partie assurée in situ par les encadrants du tour-opérateur.

2. Logiques de prescriptions des lieux « monumentaux »

Une des explications de l'influence de cet espace tient dans le processus de prescription dont il fait l'objet par le tour-opérateur lui-même, à la fois dans les excursions qui sont proposées et dans les discours des encadrants de la destination chez *Aurinkomatkat* (essentiellement Liisa et Pauliina, guide interprète et responsable). Si leurs prescriptions peuvent varier en fonction des contextes, elles restent souvent articulées aux différents grands sites touristiques qui polarisent aisément les pratiques et qui sont depuis longtemps soulignés et énoncés par divers médias de masse.

2.1 Conditionnements et perpétuations

L'intériorisation des clichés de Paris fonctionne de pair avec une des logiques du tour-opérateur. Entreprise privée inscrite dans une logique de satisfaction de ses clients, elle accompagne, en quelque sorte, les formes dominantes de l'imaginaire collectif pour permettre, sur place, la reconnaissance des lieux. Sans que les discours et, plus largement, l'encadrement se réalisent dans ce *sens unique* qui guiderait les touristes sur les seuls grands canaux d'un voyage de reconnaissance, les éléments fondateurs de l'imaginaire touristique lié à Paris sont fortement intégrés et se doublent d'un rapport à la nécessité de la vue ou de la visite. De la part des encadrants, il y a une conscience vive de l'investissement d'une partie des clients dans une logique touristique de validation voire d'exécution. Certains lieux sont « à faire » en priorité, certaines œuvres « à voir » impérativement dans la mesure où la puissance du processus de symbolisation est telle qu'elles « métonymisent » Paris. Cette logique est perceptible dans les propos de Liisa, guide interprète qui est présente comme encadrante à plusieurs moments durant le séjour : « *je pense que pour tout le monde, on ne peut pas quitter Paris sans avoir monté la tour Eiffel, enfin ceux qui n'ont pas peur des tours. […] C'est le symbole de Paris, tout simplement, et pour les touristes, il y a des obligations. Ça, c'est curieux, ça m'étonne aussi un peu, mais il faut voir certaines choses. À Paris, c'est tour Eiffel, quartier Latin, Notre-Dame, Montmartre, et le reste je dirais, c'est des points de vue secondaires…* ». La constitution, dans le temps long de l'histoire, d'un réseau de symboles devenus hyper-signifiants (éclairant au détriment d'autres et cristallisant les formes associées à l'expression de *Ville Lumière*) donne l'impression que ce dernier s'impose naturellement dans le champ des pratiques. De même qu'un site, des œuvres d'art, parce qu'elles sont ancrées dans cet imaginaire commun, s'insèrent avec force dans les circuits et dessinent ainsi des trajets dominants et des arrêts massivement empruntés : « *ce qui est important aussi, c'est les visites de musées, c'est presque une loi, il faut visiter le Louvre, il faut aller voir Mona Lisa, on ne peut pas sortir de Paris sans avoir vu Mona Lisa, parce que Mona Lisa, c'est comme l'Arc de*

triomphe et la tour Eiffel, c'est Paris, on ne peut pas faire autrement, parce que c'est Paris quoi ! Mais je ne sais pas pourquoi, c'est un symbole, ça a toujours été comme ça » (Pauliina).

Si des particularismes nationaux impliquent la vue d'œuvres plus spécifiques orientées sur le patrimoine artistique finlandais[297], la « *loi* » évoquée ci-dessus qui préside aux logiques d'action dirigées vers les lieux « monumentaux » résulte de la formation de l'imaginaire collectif vis-à-vis de Paris et des mécanismes de sa perpétuation. Il faudrait, pour bien faire, analyser la formation des récits sur Paris et leur médiatisation depuis la constitution des industries culturelles au XIXe siècle, ces dernières étant entendues comme des activités industrielles qui produisent et commercialisent des discours, des sons, des images, des arts : photographie, publicité, spectacle, télévision (Warnier, 2007). Ces récits ont proposé un répertoire de représentations prêt à l'emploi qui permet aux individus d'agir en conformité à des pratiques touristiques dominantes, les ancrant dans un processus de « standardisation ». S'il faut bien penser à dissocier ce type d'offre globalisée de sa réception localisée, elle possède une efficace propre, notamment le cinéma, puissant vecteur de références : « *ces deux dernières années, ça a été les films comme "Amélie Poulain", qui justement ont créés cette image de Montmartre qui n'est peut-être pas réelle, mais qui attire les clients, et "Long dimanche de fiançailles", deuxième film comme ça qui est important pour les clients, ça donne encore cette image d'une ville extrêmement romantique, avec des couleurs douces et la musique !* ». Si l'on questionne la place de la diffusion de la culture française à l'étranger et donc l'imprégnation d'images plus ou moins disparates, elle semble être cantonnée à un registre classique de références qui est usité et assez circonscrit à une période historique : « *il y a des films, par exemple quand on est petit, il y a des gens qui ont vu "Belle et Sébastien", ça reste dans le souvenir, il y en a d'autres qui ont vu "Angélique", on en parle souvent et c'est rediffusé chaque été. C'est peut-être les films qui nous emmènent la culture de la France, qui nous fait connaître Paris […]* [Mais] *pour les Finlandais, c'est Édith Piaf, Charles Aznavour, Hélène Segara, Mireille Marc, des grandes voix, des trucs comme ça. […] En Finlande, l'image de la France est très traditionnelle, on est content en entendant Yves Montand et Édith Piaf, on n'a peut-être pas envie de fouiller en plus sur ce qui se passe maintenant. Ce qu'on connaît en Finlande, c'est vraiment toutes les grandes marques, Dior, Chanel… le bla bla* » (Pauliina). À ces contenus pourraient être couplés une analyse sur la nature de l'image et son efficacité pragmatique (Lussault, 2003a) pour comprendre la logique qui pousse à la reconnaissance des sites et des lieux car il apparaît ici que les visites, sous le prisme des encadrants, sont marquées par l'existence d'un vocabulaire de la nécessité (falloir, devoir…). Pour Lussault, le pouvoir de l'image, dans sa relation à l'espace, tient à la fois parce que c'est un instrument de domination de l'espace qui réduit sa complexité et qu'elle jouit de l'effet de vérité consubstantiel à l'icône. Il est également possible de développer sa puissance propre dans le cadre d'une réflexion esthétique à partir de l'idée d'un débordement de l'image par-delà le processus d'intellectualisation :

[297] La présence des peintres finlandais dans les grands musées, par exemple : « *Orsay, ça leur plait beaucoup aussi, ça, c'est un peu notre époque, notre culture, l'impressionnisme, le fauvisme, tout ça, c'est quelque chose qui a donné naissance à pas mal d'artistes finlandais, Edelfeld, on a un artiste finlandais qui a deux peintures à Orsay, donc les gens y vont pour voir ces deux peintures, le portrait de Louis Pasteur, c'est peint par un Finlandais* » (Pauliina).

« les images sont des agents actifs de nos pensées et de nos comportements ; elles sont très profondément enracinées dans nos mémoires et leur effet est tel qu'elles résistent au travail intellectuel » (Viard, 1984). Dans ce même registre, Nancy (2003) parle de la force paradoxale de l'image : capable de mise en relation, elle n'en reste pas moins en retrait et « intouchable ». Sa force est alors de maintenir une distance tout en faisant contact dans un choc ou une confrontation. L'intensité de l'image est alors le rapport qu'elle propose mais qui n'est qu'une invite à vérifier in situ l'objet, la forme ou le contenu *réel* sur place, ce qui participerait à expliquer cette logique de reconnaissance.

La responsable du tour-opérateur a bien conscience du contenu proposé et de la dimension potentiellement fictive ou inauthentique de ce segment du voyage qui répondent à ce registre de la reconnaissance et à cette identification d'images depuis longtemps en circulation. Ainsi, aller à la tour Eiffel, à l'Arc de Triomphe, « *c'est une image bien sûr, c'est pas la réalité nécessairement, mais est-ce que c'est nécessaire pour quelqu'un qui vient ici pour trois jours ou cinq jours de connaître la réalité ? La réalité pour moi, par exemple, c'est la façon dont les choses se passent aux bars, PTT* [La Poste]*, tout ce qui est fait avec la bureaucratie et pour le client, ce n'est pas important de savoir tout ça, eux ils ont cette idée d'une croisière romantique dans la tête quand ils viennent ici, moi, je suis complètement ok, c'est clairement cette image. Je n'ai pas envie de commencer à expliquer combien ça peut-être difficile d'ouvrir un compte* [en banque]*, des trucs comme ça* » (Pauliina). Il s'agit bien de coller au répertoire d'images déjà là et de laisser de côté la trivialité d'un quotidien qui n'a pas lieu d'être énoncé. C'est ainsi procéder à la validation du projet de nombreux touristes dans la recherche de conformité avec la connaissance initiale et reléguer hors de cette sphère les éléments non signifiants malgré la perpétuation de vues parcellarisées sur Paris. Si ce cadre proposé aux touristes est, in fine, plus malléable selon les contextes et les demandes particulières, il illustre le principe de conditionnement, lisible dans une logique hiérarchique où domine l'espace touristique de l'hype-centre.

2.2 La place des lieux « monumentaux » dans la hiérarchie des prescriptions

L'intériorisation du réseau physique qui est à faire et à voir dans *un premier temps* est notable chez les enquêtés par la puissance des représentations que nous avons évoquées où le centre parisien est filtré par le sentiment de côtoyer le faste supposé d'une grande destination historique. Plus, ce mouvement se double d'une hiérarchie concomitante dans les prescriptions qui sont opérées par les encadrants du tour-opérateur. Si leurs discours relativement globaux – quand qu'ils s'adressent à un collectif – ne sont pas agissants de façon égale sur tous les enquêtés car ceux qui reviennent sont généralement moins réceptifs, ils tendent néanmoins à proposer prioritairement un répertoire d'actions dans l'espace central historique. La position de Liisa, dans sa référence aux guides papiers, résume bien la logique prescriptive assurée par le tour-opérateur : « *souvent dans les guides, les guides imprimés, vous lisez le guide vert, il y a le point de vue trois étoiles, le point de vue deux étoiles ou une étoile. Et je dis,*

si vous avez un guide comme ça où il y a des étoiles, ou cœur ou croix, euh… faites d'abord les points de vue où il y a trois étoiles, comme ça vous avez vu ce qui est le plus important ». C'est là une logique de l'efficacité lorsque les durées sont condensées dans un temps limité.

Prenons pour premier exemple la réunion d'information que nous avons pu observer lors du premier jour : outre qu'elle procède par un point de vue général sur la ville et des aspects pratiques (où aller, par quels moyens bouger…), elle propose un ensemble de prescriptions sur la ville à travers ce qui est appelé la « *promenade* ». Celle-ci, virtuelle, se fait à partir d'un plan géographique reçu par les clients quelques heures avant, lors du transfert : « *on fait une petite promenade sur le plan, c'est justement la promenade qu'ils font de toute façon, c'est Opéra, Vendôme, Tuilerie, Champs-Élysées, la grande promenade quoi* » (Pauliina). Chaque point d'importance est assez succinctement développé pour y présenter les aspects remarquables, préciser les à-côtés intéressants et éventuellement signaler la place d'un lieu du fait de son importance dans la mémoire collective. Le récit qu'en fait Pauliina est celui d'une déambulation théorique dans le Paris des monuments et des grandes œuvres : « *je leur dis qu'ils peuvent commencer leur "sight seeing" à l'Opéra, je leur explique aussi qu'autour de l'Opéra, il y a les Grands Magasins, pour faire un peu de shopping. Quand je parle de Vendôme par exemple, c'est là-bas que vous trouverez le Ritz, parce que Lady Di c'est quand même quelque chose qui… dont ils pensent encore, ils veulent aller voir l'hôtel. Quand je les conduis au Louvre, leur seul souci c'est de voir Mona Lisa, "vous n'avez qu'à suivre les panneaux", parce que dans le musée il y en a partout. Les gardiens sont complètement fatigués de répondre à la même question tout le temps, ils ont fait des panneaux avec Mona Lisa "suivez, suivez cette direction", donc des petits trucs comme ça. Une fois la tour Eiffel, départ à côté de la tour Eiffel, et ensuite la promenade continue vers le musée d'Orsay, vers quartier Latin, Panthéon, Notre-Dame, Sainte-Chapelle, qu'est-ce que c'est Sainte-Chapelle, pourquoi y aller. Notre-Dame c'est gratuit, on peut suivre la messe si on veut, les tours et ensuite, quand on arrive rive droite, je recommence avec le shopping, il y a rue de Rivoli, il y a le Châtelet, les magasins, et voilà. Donc je commence à parler de ce qu'on peut acheter en France, […] et pour finir quelques mots sur le Moulin Rouge, les croisières de soirée, ça fait déjà une heure que j'ai parlé* » (Pauliina). Le processus prescriptif procède par intériorisation préalable de la demande (« *leur seul souci, c'est de voir Mona Lisa* ») en s'y conformant par avance, redoublant ainsi l'effet de priorité des sites et des œuvres (« *vous n'avez qu'à suivre les panneaux* ») : en effet, si de tels objets sont perçus comme importants dans l'imaginaire des touristes, les discours des différents accompagnateurs viennent confirmer la hiérarchie. Certes, ils n'ôtent rien à la liberté d'évaluation des touristes et à leur capacité potentielle de bifurcation, mais la lecture préalable de la ville reste néanmoins circonscrite à ce réseau déjà médiatisé.

Autre exemple, les conseils fournis dans le classeur disponible dans chaque hôtel : les parcours prescrits permettent de relier différents lieux touristiques importants : « *c'est Étoile, Trocadéro, la tour Eiffel, nous parlons tout le temps des monuments les plus importants, pour faciliter les chemins* ». C'est pourquoi sont indiquées des lignes de bus reliant les grandes sites : la ligne 48, « *qui passe devant le métro Grands Boulevards, qui va au Louvre, Palais-Royal, Comédie française* », la ligne 73 « *c'est musée d'Orsay-La Défense, Étoile, Charles de Gaulle* ». La prescription dirigée vers ces lieux est également lisible dans le discours

qui nourrit l'excursion du « tour de ville », laquelle traverse l'hyper-centre et l'Ouest parisien en car. Si le discours n'est pas exclusivement consacré à décrire et expliquer la ville « monumentale » (puisque l'on parle également de la vie des Parisiens), il y a une dominante historique indéniable : « *je parle de l'Ile de la Cité et… des différentes périodes, d'époques Romains, Mérovingiens, Carolingiens et je parle des grands rois, ceux qui ont construit Paris. Pour arriver jusqu'a Haussmann. Et là, j'insiste un peu parce que le Paris actuel, c'est quand même haussmannien. Et là, je parle des bâtiments, de l'architecture, et souvent, ils me posent, si je les laisse parler, ils me posent des questions, "mais pourquoi tout est construit de pierre ?", ils sont admiratifs en regardant les balcons en fer forgé ou métal… ça, c'est tellement parisien, là, il faut expliquer un peu pourquoi c'était comme ça, chaque fois qu'il y a un bâtiment historique, je donne les dates, je raconte qui a construit, Conciergerie, Notre-Dame, les Invalides, École militaire, Palais de Chaillot, donc les principaux monuments, et puis éventuellement le nom de l'architecte* » (Liisa). De même, parce que l'on fait généralement des pauses aux Invalides et à la place du Trocadéro, devant la tour Eiffel, parfois au Luxembourg et à proximité de Notre-Dame, les arrêts sont l'occasion de visites formelles, comme à Notre-Dame[298]. C'est parfois l'occasion, comme à la tour Eiffel, d'offrir une « préparation » au site, pour une visite ultérieure : « *la tour Eiffel, c'est pareil, bon, actuellement, on n'y reste pas assez longtemps pour qu'ils puisent monter et je leur explique "ça y est, maintenant, vous l'avez vu, la tour Eiffel est ouverte tous les jours, de neuf heures trente jusqu'à onze heures* [du soir]*, vous avez intérêt à venir le matin, très tôt, pour être parmi les premiers dans la queue", et là, le lendemain ou le surlendemain, ils vont acheter leur billet de métro et ils vont venir seuls* » (Liisa). Si le choix de ces excursions est certes le résultat apparent d'une recherche d'informations que l'on n'aurait pas fait seul – donc d'une facilité dans la vue et la compréhension de la ville –, un tel circuit apparaît bien comme une amorce de celle-ci dans le sens où l'on fait « entrer » le touriste en l'y accompagnant via un discours qui opère par sélection et prescription. À propos de cette excursion, les enquêtés racontent « [avoir] *vu les meilleurs endroits où aller […] l'Arc de triomphe, les Champs-Élysées, les Invalides* » (David) ; « *c'est plus facile à voir, et c'est important que Pirio* [autre membre du tour-opérateur officiant parfois comme guide] *nous dise tout le temps l'histoire, quel est l'endroit, pourquoi il faut voir cet endroit, qui est bien pour le shopping, pour ça et pour ça…[…]. Je peux choisir les magasins, je peux choisir les musées et tout ça mais c'est aussi parce que je suis venue ici avec mes vieilles expériences, ce que j'ai appris à l'école, ce que j'ai lu de la France et tout, c'est bien de voir que des gens célèbres ont vécu ici, c'est bien de faire la relation entre ce que j'ai lu avant et ce que je vois maintenant. […] c'est Pirio qui dit tout le temps ce qu'il y a à voir autour : regardez à droite, il y a tel endroit…* » (Tuomi). La spécificité de cette introduction à la ville est d'offrir une sélection de sites à voir à la manière d'un catalogue mais dont les composantes sont bien réelles. Le choix fait, on peut ainsi y retourner par ses propres moyens. In fine, l'efficace d'une telle excursion opère en présentant et discourant sur les lieux importants de la ville (mais à travers la distance du car) vers lesquels il est possible de revenir parce qu'on les a déjà vus : « *on l'a vu de loin* [la tour Eiffel]*, on veut aller dedans et voir la vue* » (Noora) ; « [Vous avez le temps de voir les

[298] « *On rentre à l'intérieur, je parle d'abord de l'histoire, des événements marquants dans l'histoire de Notre-Dame, de l'architecture, de la construction, ils sont étonnés d'apprendre comment on a construit ces cathédrales, et j'explique que Notre-Dame de Paris n'est pas la seule, il y en a dans plusieurs villes, Reims, Tours, Strasbourg, etc. etc. Et à l'intérieur, j'explique un peu les vitraux, et encore les détails de l'architecture, et je parle de l'importance de l'église catholique en France* » (Liisa).

monuments ?] *Non, seulement par la fenêtre, je visite après. Mais je les ai vu en bus. Pendant le "tour de ville". Et je suis revenue seule les visiter et pour prendre des photos* » (Heidi) ; « *maintenant, une fois que j'ai vu un petit peu à travers la vitre, alors je peux aller moi-même, en piéton, je peux marcher et faire ces choses moi-même. Et alors on décide et on va là où on veut et on en voit davantage. […] Je préfère marcher mais le bus* [le « tour de ville »]… *dans un petit laps de temps, on peut voir beaucoup, c'est ça que je veux dire, et c'est plus facile de marcher après* » (Teiva).

Il y a un effet de redoublement opéré par les encadrants dans l'accompagnement des enquêtés : les images que ces derniers ont à l'esprit sont confortées par la logique des guides et des responsables du tour-opérateur. Non seulement ceux-ci facilitent la réalisation du programme mais confirment la hiérarchie incorporée des enquêtés. Cependant, prendre en compte les propos tenus par les guides dans leurs visées informatives et prescriptives signifie ici considérer une offre globale – au moins dans les exemples que nous citons – qui doit néanmoins être complétée par la dynamique de sa réception localisée : les enquêtés n'effectuent pas tous les excursions citées, ne consultent pas tous les mêmes informations disponibles dans les classeurs et, plus largement, ils n'occupent pas les espaces « monumentaux » de la même façon principalement parce que leurs contextes de voyage diffèrent.

3. Le nombre de voyages parisiens et les relations aux lieux « monumentaux »

Si ces espaces possèdent une force de gravitation sur les pratiques des enquêtés, ce n'est pas avec une attention et une intensité égale. Le nombre de visites de Paris module l'occupation de grandes aménités touristiques : resserrant les pratiques sur les sites emblématiques la première fois, elle élargit le champ d'investigation à mesure que s'opère la connaissance des emblèmes de la ville. Prenons pour exemples trois enquêtés qui tous voyagent seuls pour une durée d'un grand week-end (cinq jours, du jeudi au mardi, soit quatre jours plein), durée intermédiaire laissant a priori une marge temporelle pour prévoir différentes activités. Leur nombre de visites diffère cependant : Veera vient pour la première fois, Martta pour la seconde fois et Yurki en est à sa troisième visite. Si l'on choisit ici des occurrences de visites temporellement proches et non de plus grands écarts, c'est que ce niveau de répétition permet déjà une lecture de pratiques différenciées, donnant ainsi la mesure de comparaisons plus distendues dans le temps.

3.1 La logique de validation de la première visite

La visite de Veera est globalement marquée par une hiérarchisation des choses à faire et à voir et une projection simultanée de l'idée d'un retour pour compléter les éléments relégués hors du programme. Cette priorité, dans ce long week-end, s'explique par la nécessité d'arbitrage car l'espace parisien ne peut véritablement se visiter sur un laps de temps si court. Cette hiérarchisation se comprend aussi parce que la programmation n'est généralement pas complètement chargée en ne remplissant pas l'ensemble de la journée. Cela se traduit par une concentration des visites sur

quelques sites ou lieux jugés caractéristiques (généralement un ou deux par jour) et la question est de savoir lesquels. Sachant qu'on ne souhaite pas faire du voyage une course contre le temps dans une logique de remplissage, quels choix faire ? L'enquêtée explique sa conduite par une occupation « *à voir les grandes choses, les grands monuments […] je n'ai eu que quelques jours ici, donc j'ai voulu voir les plus grands* [sites]*, ce dont j'ai entendu parler. C'est un peu un passage obligé mais ça m'a toujours intéressée de les voir, parce que, eh bien, ce sont des choses que… je me suis toujours dit : "j'aimerais bien voir la tour Eiffel, le Louvre", parce que, c'est comme ça, vraiment, et vraiment… personnellement, l'art et l'architecture et… la culture, c'est très important pour moi donc, je veux voir ces endroits* » (Veera). L'attrait est le produit double d'un intérêt pour soi (« *personnellement, l'art* ») comme d'une détermination extérieure (« *ce dont j'ai entendu parler* ») dont il n'est pas simple de saisir les proportions. Cette relation entre l'expérience première et la direction donnée aux pratiques vers des lieux emblématiques et communs de la sphère touristique a néanmoins sa soupape : l'imagination d'une prochaine visite ou d'une projection dans une temporalité plus labile. Par exemple : « *c'est la première fois donc je veux voir les grands endroits d'abord… mais si j'avais plus de temps…[…] je reviendrai pour… juste pour être ici et voir d'autres endroits, marcher dans les rues, voir la ville…[…] faire du shopping, voir des spectacles, aller au Moulin Rouge, dans les cabarets… parce que maintenant, j'ai pas assez de temps… mais plus tard je prendrai plus de temps pour connaître tout ce qui se passe à Paris* ». C'est là l'émergence de pratiques davantage tournées vers la culture parisienne et les événements qu'elle produit en propre, divertissements comme formes ludiques a priori moins spectaculaires tels le shopping et des promenades plus hasardeuses (qui sont néanmoins réalisées mais qui n'apparaissent pas comme l' « ordre du jour »). La projection est une manière de conserver avec soi un hypothétique programme de ce qui est laissé en suspens ou qui a été investigué de façon plus subsidiaire. S'il est possible d'approcher les différents espaces de la ville, tant touristiques que délestés d'une telle connotation a priori, c'est dans une perspective de retour.

3.2 La souplesse de la seconde visite

Le cadre de cette seconde visite permet de souligner les différences opérées dans les pratiques de la ville. Martta revient à Paris une année après un premier voyage dans la métropole parisienne. Comparons ces deux voyages : le premier est marqué par un ensemble de priorités (la tour Eiffel, l'Arc de Triomphe, le Louvre, Versailles…) dont le caractère de nécessité est net : « *ce sont LES endroits qu'un touriste doit voir quand ils visitent la ville. Au Louvre, il y avait La Joconde et d'autres peintures à voir absolument. Les Champs-Élysées aussi, parce que nous connaissons en Finlande, à cause des événements qui s'y passent, […] je crois que c'est la fête nationale ou et puis, il y a la tour Eiffel, c'est l'endroit qu'il faut voir* ». L'enquêtée justifie de telles priorités par son attachement à la culture française et à ses emblèmes : « *j'ai étudié la culture française et… il y a beaucoup d'endroits… dont j'ai eu connaissance dans mes études, et il fallait que je les vois tous…* ». Deux logiques peuvent être tirées de ces propos et qui agissent comme cadres actifs des conduites : l'idée d'une densité des lieux potentiels de visites (« *il y a tant d'endroits à visiter* »)

et qu'il est nécessaire de voir (« *il fallait que je les vois tous* »). Le caractère multiple des visites dans un intervalle de temps limité est ici producteur de contraction et d'un souci de bonne application du programme acté, dont l'effet est d'altérer une pleine sérénité : « *on était un peu stressé […] je ne savais pas que j'allais revenir cette année, donc il fallait tout voir* ». En comparaison, la seconde visite est vécue dans une plus grande décontraction mentale et le sentiment d'une moindre imposition : « *c'est plus relax […] je suis pas obligée de courir d'endroits en endroits, j'ai déjà vu certains endroits et on va pas forcément y retourner cette fois* ». La revisite suscite le sentiment d'une urgence moindre et une souplesse dans la programmation qui ouvre facilement aux possibilités de changement : « *je veux pas être pressée pour voir les choses, juste un endroit par jour, comme ça on est plus relax… et s'il pleut, je peux changer et aller ailleurs… […]. Je n'ai pas d'emploi du temps cette fois donc… le soir je prends la carte et je regarde quel endroit serait bien pour le lendemain, donc ce n'est pas trop stressant cette fois. Il y a quelques endroits que je veux vraiment voir mais je n'ai pas réservé de journée pour ça, comme par exemple lundi "j'irai voir ça et mardi ça"… c'est juste le soir je me dis "ok, demain, on va là"* ». La programmation est flexible et se réalise au fur et à mesure du voyage qui, en conséquence, se révèle plus léger et laisse davantage de place au repos : « *c'est moins stressant… je me sens en vacances, j'ai pas à prévoir… et parfois quand je suis fatiguée de marcher, je fais une petite sieste l'après-midi !* ». En témoigne le programme journalier recueilli lors de l'entretien : « *ce matin j'ai marché quatre ou cinq heures donc j'étais un peu fatiguée, j'ai fait une sieste d'une heure et puis j'ai fait un tour dans le quartier. Je me lève vers huit ou neuf heures du matin, et puis je vais manger, dans l'hôtel, et je vais marcher vers dix heures et puis je reviens à l'hôtel vers quatre heures* [de l'après-midi]*, et après je me repose, avant de ressortir un peu* ». Ce retour dans la destination ne constitue pas, pour autant, le passage d'un espace de visite à un autre tel que l'on pourrait délaisser les lieux « monumentaux » au profit de lieux moins marqués. Le programme reprend pour partie celui de la visite initiale mais de façon plus réduite avec l'ajout de quelques sites : « *cette fois, j'ai été à Disney, mais il n'y a pas autant d'endroits* [que la première fois] : *Disney* [seule nouveauté], *Louvre, la tour Eiffel, Arc de Triomphe, Sacré-Cœur* ». L'envie explicite de revoir des sites s'explique par l'effet de gigantisme que produisent les figures « monumentales », accentuées par la différence avec l'expérience urbaine en Finlande : « *cette ville est énorme, il y a des vieux immeubles et c'est si différent que… il faut revoir les choses* ». Mais si des visites peuvent être refaites, c'est néanmoins dans des conditions différentes en laissant de côté les visites guidées proposées dans le cadre d'un projet plus personnel qui entend élargir l'attention à des formes plus quotidiennes et non nécessairement « caractéristiques » : « *j'en ai pas prises cette année* [de visites guidées]*, j'ai voulu faire les visites toute seule. Et je veux voir la vie de la ville* ». Mais c'est aussi parce que les conditions changent – le sentiment de l'urgence s'amoindrissant – et permet par exemple de voir le Louvre en deux jours contre une journée la première fois, ou parce que le regard prend, avec le temps, plus justement la mesure d'un édifice : « *une fois qu'on a vu, par exemple la tour Eiffel, on peut la voir sous des angles différents, c'est si grand, on réalise mieux* ». Outre cette logique de l'approfondissement où le regard préalablement initié est censé vérifier plus intensément l'aspect remarquable d'un site ou d'une œuvre, c'est aussi la nouveauté des lieux, par exemple délaisser le musée d'Orsay pour celui de l'Orangerie, comparativement plus confidentiel, et aussi se rendre dans des endroits plus anodins

(mais toutefois prescrits par le guide) tel le forum des Halles, pour en saisir le gigantisme. Il s'agit donc à la fois de revoir mais différemment comme d'observer nouvellement. Le désir individuel trouve une affirmation plus évidente – « *cette fois, je vais là où je veux vraiment aller* » – et le sentiment d'agir en rapport avec une conscience collective s'amoindrit logiquement[299]. Le fait de revenir une seconde fois permet d'évaluer plus pertinemment les parcours et donc d'optimiser la programmation en recoupant les sites : « *j'ai vu beaucoup d'endroits la première fois donc… et maintenant je sais combien de temps j'ai chaque jour, et combien de temps je peux marcher dans la journée et… oui, si deux endroits sont près l'un de l'autre, je peux voir les deux la même journée* ». Il y a là une dimension liée à l'apprentissage non seulement dans l'appréciation progressive des espaces-temps spécifiques de la ville mais dans ses infrastructures propres (« *je sais utiliser le métro donc… je l'utilise d'avantage, donc je peux voir plus d'endroits et y aller à pied si je veux* »). Celles-ci servent également à maximiser les trajets et les visites en modulant avec plus de facilité les différents moyens de transport et les localisations spatiales des aménités désirées. Tout se passe comme si la seconde visite permettait une plus grande individualisation du rapport à la ville dans la valorisation assumée de ses désirs et les ressources cognitives, en traitant avec davantage d'efficacité l'information et les réseaux urbains.

3.3 La troisième visite, entre extension géographique et interstices dans la ville

Quel est l'impact d'une double récidive – en termes de nombre de visites – dans le rapport à la ville ? Yurki, l'enquêté, est jusqu'ici venu consécutivement d'une année sur l'autre, visitant majoritairement, lors de sa première visite, les grands sites touristiques. Ce fut, lors de la seconde, des lieux ou des œuvres préalablement appréciées (« *les choses que j'avais préférées la première fois, j'y suis retourné la deuxième fois* ») mais néanmoins dans le cadre d'un rythme global plus lent et contemplatif : « *la deuxième fois, c'était juste pour me détendre et y aller doucement, me balader et m'asseoir dans des cafés et ne rien faire* ». On retrouve ici le mouvement rétroactif vers les sites et les œuvres jugées importantes (« *par exemple le musée d'Orsay, je l'aime beaucoup. Là je pourrais y aller à chaque fois* ») dans une logique de scrutation plus fine, et une programmation plus légère et flexible. C'est une transformation du rapport cognitif aux éléments de la ville, en portant son regard sur des œuvres ou des sites déjà vus mais dans une préhension plus fine de leurs singularités et une attention plus soutenue à la vie urbaine. On retrouve également la marque de la seconde visite comme expression plus forte de l'individualité dans une démarche plus affirmée de profit pour soi, en tirant parti de la ville par des pauses et la contemplation : « *la deuxième fois, c'était plus s'asseoir dans des cafés et profiter* ».

Une fois l'espace « monumental » reconnu puis, secondement, revu et complété, la troisième visite est l'occasion à la fois de l'élargir et de l'affiner géographiquement : l'élargir d'une part, parce que l'espace touristique central, reconnu déjà deux fois ne suffit plus complètement à l'appétence de

[299] « *La première fois, c'était plus, il FAUT que je vois ça !* ».

visite et l'on excède ainsi ses limites géographiques en allant par exemple à Auvers-sur-Oise voir « *la tombe de Van Gogh* ». D'autre part, dans un mouvement inverse mais répondant à une logique similaire de débordement de l'espace central dans ses lieux caractéristiques, il s'agit également de l'approfondir, en y examinant plus finement les particularités. C'est, par exemple, se rendre « *à cet endroit, très beau, j'espère qu'il sera ouvert un jour pour le faire connaître aux gens, l'hôtel de Lauzun, je ne sais pas si vous connaissez, sur l'île Saint Louis, l'endroit où vivait Baudelaire* » ou, dans cette même démarche consistant à connaître la ville par la médiation de figures connues : « *il y avait l'endroit de la rue Beautreillis* [dans le Marais] *où vivait Jim Morrison, c'est assez près, j'aime bien visiter ces endroits aussi* ». De même, Yurki, pour l'intérêt qu'il porte à la culture française, notamment la littérature, se rend dans les cafés et les restaurants qui ont autrefois accueillis les artistes, *Les Deux Magots*, *Le Flore, La Closerie des Lilas* (« *parce qu'Hemingway y avait ses habitudes* »), *Chez Chartier* (« *car Lautréamont habitait à côté* »). Ces exemples montrent le déploiement de l'intérêt vers des sites plus excentrés. Ce sont à la fois des espaces « monumentaux » mais en tant que sites « satellites » géographiquement éloignés, et des lieux plus diffus, spécifiés dans des rues et des immeubles où vécurent les figures du grand poète, du chanteur sulfureux ou des écrivains mythiques. Certes, ce mouvement conjoint de décentrement spatial (Auvers-sur-Oise) et d'affinement des cibles (les lieux personnels des grands Hommes) pose, outre le déploiement dans des visites répétées, la question des dispositions individuelles qui constituent un cadre préalable aux conduites. C'est ici une appétence à la vie littéraire et artistique portée par des figures tutélaires et des lieux afférents, de l'immeuble où vécu tel personnage à la vie sociale des artistes dans les cafés. Plus largement, c'est une manière d'étendre les scènes des lieux « monumentaux » en les débordant et en les précisant comme cela se passe plus globalement dans la sphère touristique, lorsque l'on cherche à aller géographiquement plus loin ou à découvrir des à-côtés moins explorés dans les interstices des espaces fréquentés.

Ainsi, à travers ce panorama s'appuyant sur différents « parcours » de voyage(s) parisien(s), entre première et troisième visite, se lit une divergence de relations tissées avec l'espace touristique central de Paris. La première priorise les lieux significatifs du tourisme parisien dans une démarche consistant à entériner in situ les images mentales ressortant d'un imaginaire empreint de classicisme (la splendeur associée à l'art et à la culture). La seconde visite est une poursuite de la première mais dans un cadre cognitif allégé où s'affirme davantage un projet pour soi. La troisième amplifie le mouvement amorcé par la seconde en débordant les limites géographiques d'investigation de la ville dans l'espace « central » tout en explorant de nouvelles visites en son sein. Si l'on prend un exemple d'enquêté où les occurrences de visites sont plus importantes (six ou sept visites de Paris), le portrait est relativement cohérent avec ces trajectoires de visites. Ces voyages entremêlent généralement, d'une part, le retour vers certains lieux jugés importants (généralement des grands sites touristiques, mais cela dépend de l'espacement temporel des visites et des personnes avec qui on voyage) ; d'autre part, le décentrement géographique (se rendre en Normandie le temps d'une journée en faisant l'aller et le

retour en train à Trouville sur les conseils du d'un encarant du TO) et, enfin, le souci, dans Paris, de visites culturelles plus affinées (par exemple les musées Jacquemart-André ou Carnavalet) dans le cadre d'une programmation lâche en profitant plus largement de l'atmosphère de la ville. À la suite, une fois soulignées les différences pouvant exister dans les pratiques urbaines selon le nombre de visites, et sur un registre similaire où l'expérience de connaissance de la ville se transforme selon le degré de familiarité, le questionnement peut alors logiquement s'appliquer sur les différences dans la durée des séjours (trois, cinq ou sept jours). Dans les faits, il est plus difficile de percevoir un différentiel sur ces durées : certes, les plus ramassées tendent à exagérer les priorités et le temps plus relâché de la semaine montre des derniers jours du séjour vécus avec davantage de décontraction, tant cognitive que dans le souci de voir différentes choses ou de se concentrer sur les boutiques et les achats. Les différences entre les enquêtés voyageant trois ou cinq jours permettent, par exemple, plus facilement aux seconds de revoir « seul » des choses déjà vues collectivement ou de se décentrer géographiquement (certains vont par exemple aller seul à Versailles en prenant le RER). Les encadrants du tour-opérateur confirment cette modulation permise par ces quelques journées en plus : « *il faut aussi gérer son temps […] Alors je sais que ceux qui restent seulement trois jours, je leur dis "vous avez intérêt à faire ceci, ou cela" mais pour ceux qui restent cinq jours, je vais en ajouter des points de vue* » (Liisa). Ainsi, des variations sont perceptibles mais restent moins directement lisibles que si l'on se place dans une comparaison sur l'échelle des retours.

Nous abordons un autre aspect du rôle du nombre de voyage(s) parisien(s) dans la structuration de l'expérience urbaine mais cette fois-ci à partir des propos recueillis auprès des encadrants. Ils nous donnent la mesure de la modulation des imaginaires urbains de Paris selon les visites parisiennes déjà effectuées par les touristes.

3.4 L'expérience de Paris et les imaginaires du passé

Les discours des encadrants du TO apportent un éclairage sur les modalités d'une expérience différenciée de la ville selon les biographies « parisiennes » des touristes finlandais. Leurs propos font apparaître, en effet, différents rapports au monde urbain selon que l'expérience est inaugurale ou usitée. Le premier cas requiert, pour celui qui présente et conseille, la nécessité d'une vue d'ensemble sur ce que constitue Paris : « *avec un groupe qui vient à Paris pour la première fois, il faut rester généraliste* » (Liisa). Il convient d'agir à la manière d'un tableau synoptique visible en un seul coup d'œil et les interstices, les détails de la « toile » rentrent moins directement dans les préoccupations de ces « primo-arrivants ». Même le Marais, un des quartiers qui est investi assez ostensiblement – au moins dans certaines artères – intègre peu l'espace des visites possibles : « *pour ceux qui viennent pour la première fois, le Marais pose des problèmes… […] Parce que c'est un quartier inconnu* » bien qu'il soit publicisé en

Finlande lorsqu'il s'agit de présenter les nouvelles tendances des capitales européennes[300]. Ce qui fait que les conseils de visites visant des aménités propres à cet espace sont peu opératoires dans les faits : « *je peux parler du musée Picasso, ou de la place des Vosges qui n'est pas connue. Maison de Victor Hugo, d'accord mais ils n'y vont pas, je le mentionne mais je constate que ça ne fait pas partie des centres d'intérêts, donc je les laisse faire aussi* » (*ibid.*). Au contraire, le contact avec des clients plus accoutumés à Paris fait ressortir un discours d'un rapport, certes plus familier, mais surtout davantage attentionné à l'actualité, soucieux de saisir ce qui fait l'attrait du moment. Ainsi, les enquêtés posent aux guides un registre de questions touchant à des formes – culturelles, gastronomiques, etc. – saisies comme inédites : « *ils me demandent par exemple ce qui se passe à Paris actuellement, maintenant, ce qu'on peut découvrir de plus, des expos, des trucs comme ça. […] "Qu'est-ce qu'il y a de nouveau maintenant ? Il y a des nouveaux musées ouverts ? Il y a des expositions très courues actuellement ? Qu'est-ce que les gens pensent de l'exposition à Grand Palais ? Est-ce qu'il y a des nouveaux restaurants ?"* » (Liisa). Cette dernière explique la différence de rapport dans l'attention digressive des « revenants » aux lieux parisiens, passant de l'attirance vers les formes emblématiques au souci de l'événement et de la nouveauté. Ce ne sont plus les logiques de reconnaissance ou de validation de la première fois qui prévalent mais celle de la connaissance et du renouvellement : « *ils sont déjà allés voir les monuments les plus importants, donc ils ont vu tout ça. Et quand ils viennent de nouveau ici, ils sont déjà des professionnels de Paris* [rires]*, c'est un peu comme ça* » (Pauliina). D'une relation liée au commencement et attentive aux formes « élémentaires » de l'espace touristique parisien (ostensible, remarquable, etc.) se substitue une curiosité à la novation sur la base de voyages répétés.

Ce glissement vers des aspects moins intemporels et plus contemporains contraste avec les polarisations des touristes novices qui confondent la partie immergée et stéréotypée des images circulant sur Paris avec les formes tangibles de la vie urbaine : « *il y a beaucoup de gens qui viennent ici pour la première fois, je suis surprise de voir autant de gens qui voyagent ici pour la première fois, quand je les écoute, ils viennent chercher à Paris un Paris traditionnel. […] Ils pensent que c'est l'image de Paris qui est comme ça, ils pensent vraiment que c'est "richesse et pierres" dans tous les coins* » (*ibid.*). Plus, cet attachement – à la fois « visée intentionnelle vers » et difficulté de se « dés-assigner » en quelque sorte – est producteur d'une déréalisation des aspects concrets des modes de vie parisiens. Les formes culturelles, la diversité ethnique, en bref, le cosmopolitisme, semble absent des imaginaires qui ne se sont pas encore confrontés physiquement aux espaces sociaux de la ville : « *c'est cette attente qu'ils ont en eux, parce que le Paris traditionnel est le Paris des Parisiens, ils sont super étonnés de voir autant de Noirs, par exemple, autant d'étrangers, autant d'Arabes, de voir combien c'est multi-culturel et tout, ils ont cette impression que les gens s'habillent en Chanel, que les gens écoutent Édith Piaf, que monsieur et madame écoutent Mireille Marc …* » (*ibid.*). Cette face « traditionnelle » est sous-tendue par des références culturelles et artistiques datées qui ressortent le plus souvent des années d'après-guerre jusqu'à la fin des années 1960 : « *c'est un peu l'image des années 50*

[300] « *De temps en temps, il y a dans les magasines finlandais des articles, "qu'est-ce que vous pourriez trouver de nouveau dans telle ou telle ville européenne, Londres, Paris, Madrid, et ils donnent des exemples, et des photos et le Marais fait partie de ces quartiers…* » (Liisa).

je pense, années 60, Juliette Greco, des trucs comme ça, qu'ils viennent voir. […] Je ne sais pas s'ils le trouvent mais ils viennent chercher ça, ceux qui me demandent "où est-ce qu'on peut aller écouter des chansons ?", "où on peut écouter du jazz, et des trucs classiques » dans l'indifférence du « contemporain » (« *le Paris d'aujourd'hui n'est pas tellement intéressant pour eux* », *ibid.*). Les années 1960 apparaissent ici comme un marqueur fort de l'imaginaire collectif. Ce n'est pas tant l'éventuelle conjonction entre des parcours de vie et un registre de références classiques : nombre d'enquêtés qui ont aujourd'hui la soixantaine ayant vécu leur adolescence au moment des années 1960, donc avec un ensemble d'images qui auraient peu bougées chez ces touristes. C'est surtout la diffusion et la réception de la culture française en Finlande qui semblent avoir été relativement circonscrites d'un point de vue temporel et référentiel : « *leur point de vue, ça date des années 60, déjà les années 70, c'est pas très connu en Finlande, ou 80, on est resté un peu à l'époque des années 60. […] Parce que Paris était plus connu à l'époque, un peu partout dans le monde, comme ville où on créait de nouvelles façons de penser, parce que les grands noms qui viennent de cette époque… il n'y a pas beaucoup de gens qui viennent de cette époque, mais il y a beaucoup de gens qui connaissent Charles Aznavour ou Yves Montand* » (*ibid.*). Il y a la constitution et la persistance d'un imaginaire qui n'est plus spécifique à Paris mais qui touche la France dans son entier, à un moment où son influence – l'après-guerre – (mais déjà déclinante) tient encore dans la cohérence des récits qu'elle propose de sa splendeur via le prestige des Arts et des Lettres, entre figures intellectuelles marquantes et place dominante de la littérature dans le champ artistique, mais aussi des chansons populaires aux trames classiques, etc. De fait, c'est la création et sa dynamique de contamination qui sont en jeu sur des espaces transnationaux, parce qu'elles participent à fonder une influence et une image hors des frontières : « *les chanteurs des années 80, on ne les connaît pas… est-ce ce que c'étaient des grandes années, à Paris, par rapport à la créativité ? Mais la question, c'est quelle est la réputation, comment les étrangers voient Paris dans leurs pays, qu'est-ce qu'ils savent de Paris, qu'est-ce qu'ils attendent quand ils viennent ici ? Ce sont vraiment les clichés. […] Ce sont souvent les clichés. […] Les clichés, c'est justement le Paris traditionnel, les bals, Édith Piaf et Montmartre, les actrices, des choses comme ça* » (Pauliina). Sans développer plus en avant des questions qui touchent aux transformations (profondes) de la culture, soulignons toutefois combien l'imaginaire de Paris apparaît condensé dans un bloc temporel et un univers relativement stable[301].

Nous abordons maintenant un quatrième et avant-dernier aspect sur les relations des enquêtés aux aménités touristiques : la manière dont ces dernières s'insèrent dans les programmes journaliers et

[301] Il faudrait aussi analyser la manière dont les Finlandais eux-mêmes, au travers de certains acteurs de la scène artistique par exemple, ont rapporté et présenté l'image de la France : « *mais ça peut être aussi nos artistes à nous, qui sont connus en Finlande, toujours, et nos grands écrivains sont arrivés en France dans les années 50, 60…[…] Pour écrire, pour traduire, pour travailler dans l'art, et eux, ils sont connus en Finlande. Ils ont fait connaître cette époque en Finlande. Ça peut aussi être une raison… pourquoi on connaît mieux les années 60, c'est parce qu'on avait des écrivains ici* [à Paris] *qui sont maintenant connus en Finlande, notre plus grand écrivain, populaire, Mika Waltari, qui a fait "Sinouhé, l'Égyptien" et lui, il a adoré la France, il est venu ici* [à Paris] *à plusieurs reprise et sa fille, elle a fait la même chose après, elle, elle a documenté les années 60, la fin des années 50, et le père, il a fait les années avant ça, donc déjà à l'époque, Waltari a fait connaître Paris en Finlande* » (Pauliina).

définissent une physionomie composite des visites, entre programmations des éléments jugés caractéristiques et des promenades plus diffuses dans l'espace de la ville.

4. Programmation des visites et relations à l'espace « monumental »

Pour ce quatrième point, il s'agit ici de comprendre la manière dont les niveaux de programmation figurent les visites dans les lieux « monumentaux ». Pertinente à Paris par la centralisation géographique de l'offre touristique et sa perception par les enquêtés, cette expression de « monumental » a néanmoins une limite qui est de considérer l'espace d'un bloc à l'image d'une « monumentalité » partout présente qui uniformiserait les rapports et les pratiques. Si on a vu que le nombre de voyages en module la relation, par exemple via un décentrement progressif, l'impression subsiste d'une sortie d'espace à la manière d'un franchissement de frontière. Or, cet espace ne doit pas être appréhendé dans une compacité complète : pluriel, il mélange des lieux de nature différente car certains font l'objet de visites « formelles » (visiter un bâtiment, parfois en payant) et d'autres sont davantage saisis dans une activité visuelle (les espaces publics). Comment ces différentes parties s'articulent-elles au quotidien ? Comment sont-elles projetées et décidées au cours du voyage ? Généralement, lorsqu'on questionne les enquêtés sur leur programme et les temps dévolus aux décisions de visite, l'enquêteur réceptionne souvent une réponse générale sur l'absence de programmation ou de préparation dans le cours du voyage ou, du moins, l'information recueillie donne à voir des visites « pas vraiment préparées ». Succincte, cette formulation d'une préparation minimale et aléatoire dit le caractère lâche des décisions qui sont prises : « un peu quand on veut », semble-t-on comprendre. Prioritairement visés, les lieux « monumentaux » le sont cependant différemment selon les « parties » qui le composent : les grands sites touristiques font l'objet de prévisions préalables dans un double mouvement : il y a à la fois une intériorisation antérieure au séjour physique (via l'imaginaire des enquêtés) et une actualisation dans le cours du voyage pour « placer » la visite dans le programme. C'est donc un mouvement où la visite des grands sites est actée sans être précisément déterminée au quotidien lorsqu'elles ne sont pas choisies comme excursions par l'agence (mais c'est essentiellement la veille ou le matin même)[302]. Si l'on prend l'exemple de Noora, il y a un ensemble d'éléments qui composaient depuis longtemps un répertoire de visites probables (le cimetière du Père Lachaise, les Invalides, et le musée d'Orsay, le Louvre, la tour Eiffel…) mais dont

[302] Les temps premiers de la matinée et ceux de la soirée sont souvent dévolus, mais sans être exclusifs de moments dans le cours de la journée, aux décisions concernant la forme de la journée qui s'ouvre. Celles-ci se préparent la veille au soir, dans les chambres d'hôtels et lors des repas et/ou du petit-déjeuner : « *hier soir, nous avons discuté d'aujourd'hui et nous avons décidé : d'accord alors, dimanche les magasins sont fermés donc nous allons à ce marché et à la tour Eiffel, ces choses-là, nous les avons décidées ensemble […] pendant le dîner. Nous décidons la veille pour le lendemain* » (Teiva) ; « *on fait en sorte de prendre le petit déjeuner à sept heures et on décide pendant le petit déjeuner ce qu'on va faire aujourd'hui* » (Sakasi). Il y a aussi des discussions avec la responsable du tour-opérateur qui peuvent s'ensuivre lorsque cette dernière tient sa permanence (nous y reviendrons dans la partie « médiation »). Toutefois, l'objectivation des prises de décision est plus compliquée dans les faits que ce que nous décrivons ici, car l'émergence des désirs et les prises de décisions tendent à se faire dans un procès permanent. Nous ne faisons donc qu'émerger les temps les plus notables de ces développements au jour le jour.

la visite a été arrêtée au jour le jour : « *on se réveille et on voit ce que qu'on va faire, on a décidé musée d'Orsay samedi matin, Invalides dimanche matin* ». De même, la visite de Notre-Dame est prévue sans être précisément fixée dans un ordre du jour : « *Notre-Dame, bien sûr on va y aller […] mais on ne sait pas encore où on va aller le matin, peut être Notre-Dame le matin, on ne sait pas…* ». De façon égale, dans l'espace des visites possibles, Tuomi montre un désir pour des lieux mais dont le temps de la visite n'est pas tranché : « *j'ai été au Luxembourg, mais je ne savais pas trop quand j'allais, parce que je voulais d'abord faire du shopping, j'avais prévu Bastille aussi mais je n'avais pas planifié quand ».* L'existence de ce sommaire des visites à faire sans définition temporelle préalable puisqu'elles se réalisent dans le cours du voyage (mais qui, in fine, seront réalisées pour la plupart à la fin du voyage) est aussi à mettre en relation avec les possibilités de reports et de reprogrammations qui participent à rendre flexible cette programmation, par exemple en fonction des conditions météorologiques. La pluie oriente facilement les enquêtés dans les espaces intérieurs : musées, cafés et, inversement, l'espace du dehors est pratiqué avec davantage de force si le temps est plus clément mais aussi en fonction de la densité humaine à l'entrée des sites, qui repousse au lendemain ou au surlendemain. In fine, il y a une cartographie des visites dans les lieux « monumentaux » qui peut se figurer ainsi : des contours géographiques globalement définis, un ensemble de sites à visiter (comme autant de pions déjà disposés sur un espace) mais qui sont activés de façon progressive. Cette configuration ne fait pas mention des activités entre ces différents hauts lieux, lesquelles ressortent moins du discours des enquêtés. C'est à la fois parce que la remémoration pointe plus directement les faits jugés significatifs et censément adéquats à la question des aménités *visitées* (le terme de « visite » induisant généralement la visée d'un objectif spatial considéré comme marquant) et aussi parce que les espaces investis de ces visites sont des moments plus diffus et peu localisables comparativement à des lieux facilement nommables pour les enquêtés. Dévolus à la marche et à la balade, ils sont plus difficilement objectivables. Il s'agit alors, après avoir vu le Louvre, de « *juste se balader »* après la tour Eiffel pour Mikko « *aller marcher dans les rues et regarder les choses, ce qui s'y passe* », après les Invalides, « *on est juste allé où on voulait et où ça avait l'air bien et intéressant et on marchait dans les rues et quand on voyait quelque chose d'intéressant, on y allait. On n'a pas de projets ou de choses précises en tête où on voudrait aller ou quoi que ce soit. Non, on marche et on voit des gens et des bâtiments et ce genre de choses* ». On observe également un relâchement dans la programmation lorsqu'on revient à Paris. Si elle s'ancre facilement dans des lieux à faire et à voir, leur réalisation est plus incertaine et la détermination à suivre le plan fixé est plus théorique qu'empiriquement observée puisque, in fine, les recompositions dans le cours de la journée sont relativement nombreuses et vécues positivement. Il y a là le sentiment que la visite de lieux précis compte comparativement moins que l'expérience in situ de la ville et de la préhension de son atmosphère : « *bon, je le fais mais il change* [en référence au programme]. *Souvent je prévois de faire ça et ça et ça, et puis, à cause du temps, ou si je n'ai pas envie… Donc ça change tout le temps mais j'essaie de faire des choses, par exemple, pour ce voyage, j'y suis allé et bon, j'aurais dû aller revoir le Château de Versailles, mais maintenant, ça ne me dit plus rien, je préfère rester tranquille à la terrasse d'un café, je regarde les gens* » (Teuvo).

Pour terminer l'examen des rapports des enquêtés aux lieux « monumentaux », nous abordons leur sentiment d'appartenance au tourisme. Comment expriment-ils leur condition de touriste et qu'engage-t-elle vis-àvis des formes touristiques les plus ostensibles à Paris ?

5. La présence « naturelle » du tourisme dans la métropole

Pour l'ensemble des enquêtés, le rapport au tourisme et aux touristes est globalement accepté et vécu sans chicane ou commentaire dépréciatif. Il y a un assentiment de la présence touristique dans l'environnement de la ville et une forme de lucidité quant à leur identité de citadins temporaires qu'ils ne parent pas de qualités distinguées ou surévaluées. Une partie de ce consensus trouve sa source dans l'idée de consubstantialité de la grande ville à la pluralité de formes de résidences et d'apparences. La métropole est productrice d'une multitude de présences possibles et de rapports diversifiés à la ville, dans les temporalités (présence éphémères ou de longue durée), les manières d'être (marcheur pressé ou contemplateur), etc. Par exemple, l'aspect protéiforme s'illustre dans le coudoiement du résident, de l'étudiant et du touriste, dans un mélange de relations inégalement familières à la ville. Dans ce contexte de coexistence perçue par les enquêtés, l'idée que la grande ville soit productrice de tourisme est admise et l'existence d'une affluence spécifique sur quelques sites est une conséquence attendue : « *on sait que c'est une si grande ville et qu'il y a beaucoup de monde, donc c'est normal qu'il y ait beaucoup de touristes aussi. Donc, on sera pas les seuls à aller dans les sites donc… c'est comme ça* » (Hanna). Le tourisme, indissociable de la grande ville en tant que composante d'un univers métropolitain mixant une variété de fonctions, d'espaces et de populations, est donc *une part* de la ville (du moins quand celle-ci constitue une destination) : « *les touristes et les gens qui vivent ici font l'atmosphère de la ville. […] Je ne sais pas… je ne peux pas l'expliquer avec des mots mais je le sens comme ça. […] à Paris, il y a toujours des touristes à Paris, je pense que c'est dans mon idée qu'il y a toujours des touristes dans une grande ville, et donc ça fait une atmosphère, ça fait partie de l'atmosphère de la ville* » (Mikko). Éléments traditionnels en mesure de produire une attirance, le touriste, comme le résident, ne sont pas indistincts mais possèdent, au contraire, une visibilité qui interagit sur le regard des enquêtés. C'est le contraste repéré entre la pratique routinière de la ville, un rythme de marche ressemblant davantage à une course face à leurs pratiques qu'ils estiment plus distancées, visuellement plus contemplatives et attentives à l'ensemble de l'environnement par des formes de captation (prises de photos) et des repérages (s'arrêter lire une carte). Mais l'expérience relativement positive de l'immixtion de soi dans les espaces touristiques parisiens se comprend également par les courtes temporalités des visites. Le court terme définit un cadre où l'*autre* ne modifie globalement pas les conduites et les jugements (au contraire d'un citadin résident habitué de la ville, pouvant éviter et contourner la population de touristes. Par exemple : « *c'est seulement une semaine dans l'année que l'ont est entourés d'autant de gens, donc ce n'est pas si dérangeant. Peut être que si on était là toute l'année ça nous embêterait, parce qu'il y a tant de gens que c'est parfois difficile de marcher dans la rue, mais je sais que ce n'est qu'une semaine et après je serai chez moi. C'est très*

différent chez nous, il n'y a que cinq millions d'habitants en Finlande… Nous nous sommes préparés, nous savions qu'il faudrait faire la queue parfois pour voir les sites mais… ça va. » (David). La figure du touriste ne produit pas d'interactions problématiques mais interfère quelquefois dans l'ordre des apparences et des visibilités au sein de l'espace public et les formes les plus saillantes peuvent impliquer des commentaires sur les tenues vestimentaires, les outillages et parfois le nombre : « *ça se voit avec l'appareil photo, le sac à dos, des Chinois, des Japonais et… bon les Anglais avec leurs shorts, ça se voit. Et en les entendant parler* » (Salli).

6. Conclusion sur la relation aux lieux « monumentaux »

L'expérience urbaine liée aux aménités touristiques les plus visibles est essentiellement structurée par trois principes.

- Le premier met en avant la place des imaginaires attachés à Paris, lesquels gravitent largement autour des sentiments associés au patrimoine bâti ancien et à une grandeur supposée, tant par l'éclat multiforme des héritages historiques que par des ambiances propres de la grande ville. Les représentations a priori de Paris forment un ensemble relativement pérenne dominé par des figures du passé. C'est non seulement le temps long de l'Histoire par une perception qui s'alimente de marques tangibles comme de sensations plus diffuses à travers le cadre de certains bâtiments et paysages. C'est aussi, plus proche de notre époque, les effets toujours opérants de formes de splendeurs issues de l'après-guerre : les références françaises des Arts et des Lettres jouissent encore d'une diffusion importante et continuent de nourrir les esprits, du moins en Finlande, sans que ceux-ci restent cependant enfermés dans cette seule configuration surannée[303]. Néanmoins, la confrontation entre des symboles aux ancrages anciens et quelques références contemporaines mais éparses et baignées dans la masse des flux médiatiques se réalise au profit des premiers, producteurs logiques d'une pesanteur expliquant la polarisation des pratiques sociales et spatiales sur l'hyper-centre. Celui-ci, toujours signifiant, continue de briller et de proposer une vision où s'amalgament épaisseur temporelle, histoires artistiques et intellectuelles, esthétisme et cosmopolitisme. Ces imaginaires opèrent doublement vis-à-vis de la « standardisation » et de la « rationalisation » : ils soutiennent le voyage en structurant les représentations qui mettent en forme la cité parisienne mais, dans le même temps, ils dirigent de ce fait les pratiques vers des sites les plus forts du tourisme parisien.

[303] Des images contemporaines se mêlent à ce corpus de figures et d'effigies quand se produisent des scènes ou des événements saillants, par exemple sur l'image que donne la France à l'étranger via des hommes politiques ou des artistes.

- Le second principe structurant est la prescription dont cet espace est l'objet : les imaginaires sont accompagnés in situ par des services qui sont à la fois des discours et des visites et qui tendent à conforter, dans un premier temps, la configuration précédemment décrite sur les attributs accolés aux lieux de la « monumentalité ». Le souci de la reconnaissance est appuyé par une structure qui aide le touriste à valider physiquement et visuellement les images qui ont participé à former son désir du départ. Le traitement spécifique de ces emblèmes touristiques n'est pas le seul service – et le seul regard possible – proposé sur la ville mais son importance est particulièrement prégnante. La connaissance, sur la base d'une expérience professionnelle, des besoins des touristes « primo-arrivants » est anticipée et intégrée dans les conseils et prestations proposées. Quand aux « revenants », les discours sont moins monolithiques et davantage particularisés dans des ambiances et des lieux de pause et d'observation (regarder les gens en étant posté au café).

- Le troisième et dernier principe concerne l'expérience de Paris comme facteur différenciateur à la fois des imaginaires et des prescriptions qui tendent à figurer l'occupation socio-spatiale de façon dynamique. Ce principe est important parce qu'il permet de montrer les pratiques dans un mouvement et ainsi d'échapper au sentiment apparent mais néanmoins faussé d'une simple actualisation des imaginaires dans des logiques de reconnaissances et d'un tour-opérateur au seul service de cet accompagnement.

En définitive, on a cherché à expliquer les logiques de l'attraction dans une souplesse pour montrer que les relations au « monumental » sont évolutives et moins rigides que le terme peut le laisser penser.

B. Les aménités « banales »

Globalement communs à l'ensemble des citadins, les lieux ou les situations apparentées au « banal » renvoient à des aménités relativement ordinaires de la ville. Elles ne s'inscrivent pas directement dans des espaces « remarquables » dans un sens historique et/ou esthétique par exemple. Nous distinguons deux volets : premièrement, les effets d'exposition de la métropole, à savoir ce qu'elle dispose à la vue des citadins (un monde disparate d'objets et de flux) et la manière dont ils le reçoivent ; secondement, les consommations permises par l'univers de la grande ville (restauration, café, shopping).

1. La métropole exposée

Pour le touriste qui pratique la ville dans un contexte non ordinaire, la posture cognitive et sensible implique : 1) une distanciation nécessaire à l'observation du spectacle, 2) l'immixtion dans les

epsaces publics d'une métropole, 3) une attention aux détails perçus comme des incongruités et qui résultent de différences culturelles, 4) un encadrement partiel pour certains des enquêtés qui trouvent là un conditionnement vers des scènes et des situations urbaines « ordinaires ».

1.1 L'observation touristique, entre engagement et détachement

Si l'on devait résumer l'attitude des enquêtés dans l'espace public, on pourrait parler d'un engagement toujours *distancé* car les plaisirs et les ressources de l'observation appellent un recul devant des situations qui sont rarement banalisées. On peut alors parler d'un engagement dans l'espace public mais à travers la mobilisation régulière de capacités réflexives pour en saisir les caractéristiques et jouir des agréments. Revenons d'abord sur les situations repérées et appréciées : il y a des scènes très disparates mais jugées marquantes qui sont remémorées lors des entretiens, telle l'observation des pratiques de loisirs des résidents (ce sont souvent les plus ostensibles, par exemple la glisse urbaine des amateurs de rollers ou de skateboards, les jeux collectifs sur des terrains de sports nichés dans la ville). C'est aussi, sur un autre registre, lors d'une manifestation, la vue d'un groupe compact de forces de police bardées de protections, postés à distance de la foule. C'est également, et tout à la fois, se retrouver par hasard dans des rues où il y a de petites boutiques de créateurs aux vitrines et aux produits étonnants ; l'achat de pâtisseries comme expérience gustative « typiquement française »[304], se trouver près d'une école où sont exposés, sur les murs extérieurs, les peintures des écoliers et « trouver fantastique » le décorum ainsi constitué. De façon plus récurrente, c'est le spectacle citadin né du côtoiement des flux humains qui est relevé. La densité et la mixité des flux produisent un spectacle, observation et coudoiement de la foule étant intriqués l'une dans l'autre, oscillant entre la posture contemplative de l'observateur et l'immersion dans l'espace de la ville. Il n'y a cependant pas d'ambivalence entre l'attitude distante du voyeur et le sentiment de l'anonymat : c'est le bénéfice de la grande ville de conjuguer ensemble les effets des diversités et densités humaines et des postes d'observation anonyme. En effet, les flux sont tels que le léger retrait de l'observateur passe inaperçu (alors que l'effet est inverse dans des espaces plus restreints et moins denses comme ceux du village ou du quartier). Le regard sur les flux des corps environnants est possible sans obstruer la position du « simple » badaud (« *être là, à côté des gens, les regarder, sans parler, c'est ça qui est bien* », Mikko). Cela ouvre à l'observation de longues et régulières séquences sur l'incessant passage humain dans la ville : « *parfois, pendant trois ou quatre heures, on s'assoie et jon regarde les gens, j'aime ça, […] j'aime m'asseoir dans un genre de bistrot typique et juste regarder les gens qui passent et qui repassent, des gens différents* » (Sakasi) ; « *ce que j'aime faire, c'est juste prendre un café et s'asseoir et, juste regarder les gens, et les bâtiments et la vie de la rue. Et puis changer, marcher un peu et s'arrêter au suivant et s'asseoir, une heure encore, […] comme ça, je vois beaucoup de gens. Les gens, les bâtiments, surtout les différentes personnes qui vont et viennent, c'est*

[304] « *Aujourd'hui, je suis allée acheter… j'ai voulu goûter un éclair, un peu de pain au chocolat, et puis j'ai aussi acheté une petite tartelette aux framboises, et puis j'ai aussi acheté une baguette, c'est juste comme ça, c'est une expérience que je veux faire, parce que c'est très français, c'est des petites choses dont je veux me souvenir* » (Maria).

toujours drôle de regarder les gens » (Ester). L'intérêt pour les mouvements des citadins, dont l'observation permet de prendre la mesure d'un ensemble de démarches et de vitesses corporelles comme d'accoutrements vestimentaires, est de susciter un sentiment d'altérité palpable dans la diversité que le regard ingère. Une des plus-values de l'urbanité métropolitaine tient aussi à l'anonymat bienvenu où l'Autre ne renvoie pas de signes négatifs quant à la présence touristique, rendant possible la position d'observateur alors que certaines expériences de voyages passés ont produit le sentiment inverse, c'est-à-dire un regard interférant annihilant la présence discrète du visiteur : « [à Paris], *c'est juste l'atmosphère, quand on marche dans la rue, on le sent, c'est un sentiment, tu comprends ? C'est juste… je ne me sens pas rejetée, comme dans un endroit où… nous sommes allées en Estonie et quand nous étions là-bas, j'ai senti que je n'étais pas à ma place, c'était comme si on me rejetait. Mais Paris c'est différent, c'est comme si on nous ouvrait les bras… […] juste le fait qu'il y ait autant de monde ici, dans les rues… c'est très différent. Ici, les gens vivent leur vie et ils sont eux-mêmes dans Paris, ils vivent, ils font leurs courses. Nous sommes ici en touristes et nous le voyons, et il y a du monde dans toute la ville et ils sont chez eux* » (Noora).

In fine, la grande ville facilite l'absorption des différences et le regard touristique peut s'effectuer avec une relative aisance précisément parce qu'il tend à se fondre dans un univers déjà multiple (où les regards, les corps et les postures sont nombreux et variés). La spécificité de l'observation touristique, contrairement à celle du citadin habitué, est de saisir avec attention les différences (« *voir les gens* », « *les différentes personnes qui vont et qui viennent* », etc.), au contraire des « lassitudes de l'œil » dont parle Joseph où les multiples et constantes différences sont absorbées par l'observateur habitué qui n'a pas à marquer l'arrêt ou l'étonnement à chaque fois que se présente à lui l'expression du divers. C'est pourquoi, nous dit Joseph commentant un propos de Sennett, l'espace public produit une culture du désengagement : « marcher dans les rues de New York, dit ce dernier, c'est constater que la différence et l'indifférence aux autres vont malheureusement de pair. L'œil voit des différences auxquelles il réagit avec indifférence. […] Toute culture de l'exposition est donc, en même temps, une culture du désengagement. L'espace public se "neutraliserait" ainsi de l'intérieur par la perception simultanée et constante des différences » (Joseph, 1991 : 30). De ce point de vue, la posture du touriste est celle d'un engagement plus ou moins discret dans l'univers inconnu ou étranger : un engagement « distancé » ou « dégagé » en somme, en écho aux analyses de Simmel sur la ville moderne[305].

[305] Cet auteur a, en effet, noté combien la grande ville se caractérise par une accélération générale du tempo de la vie et une intensification du commerce et du trafic ainsi que par une multiplication des contacts superficiels entre étrangers. En réaction à cet ensemble de stimulis visuels et auditifs, le citadin réagit en prenant de la distance intérieure où l'intellect devient, pour Simmel, un « organe de protection » (Simmel, cité par Vandenberghe, 2001 : 117).

1.2 Interactions et différences culturelles dans les espaces publics

Si les formes des villes sont souvent analysées dans une perspective de compacité ou d'étalement par les théoriciens de l'urbain et les aménageurs, elles apparaissent généralement sous une focale plus fine pour le badaud ou le visiteur qui l'appréhendent à vue d'œil dans une visualisation moins synthétique et plus favorable à la scrutation (hors les vues panoramiques qui encouragent la généralisation). Dans ce cadre, c'est autant sinon moins la masse et la compacité qu'une considération de l'ensemble urbain dans ses différentes particularités, ses interactions et ses détails saisis non pas dans la grosseur d'une vue distante mais dans la variété des coprésences multiples, tant avec le flux humain qu'avec le décor urbain. Le propos de Kati résume en partie la teneur de ces composantes saillantes des différences urbaines : « *c'est bien, il y a tellement de nationalités différentes, des Arabes, des Noirs… et des petits magasins, certains sont très petits mais il y a tout à l'intérieur, les "alimentations générales et les pâtisseries"* [le propos est en français]*, et les bonnes choses dans les vitrines ! Et les cafés, les terrasses où on s'assoie juste à côté des gens qui marchent, nous n'avons pas ça… en Finlande nous avons… les trottoirs doivent avoir telle taille et doivent être propres et clairs, donc ce n'est pas possible de mettre des tables comme ici* » (Kati). Souvent considérés comme incongrus parce qu'ils sont jugés inattendus et surprenants, ces éléments disparates logés dans la ville sont, in fine, révélateurs des différences culturelles dans les manières d'organiser et d'occuper les espaces publics urbains. Les différentes parties de la ville considérées comme frappantes par les enquêtés peuvent être dissociées entre 1) le contact avec l'urbanité métropolitaine, 2) les visibilités et les usages dans l'espace public et 3) le commerce et l'exposition des « détails » dans la ville.

1. 2. 1 Le contact avec l'ubranité métropolitaine

l'idée de la grande ville traversée par une variété de flux et le sentiment afférent d'espaces publics ou de lieux denses qui plongent le visiteur dans la foule et le côtoiement citadin. Partant, c'est le ressenti d'une ville cosmopolite qui se distingue : « *on croise des gens qui viennent de différentes cultures, ça fait quelque chose, le monde, la foule, les gens différents* » (Mikko). Le terme « cosmopolite » est néanmoins à entendre au sens large de l'acception, en renvoyant autant à un espace d'influences transnationales qu'à la perception d'une diversité des modes de vie. C'est notamment la proximité avec la diversité humaine dans ses apparences ethniques – côtoyer des faciès supposés symboliser l'immigration africaine ou maghrébine – qui frappe[306]. C'est une diversité des origines et des visages mais aussi des manières de vivre : tenues vestimentaires, coiffures, objets portés sur soi ; bref, tout un apparat qui sonne comme l'expression d'une altérité prise sur le vif dans le cours des visites. C'est Teiva croisant dans la rue une homme portant un perroquet sur son épaule (« *ça, le perroquet, j'avais jamais vu, je ne sais*

[306] Cette remémoration presque récurrente dans les entretiens peut s'expliquer, entre autre, par le faible pourcentage de personnes immigrées sur l'ensemble de la population finlandaise, qui est une des spécificités du pays : à peine 1% d'étrangers sur l'ensemble de la population finlandaise (cf. chapitre 4).

pas pourquoi il fait ça ») ; Brigitta qui se souvient d'une femme dans un café portant bijoux et parures avec un éclat jugé singulier ; Hella s'étonnant de la présence d'un chien dans un bar, Edvard se rappelant de gens dansant à la suite d'une fanfare de rue… Sur ce registre des perceptions des formes culturelles de la ville, les cafés constituent des lieux privilégiés de « contact ». Non seulement parce que, comme le dit Joseph (2007), ils ouvrent sur la rue et sur la presse – donc sur le spectacle du dehors – mais ils définissent aussi un mode de vie et une culture urbaine en fonctionnant comme un lieu de rencontre pour l'habitant *et* le passant.

Mais si les singularités observées – qui sont autant de manières de signaler une présence ou une identité – traduisent le sentiment d'une différence, elles sont aussi contrebalancées et atténuées par des ressemblances notées avec les objets et les signes du monde ordinaire. Ce sont les trouvailles, dans l'espace distant du quotidien des enquêtés, de ce qui, parfois, borde précisément le leur, notamment les enseignes marchandes via les « marques » (de vêtements, de commerces…) qui parfois ne manquent pas de produire commentaires et remarques (telle enseigne que l'on croyait spécifique et réservée à une aire géographique nationale ou scandinave, etc.). Le contraste que l'on supposait fort se révèle de moindre ampleur dans la confrontation réelle avec la ville, notamment parce que le processus de représentation travaille par épure en conservant plus facilement des blocs d'images caractéristiques que la variété des détails. Mais ce contraste, par là émoussé, est aussi le résultat de la circulation des formes uniformisées du commerce marchand, permettant, plus que par le passé, de trouver ailleurs les mêmes enseignes de consommation dont on a connaissance au quotidien : « *il y a moins de différence que je l'imaginais*, *maintenant je vois plus de points communs entre les Finlandais et les autres… simplement la façon de s'habiller des gens. Les vêtements, les marques de vêtements, les voitures aussi, j'ai l'impression qu'on voit la mode partout, même si Paris est plus cher. À Helsinki, c'est presque pareil, il n'y a pas tant de différences* » (Gabriel). Ainsi, si le contact avec les espaces publics centraux de la métropole produisent un contact avec le divers, ils appellent aussi la reconnaissance de signes familiers de la sphère quotidienne. Ce n'est pas un paradoxe mais la logique économique du marché que d'activer des dynamiques qui, à la fois, différencient et uniformisent.

1. 2. 2 Visibilités et usages

1. 2. 2. 1 Densité des relations et étrangéité proche

Si l'on reprend le fil des analyses développées par Simmel et Benjamin sur la logique des interactions et des modalités de présence dans les métropoles, il est sensé de parler d'une visibilité propre aux espaces publics en tant qu'ils instituent « le privilège de la vue sur l'ouïe et banalisent les situations où l'on peut se voir longuement sans se parler » (Joseph, 1998 : 7). C'est le côtoiement de présences étrangères à mi-chemin entre distance proche et espacée, dans des rencontres inopinées et palpables par le regard, faisant de la ville, dans cette perspective, un spectacle visuel. Cet aspect est

renforcé par la différence avec l'expérience vécue au quotidien par la plupart des enquêtés. La perception de la multitude des flux urbains prend un sens accusé à Paris parce que les observateurs sont moyennement acculturés à un tel paysage de la densité, notamment parce que la vie urbaine des villes finlandaises, outre leur aspect quotidien dont on peut certes supposer la force absorbante (à travers le processus similaire évoqué par Sennett), semble plus apaisée. À Paris, l'hétérogénéité des populations, de densité des relations et du sentiment d'étrangeté proche qui s'en dégage s'exagèrent parce que l'expérience urbaine donne à voir et à ressentir des espaces de circulation nourris par la multiplicité des appartenances : « *je pense que c'est parce qu'il y a tant de personnes, autant de gens et de toutes sortes. Ici, vous avez environ douze millions… Mais à Helsinki, on a seulement un demi million. Donc ça fait une différence, de s'asseoir à Helsinki et de s'asseoir ici. C'est… je trouve qu'Helsinki est une ville très petite. Et j'aime bien quand c'est grand. Et beaucoup de gens, toutes sortes de gens. C'est assez drôle de regarder tous ces gens* » (Gabriel). En comparaison, Paris apparaît comme un espace plus fortement perceptif car l'activité sensorielle et cognitive est alimentée par des formes de co-présence et de frottements avec des figures qui illustrent et symbolisent l'« ailleurs » : « *il y a tant de gens différents… c'est fascinant de voir tant de gens différents, toutes sortes de gens. Parce que bon, en Finlande, c'est toujours les mêmes. C'est tellement différent de la Finlande ici. […] Ici vous avez des anciennes colonies, donc les gens sont venus ici… vous avez beaucoup de euh… des gens des colonies, des Chinois, des Japonais, nous ne les avons pas à Helsinki, en Finlande. mais je veux dire, tellement de gens différents dans les rues, être avec tout ces gens, je ne sais pas… c'est fascinant, et c'était une chose que j'ai aimé à New York… tant de gens différents…* » (Sakasi). On retrouve ici, comme marqueur des espaces urbains centraux, le cosmopolitisme comme dilution d'une homogénéité nationale par la présence plurielle d'individus d'origine culturelle, géographique, ethnique différente, un internationalisme en somme. C'est ainsi que la ville se lit comme une chambre d'écho aux différents langages : « *il y a beaucoup de conversations, tout le temps, et c'est juste d'entendre de l'allemand, de l'italien, de l'espagnol, de l'anglais, voilà, c'est ça l'atmosphère… l'atmosphère, c'est l'ambiance internationale, beaucoup de gens de cultures différentes…* » (Mikko). C'est l'expérience du trafic et des coprésences avec l'étranger : « des gens que nous ne reverrons sans doute pas, un espace fait d'intrusions et d'interférences, marqué par l'intensification des "stimulations nerveuses" » (Joseph, *ibid.* : 89) ou, comme le dit Kati, la ville comme « *expérience en soi* »[307]. Plus, c'est aussi une gestion et une occupation des espaces publics qui surprennent comme ensemble de détails visibles et qui ordonnent la perception de la ville. Par exemple, un stationnement automobile jugé anarchique (« *les voitures, elles sont garées presque partout, ils mettent juste leurs warnings et ils laissent leurs voitures en plein milieu de la rue* », Veera), l'acte de boire en public sur les quais et l'absence apparente de réglementation, les traversées piétonnes soumises au bon vouloir de chaque individu : « *il y en a qui traversent la rue alors qu'il y a des agents qui sont juste à côté. En Finlande, c'est tout de suite 35 euros* » (Suvi). Ici, c'et l'œil qui prédomine dans l'ensemble des organes sensibles et l'espace public se dévoile dans une

[307] « *On veut voir la vie de la ville. […] En s'asseyant ici par exemple* [à la table d'un café dont la vue donne sur un carrefour urbain] *et en marchant… je ne sais pas… c'est si différent. Je ne sais pas, il y a beaucoup de gens dans des rues très étroites… et plein d'endroits où manger, comme ici, on n'en a pas comme ça en Finlande. Il y a dix fois plus de gens qu'en Finlande donc… c'est une expérience en soi* ».

pluralité de perspectives visuelles où le touriste se révèle un citadin particulièrement sensible aux formes et aux événements qui l'entourent.

L'association du mouvement, de la coprésence et des interactions relève d'un registre du visible qui est globalement commun à l'ensemble des enquêtés mais il existe aussi un attrait pour des occupations plus marginales de l'espace public, où la visibilité est partielle et située dans certains lieux aux usages socialement contestés.

1. 2. 2. 2 Usages réprouvés et visibilités dérobées

Dans le registre des composantes de la métropole parisienne qui participent de son attrait, il y a une appétence, certes peu verbalisée, vers des usages généralement jugés sulfureux ou, du moins, qui sont chargés d'une réputation engageant des formes de déviances vis-à-vis de nombreux discours sociaux dominants la sphère des mœurs. Il s'agit d'« approcher » les prostituées. Leur présence dans la ville est néanmoins partielle et située dans certains endroits qui ne constituent pas des marqueurs spatiaux donnés d'avance pour les touristes. Comment alors les côtoyer, au moins visuellement ? Comment pratiquer des lieux globalement peu relayés par les instances de médiations classiques (guides touristiques « généraux », etc.) ? Il se peut que des clients du tour-opérateur aient des pratiques dirigées sur ces lieux et ces usages mais nous n'avons pas rencontré de cas dans notre enquête pour la simple raison que nous n'avons pas investigué les pratiques de la ville sur ce thème. Il est vrai, cette « question » ne s'est pas intégrée à nos interrogations à la fois parce que l'entretien, lorsqu'il n'est pas répété dans le temps avec la même personne, ne constitue pas la méthode la plus adéquate pour recueillir des propos qui exigent un engagement de soi dans des formes de subversion ou de contournement des mœurs dominants. Mais nous aurions procédé autrement s'il y avait à Paris, à l'exemple d'Amsterdam, un quartier dédié (*De Wallen*) où s'entremêlent notamment des formes de plaisirs tarifés et une occupation touristique. L'émergence de ce thème, qui reste cependant mineur, s'est faite à partir des nombreuses discussions informelles avec les encadrants du tour-opérateur. Les interactions entre ces derniers et des clients sur ce sujet restent rares mais apparaissent épisodiquement. La manière dont les clients vont interroger la responsable et la présentation de soi qui l'accompagne comptent beaucoup dans la réponse en retour et permet d'évaluer la nature des usages envisagés : « « *quand ils posent la question en rigolant, ou quand ils posent la question quand ils sont un peu timides, ok, je dis "peut-être que si vous allez rue Saint-Denis vous allez voir quelque chose", ça, je peux dire* » (Pauliina). Il reste que ce questionnement sur la localisation des lieux est généralement engagé avec retenue et réserve et donne l'apparence d'un intéressement à saisir, ce qui est peu visible dans les villes pour les non initiés plus qu'un souhait d'échanges marchands : « *c'est souvent avec cette timidité, on voit tout de suite que c'est la curiosité vraiment, et pas vraiment pour faire du business là-bas* ». Mais si les conseils de la responsable se limitent à préciser les quelques endroits répertoriés et connus (la rue Saint-Denis le plus souvent), c'est aussi avec ambivalence, car la position est finalement mitoyenne, travaillée par

le dilemme de ne pas se soustraire à une réalité urbaine sans, pour autant, la dévoiler en la rendant directement accessible. Mais alors jusqu'où avancer le registre des indications ? La divulgation tient dans l'indication orale, dans des conditions d'interactions précises mais s'y limite sans accompagnement physique : « *c'est un peu plus difficile de montrer Saint-Denis, aller là-bas, il y a des femmes comme ça, ou des petites rues de Montmartre. Moi, je n'aime pas trop ça, ce n'est pas très chic, ça, on peut le voir si on veut le voir, mais c'est pas mon boulot de montrer les adresses quoi ! Ça, je n'aime pas trop faire* » (*ibid.*).

La pratique de ces lieux, outre l'échange tarifé et/ou la proximité avec des formes socialement « déviantes » ou couramment réprouvées, tient en partie dans l'aura des « filles parisiennes » et les représentations surannées des prostituées. Ce n'est pas tant l'existence relative d'un tel phénomène en Finlande et donc d'une altérité spécifique dans des formes de nouveautés et de différences que l'intériorisation d'un modèle typique des « femmes parisiennes » [308]. Ce sont à la fois les représentations véhiculées par l'héritage du *French Cancan* et les danseuses dénudées des cabarets (l'érotisme chic des show du Moulin Rouge et du Lido) et une vision passéiste des femmes certes prostituées mais porteuses d'une réputation moins misérabiliste et plus distinguée : « [en Finlande] *il n'y a pas cette aura qui existe à Paris, des prostituées à Paris, c'est beaucoup plus chic que les prostituées de l'Est, […] par chez nous, ce sont plutôt des filles assez tristes*[309] ». Ce sont les images de « filles ou femmes de nuit » à travers une certaine luxure supposée propre à Paris qui sont l'objet d'une médiatisation ancienne par l'intermédiaire notamment des représentations cinématographiques : « [les clients du tour-opérateur] *pensent plutôt aux prostituées qui a cette image un peu "Irma la douce", c'est un film américain, c'est des films américains qui ont jeté ce regard sur Paris, et sur les filles de Paris, par exemple, "Un américain à Paris", les grands films des années 50-60. Les Finlandais ont vu tous ces films, et ils viennent ici et pensent que ces les prostituées sont des femmes glamoureuses*[310] ». C'est la vision médiatiquement construite d'un type de filles parisiennes qui reprend les images et les usages fantasmés du Paris des plaisirs. Il y a ici un écho aux analyses de Csergo (1995) sur les représentations, à partir du XVIIe siècle et jusqu'au XIXe siècle, du temps parisien figuré en temps libre marqué par les divertissements et les plaisirs dans le cadre d'une fantasmatique de Paris posant la ville comme foyer de l'hédonisme. Mais c'est, plus directement, via les études de Marchand (2003), l'héritage de la réputation des lieux de plaisirs et d'un esprit général licencieux qui fut un des moteurs de l'attraction parisienne jusqu'au début du XXe siècle. Ce fut, entre autres, la place des « grandes cocottes », prostituées de luxe comme trait marquant de la Belle Époque et leur figuration comme femmes spectacles dans des espaces publics renouvelés et sécurisés qui attirèrent

[308] La visibilité du phénomène s'est accrue en Finlande depuis le milieu des années 1990 suite à la chute du mur de Berlin et l'arrivée progressive de jeunes femmes d'Europe de l'Est (pays baltes, Russie), dixit Pauliina.
[309] Le propos est néanmoins tenu avec un recul devant ces représentations : « *ça me fait rigoler vraiment, comme quoi la prostitution est plus chic à Paris qu'ailleurs* » (Pauliina).
[310] *Irma la Douce* (1963) est un film américain de Billy Wilder qui reprend le succès de la comédie musicale éponyme. L'histoire se déroule en partie dans une maison close et le milieu de la prostitution à Paris. *Un américain à Paris* (1951) est une comédie musicale de Vincente Minnelli relatant les relations amoureuses ente un peintre américain et une jeune Française. L'environnement urbain présenté dans ces deux films est un décorum relativement classique des images parisiennes les plus connues.

les visiteurs étrangers[311]. Il semble possible de retisser le fil d'une filiation, en quelque sorte, des imaginaires liées aux femmes vendant leurs corps et leurs charmes dans une scénographie de soi alliant élégance et coquetterie, jusqu'aux représentations actuelles des enquêtés toujours tournés vers ce passé, bien que ces figures fantasmées sont, in fine, inadéquates avec cette figuration a priori lorsque des clients du TO observent des prostituées dans les rues de Paris (à travers l'étonnement devant l'âge des femmes notamment)[312].

Au final, que ce soit dans un bain de foule où dans des lieux de mise en scène des corps féminins à la visibilité néanmoins dissimulée aux non initiés, l'espace public découvert par les touristes constitue un ordre de visibilité plus ou moins ouvert accueillant une pluralité d'usages et de « rencontres » possibles. Nous poursuivons l'examen de la ville dans ses différentes particularités exposées, notamment les éléments de « détails » distribués dans la ville qui attirent les regards.

1. 2. 3 Exposition et commerce des « détails »

Les « détails » peuvent être considérés comme des parties de la ville mais surtout comme des particularités aux traits distinctifs. Ce sont des formes particulières exposées et visibles qui résultent souvent du petit commerce (nommé précisément « de détail ») de petites unités formant un amas d'éléments plus ou moins disparates marquant l'esprit des enquêtés. Il y a, par exemple, un intérêt pour des boutiques qui commercent sur la base d'une spécialisation (boucheries, fromageries, cavistes, kiosque à journaux…). C'est l'étonnement produit par la mise en vitrine de produits d'appel ou proposés à la vente qui sont jugés, comparativement avec l'expérience quotidienne, déplacés (quant à un supposé usage initial) : « *on voit des boucheries, mais vous voyez, les têtes de cochons, c'est quand même pas hygiénique du tout, c'est pas comme chez nous, c'est vraiment bizarre les animaux dans les vitrines, ça, ça me surprend toujours* » (Salli). Il y a un spectacle des vitrines quand elles exposent ainsi ce qui apparaît être des incongruités aux enquêtés qui n'y achètent généralement rien mais profitent du décor. L'étonnement est le même pour la vente des journaux dans des kiosques dédiés qui contrastent, dans la petitesse ramassée d'un tel local ouvert sur la voie publique, avec les magasins traditionnels de presse en Finlande (du type « maison de la presse ») et surtout avec la logique de l'abonnement et du portage à domicile (ce qui est le cas de nombreux enquêtés). La vue de ce commerce spécialisé et très détaillé apparaît comme une marque spécifique de la culture parisienne, d'après la responsable du tour-opérateur : « *c'est un peu quelque chose qui est passé, c'est comme une marque du passé, et ils trouvent ça*

[311] « Les grandes percées d'Haussmann, en ouvrant Paris, avaient éclairé les voies publiques, assuré une meilleure sécurité et moralisé le trottoir. Les *"filles"* y revinrent, d'autant que le recul de la morale religieuse les faisait paraître moins coupables. Près de 300 bordels illustraient Paris sous le Second Empire ; il n'en restait que 47 en 1900. Et pourtant, les "petites femmes de Paris" attiraient les étrangers, même les plus illustres […] et connotent la Belle époque d'une atmosphère de galanterie et de luxe. Les prostituées, au tournant du siècle, apparaissent ainsi, quand elles réussissaient, comme des femmes spectacles, fascinantes et luxueuses : les bien-pensants se plaignaient de les voir étaler les signes de leur succès » (*ibid.* : 208). Cf. chapitre 3.

[312] Une déréalisation logique au contact des femmes observées sur les trottoirs vis-à-vis de leur âge : « *après, les couples viennent me dire : "elle était vieille celle-là, beaucoup plus vieille que moi"* [rires] » (Pauliina).

pittoresque » (Pauliina). Plus largement, les quartiers qui présentent une forte densité de magasins spécialisés sont prisés : la partie haute de la rue des Martyres par exemple, à Pigalle, lorsque les enquêtés montent vers Montmartre et le Sacré-Cœur ou redescendent vers les boulevards et les métros : « *il y a des couleurs, c'est génial, il y a des fruits et des légumes qui sont vendus dans la rue, des magasins avec des grands morceaux de viande* ». C'est aussi l'appétence pour un magasin comme Tati qui vend moult petits produits dans un quartier multi-culturel : « *il y a beaucoup de choses là-bas, et ça ne coûte rien, et c'est intéressant, il y a des gens de différentes cultures, il y a des Noirs, des métis, et il y a des Blancs, tout est mélangé, l'endroit est vraiment intéressant* » (Tiina) ; « *on suit ce que font un peu les autres, donc on fouille dans les grands bacs, on trouve des choses qui ne coûtent rien, qui sont bien* » (Brigitta). Le magasin bénéficie d'une réputation fameuse pour nombre d'enquêtés, à la fois parce que certains d'entre eux sont déjà venus dans les années 80 à Paris et reviennent alors sur place, mais aussi parce qu'ils ont fait connaître cela à leurs enfants, transmettant l'idée d'un très faible coût associé avec une diversité maximale. Nous pourrions ainsi poursuivre en détaillant, dans le prolongement de ce commerce de détail, les attraits similaires évoqués par les enquêtés : le marché aux puces de la porte de Clignancourt offrant aux observateurs la vision d'un apparent désordre, mille choses étalées figurant le fourbi ainsi que le mélange de produits neufs et usagés[313]. Autre exemple, le restaurant *Chez Chartier* situé à proximité des hôtels qui révèlent des manières de faire spécifiques dans le service de restauration à partir d'une ambiance savamment instituée qui soutient la réputation du lieu : « *à la fin du repas, vous savez comment il a préparé l'addition ? Il a écrit sur la nappe, il a détruit le papier* » (Hella). À ces différences s'ajoutent d'autres commentaires sur des micro-pratiques de la vie quotidienne (prendre une baguette sans emballage sous le bras, jouer à la pétanque) qui tiennent lieu de spécifités propres à Paris.

L'attrait vers ces lieux parfois investis à l'aide de médiations (le conseil des encadrants) est à la fois le résultat d'un souci de côtoyer des manifestations de vie « locale », la vie des Parisiens en somme, distante des lieux et des formes trop évidentes de tourisme, ainsi qu'une différence avec des formes sociales et culturelles quotidiennes qui sont en partie propres à la Finlande. Dans le premier cas, la pratique de lieux « parisiens » permet de tirer profit d'une altérité spécifique dans la proximité et le contact avec l'amas des « petites choses » (Tati, marché aux puces), la pluralité ethnique des quartiers (Barbés, Clignancourt) et les spécificités amusantes et jouées de quelques serveurs (*Chez Chartier*). L'ensemble, certes divers dans sa géographie et ses aménités, dessine néanmoins des lieux d'observation et d'occupation qui ne renvoient pas directement à des images stables et issues d'une connaissance a priori. Les lieux sont plus diffus, peu « monumentaux » et présentent un localisme qui serait lesté de gages d'authenticité puisque la vie des Parisiens y est visible. Ainsi, Pauliina commente ces pratiques en affirmant que « *c'est vraiment pour s'amuser, ils voient des gens, des vrais, des vrais qui ne sont*

[313] « *Nous y sommes allées dimanche* [au marché aux puces]*, c'est inattendu, encore une fois nous n'avons rien de tel en Finlande. […] C'est immense ! Et il y a tout ! Et ils vendent des choses sous plastique donc c'est qu'ils sont neufs. En Finlande, dans les marchés aux puces on vend des vieilles choses. C'est surprenant qu'il y ait des choses neuves. Et c'est pas cher. Il y a tellement de choses différentes comme… des animaux en bois… des trucs bizarres pour réparer les voitures, il y a vraiment de tout [rires]* » (Salli).

pas là-bas pour être regardés, qui sont vraiment là-bas parce qu'ils y habitent, ils font des achats là-bas, les locaux. […] *Ils* [les enquêtés] *voient vraiment comment sont les gens, quand ils sortent un peu du Centre, ça les intéresse beaucoup plus que rester sur les Champs-Élysées tout le temps, […] ils disent souvent qu'ils cherchent des endroits où on voit "c'est quoi la vraie vie ?", les couleurs locales, tout ça, c'est important* » (Pauliina). Dans le second cas, les commentaires et les propos sur les formes « incongrues » de la vie à Paris (petits commerces, pratiques spécifiques) révèlent une distance avec les pratiques quotidiennes des enquêtés (magasins spécialisés vs masgasins généraux, kiosques à journaux vs maison de la presse, etc.) mais aussi, plus largement, avec leurs cadres sociaux et culturels. Par exemple, chez certains, l'attention portée à l'hygiène des intérieurs de magasins ou dans les étals. Le facteur culturel propre au cadre national (la Finlande) voire à l'aire régionale (la Scandinavie) constitue un élément actif dans la définition des éléments composant l'*extra* ordinaire du voyage.

Il est néanmoins important de revenir sur les conditions qui permettent l'accès des enquêtés à ces lieux et ces altérités.

1. 2. 4 Conditions de possibilité des contacts et des regards

S'ils permettent de compléter de façon idoine le voyage dans l'observation des différences sociales et culturelles, ces contacts et ces regards sont en partie rendus possibles par des informations délivrées par les encadrants du tour-opérateur. L'immersion dans ces lieux vise des contacts singuliers avec le monde citadin mais les pratiques associées ne sont néanmoins pas toutes conduites indépendamment du contexte de voyage. Si les déambulations sur la plupart des boulevards, avenues ou petites rues de Paris sont la conséquence de choix individuels, ce n'est pas toujours le cas de promenades plus spécifiques dans les espaces tels que le « marché aux puces » ou le Forum des Halles. Cela n'enlève certes rien aux conditions d'observation in situ et à ce que l'on peut y trouver pour soi mais ces lieux restent néanmoins l'objet d'une orientation par un tiers qui peut relativiser les découvertes et les imprévus. Certaines visites ne sont donc pas *complètement* l'expression de situations vécues individuellement et irréductibles à toute contingence extérieure. L'altérité du « marché aux puces », par exemple, est partiellement la conséquence d'une prescription préalable et, parce qu'elle est prédéfinie de l'extérieur, il est plus difficile de faire exclusivement prévaloir l'incidence d'une situation rencontrée inopinément. En effet, cet espace est à la fois conseillé dans le « classeur » disponible au sein des hôtels – il est indiqué « Barbès-Rochechouart », « Rochechouart-Clignancourt » – notamment pour Tati et fait généralement l'objet de conseils oraux par les encadrants : « *je leur dis, ok, allez-y, Barbès Rochechouart, c'est le plus près* » (Pauliina). De même, le restaurant *Chez Chartier* est l'objet de conseils qui visent l'immixtion dans une ambiance, celles des « nappes déchirées » et des serveurs pressés dans un cadre ancien : « *je leur dis souvent d'y aller, on ne peut pas dire que la nourriture, c'est vraiment bon, c'est surtout pour l'ambiance, c'est ça que je leur dis, je ne veux pas qu'ils*

pensent que là-bas, c'est fin gourmet, vous avez de la chance si vous mangez bien, mais ce n'est pas un truc sûr, alors là, ne comptez pas sur la nourriture, mais comptez sur l'ambiance » (*ibid.*).

Les relations à ces espaces sont également à rapporter au nombre de visites effectuées à Paris, à la fois de façon directe (la configuration du voyage pèse directement parce que c'est la première ou la énième visite) mais aussi plus indirectement via les différences d'acculturation à Paris qui peuvent résulter d'un voyage réalisé à plusieurs (l'un en est à sa première visite et l'autre à sa troisième, etc.). Dans le premier cas, le nombre de visites participe à déterminer le rapport à la ville sur une échelle qui va du plus « touristique » à une inscription dans des espaces aux aménités plus « banales ». L'attraction des lieux les plus « typiques » se fait au détriment du lieu plus anodin du « *quartier* » lorsqu'il n'est pas labellisé comme peuvent l'être Montmartre, le quartier Latin, etc. Il y a ainsi un agencement inégalitaire entre le domaine « touristique » incarné dans des choses à voir et à faire prioritairement (le typique, le cadre bâti des églises et des parcs, l'identification touristique) et les lieux plus « banals » relégués par manque de temps (les quartiers, les cafés et, plus indistinctement, l'ensemble des « *autres choses* » plus difficilement nommables). Les conditions de possibilité de l'investissement dans les espaces « banals » de la ville seraient relatifs au temps long que vivent les Parisiens : « *il faudrait vivre un peu ici. Pour voir les petits quartiers, je pense qu'il faut rester un peu ici. Si tu ne viens qu'une semaine, je crois qu'on ne peut pas apprécier. […] Parce que je pense que quand tu apprécies les petites choses qui font que la ville est différente, c'est quand tu es ici au jour le jour et que tu écoutes les gens, ce qu'ils disent, et c'est comme ça que tu as une idée de la ville. […] Et comme le temps est court, on va au plus célèbre, je pense qu'il faut vivre ici pour sentir l'ambiance ou au moins sortir, avoir des loisirs* » (Hanna). Dans une situation non pas inverse mais positionnée en aval sur l'échelle des visites, Maria, qui vient pour la septième fois à Paris et qui possède quelques connaissances linguistiques en français, a un programme qui se veut bien plus proche d'une vie urbaine telle que peuvent la vivre les résidents : « *moi, j'ai vu beaucoup de choses, déjà, à Paris, alors, moi, ce que je préfère, c'est juste l'atmosphère, être bien à Paris, être dans un café, aller manger, voir les gens, parler français, c'est ce que je veux faire, être à Paris* [rires étouffés]. *Juste comme ça, sans rien faire.* [Sans rien faire, c'est-à-dire ?] *Ben, juste être assis dehors, ou regarder les gens marcher, tout ça ».* Au final, le cadre temporel permet bien de moduler le rapport aux lieux du « banal » qui est aisément relégué lorsque ceux, plus « monumentaux », exercent leur force d'attraction, laquelle s'affaiblit néanmoins avec le temps en laissant place à un investissement dans des lieux et des activités plus proches des résidents.

Dans le second cas, lorsqu'il existe un différentiel quand à l'acculturation des visites parisiennes dans un même groupe, le rapport aux lieux est modulé indirectement par les personnes qui composent le voyage : non que le fait d'être un petit groupe de deux ou trois freine ou active les activités vers tel ou tel espace mais les différences d'acculturation à la ville – voyager pour une énième visite à Paris alors que le compagnon de voyage en est à sa première – tendent généralement à niveler les pratiques en direction des espaces « monumentaux ». Le différentiel qui existe au sein du groupe s'homogénéise au profit des primo visiteurs. Risto est venu cinq fois dont une fois accompagné

d'amis et de parents : « *ça dépend, si je suis seul ou avec quelqu'un. L'année dernière, j'étais avec mes neveux, deux jeunes de quatorze et seize ans et la première fois avec ma sœur, soixante cinq ans, donc on a visité presque tous ces monuments et pendant la journée. Mais euh… une fois je suis venu avec un ou deux très bons amis, comme l'année d'avant, on a été en discothèque […] Avec mes neveux, nous ne sommes pas beaucoup allés au restaurant et on a pas mal visité des monuments et marché dans les parcs et… tout ça. Mais quand je suis ici tout seul ou avec un ou deux de mes meilleurs amis, eh bien c'est moins les monuments et plus les restaurants, les sorties, tout ça* ». Ici, le contenu du voyage se différencie selon la composition des personnes accompagnantes : plus « festif » dans un cadre amical, davantage orienté vers des visites « classiques » dans une configuration familiale. Il est clair que ce type de contextes participe à déterminer les pratiques en les orientant dans des directions spécifiques. Néanmoins, ici, nous n'avons pas observé de diférences majeures entre les attitudes des couples conjugaux et celles des couples amicaux, par exemple. Certes, pour certains entretiens, des données émergent sur des manières de faire différenciées lorsque des amis étaient présents ou, à l'inverse, la famille. Mais des variations nettes dans les pratiques urbaines ne ressortent pas explicitement. Pour bien faire, il faudrait investiguer présicément la question des rôles (de père, de mère, de frère, d'ami, etc.) durant le voyage, et investiguer les contenus des discussions entre les voyageurs d'un même groupe, par exemple, pour saisir les rapports sociaux qui se jouent dans ce temps spécifique du hors-quotidien.

2. Des activités de consommations élargies

Les pratiques de consommation des enquêtées du TO témoignent d'un investissement plus marqué dans les lieux marchands que les backpackers dont le budget étriqué ne permettait que des sorties globalement parcimonieuses. Parce que leur assise financière est ici plus large, sans être abondante et toujours extensible, l'intérêt des enquêtés pour les pratiques de restauration à l'extérieur, les collations et le temps passé dans les cafés ainsi que les activités de shopping est plus marqué.

2.1 Restauration, cafés

À quelques exceptions près, la restauration s'effectue dans la ville et non dans l'espace de l'hôtel. Hormis le petit-déjeuner qui est inclus dans les forfaits du voyage et les occasions où l'on se restaure sur les lieux d'hébergement (lorsque qu'on achète à l'extérieur pour manger à l'intérieur, le plus souvent dans la chambre, parce que l'on est seul ou trop fatigué pour chercher un restaurant), l'alimentation s'effectue dans les cafés et les restaurants. Ce sont généralement des brasseries, des pizzerias, des cafétérias et des petits restaurants de quartiers où l'on peut se faire servir un repas assez complet, de l'entrée au dessert. S'il ne s'agit pas – où presque – de déjeuner ou de dîner dans des lieux gastronomiques, il n'est pas question, pour autant, de se faire servir une nourriture sommaire et à très bas prix. En soulignant que la frugalité et l'économie ne conduisent pas ses pratiques alimentaires – « *quand on mange, on mange un vrai repas* » – Noora résume de la sorte l'attitude globale des enquêtés sur

le sujet néanmoins soumis à quelques arbitrages. C'est l'évaluation des tarifs dans la recherche de « *petits menus* » (Sakasi), le choix de l'espace intérieur au détriment de la terrasse (« *tu sais, c'est plus cher en terrasse donc on va à l'intérieur* », Kati) bien que les pauses de restauration légère (prendre un thé, un café) échappent à cette parcimonie. Le choix des cafés et des restaurants se partagent entre, d'une part, une localisation centrée sur le quartier des hôtels (les Grands Boulevards) où on retourne notamment dans le café-brasserie qui accueille la réunion d'information et, d'autre part, une répartition plus disparate dans les lieux centraux et les enseignes multiples. Ce peut être une pizzeria sur les Champs-Élysées, une brasserie dans le quartier Latin, des cafés anciennement investis par des artistes, etc. Si on se trouve à distance du quartier des hôtels, les choix des lieux se font de manière autonome sur la base d'une d'ambiance en apparence relativement animée (de préférence lorsque l'intérieur est peuplé, la présence de musique…). Pour ceux qui ont une meilleure connaissance des lieux, c'est l'évitement d'endroits trop touristiques : « *un de mes amis m'a dit il y a des années, quand tu choisis un restaurant ici, prends le restaurant où il y a des Français et des Parisiens, ne vas pas où il y a des touristes, donc j'essaie de voir s'il n'y a pas trop de touristes, que ça parle pas trop anglais, allemand* » (Teuvo). À l'inverse, quand l'espace des choix se rapporte au quartier des Grands Boulevards, le recours aux conseils des encadrants est plus fréquent. En effet, il est plus difficile de conseiller préalablement des endroits intéressants de restauration dans l'espace parisien (ce qui explique que les choix se font in situ), les aménités dans l'espace proche sont plus identifiées et connues, donc prescriptibles.

Les pratiques vis-à-vis des cafés, outre leur fonction de lieu d'observation du monde urbain et de repos au sein de journées parfois fatigantes, se comprennent notamment dans la différence avec les pratiques quotidiennes et nationales que les enquêtés font de tels lieux. Ils sont nombreux à souligner la spécificité des cafés à Paris (« *les cafés, c'est une bonne culture que vous avez ici, chez nous, c'est différent, à cause du climat bien sûr, il fait plus froid, il n'y a qu'en été que nous avons ça, en Finlande* », Teiva), lesquels relèvent du lieu mondain en prise avec la vie sociale et l'activité visuelle sur l'espace public : « *j'aime les cafés ici, les gens s'assoient juste et restent des heures, comme ça. Je trouve ça très bien, les gens peuvent aller là, et prendre… passer du temps, voir d'autres gens, la vie de la ville. […] En Finlande, quand on va au café c'est comme ça, pffftt* [signe de la main illustrant la rapidité]*, ici on peut rester deux heures, en Finlande c'est 45 minutes* [rires]. *En Finlande, quand on va boire un café, une fois qu'il est fini on s'en va. Ici, les gens restent et parlent… c'est si différent ici et là-bas… »* (Kati). Le café est à Paris un lieu de loisir à part entière, dont la fonction excède la consommation matérielle et appelle plus largement l'imprégnation d'une ambiance, définissant en partie un mode de vie et une culture urbaine, lieu de la conversation et d'observation.

2.2 Activités de shopping

Le shopping est une activité assez prisée par les enquêtés qui constitue parfois un des motifs du voyage. Il s'agit certes d'être en vacances et de vivre pour soi à distance du cadre quotidien et d'en sentir, en conséquence, les effets multiples : ceux de la visite, du repos, de la décontraction, de la

convivialité et de la consommation. Les budgets permettant d'excéder les achats classiques du voyage (cadeaux, souvenirs…), l'activité de shopping consiste autant à lorgner les vitrines qu'à y entrer dans la perspective de faire des achats. Il y a des cadeaux pour les amis et la famille (souvent des menus souvenirs comme des badges, T-shirts, gadgets divers, une bouteille de cognac dont la forme imite la tour Eiffel) et des achats pour soi : vêtements, chaussures, bijoux, sacs à main, écharpes, bouteilles de vin… La plupart des adresses sont trouvées inopinément, durant les promenades et l'attention aux vitrines environnantes. Les lieux de shopping concernent des espaces souvent centraux, « *près de la Seine* », « *la rue Haussmann* », le quartier des Grands boulevards, la place Vendôme, les Champs-Élysées, des produits Disneyland, les magasins Printemps, les Galeries Lafayette, et l'on se rend dans des boutiques comme celles de Chanel (« *pour se faire plaisir, mais c'est juste pour regarder* [rires] », Brigitta). Les activités de shopping liées à l'univers du luxe sont essentiellement (pour les enquêt*ées*, les hommes s'y intéressant peu) une expérience sociale et visuelle d'un univers spécifiquement associé à Paris[314]. Par contre, le choix de ces magasins s'opère inversement à ceux des restaurants : autant ceux-ci sont élus in situ et sans conseil extérieur, autant les prescriptions concernant le shopping peuvent être réalisées à l'échelle plus large de la ville, non dans le ciblage d'un magasin spécifique mais dans le cadre de conseils sur des zones de chalandise : le forum des Halles, les rues de Rivoli, de la Madeleine, la rue Haussmann et les Grands Magasins (qui offrent 10% de réductions sur présentation du billet de voyage fourni par le tour-opérateur). Les interactions in situ dans les magasins pour procéder à l'essayage ou finaliser un achat se font sur la base de connaissances linguistiques (anglais) et de supports écrits pour certifier les prix[315].

2.3 Pratiques de soirées

En termes d'amplitude temporelle, les pratiques nocturnes sont d'une faible intensité et restent largement cantonnées au temps du dîner et aux promenades nocturnes dans la ville qui les suivent. Un ensemble de raison explique cette limitation : la fatigue physique consécutive aux marches dans la ville (nombre d'enquêtés évoquent l'éreintement résultant des multiples déplacements dans la ville)[316] ; la solitude parfois, lorsqu'on voyage seul(e) ; être accompagné par des gens rétifs aux

[314] « *C'est pas pour acheter mais pour voir, chez nous, on n'a pas ce luxe qu'il y a ici* » (Salli). Un propos qui est appuyé par la responsable du guide (« *j'essaie d'encourager les gens à faire ce qu'il ne font pas en Finlande. Parce qu'on n'a pas de boutiques comme ça* », Pauliina) qui envisage de proposer un circuit orienté sur cette thématique. « *C'est bien cette idée qu'ils cherchent ce Paris traditionnel, ce Paris de la mode, et tout ce qui est chic, de la mode, mais ils ne vont pas parce qu'ils ne parlent pas français ou qu'ils pensent qu'ils vont être jeté dehors parce qu'ils n'ont pas l'air assez riches. Donc pour encourager, on pourrait faire un petit shopping ensemble, justement pour voir ensemble ce qu'il y a de bien, aussi voir des choses hors faubourg Saint-Honoré, tout le monde peut y aller, il n'y a que des boutiques de luxe, mais voir d'autres boutiques, aussi bien mais moins connues* » (Pauliina).

[315] « *Bon… je ne parle pas français, donc parfois c'est un peu difficile mais… bon, quand on veut demander pour le prix ou quoique ce soit, en général ils écrivent sur un bout de papier. Et euh… et quand on sort, dire "au revoir", ce genre de choses* » (Heidi).

[316] « *On marche déjà beaucoup et on a mal aux pieds ! Parce que… ces jours-ci, on a beaucoup marché et le soir, j'ai les pieds comme ça* [signe de la largesse, avec les mains] [rires] » (Noora) ; « *on rentre à l'hôtel vers neuf heures, souvent on est fatigué, et on ne fait rien d'autre* » (Mikko).

sorties ; l'appréhension aussi (par la représentation assez négative de la vie nocturne, notamment dans le métro). Cet ensemble général, rapporté à la tranche d'âge des enquêtés, explique l'appétence relative pour des sorties spécifiques et/ou un investissement dans la ville la nuit au profit de pratiques urbaines diurnes, ce que conforme Pauliina : « *souvenez-vous de l'âge déjà, donc après quinze kilomètres dans la journée, ils rentrent à l'hôtel après le dîner, disons neuf, dix heures* [du soir]*, ils se réveillent très tôt, […] ils sont les premiers au petit déjeuner, et ils partent très très tôt, ils rentrent très très tôt aussi* ». Dans ce contexte, le dîner et les promenades nocturnes constituent le plus souvent les sorties du soir. On prend plaisir à être attablé et à rentrer tranquillement, soit en métro soit en marchant dans la ville en profitant de la vie sur les boulevards, parfois en prenant un dernier verre, les amplitudes horaires restant assez peu tardives : « *on marche un peu, on voit les magasins, on profite de l'ambiance parce qu'il y a encore du monde* » (Kati) ; « *on ne va pas en discothèque si c'est ce que vous voulez dire ! On reste dans la chambre quand on rentre, et je ne sais pas à quelle heure on rentre mais c'est pas tard, vers dix heures, dix heures et demi* » (Hanna). Il serait pourtant erroné de considérer ce temps comme résiduel dans le rapport à la ville car les enquêtés apprécient l'ambiance spécifique du couchant et la vie urbaine dans les premières heures de la soirée : la douceur climatique qui permet les promenades à l'air libre, les illuminations de la ville, une certaine douceur de vivre dans les descriptions des gens attablés aux terrasses ou dans les restaurants (parfois comparée, lors des entretiens, à l'agitation notable des bars et des cafés en Finlande les soirées de week-end), l'idée souvent évoquée d'une ville reposante dans le contraste avec l'affairement en journée, tant dans le métro que sur les voies automobiles. Les soirées ne sont cependant pas exclusivement dirigées vers ces seuls mouvements de lent et d'agréable retour vers les hôtels : il y a aussi des sorties visant un divertissement spécifique et associé à la vie nocturne, notamment les spectacles de cabarets (ce sont souvent les plus âgés), pratiques guidées par leur réputation, une imagerie liée à leur univers licencieux et à une continuité plus ou moins forte de l'héritage dans les shows actuels. Ces enquêtés sont aussi attirés vers l'excursion proposée par le tour-opérateur les jeudi soirs (dîner et croisière) où c'est l'occasion de tisser des liens et de raconter ses expériences issues du quotidien. La seule enquêtée de notre échantillon ayant participé à cette soirée, explique qu'à table, les gens racontent : « *ce qu'il ont fait pendant leurs vacances, […] j'ai entendu toutes les excursions qu'ils ont faites dans leur vie, les maladies de la famille, et les problèmes de la vie conjugale, tout tout tout. […] C'est bizarre, entendre les gens parler de leur vie privée, comme ça, avec quelqu'un qu'ils ne connaissent pas, et souvent autour d'une table où il y a plusieurs personnes qui ne se connaissent pas* ». Questionnée sur ce moment collectif, Pauliina avance le temps à distance du quotidien comme facilitateur d'échanges et d'une présentation de soi plus libérée. Comparativement, les plus « jeunes » des enquêtés vont plus facilement prendre un verre dans des Pubs du quartier des Grands Boulevards (souvent au Hard Rock Café) ou se déplacent, par exemple pour aller dans un club de jazz (le *Bilboquet,* sur les conseils du guide). Les pratiques culturelles comme le cinéma, la danse ou le théâtre sont globalement absentes (hors divertissement spécifique évoqué) et même pour les enquêtés qui reviennent à Paris et pour qui le souci de se confronter à la nouveauté est notable, il y a une difficulté pour accéder à des lieux et des programmes précis dans le temps

relativement court des voyages : « *si je connaissais des gens, ça serait peut-être plus facile de vouloir expérimenter quelque chose de nouveau, mais comme c'est un peu difficile d'aller chercher de nouveaux endroits où visiter, tout ça, alors bon, c'est des trucs que je ne fais pas, je voudrais aussi aller au théâtre, mais il y a aussi des questions de langues […] ça serait un peu difficile de comprendre tout ce qui se passe sur scène, mais bon, la danse, l'opéra, ça serait peut-être bien* » (Ester). Outre la difficile adéquation d'un spectacle précis dans les quelques jours de voyage, l'aide des encadrants se révèle relativement peu opérante notamment parce qu'ils s'appuient sur l'*Officiel des spectacles* qui n'est pas toujours le guide idoine pour informer précisément les enquêtés sur des lieux et des programmes précis de la vie culturelle parisienne (hors la sphère des variétés).

3. Conclusion sur l'espace-temps des aménités « banales »

Alors que les sites touristiques d'importance révèlent un ensemble de rapport à des lieux qui bornent préalablement le paysage et les représentations, les aménités plus dispersées de l'univers « banal » de la ville attirent les regards dans des séquences d'action plus éphémères et furtives et souvent activées sans anticipation. C'est là principalement le résultat de l'environnement métropolitain qui combine la mixité et la densité : la première permet la confrontation avec la différence (les ethnies et les faciès, les manières de faire, les « incongruités », etc.) et la seconde offre l'anonymat et les conditions d'une observation pérenne et tranquille. Dans ce cadre, la métropole facilite l'expérience visuelle de la différence à travers un ensemble de particularités observées et d'interactions vécues. C'est l'accès à un univers du multiple mais où le sentiment du cosmopolitisme est déconnecté de véritables relations verbales (rares sont les rencontres entre touristes et citadins) et où l'activité perceptive est essentiellement visuelle. Ces formes de coprésence participent du sentiment d'une altérité saisie incidemment où la différence surgit inopinément. L'orientation sur certains lieux considérés comme typiques tels les marchés aux puces (censés symboliser certains traits marquants de la vie parisienne) illustre la recherche d'un localisme et d'une authenticité non altérée par les formes touristiques, et participe en définitive à diversifier l'expérience touristique de Paris bien qu'elle bénéficie d'un encadrement partiel où les conditions de l'altérité peuvent être prédéfinies. Ce type de médiation joue comme une aide dans le temps court des voyages qui limite nécessairement l'investissement vers les lieux a priori moins marquants.

C. Conclusion sur la relation aux aménités

Un des points les plus notables concerne la place structurante d'imaginaires urbains traditionnels associés à la grandeur parisienne et au faste du cadre bâti et des manières de vivre. Cette magnificence tient dans un long processus de mise en image de la France et de Paris, du moins à partir du contexte finlandais. A cela s'ajoute la place du tour-opérateur comme relais de ce mouvement, dans la mesure où il le prolonge sur place en proposant aux touristes des circuits de reconnaissance des images

préalablement intériorisées. La polarisation sur ces emblèmes perd néanmoins de sa force lorsque l'expérience de Paris s'étend à plusieurs voyages et s'étoffe en conséquence. Mais les imaginaires classiques dont est parée la ville possèdent une indéniable force de mise en forme symbolique et spatiale, en ordonnançant le voyage par des représentations premières, déjà là, qui fixent au territoire des aspérités préalables. En cela, ces imaginaires participent à « rationaliser » le voyage, non pas en le supportant matériellement, mais en l'inscrivant dans un répertoire d'images et d'actions assez bien circonscrits. C'est là un exemple patent de contiguïté des dynamiques de « standardisation » et de « rationalisation » : la pérennité des imaginaires organise le voyage à le venir en l'encadrant dans des lieux et des pratiques (dimension « rationalisée »), lesquels ressortent des éléments les plus représentatifs du tourisme parisien (dimension « standardisée »).

Telle que la ville est parcourue et vécue, le rapport que les enquêtés entretiennent à Paris peut se lire, pour une bonne part, comme une expérience de la différence. Tant les aménités touristiques que les lieux à la fréquentation plus mixte sont rapportables à un effet de grandeur qui constitue le point de départ d'une différence. C'est, pour les lieux « monumentaux », le sentiment d'une ampleur et d'une intensité combinant l'éclat historique et paysager et, pour les autres sites ou espaces publics, le côtoiement de formes symbolisant l'ailleurs à travers la foule humaine, la variété et le contact avec le caractère multiforme de la ville. Ces dimensions impliquant la foule, la multitude et le contact avec une altérité bigarrée occupent une place importante dans l'expérience de la ville. Devant la récurrence des propos à dire combien furent plaisantes et parfois déconcertantes les expériences liées au relevé des dissonances avec l'univers quotidien, nous avons mobilisé certaines références à la sociologie interactionniste. Ce recours nous a permis de mieux comprendre la spécificité des formes de coprésences et les relations des touristes aux espaces publics métropolitains. Ce courant interactionniste et les premières grandes recherches en sociologie urbaine ont analysé la place et l'expérience de découverte de la ville, notamment à travers la figure de l'étranger. Si les liens de proximité avec le touriste sont proches, sans qu'ils se confondent, cette comparaison permet de mieux saisir la nature de l'expérience touristique dans les espaces publics. L'étranger se définit à partir d'une position médiane entre l'errance et la sédentarité et, s'il rencontre les individus qui l'entourent, il n'a pas de racine et n'à aucune liaison organique avec eux. La spécificité de l'étranger est de rester sur le territoire au contraire du touriste qui le quitte (et souvent rapidement dans le cas du touriste urbain). Le touriste est, lui aussi, inscrit dans des formes de mobilité et de sédentarité mais se différencie en arrivant aujourd'hui et partant demain alors que l'immigrant arrive aujourd'hui et reste demain (Bauman, 1991). Néanmoins, il y a un point de convergence : le touriste est partiellement étranger jusqu'à son retour dans l'univers familier du « chez soi », se trouvant bien dans l'entre deux évoqué. C'est précisément à partir de cette position que l'on peut observer les styles et les manières de vivre en ville, souvent dans une superficialité des relations, tout comme l'étranger décrit par les auteurs de l'École de Chicago. Le touriste se distingue néanmoins de l'étranger car, si ce dernier fait

face à l'altérité de « tout un chacun, altérité quasiment sans visage, simple silhouette ou " unité véhiculaire " en déplacement » (Joseph, 2007), l'altérité du touriste ne peut s'y réduire. Cette dernière peut être plus localisée et pas simplement diffuse devant la masse des faciès et des flux observés. C'est précisément l'altérité qui est logée et distribuée dans les détails et les incongruités relevées. L'expérience du touriste n'est pas seulement l'expérience ordinaire du passant qui se confronte à des « non personnes » (*ibid.*). Si, nous dit cet auteur, le flâneur et le passant sont des spectateurs qui font constamment abstraction de leur faculté de jugement, ce n'est pas le cas du touriste qui peut se relever observateur et, tout en enregistrant la différence, s'en s'étonne. Le touriste n'est ni « lassé » ni « indifférent » pour reprendre, à contre-pied, les termes de Sennett. Les espaces publics centraux (avec ce qu'ils supposent de rapport à la foule, la visibilité, l'altérité) maximisent un contact fait de proximité et de distance, support de l'observation des différences. Ces pratiques permettent de pluraliser l'expérience de la ville. Dans le cadre de la « standardisation », c'est-à-dire de la place des aménités touristiques dans le voyage, la confrontation à ce type d'espaces qui charrient une multitude d'individus et d'attitudes, offrent l'occasion de compléter des visites touristiques plus institutionnelles. C'est pourquoi l'expérience du centre de Paris est aussi importante et les décentrements géographiques peu nombreux. Même pour les enquêtés « revenants », épisodiquement excursionnistes en dehors de Paris (Versailles, Eurodisney, la Normandie, Fontainebleau), ils cherchent à profiter de l'atmosphère propre à la centralité urbaine à travers la foule, les animations et les aménités qui divertissent (cafés, restaurants, cadre paysager…). Mais ce rapport à la centralité, toujours investi, est travaillé par la temporalité. Avec le temps des retours se lit une dynamique de l'apprentissage par une gestion plus optimale du temps imparti (pour visiter les sites et se déplacer) ; une plus grande individualisation dans le rapport à la ville (dimension personnelle du projet qui prend de la consistance) et, enfin, un plus grand confort mental (plus de détente et moins de précipitation).

III. L'espace-temps des mobilités

La combinaison précédemment identifiée dans le chapitre 5, à savoir une mobilité urbaine basée sur une double accessibilité à la ville – « continue » via la marche et « déterministe » par le métro – constitue-t-elle également le cadre structurant des mouvements intra-urbains des enquêtés du tour-opérateur ? Rappelons-en les principes : cette association est la conséquence d'une complémentarité entre le mode piéton activant la sensation d'une proximité dans une observation de la ville « à vue d'œil » alors que le métro offre les conditions de confort qui s'appuient sur une bonne prédictibilité dans l'espace et le temps. Ainsi, une double rationalité est à l'œuvre : la marche est le mode le plus idoine pour considérer les paysages et la vie urbaine dans les sinuosités irréductibles de la surface alors que le métro a davantage une fonction de dépose sur des lieux précis sans activer de plus-value spécifique sur l'espace-temps propre au déplacement. Nous montrons dans ce chapitre que les

pratiques des enquêtés se rapportent globalement à ce « modèle », qui varie néanmoins de l'intérieur, puisqu'on peut y lire des formes d'appropriation selon les durées, ainsi que de l'extérieur, avec un élargissement partiel à l'autocar.

Nous développons successivement les rationalités qui sous-tendent l'usage du métro et de la marche puis les modes occasionnellement utilisés.

A. Le métro, une locomotion de transplantation

1. Un relais à la déambulation de surface

On retrouve ici, pour le métro, la fonction de « déplacement » identifié dans le chapitre précédent, c'est-à-dire la possibilité de s'appuyer sur un support qui permet d'offrir une mobilité « cadrée » ou « déterministe », pour rependre le terme d'Amar (1993). En effet, on sait non seulement que l'on se dirige avec une certaine précision d'un point à un autre (d'une station à l'autre) mais aussi qu'on le fait dans un laps de temps déterminé où les aléas extérieurs sont minimisés par l'aspect souterrain du mode qui n'est pas soumis aux contraintes spécifiques des formes physiques et de la vie urbaine de surface. C'est pourquoi le métro constitue, ici aussi, un mode adéquat au « dé-placement », c'est-à-dire au changement de lieu dans la ville à des moments où l'on souhaite se faire trans-porter dans un ailleurs géographique. C'est une manière de déléguer une partie de la conduite de sa mobilité à un système tiers dans des contextes où l'auto-évaluation permanente du mode piéton trouve ses limites. En effet, parce que celui-ci nécessite d'affiner plus ou moins constamment le réglage de sa trajectoire et de sa vitesse, son coût physique et cognitif est prégnant, parfois redoublé par l'environnement extérieur (la pluie, la fatigue, le poids anormal d'un sac…) : « *si je suis fatiguée, je prends le métro, mais si je suis motivée et énergique, alors je marche. Quand il pleut aussi, je prends le métro parce que c'est pas agréable la marche dans ces cas là* » (Tiina) ; « *je prends le métro quand je me sens fatiguéé. Des fois, mes jambes sont lourdes, et dans ces cas-là, je n'aime pas marcher* » (Hella). Au-delà du fonctionnement comme un relais de la marche, où le calcul cognitif est en alerte régulière, le métro, en tant que logistique motorisée, est aussi un substitut idoine lorsque les coûts temporels sont trop élevés. Partant, quand les distances géographiques sont longues, l'évaluation rationnelle se fait au profit d'un mode « rapide » qui permet des gains de temps. Le métro sert donc les longues distances sans pour autant que cette logique soit systématiquement applicable. En fait, il est sollicité quand un objectif est visé, c'est-à-dire quand la mobilité n'est pas déambulatoire : « *disons que si je vais, par exemple, à Bastille, je prends le métro. Et puis si je vais voir la tour Eiffel, je prends le métro et… toutes les choses que j'ai envie de voir et qui sont un peu loin d'ici. Par exemple, ce cimetière là, Père Lachaise, je prends le métro, mais autrement non* » (Tuomas). Lorsqu'elle est interrogée un après-midi, Heidi raconte qu'elle a pris le métro le matin pour aller sur les Champs-Élysées : « *c'est là qu'on voulait aller, mais c'est trop loin pour y aller à pied* ») ; de même, Kati, qui a fait le

déplacement à la tour Eiffel un après-midi, après une matinée de marche : « *la tour Eiffel, on a pris le métro parce que c'est loin et qu'on était trop fatigués, on avait marché toute la matinée* ». Mais à l'accessibilité « déterministe » qui fonctionne parce que « *ça va plus vite* » (Teiva), il faut lui ajouter, pour être complet, sa facilité d'usage. L'efficace du métro réside aussi dans son « intelligibilité ». Sur le registre de la vitesse cité ci-dessus, il existe un autre avantage dans la compréhension relative du système (« *c'est plus facile* », *ibid.*). Lorsqu'il faut choisir un mode motorisé de déplacement, le métro apparaît largement supérieur au « système » du bus, qui se présente comme un exemple inverse, tel un double négatif. Ainsi, « *le métro, je trouve que c'est le moyen le plus simple et le plus facile pour voyager à Paris. Le bus, comme je ne sais pas où ça va exactement, je ne sais pas où je dois sortir, alors je ne veux pas l'utiliser, alors qu'avec le métro, on sait exactement où on doit sortir, où on peut aller, où on doit changer pour arriver quelque part. On peut changer de métro […] c'est facile* » (Maria). On retrouve ici la lisibilité d'usage du réseau de métro qui semble bénéficier d'une appropriation mobilisant l'intuition dans un contexte de déconnexion des contraintes de surface (même s'il y a de nombreux réseaux et flux souterrains) offrant une représentation cartographique indépendante des formes urbaines et qui permet une présentation simplifiée[317]. Le maillage sur le territoire parisien – la densité géographique des stations – constitue un motif fort d'utilisation. Le métro est ainsi un mode potentiellement utilisable presque en tout point dans Paris intra-muros et les communes qui le bordent (à condition parfois de marcher plusieurs centaines de mètres) : « *je ne sais pas, ça l'est. Enfin pour moi ça l'est. C'est très clair. Il y a des stations partout, on peut attraper un métro partout dans Paris. Il y a toujours une station de métro là où on va* » (Sakasi). Au final, rares sont les propos sur la dimension paysagère et sur le monde propre du souterrain accueillant et distribuant les trajectoires des flux humains, hormis quelques passages sur des joueurs de musique ou des « *choses étranges* » (Paavo) qui s'y passent. Il y aussi quelques commentaires sur la promiscuité interindividuelle et les logiques de sécurisation des affaires emportées avec soi dans les mouvements de foule (l'apposition de la main sur le sac ou à proximité du vêtement couvrant le portefeuille).

Les principes qui structurent la pratique du métro renvoient, pour beaucoup, aux développements du chapitre précédent. Il est d'ailleurs frappant de voir la contiguïté des manières de faire qui, ensemble, se fédèrent sur une logique de l'efficacité fonctionnelle largement au service d'une mobilité de transplantation « rationalisant » les parcours. Il est néanmoins possible d'apporter un éclairage propre sur la dynamique des usagers du métro dans le temps puisque les enquêtés ont, sur ce point, des expériences différenciées.

[317] Un nombre important d'enquêtés témoigne, certes diversement, de cette « facilité » qui traduit la présence claire et constante de la signalétique, le fonctionnement par lignes où les directions sont indiquées par les deux destinations « finales » : « *quand on va dans le tunnel et qu'on regarde la carte, eh bien je trouve que c'est très clair : "je suis ici, je vais là, je prends ça et je change". […] Peut être parce que les lignes sont de différentes couleurs, du coup c'est clair. Je trouve que c'est clair* » (Hella) ; « *c'est beaucoup plus visible, comme le plan est assez clair, bon, je sais, il y a beaucoup de guides qui disent que quand on vient à Paris, c'est très difficile d'utiliser le métro, mais moi, je trouve que c'est très facile. Bon, il y a beaucoup de couloirs qui passent, je me suis perdu quelques fois, mais ce n'est jamais la panique, parce qu'après, quand on tourne, on arrive à voir, "tiens, j'aurais dû aller là-bas", et les couleurs, c'est assez facile, et les numéros aussi* » (Teuvo).

2. Appropriation et connaissance pratique : la connaissance par l'expérience concrète

La possibilité d'interroger les enquêtés qui vivent des expériences différenciées de Paris permet de souligner les apprentissages à travers les transformations des routines d'action héritées du quotidien. Par exemple, la confrontation entre le réseau binaire de Helsinki que seules deux lignes partagent – « *c'est tellement simple là bas, tu prends la ligne, hop* » (Kati) – et le métro parisien aux ramifications multiples demande une adaptation à un environnement qui ne constitue plus « un monde sous la main » (Joseph, 1991 : 2). Il faut réajuster les manières de faire dans cet univers fractionné et divisé par les tronçons, les points et les lignes pour gérer ce qui apparaît comme une expérience relativement inusitée du transport collectif souterrain. C'est un changement d'échelle dans la grandeur – le passage d'une structure à deux lignes à un ensemble aux multiples interdépendances – mais dont l'acquisition reste néanmoins aisée : « *la première fois ici, nous étions stressées de l'utiliser, c'était la première fois. Et il faut sortir au bon endroit, et nous avions peur de nous perdre dans les souterrains ! Il y a des choses à savoir, c'est idiot, mais c'était si nouveau pour nous. Oui, c'était le plus stressant. Mais c'est assez facile à utiliser une fois qu'on a appris donc… »* (Edvard). L'apprentissage illustre ici autant l'acquisition de connaissances pratiques (réalisée à force d'effectuation) que l'état cognitif accompagnant les premiers temps de l'usage, dans l'évaluation et la mobilisation régulière de l'attention : « *c'était un peu difficile, le meilleur mot serait stressant, je ne savais pas trop, donc il fallait faire attention, regarder souvent pour être sûre* » (Suvi). Des stratégies sont opérées qui consistent à réduire la complexité en privilégiant les trajets les simples et directs : « *la première fois, on ne prenait que les lignes directes ou on marchait jusqu'à la station si on pouvait y aller directement. Mais maintenant on change aussi, on fait les changements* » (Risto). La confrontation avec l' « inconnu » de la première visite ne s'illustre cependant pas nécessairement dans l'absence relative de savoirs acquis et une attention soutenue aux signes de l'environnement. C'est aussi la combinaison du désir de l'expérience piétonne, de représentations tronquées de la ville et du réseau de transport qui amènent à pratiquer l'espace parisien presque exclusivement à pied, dans les tous premiers temps de l'arrivée. Dans ces cas, il y a une fatigue consécutive au délaissement du métro et à la préférence obstinée de la marche. C'est dans l'effectuation concrète que se forge la connaissance pratique de la ville[318]. C'est une optimisation graduée de la gestion des déplacements qui aboutit au partage réfléchi des modes. Par exemple, c'est choisir le métro et non la marche (comme lors de la première fois) pour se rendre au cimetière de Montparnasse parce que l'on appréhende mieux la distance (Yurki), c'est savoir qu'il est possible de se rendre à l'Opéra en marchant parce que le lieu est situé dans un espace proche des hôtels (Martta). C'est, plus globalement, l'optimisation du programme par une connaissance plus précise de l'agencement géographique des sites et une saisie plus claire de l'espace

[318] « *Si tu ne fais que marcher ici, tu vas te tuer ! Une fois, je suis venu ici avec un de mes amis, et c'était la première fois qu'il venait, et je lui avais dit que quand on arriverait ici, on achèterait ces tickets, et il m'avait dit : "pas question ! C'est la première fois je viens à Paris, ce n'est pas pour m'asseoir dans un métro !". Il voulait marcher et voir la ville, on a passé une journée ici et mon ami m'a dit : "où est-ce qu'on les achète ces tickets ?"* [rires] » (Edvard).

qui les sépare : « *nous avons vu beaucoup d'endroits la première fois donc… et maintenant nous savons combien de temps on a chaque jour, et combien de temps on peut marcher dans la journée et… oui, si deux endroits sont près l'un de l'autre, nous pouvons voir les deux la même journée, et nous savons utiliser le métro donc… nous l'utilisons davantage, donc nous pouvons voir plus d'endroits et y aller à pied si on veut* » (Kati).

L'usage du métro s'explique également par la médiation qui est opérée à son profit et sa représentation comme un mode efficace pour se déplacer sans heurt dans Paris (cf. partie suivante). La médiation opère aussi concernant les choix tarifaires. Une analyse précise des tarifs choisis par les enquêtés montrerait une pluralité des usages mais deux grandes familles émergent néanmoins : le carnet de tickets et la carte Orange. Le premier est une réponse aux trajets spécifiques liés au métro (selon le climat, l'effort physique à fournir, etc.) et à des temporalités courtes (de trois à cinq jours) ; le second constitue une solution pour ceux qui reviennent et/ou qui voyagent le temps d'une semaine.

B. La marche, une logique de circulation

Nous avons détaillé comment, dans le chapitre 5, la marche est un mode essentiel avivant la sensation d'une proximité avec la ville, qui est lisible dans l'ensemble des relations que le touriste noue avec les composants de l'urbain (le cadre bâti, l'espace marchand, la présence humaine, etc.). Ce sentiment de contact est la marque de l'« adhérence » remarquable du mode piéton à l'environnement urbain. Nous retrouvons ici, dans ses grandes lignes, ce cadre d'expérience. Là aussi, le mode semble s'imposer de manière pré-réflexive et « naturel » qui est, en fait, le résultat d'une combinaison entre les effets concrets d'un rapport avec les espaces urbains, la structuration spatiale des formes et des aménités touristiques à Paris et les prescriptions modales réalisées par les guides.

Nous développons, premièrement, l'environnement favorable de la marche et, secondement, les formes et les activités spécifiques qui procèdent du mouvement piéton.

1. Le cadre structurant du mouvement piéton

Comme le métro, la marche se présente comme une mobilité « naturelle » dans l'ensemble des mouvements possibles. À première vue, elle constitue un mode de déplacement qui ne résulte pas d'un arbitrage ou d'une évaluation spécifique dans le cadre d'un calcul rationnel mais bien plus une démarche s'avérant d'emblée s'imposer comme propice à la visite. Un ensemble d'éléments nous informe sur la prégnance de ce mode dans les pratiques des enquêtés. D'une part, ce sont les récits de longues marches dans la ville où les enquêtés racontent les parcours effectués. Leur ampleur n'est généralement pas préméditée ni complètement évaluée a priori car la tournure définitive est davantage le résultat de micro-décisions suivant l'avancée progressive dans la ville. Il y a, ainsi, d'assez longs

trajets dont la mesure précise est généralement prise lors du retour à l'hôtel, quand on prend le temps de regarder l'itinéraire pour en saisir la longueur[319]. D'autre part, il y a des récits qui portent autrement la trace de l'importance et de l'intensité d'un tel moyen de déplacement : ce sont des propos, parfois anecdotiques mais révélateurs lorsqu'on abîme, par exemple, ses chaussures, nécessitant alors l'achat d'une nouvelle paire[320]. Surtout, il y a l'expression d'un effort physique fourni : « *je marche trop, je suis fatiguée, ce matin, j'étais là* [montrant sur une carte la porte de Clignancourt, pour le marché aux puces] *puis le Père Lachaise, j'ai beaucoup marché. Et j'ai marché jusqu'au Louvre, et autour et je suis revenue* [à l'hôtel]. *Et là, je suis vraiment fatiguée* » (Tuomi) ; « *je marche en général si j'ai pas mal aux jambes, mais dans ces rues, en général, dans cette ville je marche trop, donc j'ai mal aux jambes au bout de quelques jours… !* » (Tuomas) ; « *quand on rentre, le soir, je suis fatiguée en général, c'est pour ça que je ne fais pas grand-chose* » (Hella). La fatigue résultant du mouvement piéton (les déplacements en transports en commun compris), le critère de l'âge est à considérer sans qu'il soit complètement déterminant puisque le facteur « fatigue » se retrouve aussi bien chez des jeunes touristes que chez les backpackers. C'est davantage l'effet secondaire d'une pratique de visites en centre historique spatialement concentré qui prévaut[321].

Si la place du mode piéton est intelligible en termes d' « adhérence », c'est-à-dire une contiguïté avec la ville déterminant des activités spécifiques (cf. chapitre 5), il faut la réinscrire dans la configuration urbaine et celle de l'encadrement du voyage pour mieux saisir comment elle s'impose avec l'apparence d'une action spontanée. Nous l'avons dit, l'aire géographique des aménités touristiques est relativement compacte et l'effet de cette « limitation » est de favoriser des déplacements d'assez courtes portées. La concentration des sites dans un espace relativement grandiose ainsi que géographiquement modeste et borné facilite les trajets piétons. De nombreux éléments urbains caractéristiques distribués dans l'environnement fonctionnent comme des *affordances*, c'est-à-dire comme objets capables de mobiliser l'attention de façon régulière en tant qu'ils constituent des « accroches » visuelles[322]. En effet, la visite d'un site appelle la poursuite de la promenade vers telle avenue qui ouvre ensuite sur une place puis un panorama sur la Seine et la vue d'un autre site, etc. Bref, un lieu remarquable est très souvent secondé par un second lieu du même

[319] « *La première fois que je suis venu ici, j'ai marché ici et là et là, là, là et là* [montrant, sur une carte, le parc du Luxembourg, les Invalides, la tour Eiffel, la place de la Concorde et l'Opéra] *et j'ai regardé la carte chez moi, j'ai vu que j'avais marché plus de trente kilomètres* [la moitié moins, en réalité] *en un jour avec toutes ces allées et venues. Ça fait beaucoup !* » (Teuvo).

[320] « *Il faut que j'achète de nouvelles chaussures aujourd'hui parce que j'ai cassé les anciennes !* [rires] *c'est parce qu'on marche beaucoup !* » (Kati). Si ces éléments peuvent paraître particuliers ou anecdotiques, ils informent néanmoins sur la désadéquation entre une pratique plus ou moins projetée et sa réalité effective où, concrètement, on marche plus que prévu. Ainsi, les supports comme les chaussures s'en ressentent, notamment parce qu'ils ne sont pas toujours idoines à des parcours de plusieurs heures car ce sont souvent des chaussures « classiques » de ville.

[321] Une illustration du cadre structurant de la forme urbaine sur les mobilités des enquêtés peut se lire dans la relative désaffection de l'excursion classiquement appelée le « tour de ville ». Si plusieurs éléments l'expliquent – le prix, la concurrence des services similaires qui sont proposés – la structure urbaine, d'après la responsable du Tour-opérateur, est aussi agissante : « *je pense que c'est aussi le fait que Paris, c'est une ville où les gens marchent, à pied, tout le temps […] assez rapidement, ils constatent que "tiens, on peut aller n'importe où à pied !"* » (Pauliina).

[322] Le terme vient de la psychologie cognitive et a été théorisé par Gibson (1989).

type et ils constituent ainsi une sorte de chaîne structurante dont il est assez aisé de passer d'un maillon à l'autre à pied : « *on a beaucoup marché, on marchait là bas, vers euh… la Seine, à l'aller et au retour. Donc c'était chaque jour, un endroit à voir. […] les monuments sont assez près l'un de l'autre donc… c'est plus facile, on y va, il y en a un autre, et puis un autre, on marche comme ça* » (Hanna).

Sous cet angle, le mode piéton se présente dans une dynamique relationnelle, c'est-à-dire dans une interdépendance avec le cadre urbain et des discours médiateurs qui, s'ils sont des facilitateurs, n'épuisent pas les logiques explicatives des qualités spécifiques au mouvement de la marche.

2. Les formes et les activités de l'expérience piétonne

Jouissant d'une configuration favorable, la marche n'en reste pas moins un mode prisé pour ce qu'il permet, à savoir une proximité à l'environnement, en favorisant la caractéristique spécifique de la ville : la *rencontre* (Amar, *ibid.*). Cette notion est appréhendée au sens large, dans ses dimensions à la fois réelles et virtuelles, susceptibles d'imprévus et découlant plus largement d'une organisation des échanges qui, parce qu'ils sont à la fois réguliers et divers, offrent un fort degré de nouveauté et de surprise. Dans ce milieu vivant, la marche est donc un effecteur de rencontre sur un mode souvent proche de l'inopiné. Mais il faut néanmoins entendre ici la rencontre non dans le sens de l'interaction interpersonnelle mais plus largement comme un contact avec la ville et l'appréhension de son « fonctionnement » : « *je trouve que c'est très… je trouve que c'est un très bon moyen d'explorer une nouvelle ville que tu n'as pas encore visitée. Par exemple, j'ai visité Rome, j'ai beaucoup marché. Prague et des endroits comme ça… Je trouve que c'est un très bon moyen pour connaître une ville et comment elle fonctionne. […] je trouve que c'est… parce que quand tu vas dans le métro, tu descends là et tu rates sans doute quelque chose de la ville, tu n'es pas dans la ville* » (Paavo). Pour les enquêtés, ce qu'on ne « rate pas quand on marche », c'est à la fois une proximité physique avec la ville où l'on conduit son mouvement en interrelation avec l'environnement ainsi qu'une interaction sensible dans le cadre d'une mobilisation propre des perceptions.

2.1 Conduite du mouvement et « accroches » de la ville

Mobilisée dans l'expérience touristique de la ville, la marche sert un temps à soi et des plaisirs plus ou moins calculés pour vivre l'espace urbain. Affranchie d'un habitacle spécifique, la liberté de mouvement et les perceptions sensitives y sont maximisées par la contiguïté avec la matérialité urbaine. On pourrait, sur ce point, critiquer l'exclusivité du mode piéton et faire valoir l'équivalence d'une position assise dans un bus à « ciel ouvert » où le second étage ne serait pas recouvert par un toit et permettrait une appréhension supposément sensible de la ville malgré une plus grande vitesse. Néanmoins, la maîtrise du parcours est connue à l'avance sans possibilité d'y déroger. Inversement, l'automobile offre davantage de liberté et, malgré l'existence possible d'un toit ouvrant, le parcours

reste celui d'un espace propre à ce type de circulation. La spécificité de la marche est de combiner une grande maîtrise du parcours et une enveloppe minimale c'est-à-dire, dans le terme de Goffman, une coque molle et peu protégée[323]. Cette malléabilité permet une conduite du mouvement en étroite correspondance avec l'espace multidirectionnel qu'est la ville, une maîtrise du parcours au gré de la progression. L'autonomie dans la conduite de sa vitesse et de ses arrêts permet donc de moduler soi-même le contact avec l'environnement : « *c'est bien pour voir les choses, vous savez, en marchant, ce n'est pas pareil, entre marcher et voir les choses d'un bus ou quelque chose. On peut s'arrêter quand on veut, s'il y a quelque chose de bien, prendre des photos, on le fait à son rythme… c'est vraiment un bon moyen pour aller d'un endroit à un autre* » (Heidi). La maîtrise des modalités concrètes de son déplacement est l'occasion de faire des « greffes » d'activités au sein du parcours où l'on arrime, souvent de façon éphémère, des micro-activités à son chemin. Ces greffes sont généralement impromptues, précisément parce que l'on « passe » mais le résultat est d'accéder, par moult occasions, à divers lieux de la ville. Ainsi, la marche n'est plus seulement « moyen d'accès mais *occasion* d'accessibilité » (Amar, *ibid.* : 143). C'est, par exemple, à tout moment, la possibilité de faire des arrêts dans la ville (« *des fois je m'assois, je me détends un peu, je m'assois sur un banc, dans un parc, je repose mes pieds, et je regarde autour de moi, les gens, l'atmosphère !* », Teuvo) et de changer sa direction au gré des envies et des aspérités de l'espace urbain : « *parfois nous prenons les petites rues pour voir autre chose, en avançant un peu au hasard* » (David) ; « *on marche et on regarde et : "eh, c'est joli par là, allons-y" […] quand on arrive à un coin de rue, "c'est joli ici, allons-y" et puis le coin suivant, "d'accord, allons par là"* » (Sakasi). Ces « greffes » dans les parcours donnent à voir comment la ville « accroche » le regard des visiteurs. Dans le cas présent, pour beaucoup, le spectacle de l'espace public se focalise sur les enseignes marchandes, visant l'univers visuel et l'intérêt des produits, les magasins étant des lieux d'aimantation qui sont l'occasion de multiples détours et arrêts sur le parcours : « *je fais beaucoup de lèche-vitrine, je regarde souvent les vitrines, si c'est joli. […] Et quand on voit un magasin intéressant, on entre, et puis on reste une heure* [rires] » (Kati) ; « *on est attiré, les magasins, les vitrines, on voit un magasin dans une rue, c'est comme ça qu'on se perd souvent ! Mais on est en vacances donc c'est pas grave* » (Brigitta) ; « *je regarde souvent les vitrines par exemple, et si je vois quelque chose, par exemple des chaussures vraiment originales, je me dit "oh !" c'est génial, alors j'entre, juste pour regarder et puis je ressors, […] ça arrive souvent* » (Yurki). Nous l'avons dit, l'attrait pour l'univers marchand des boutiques et la production concomitante d'un regard étonné et intéressé sont notamment la conséquence d'une différence entre la distribution marchande en Finlande et des formes spécialisées de commerce à Paris. La marche permet concrètement d'accéder à cet univers différentiel, dans les nombreuses occasions de « contact » avec les boutiques marchandes.

[323] « *Plus la coque est protectrice, plus, dans l'ensemble, l'unité est restreinte à des mouvements simples. […] L'individu, en tant que piéton, peut être considéré comme un pilote enfilé dans une coque molle et peu protégée : ses vêtements et sa peau* » (Goffman, 1992).

2.2 La marche comme mode perceptif

La dimension sensible d'une activité réside dans sa capacité de sensation et de perception. Si l'« adhérence » piétonne offre un cadre pertinent d'un contact physique avec l'univers de la ville influant sur les parcours, elle est aussi l'occasion de s'immerger dans l'univers sensitif de la ville : « *je ne marche pas tout droit, je me balade, comme on dit, je prends mon temps, si je suis un peu plus pressé et qu'on doit aller quelque part, on avance plus vite, mais, à part ça, c'est juste pour m'imprégner, pour voir, pour écoute ,»* (Christian). La marche, en « collant » au territoire, attise l'activité visuelle et auditive, notamment parce qu'elle résulte d'une conjonction entre la place et la dynamique particulière d'un corps dans un environnement urbain hétérogène, à savoir une vitesse relativement lente qui éveille un regard contemplatif ou prospecteur et une enveloppe sensitive qui « entoure » le passant. Celui-ci est ainsi en situation à la fois d'observation et d'écoute.

Permettant une liberté de mouvement, la marche autorise des prises de vues sur l'environnement dont la valeur est essentiellement descriptive et permise par l'observation d'une succession de scènes : « *on voit mieux en marchant, on voit la ville même. C'est si différent, même les maisons, les bâtiments sont petits ou très grands… si on ne prend que le métro, on perd des choses. Et comme piéton, on voit tout ! La circulation, les voitures… et même les scooters, ils foncent dans les voitures !* » (Kati). On pourrait ici répertorier les éléments notés et toujours en mémoire des enquêtés quand on les questionne sur ce qu'ils retiennent de leurs parcours piétons. Penons l'exemple de la promenade réalisée par Tuvo la journée précédant l'entretien. Le contenu de l'observation est divers, entre les gens aux terrasses de cafés, d'autres qui prennent un verre dans la rue, des promeneurs, des magasins (Dior), le gigantisme d'une vitrine (Renault, confondu avec le musée de la marque automobile), des monuments (le pont Alexandre III, l'Assemblée Nationale), des scènes plus spécifiques (des chevaux près des Invalides). Avec la marche, la notion de paysage urbain se dévoile principalement dans une découverte qui n'est pas systématiquement celle du vaste panorama mais d'un espace de moindre ampleur dans le cadre d'un déplacement lent. C'est, entre autres, une préhension des aspects « locaux » de la ville, c'est-à-dire des vues sur des micros univers sociaux ou des individualités (des gens assis sur des bancs, qui discutent ou lisent…) et également la saisie de formes significatives avec le monde quotidien : « *on voit les maisons, c'est vraiment différent, les maisons sont complètement différentes des maisons qu'on a en Finlande, tous les petits jardins que les gens ont sur les balcons, ou sur les terrasses. On utilise les couleurs un peu différemment, en Finlande, les portes, les portes sont faites d'une façon différente […] il faut venir en Finlande pour voir ça, c'est vraiment, c'est différent, alors c'est pour ça que moi, j'aime bien, juste marcher, pour voir ce genre de chose* […] *toute cette circulation qu'on voit, qui défile, qui défile… les gens qui marchent, qui se bousculent, des fois c'est aussi toi qui est bousculé* [rires]*, tout ce mouvement. En Finlande on ne voit jamais des choses comme ça, […] je pense que la façon de vivre des Français est plus relax… Je le vois en me promenant, je vois les gens, je vois les immeubles, je vois la culture, la façon de conduire, c'est différent !»* (Tuomas). Si les espaces publics se définissent avant tout comme espaces de la rencontre et de la proximité avec l'inopiné (Joseph, 1998), ce qui fait « prise »

sur le regard et sur la mémoire n'en est pas moins signifiant vis-à-vis de l'univers culturel des enquêtés. L'inopiné n'est pas simplement des détails mineurs qui étonnent mais c'est aussi un différentiel spécifique résultant du contact avec l'univers métropolitain rapporté à une expérience qui combine, de façon plus ou moins intense, la visibilité d'ethnies variées, la spécialisation marchande, la co-présence humaine et la configuration de certains espaces publics, formant in fine un espace singulier et inhabituel. La densité – coprésence des corps en mouvement dans un même espace de circulation, saisies visuelles d'usages de la ville contrastant avec les pratiques éprouvées au quotidien – est ici productrice d'un intérêt des enquêtés qui rappelle les intensités perceptives dont parle Simmel à propos des interactions propres à la grande ville.

La réception visuelle des différences par l'observation du monde urbain est également sonore. Le bruit est, en effet, partiellement le résultat d'une production culturelle et donc d'une acceptation sociale diversement perçue qui marque les groupes sociaux et les stéréotypes nationaux. Ici, la perception sociale du bruit est à la fois redevable du niveau sonore des relations interpersonnelles et des langues parlées, tous deux exprimant une différence culturelle : d'une part parce que le niveau sonore est perçu comme plus élevé, d'autre part parce que l'écoute de diverses langues nationales ou ethniques est le signe d'un cosmopolitisme qui fait défaut dans la sphère quotidienne. Maria exprime bien cette double dimension : « *c'est la différence entre la France et la Finlande. En Finlande, il y a du bruit, bon, si on ne compte pas les voitures, mais les gens parlent un peu plus, ils sont un peu plus… en Finlande, on est… on fait moins de bruit, je ne sais pas comment dire, expliquer, mais c'est vraiment, si on fait du bruit, c'est… chuuut ! C'est pas bien, c'est mal, c'est seulement quand on boit un peu plus qu'on peut faire plus de bruit, alors c'est pour ça que bon… mais aussi* [en France] *il y a des gens qui sont d'ailleurs, de l'Afrique, de Turquie et tout ça, alors il y a aussi… en Finlande, quand les gens viennent, on essaie de les intégrer, et on les intègre assez bien parce qu'ils commencent à être assez Finlandais après…*[rires]*, après un petit moment… mais ici* [en France] *je pense que tout le monde a un peu quelque chose de leur racine, de leur origine, qui reste… qui est bien je pense, à mon avis, parce qu'on peut intégrer mais à mon avis, il ne faut pas tout oublier, et j'aime bien parce que tout le monde parle d'une façon différente, on le remarque dans la ville, dans la rue, quand t'entends les gens parler. Et aussi le Français, aussi, s'exprime avec peut être un peu plus d'intensité, faisant plus de bruit, en mettant plus de voix, c'est différent ».* Les espaces publics se présentent comme des dispositifs de circulation des corps et des individus mais aussi des langues et des façons de parler qui signalent différentes communautés d'appartenance. Le son des voix et des bruits de la ville (du moins ceux qui ne sont pas vécus en négatif) participent de la richesse sensible du dehors qui fait de l'univers urbain un monde d'invitation non seulement à la vision mais aussi à l'écoute. Dans cette optique, le mouvement piéton, en « collant » à la ville, constitue un réceptacle opportun des bruits et des scènes qui s'y déroulent.

Au final, si nous avons peu employé le terme d' « adhérence » du mode piéton, c'est bien cette structuration propre qui constitue sa valeur ajoutée. Il permet un ensemble d'interactions de proximité avec la ville, dans un mouvement qui permet de cadrer sa trajectoire ou son activité en

balayant l'espace perceptif, dans la récolte de choses à voir, à écouter et qui sont en mesure de modifier les situations, les choses à faire ou le chemin à prendre. La marche est donc le mouvement le plus adéquat pour saisir la ville dans une expérience sensitive plurielle et qui réponde à un plaisir de la découverte : « *certains se perdent mais ils ne sont pas trop déçus de se perdre un peu parce que ça permet de voir autre chose […] Ils sont contents de trouver quelque chose par eux-mêmes* » (Liisa, guide interprète). Locomotion idoine pour sentir la multitude des faits et gestes, des paysages et des formes, la marche supplante le métro dans cette fonction d'exploration : « *ils ont l'impression qu'en marchant, ils peuvent voir beaucoup plus qu'en visitant avec le métro par exemple* » (*ibid.*). Cette combinaison modale, largement dominante, n'est néanmoins pas exclusive d'autres manières de se déplacer.

C. Le bus, l'autocar et le taxi comme mobilités occasionnelles

1. Le bus, mode négligé et prescription limitée

De la même façon que nous l'avons observé chez les backpackers, le bus est largement délaissé par les enquêtés et son insuccès résulte conjointement de la prédominance du couple formé par la marche et le métro par leur « adhérence » complémentaire ainsi que par les « faiblesses » intrinsèques du mode. Son ancrage dans les représentations reste très lâche et les réponses des enquêtés sur leurs usages potentiels sont l'objet de nombreuses hésitations et incertitudes. Elles témoignent certes de la connaissance du réseau mais la perception reste lointaine et les effets de déconnexion d'une utilisation pratique se lisent dans des propos incertains : « *je ne sais pas… on n'a pas pensé au bus… »* (Pekka) ; « *je ne l'ai pas encore essayé. J'ai… je n'ai pas vu l'intérêt de prendre le bus.* […] *Je n'y avais même pas pensé en fait ! Je dois voir… oui en fait c'est assez vrai, je devrais peut-être essayer !* » (Gabriel). Pour la plupart des enquêtés, l'absence d'une expérience vécue in situ perpétue une représentation abstraite du réseau et des usages supposés qui résultent de projections sur son fonctionnement. L'interrogation, qui est généralement formulée sur le mode « comment cela fonctionne-t-il ici ? » est généralement posée par l'enquêté durant l'entretien autant à soi-même qu'à l'enquêteur comme porteur d'une possible solution. L'expérience quotidienne du bus en Finlande et même dans d'autres pays visités ne sert pas davantage un réseau cantonné à un arrière-plan des mobilités potentielles. Sa représentation, ne pouvant s'appuyer sur l'expérience concrète, reste logiquement floue. Son insertion dans le flux des circulations automobiles suscite des projections négatives suspectant la lenteur du mode[324]. La compréhension du réseau est freinée par la difficulté d'identifier et de distinguer les places respectives des lignes, des directions proposées et des arrêts possibles : « *je ne connais pas les arrêts, je ne connais pas où ça s'arrête, je pense qu'il y a des choses sur le plan des bus, mais quand même, c'est quelque chose de… je ne suis pas*

[324] « *Il y a des voitures, il y a la circulation, il se peut qu'il y ait… des problèmes, ou ça prend un peu plus de temps, et en plus, vers quatre heures, quand tout le monde commence à rentrer, vers cinq heures ou six heures, il a plus de voitures, alors on ne peut pas avancer aussi vite, nécessairement, alors c'est pour ça que je préfère le métro. Il est toujours à l'heure, on sait que dans quelques minutes, il y aura un autre métro* » (Maria).

familier avec ça » (Hella) ; « *le bus, comme je ne sais pas où ça va exactement, je ne sais pas où je dois sortir, alors je ne veux pas l'utiliser* » (Paavo) ; « *je ne connais pas les horaires, je ne connais pas tout ça, en Finlande, je sais qu'il y a sur les arrêts, il y a les horaires, on peut voir à quelle heure le bus arrive, mais ici, je ne sais pas si vous en avez, je n'ai même pas regardé. Je devrais peut-être regarder, comme ça je saurais* » (Sino). In fine, le réseau apparaît comme un ensemble compact où les lignes s'entremêlent, perdent leur trait distinctif et freinent la construction potentielle d'un déplacement. Nombre de questions émergent sur des appuis potentiels dans l'environnement urbain et humain si l'on cherche une information ou si l'on se perd : que voit-on du bus pour se repérer, quelles sont les personnes en mesure d'aider si l'on cherche son chemin ? En définitive, les ressources restent peu lisibles. Même les enquêtés qui reviennent à Paris négligent ce mode : « *avec le bus, c'est un peu plus difficile parce que je ne suis pas sûre où je dois sortir, je vois les rues passer mais je ne sais pas où je dois appuyer pour m'arrêter, parce qu'en Finlande, c'est vraiment précis, […] je ne sais pas si c'est comme ça à Paris, alors, je préfère ne pas prendre de risque. Le métro, il n'y a pas de risque, à mon avis* » (Veera).

Il y a néanmoins des occasions où le bus est utilisé mais dans un environnement restreint qui est à la fois le résultat d'éléments incidents et d'une prescription sur des segments précis de parcours. Dans le premier cas, ce sont des circonstances favorables qui résultent de la rencontre opportune entre le désir d'un parcours dans la ville et la survenue inopinée d'un bus qui en permet la réalisation partielle. Ainsi, l'utilisation du bus par Sakasi, du parc du Luxembourg à l'hôtel, est le fruit d'une conjonction heureuse où le programme peut s'appuyer sur la logistique propre qui le permet : « *quand on était là-bas, j'ai vu : "eh, il y a un arrêt de bus, le 85, il va à Grands Boulevards, prenons-le", donc c'était par chance […] Mais c'est toujours par hasard parce qu'en général, je regarde le métro. […] Et alors ça arrive que je vois un arrêt de bus et donc, comme aujourd'hui, je l'ai vu : "eh le 85 y va à l'hôtel, prenons le". C'est toujours par hasard* ». L'utilisation du bus est alors circonstancielle, conséquence d'une arrivée inattendue dans l'espace visuel et demande, pour être opératoire, une lisibilité sur la destination, que le véhicule affiche celle-ci sur son fronton ou que le numéro de la ligne soit évocateur. Dans le deuxième cas, l'utilisation relève d'une prescription par l'agence mais qui reste largement « théorique » et son efficacité est limitée. En effet, si la fonctionnalité du bus est décrite et expliquée dans le classeur à disposition des clients dans chacun de leur hôtel, il reste très peu consulté[325]. Les prescriptions orales qui résultent de l'interaction lors de la réunion d'information n'y changent rien et sont largement centrées sur le métro : « *il* [l'encadrant] *n'a rien dit sur les lignes de bus, seulement le métro. Donc on n'a rien appris sur les bus. On sait seulement que la carte Orange est valable aussi dans les bus* » (Kati) ; « *au pot d'accueil, on a appris le métro et c'est bien pour voyager, donc on s'en tient là ! […] On s'en tient au métro !* » (Heidi). D'autre part, concernant les conditions de possibilité d'utilisation du bus, il y a d'autres modalités de prescription, à la fois « théorique » (brochure) et « physique » (discours verbal). Ainsi, c'est Tuomi qui a pris le bus de la ligne 85 des Grands Boulevards à la place Saint-Michel pour la soirée organisée tous les jeudis avec le

[325] « *Je pense qu'il y a un genre de… en fait il y a un très gros livre* Aurinkomatkat [le classeur disponible dans les hôtels, cf. chapitre 4]*, ce genre de… qui a beaucoup d'informations, mais j'ai eu la paresse de le lire, mais c'est principalement les trucs des bus, mais comme je n'aime pas trop les bus…* » (Yurki).

restaurant et la croisière : « *Jeudi soir, nous allons dans le quartier Latin, sur la Seine, nous allons voyager en bateau sur la Seine et je crois que le bus 85 va à cet endroit, où nous devons nous retrouver. […] J'ai regardé sur le sommaire de notre guide, le guide d'Aurinkomatkat. […] dans ma chambre d'hôtel, il y a un guide dans lequel j'ai lu ça. Et Pauliina m'a indiqué la station de départ* ». Ce type de configuration reste néanmoins rare.

Dans ce même registre du transport collectif, mais « privatif » cette fois, le tour de la ville en autocar permet un « contact » spécifique avec l'espace urbain.

2. Le circuit en autocar, un abrégé visuel de la ville

Le tour-opérateur propose à ses clients des circuits en autocar communément appelés des « tours de ville » et qui consistent en des circuits commentés par un guide interprète. Essentiellement réalisés dans l'hyper-centre de Paris, ils offrent un ensemble de vues sur les grands sites touristiques et le cadre bâti majestueux de l'urbanisme haussmannien[326], constituant ainsi un abrégé de la ville à travers une présentation de son réseau de hauts lieux. De la sorte, parce que ces « tours » sont l'occasion d'exposer visuellement et discursivement, mais de façon sommaire, la ville, ils en servent d'introduction. Un ensemble d'éléments permettent de les comprendre ainsi : d'une part parce que le discours spécifique du guide interprète donne à entendre la constitution historique de Paris et des éléments plus actuels sur la vie sociale et urbaine ; d'autre part à travers l'effet d'accompagnement et de bornage de tels circuits sur les pratiques à venir, le cadre collectif opérant comme un filtre, en quelque sorte, des découvertes « individuelles » qui s'annoncent. Nous précisons ici la manière dont l'autocar participe à « introduire » la ville en en constituant un abrégé visuel pour les enquêtés. Pour cela, nous analysons l' « adhérence » propre à l'autocar dans le type de circuit proposé à partir d'un double point de vue : celui de l'enquêteur comme observateur non participant et ceux des enquêtés ayant choisi cette prestation.

2.1 Une « distance proche » : l'« adhérence » mitoyenne de l'autocar

L'autocar est un des symboles du tourisme de masse en tant qu'il est une logistique visible au service du collectif. Transportant des groupes de touristes, il ne peut aller partout et ses marges de circulation sont régulées dans l'espce urbain (c'est le cas à Paris). Objet de reproche ou de vindicte pour les contempteurs de formes visibles des loisirs et du tourisme, on oublie parfois qu'il permet une visualisation propre de l'espace visité compte tenu de son « adhérence » faite de proximité et de distance mêlée. En effet, un tel mode s'analyse aussi dans le rapport qu'il ouvre à la ville, c'est-à-dire à travers une inscription urbaine relative qui n'est pas aussi « extérieure » au territoire de surface que le métro ou l'avion (qui tous deux se distancient du territoire de surface) sans, pour autant, jouir d'une

[326] « *On fait… si je me souviens bien… Opéra, Galeries Lafayette, des jardins, des palais, les beaux quartiers de Paris, on a vu tous ces monuments célèbres, on a un peu marché dans le parc du Luxembourg, les bâtiments le long des boulevards, différentes églises, je ne me souviens plus des noms mais… c'était très beau* » (Teiva).

« adhérence » au plus près de l'asphalte. Celle-ci se situe à un niveau médian sur l'échelle de l'« adhérence » urbaine car le rapport à la ville n'est ni conditionné par les extrémités du déplacement (on ne la rencontre pas qu'au départ et à l'arrivée) ni par un contact direct et physique laissant place à l'improvisation et aux possibilités de détours. Cette « adhérence » médiane est globalement similaire à celle des transports en commun de surface (le bus) : on est transporté par un véhicule et guidé par un conducteur d'une part, le trajet est connu d'avance et, hors incident, ne sera pas modifié d'autre part. La visualisation de la ville s'opère par la médiation d'un habitacle généralement fermé qui donne à la fois le sentiment d'être dans le flux urbain tout en tenant à distance l'atmosphère matérielle et sensitive qui s'en dégage. Partant, c'est la vue qui est première et qui configure le contact avec la ville. C'est le sens des propos d'Urry sur l'autocar où, s'il ne mobilise pas la notion d'« adhérence », il souligne l'ascendance de la vue sur l'odorat, en référence à la création des baies vitrées dans les gratte-ciels américains : « il faut noter le parallèle avec le point de vue en plongée offert de nos jours par le car de tourisme, où l'on est dans la foule sans en faire partie, où on la contemple en toute sécurité, sans la chaleur, sans les odeurs, sans les contacts physiques. C'est comme si la scène était vue sur un écran, la contamination par les sons, les bruits et le toucher étant exclue grâce à l'empire du regard qui seul traverse la vitre du car » (Urry, 2005 : 102). Dans les cas où le car n'a pas de toit « ouvert », l'activité visuelle est effectivement essentielle, mais néanmoins doublée par le discours du guide : la primauté de la vue est potentiellement conditionnée par le propos qu'il tient, lequel participe, en partie, à orienter les regards en situant presque constamment son discours vers des sites ou des scènes spécifiques. C'est donc une double interaction cognitive – fait d'un énoncé et de vues sur la ville – qui nourrie le temps de ce « tour ».

La distance à la ville est repérable dans la coupure opérée par le véhicule, l'habitacle fermé, généralement confortable et climatisé. Pour autant, est-il pertinent de considérer l'expérience du « tour de ville » comme une « bulle » à la manière de certaines conceptualisations des années 1960 et 1970 ? Le terme est censé souligner – et parfois stigmatiser – la coupure irréductible et l'absence d'interaction véritable avec un espace appréhendé dans une position surplombante et fermée sur elle-même. Pour évaluer la portée de telles visées, nous reprenons des notes prises lors d'une observation réalisée durant un de ces « tours de ville » auquel nous avons assisté comme observateur non participant et qui est commenté par Liisa, la guide interprète.

Notre position est la suivante dans le car : nous sommes placés tout devant (le compteur de vitesse est visible), près du guide (Liisa), qui se trouve debout et qui parfois s'assied. Souvent de dos à la route pour faire face aux touristes, elle se retourne régulièrement pour ajuster son discours en fonction de l'avancée du parcours et également pour se pencher vers le chauffeur et négocier le chemin à prendre en cas de ralentissements excessifs ou de blocages inopinés.

« Le départ se fait un matin vers neuf heures devant le musée Grévin, en direction de

l'Opéra. Le car est climatisé. […] Pour avancer dans la circulation, le chauffeur n'hésite pas à emprunter les couloirs de bus, et c'est Liisa qui commande au chauffeur l'itinéraire à suivre (elle semble très bien connaître Paris, du moins l'espace du circuit). Des Grands Boulevards, on tourne à gauche vers Opéra, le car ralentit, on tourne autour de édifice. Liisa commente et parle de l'histoire du bâtiment. Le car doit s'arrêter plusieurs fois aux feux et ralentir devant des groupes de piétons qui traversent à la va-vite. On fait le tour de la grande place, on prend rue de la Paix, direction place Vendôme. […] La vitesse du car n'excède pas dix-vingt kilomètres à l'heure. On voit bien ce qui nous entoure, les piétons, l'agitation aux feux. Place Vendôme, on passe devant le Ritz (Liisa parle de Lady Diana), le ministère de la Justice, les magasins, notamment Chanel (on parle de Coco Chanel). On prend rue Saint-Honoré, la rue est étroite, la circulation assez dense (Liisa : « *ça roule mais bon…* »), on doit ralentir. Vues sur les boutiques de luxe. Le car stoppe lorsque deux camionnettes de livraison situées de chaque côté de la rue bloquent la circulation mais on arrive à se faufiler : le chauffeur est applaudi (Liisa à l'enquêteur : « *ils pensaient* [les touristes] *que c'était impossible* »). Rue Saint-Honoré, ça bloque encore, le car est à l'arrêt (Liisa au chauffeur : « *on va attendre longtemps ?* »). On est enserré dans le trafic, face au Palais-Royal. Liisa parle de la Comédie française, du Conseil d'État. Arrivés au Louvre, il faut ralentir. Sur les quais de la Seine, des policiers en vue (Liisa : « *j'ai vérifié, il n'y a pas de manifestations* »). On longe la Seine côté Châtelet. La vue est dégagée, position de surplomb, confort. […] On passe derrière l'hôtel de ville, j'ai le temps de voir le nom des rues. On parle de Beaubourg sans qu'on y soit. Liisa parle de la Mairie de Paris, évoque Bertrand Delanoë et Jacques Chirac. On passe place Baudoyer, dans le Marais, entre la rue de Rivoli et la Seine. On prend rue de Sévigné, rue des Francs Bourgeois [sauf le week-end, car les riverains sont mécontents]. Rues étroites, les voitures sont mal garées, vitesse réduite, nombreux feux rouges, autant d'arrêts. On passe par Bastille, on ne fait pas le tour de la place (Liisa : « *j'essaie de gagner du temps* »). Pont d'Austerlitz, le car prend les couloirs de bus. On longe les quais : Notre-Dame est sur notre droite. On remonte la rue Saint-Jacques, la Sorbonne, le Collège de France, lycée Louis le Grand. Direction le Luxembourg, sans arrêt (Liisa : « *on n'a pas le temps, on a pris du retard avec la circulation* »). On fait le tour du Luxembourg, beaucoup de cars stationnent près du parc, on parle de l'Observatoire. On passe rue Bonaparte, place Saint Germain des Près, Liisa parle de Jean-Paul Sartre et de Simone de Beauvoir. On passe rue des Petits Augustins, (Liisa au chauffeur : « *continuez sur les quais jusqu'au pont Alexandre III, puis les Invalides, la tour Eiffel et le Trocadéro* » puis « *prenez la file de gauche, ce sera peut-être mieux* »). On passe par l'Assemblée Nationale. On va vers l'École militaire. On passe devant les Invalides. Possibilité de s'arrêter au Champ de Mars [mais on préférera le Trocadéro pour la vue]. On remonte avenue de Suffren. Le car file, la vue aussi, on est bien assis, hauteur, grandes vitres. […] On contourne le Trocadéro sur la gauche. Une pause de quinze minutes (on va aux toilettes, on se dégourdit les jambes, on prend des photos

de la tour Eiffel, on pose devant, la vue panoramique en impose). […] Tour de l'Arc de Triomphe. La circulation étonne les touristes. On descend les Champs-Élysées. […] Lido, Fouquet's, puis Opéra, Quatre Septembre. […] Et retour, il est à peu près 11 heures 30.

À partir de ces notes écrites au moment de l'observation (et reprises pour être remises en forme), peut-on prendre la mesure de la « coupure » avec la ville d'une telle prestation ? Il y a bien une distance indéniable qui est opérée par le véhicule lui-même qui permet à la fois de surplomber légèrement l'espace de la rue et d'appréhender, à certains moments, plus nettement les paysages urbains. Il y a bien, aussi, une coupure entre l'atmosphère sensitive de la ville et l'intérieur confiné (parce que fermé et climatisé du car) : on ne sent rien, les bruits sont ou filtrés par l'habitacle ou recouverts par le discours du guide (amplifié par un micro et une sonorisation). Il reste la vue : le regard est constamment attiré par l'environnement extérieur (mais c'est la raison d'être d'un tel *tour*), et il est rendu possible par les larges vitres qui permettent de porter le regard dans de nombreuses directions et parfois assez loin quand le paysage s'y prête. Mais l'irréductibilité de cette « position » particulière (être dans un habitacle qui permet une activité visuelle) ne traduit pas, pour autant, une déconnexion de la ville parce qu'elle s'insère dans son tissu et y dépend. Partant, il y a une forme de proximité parce que l'autocar est *dans* le flux de la ville, ce dont témoigne sa vitesse qui en dépend. Son amplitude varie beaucoup selon les quartiers et les voies empruntées. Elle est plus rapide rive gauche, où la circulation se fait davantage sur des boulevards ou des voies plus rapides (mais aussi parce que le temps est compté), et est bien plus réduite rive droite, où les rues empruntées sont étroites (rue Saint-Honoré, rue des Francs Bourgeois, etc.), les arrêts nombreux (parce qu'il y a des feux, une circulation piétonne moins régulée), le tour des édifices et les interactions avec la ville possibles (lorsque le car se faufile entre deux véhicules et réussit une manœuvre a priori difficile qui est applaudie). Au final, la coupure est essentiellement auditive et olfactive mais exagère l'activité visuelle, couplée avec un discours où se succèdent différentes évocations selon la position géographique au sein du parcours. L'idée de « bulle » est partiellement fondée mais l'expérience permet de vérifier combien, en un temps limité, une partie de la ville est rendue visible dans une modulation de la vitesse qui permet tant d'observer le cadre resserré de la rue que de saisir des panoramas.

2.2 L'expérience du « tour de ville » vue par les enquêtés

Les six enquêtés de notre échantillon qui ont participé à un « tour de ville » viennent pour la première fois à Paris et sont comparativement plus âgés que le reste des enquêtés. Le discours du guide leur fournit différents niveaux d'explication sur la ville mais reste arrimé à une dimension historique et explicative. En effet, il est certes fait référence à des manières de vivre dans le cadre social et urbain parisien (dont les grands traits sont néanmoins ponctués de précisions selon les indices bordant le chemin) mais l'assise centrale du discours est de rendre intelligible la constitution

des lieux « monumentaux » et les conditions qui ont rendu possible ces édifices et ces formes urbaines. La temporalité du parcours et sa géographie ainsi que l'accompagnement discursif forment une sorte de condensé de la ville, un abrégé visuel comme socio-historique qui permet une visite rapide articulée sur les éléments caractéristiques offrant « [une] *manière la plus facile et la plus rapide de voir beaucoup de choses* » (Gabriel). Il permet une présentation de l'espace référentiel de la ville dans ses éléments emblématiques. C'est le « relief » touristique le plus notable de Paris – ses éléments ostensibles – qui ressortent le plus aisément et dont l'appréciation visuelle constitue un premier cadrage de l'environnement : « *parce que quand tu ne la connais pas* [la ville], *tu vas d'abord dans les endroits les plus connus. C'est un peu comme une carte pour se situer dans la ville.* [Pourquoi ça te permet de te situer ?] *Parce que je ne la connais pas, donc comme c'est une visite panoramique avec un guide, il te dit où se trouve chaque chose, pourquoi c'est là… et il te dit où tu dois aller, dans les endroits les plus importants. Parce que pendant un"tour de ville" tu vois les choses les plus importantes. Si tu es seul, que tu ne fais pas le "tour de ville", tu n'as pas de points de référence. Alors que, quand tu fais une visite globale, par exemple tu peux situer le Louvre par rapport à la tour Eiffel parce que tu l'as vu en face à gauche. Et puis si tu regardes un peu sur le côté, tu as Notre-Dame… ça donne une idée* » (Teiva). Ce type d'expérience promeut une découverte préliminaire qui a une efficace spécifique : celle de permettre le retour in situ mais par ses propres moyens. Il y a, en effet, une relation entre l'aperçu de la ville ainsi offert et les pratiques qui suivent : « *je regarde par la fenêtre et je visite après* » dit Tuomi, qui reviendra après prendre des photos au Trocadéro et aux Invalides. En ce sens, le « tour de ville » n'est qu'un élément de la découverte, ouvrant progressivement au réseau physique et à ses jalons les plus patents. Il offre une première connaissance visuelle et cognitive pour appuyer le mouvement physique (« *maintenant, une fois que j'ai vu un petit peu à travers la vitre, alors je peux aller avec mes propres moyens et je peux marcher et faire ces choses moi-même* ») même si ces effets peuvent produire le résultat inverse à la découverte en dissuadant la visite, par exemple parce qu'on voit les longues queues devant la tour Eiffel qui sont rédhibitoires à l'univers des vacances pour certains enquêtés. La question de la distance physique à la ville, souvent pointée pour dénaturer l'expérience de l'autocar, ressort de façon ambivalente, entre une visualisation relativement nette des éléments bordant le parcours mais qui reste globalement confinée à l'aperçu : « *c'est clair, c'est loin, on est loin, mais bon, je pense que pour une première visite de la ville, c'est bien, parce que ça donne un aperçu. […] Bon, c'est pas le meilleur moyen de visiter, on ne peut pas s'arrêter à chaque fois, mais le bus c'est juste une matinée, après on fait des visites dans des endroits concrets* » (Tiina). À la question de l'enquêteur sur le rapport à la ville et l'éventualité d'une trop grande distance à l'espace physique, Noora répond : « *non, je ne trouve pas. Nous n'avons pas pensé à ça comme ça… c'est juste un moyen de faire le tour et de voir des choses, mais bien sûr, les choses que nous voulons voir de plus près, nous allons y aller après* ». L'isolement relatif de l'habitacle suscite néanmoins des envies de transférer le déplacement avec un bus à toit ouvert ou certaines stratégies de positionnement dans le car en se plaçant, par exemple, devant pour retrouver la sensation et la visibilité liée à la voiture individuelle. Pour le tour-opérateur, l'intérêt et les limites respectives des conditions d'un tel circuit (sa dimension introductive versus son tempo abrégé et sa distance à la ville)

est sujet à question dans le cadre d'un renouvellement possible d'une telle prestation : « *le "tour de ville" super basique qui est proposé* » (Pauliina) n'est plus jugé suffisant : « *il faut renouveler un peu l'idée, c'est évident quand les gens, ils viennent ici, ils préfèrent marcher, aller à pied, regarder tout doucement les choses. […] Il faudrait leur proposer de faire tout le tour à pied, avec le métro, le RER, et ça, on l'a fait quelques fois, et je trouve qu'ils ont beaucoup plus apprécié ça. Ceux qui y ont participé, disent qu'on voit plus, et le tempo est quand même plus calme, pas tellement pressé, on le voit vraiment, tandis que dans un car, on voit vite fait, une seconde, le truc est déjà passé, mais maintenant, quand on fait ça à pied, il y a cette idée de vraiment découvrir tranquillement* » (*ibid.*).

Dernier mode examiné, le taxi, qui répond essentiellement à la temporalité des soirées.

3. Les usages du taxi en phase avec les soirées

Le recours au taxi reste confiné à certains espaces-temps de la visite et sont principalement liés à la place spécifique de la soirée dans le voyage. Ils sont à relier avec le temps de divertissement prononcé où on sort dîner et boire dans des cafés, qui s'accompagne parfois de tenues vestimentaires plus recherchées que dans la journée (et les chaussures à talons pour les femmes peuvent limiter de trop longues marches). De plus, l'ambiance spécifique des dîners et les enjouements qui peuvent s'ensuivre, c'est-à-dire une certaine euphorie et parfois une légère ivresse qui favorisent le recours au transport individualisé : « *c'est facile* [en référence à l'usage], *et puis quand on a bu un peu de vin, c'est sympa de se laisser porter, de regarder défiler la ville le soir, les gens* » (Brigitta). Il y a aussi la fatigue consécutive à l'énergie dépensée dans la journée : « *en fait, on connaissait notre chemin mais on était un peu fatigué, c'était tard le soir, il fallait marcher beaucoup, donc on a pris un taxi. Et puis une fois, en fait à ce bar qui sert des bons vins, […] Bon, on était un peu… mais bon ! On pensait juste qu'il était tard et on avait pris quelques verres, on ne pouvait pas continuer la soirée là, donc il y avait quelques kilomètres de marche et on avait marché toute la journée, donc on a pris un taxi !* » (David). C'est généralement l'amalgame de la fatigue physique, du temps du dîner, d'une appréhension des déplacements en soirée et des formes douces de désorientations qui fondent, ensemble, le recours au taxi. Souvent, il n'y a pas un facteur véritablement explicatif unique : ni une fatigue telle qu'elle agit véritablement comme un frein, ni des soirées suffisamment tardives qui rendent l'usage du métro fastidieux ou anxiogène, ni une orientation défaillante puisque l'environnement spatial reste celui du centre de Paris. Le taxi apparaît, dans ce cadre, comme une facilité pour réaliser d'assez courts déplacements dans des configurations propices à la réduction des efforts physiques, d'autant plus que les prix parisiens sont en deçà des tarifs finlandais. Mais le temps de la soirée n'est pas exclusif d'autres moments, notamment lorsqu'on s'approche des limites de Paris intra-muros voire lorsqu'on en sort : dans un cas, la proximité physique avec les voies périphériques et le cadre bâti plus rugueux et moins harmonieux d'espaces hybrides est peu rassurante et attise le sentiment de la distance géographique au centre ; dans l'autre cas, les quelques sorties dans les espaces périurbains (Auvers-sur-Oise) rendent les déplacements en transports en commun plus incertains (les

repères spatiaux plus diffus et moins nets) et le taxi se présente comme une solution rapide et sécurisante.

D. Conclusion sur les « mobilités »

Nous concluons en citant un propos de Pauliina qui résume globalement la répartition des modes selon leurs usages : « *la marche, c'est vraiment numéro un, et presque pour chacun, mais vraiment. Deuxième, métro, parce qu'ils se sont déjà promenés des kilomètres, donc pour rentrer… ils ont besoin d'un métro. Ils sont trop fatigués pour faire le retour. Ensuite, c'est le taxi parce que le taxi, ça existe chez nous aussi, il y a bien quelques différences mais bon, et les bus, ils ont vraiment vraiment du mal* ». Les parentés avec le « projet » précédent sont fortes dans la prédominance d'une articulation de la marche et du métro fondée sur cette double « adhérence » qui combine un mouvement de surface étroitement ajusté au territoire et un mouvement souterrain qui s'en défait et ne s'y reconnecte que localement pour y faire entrer et sortir les flux. Le terme d' « adhérence » a été ici peu utilisé mais sa pertinence reste inchangée pour justifier de l'usage des deux modes. Le mouvement propre à la marche déplace la perception en fonction de l'avancée dans la ville et peuple, à l'occasion des rencontres avec l'environnement, le touriste de l'ensemble de ce qu'il a vu, senti et entendu. La marche fait ainsi « de la pluralité une conséquence pratique de la locomotion » (Joseph, 1998 : 18) qui est ici exacerbée (comparativement au chapitre précédent). C'est l'expérience du trafic urbain, de la coprésence et des interférences productrices de stimuli. La densité de la grande ville est d'abord dans le côtoiement de corps en mouvements dans un même espace de circulation mais il y a une expérience sensorielle exagérée du fait d'un ensemble de différences avec le monde urbain vécu au quotidien (moins compact et divers). Mais cette combinaison entre un mode maximisant les perceptions (et appuyé par la variante culturelle) et un autre qui optimise le changement de place en répondant adéquatement à une autonomie qui structure l'espace des déplacements par sa fiabilité (fréquence, vitesse, maillage territorial), et ce quelque soit l'acculturation à Paris, s'articule avec deux éléments essentiels. En effet, le mouvement piéton et l'usage du métro doivent être reliés à la fois au cadre urbain comme au tour-opérateur. La marche et le métro sont la conséquence de l'association de qualités « internes » et « externes » : d'une part le rôle de l'hyper-centre parisien qui facilite les promenades piétonnes car c'est un espace compact où les sites sont concentrés, les repères nombreux, etc. ; d'autre part, une logique de signalisation par un ensemble de discours « médiateurs » qui indiquent et conseillent les manières d'agir efficacement. Alors, tant la ville que le rôle sécurisant de l'agence permettent de fabriquer pour le touriste une accessibilité via des prises dans l'environnement (une station de métro qui indique une position dans l'espace, une grande artère qui invite à poursuivre, un monument qui balise, etc.) comme autant de dispositifs cognitifs qui assistent le déplacement. Ceci explique également la faiblesse des désorientations problématiques dans la ville. De nombreuses erreurs sont commises, tant dans l'univers du métro que dans la ville, mais restent confinées à des désajustements

relativement mineurs quand aux fluidités qui sont globalement observées. Néanmoins, répétons le, c'est aussi parce que ces touristes sont inscrits dans un tour-opérateur qui se charge de les sécuriser par un ensemble de médiations.

IV. Les « médiations » du voyage

Cette partie consacrée aux éléments qui soutiennent et aident le voyage a été entamée dans les parties précédentes. En effet, aborder les logiques qui prévalent à l'organisation et à l'encadrement des conduites dans la ville et des choix de mobilité a nécessité de questionner la place des soutiens dans la production des pratiques. L'examen de leurs conditions de possibilité trouve une partie de sa réponse dans le niveau de structuration à l'œuvre dans chaque dimension de cette pratique : en amont du voyage au moment où l'on choisit de recourir à un professionnel et, sur place, lorsque certaines visites ou modes de transport sont encouragées par l'encadrement. Nous reprenons ici plus longuement ces éléments en développant leur spécificité de soutien dans un double examen, tant les logiques de diffusion de préconisations des encadrants que leurs réceptions par les enquêtés. Pour ce faire, nous reprenons la partition utilisée pour distinguer, au sein des éléments médiateurs, ceux qui supportent le voyage (les « soutiens ») de ceux qui en conservent la mémoire (les « traces »). Si les premiers aident la réalisation concrète du déplacement physique – guidant certaines visites, conseillant des lieux, orientant les parcours, etc. – les secondes, par l'écriture et/ou la photographie, en entretiennent le souvenir. Ce distinguo permet d'éviter une confusion entre des intermédiaires aux fonctions différentes qui travaillent inégalement la *rationalisation* du voyage.

A. Les « soutiens » du voyage

Il y a, concernant les « soutiens », une différence entre ceux qui émanent de l'agence (visites guidées, recommandations, etc.) et ceux qui servent d'appui sans que le recours à un professionnel soit nécessaire (cartes, guides imprimés, repères urbains, etc.). Nous qualifions les premiers de « collectifs » et les seconds d' « individuels » pour mieux saisir les différents types de ressources « extérieures à soi » qui sont mobilisés.

1. Les structurations « collectives »

L'analyse des formes « collectives » de structuration se fait ici en suivant le déroulement chronologique du voyage : nous partons du transfert de l'aéroport à l'hôtel pour ensuite nous arrêter sur le temps de la réunion lors du premier jour. Cet ensemble constitue l'information qui est délivrée

à l'arrivée. Secondement, nous faisons cas des visites guidées et du rapport plus général aux guides, où l'information se dispense *dans le cours du voyage*[327].

1.1 L'information distribuée à l'arrivée

1. 1. 1 Le temps du « transfert »

Succinctement décrit dans le chapitre 4 pour souligner la place de l'encadrement dans ce « projet » puis brièvement repris au début de ce chapitre, rappelons néanmoins sa fonction : temps d'accompagnement des touristes entre l'aéroport et l'hôtel, supervisé par un encadrant, il permet de fournir un premier lot d'information outre la prise en charge du déplacement. Comparativement au temps du retour, plus calme et apaisé car le voyage est « derrière soi » et où s'égrènent déjà les souvenirs (dixit les encadrants interrogés), le temps de l'aller mobilise un discours spécifique qui présente l'ensemble des modalités pratiques d' « accès » à la ville, tant géographiques que fonctionnelles. Si l'on distille quelques éléments historiques en fournissant des repères selon les sites adjacents au fur et à mesure de l'arrivée dans Paris, le discours se concentre sur les aspects pratiques du voyage. C'est, d'une part, le détail des conditions d'arrivée à l'hôtel (l'heure d'arrivée, le déroulement de la distribution des chambres…) puis, d'autre part, le développement des appuis possibles pour voyager dans la ville avec fluidité et dans l'évitement des mauvais choix. Il s'agit notamment de mettre à jour les mobilités adéquates pour bouger. Le métro est largement développé, le bus survolé, les taxis davantage détaillés et la marche n'est pas abordée : « *elle* [la guide] *a parlé des taxis, et du métro bien sûr, c'est facile à utiliser mais… pas trop sur les bus* » (Pekka). Le métro fait l'objet d'une attention particulière. C'est à la fois la structure de son réseau, ses modalités tarifaires et l'attention mobilisable qui sont précisés, c'est-à-dire comment, concrètement, acquérir un titre, construire son déplacement et adopter une conduite non préjudiciable : « *elle a expliqué… euh, comment ça marche, quel genre de ticket on doit acheter, et qu'il peut y avoir des pickpockets… et qu'on peut aller presque partout en métro dans Paris* » (Hanna) ; « *elle a expliqué comment le métro marche […] son utilisation, les cartes, les tickets, la carte Orange, les carnets, et comment prendre le bon train, la bonne direction. […] On nous a dit que quand on va dans le métro, il faut connaître les terminus, il faut les chercher et puis trouver où on s'arrête. Et aussi qu'il y a beaucoup de marches dans le métro, il faut marcher beaucoup* » (Tuomi). Mais les conseils visant la sécurisation de soi (et de ses affaires) excédent l'espace des transports. C'est dans l'ensemble des lieux où la présence humaine est dense que la vigilance est préconisée pour éviter toute négligence (essentiellement les vols) : « *on nous a dit de surveiller nos sacs et ce genre de choses, de faire attention à ses affaires, surtout quand il y a*

[327] Il faut préciser que nous considérons la diffusion des diverses préconisations du tour-opérateur comme suffisamment homogène pour ne pas proposer une analyse différenciée des discours selon les encadrants. Ce parti pris se justifie par l'existence d'un cadre discursif suffisamment commun et régulier pour être saisi comme un ensemble cohérent. Cela s'explique notamment par la petitesse du nombre d'encadrants qui restent dominés par la présence de Pauliina. Responsable de la destination sur Paris, elle impulse les choix et veille à leur respect.

du monde » (Hella) ; « *ils ont dit plusieurs fois qu'il fallait se méfier des pickpockets et, par exemple, Liisa a dit, quand on était au Louvre, quand il y avait beaucoup de gens au même endroit, il fallait faire attention à son argent* » (Salli).

Il y a, plus largement, la délivrance d'informations disparates sur la ville permettant de se caler sur des manières de faire et des attitudes *courantes*. Par exemple, c'est une communication sur des savoirs pratiques concernant les heures de repas dans les restaurants (plus tardives qu'en Finlande), les pourboires dans les cafés et les restaurants (quelle somme donner qui ne soit ni inconséquente ni excessivement généreuse). Il y a aussi des informations sur les lieux de shopping, l'agenda événementiel (les grands événements culturels ou sportifs de la semaine). Le temps du transfert est également celui où l'on distribue la brochure dotée d'un plan qui contient un certain nombre d'informations sur les aménités qui environnent l'hôtel (magasins, restaurants) et le numéro de téléphone qui permet de joindre un encadrant en cas d'urgence. Ce sont, enfin, les excursions possibles organisées par l'agence qui sont reprises par l'encadrant « transféristе » pour une première présentation orale destinée à décider ceux qui n'ont pas encore actés leurs choix. En définitive, ce temps du transfert consiste en une présentation assez hétéroclite des modalités concrètes pour vivre la ville en posant les premiers jalons qui en font sa singularité. Cela doit permettre de s'adapter à l'environnement en conduisant au mieux ses mobilités, et en gérant adéquatement les interactions. C'est la pose, *à l'avance*, de certains repères qui structurent la représentation d'un espace qui est, géographiquement, encore à connaître, au moins pour certains : « *si je me perds, je sais que je peux utiliser le métro, je sais qu'il y a les taxis, où les prendre, donc je me sens en sécurité, parce que je sais ce qu'il faut faire* » (Mikko). Les commentaires accompagnant la brochure informative facilitent une première représentation de l'espace parisien qui sera celui du « quotidien » : l'hôtel et les commodités environnantes, la proximité des stations de métro, les appuis possibles en cas de problèmes, etc. qui permettent de baliser l'environnement.

L'information issue du « transfert » n'empêche pas l'ambivalence car, si elle se veut un socle théorique pour l'action dès l'arrivée en atténuant les effets consécutifs de la nouveauté, sa réception ne se traduit pas toujours par une intériorisation complète des données fournies sur la ville. Si le temps du transfert est un temps « obligé » et commun aux clients (tous sont accueillis à l'aéroport et transportés en car à l'hôtel), ils sont libres d'écouter attentivement ce discours, de mobiliser une attention plus sélective ou aléatoire voire de s'y soustraire (ne pas écouter). L'attention n'est pas homogène et l'information est diversement reçue. La difficulté tient dans la volonté du tour-opérateur de pallier les effets de l'arrivée par un encadrement estimé adéquat alors même que ce temps est marqué par une dispersion de l'attention vers l'environnement extérieur. L'information, pour être reçue, demande une concentration des touristes qui, justement parce qu'ils *arrivent*, ne sont pas toujours disposés à tendre l'écoute dans une seule et même direction. En conséquence, l'information ne passe pas toujours bien. Ce n'est pas seulement parce qu'elle est diffusée lors d'un trajet en car

dans lequel les interférences sont nombreuses (bruits de la circulation, vues sur le paysage, etc.)[328] mais aussi parce qu'elle est dense. On parle d'histoire, d'hébergement, de transports, de bonnes pratiques, on distribue et commente une brochure, on détaille les excursions possibles. Bref, un ensemble général d'informations se succèdent et s'amalgament : « *on oublie des choses, elle dit tellement de choses… d'abord elle parle de l'histoire et puis du métro, et puis à nouveau l'histoire, donc c'est… ça m'a plus rendu confus qu'autre chose, donc euh… je pense que j'ai entendu sur les transports ce que je devais entendre, c'est-à-dire que je pouvais utiliser le métro et les taxis mais après, j'ai un peu oublié…* » (Paavo). La confusion est aussi parfois redoublée parce que la réunion d'information suit de près ce temps de transfert et provoque l'effet d'un doublon : « *je ne me souviens pas parce que… pas beaucoup, pas beaucoup, parce que tout de suite après on a eu cette réunion ici. Je mélange un peu les deux* » (Martta). La réception résulte aussi de l'affaiblissement du discours pour ceux qui ont déjà à l'esprit ces données du fait de plusieurs écoutes antérieures ou parce que certains enquêtés ont l'habitude de voyager dans des conditions similaires. Dans ce cas, l'attention est clairement flottante et se distribue entre l'observation extérieure, les discussions éventuelles et l'écoute partielle, qui constitue le fond sonore dans le car auquel il est difficile d'échapper (« *tu entends forcément, tu entends quand même ce qui se dit parce qu'elle parle au micro* », Sino).

Les effets de la production d'un discours ne sont donc pas unanimes et dépendent du cadre temporel (l'arrivée) et matériel (l'habitacle du car freine la possibilité d'échapper complètement au discours) ainsi que les diverses configurations de voyages des enquêtés (les habitués étant plus distants).

1. 1. 2 Le temps de la réunion d'information

De la même façon que le « transfert », la réunion d'information a été présentée dans le chapitre 4 et dans la partie « aménités » du présent chapitre. Ce temps est une reprise plus complète des informations communiquées lors du transfert mais l'effet de redoublement est néanmoins pallié par un environnement matériel et cognitif plus stabilisé qui limite les interférences et favorise les interactions entre l'encadrant et les touristes. L'échange est facilité, d'une part, parce que cette réunion se déroule au premier étage d'un bar dans une pièce entièrement dédiée à cette occasion et, d'autre part, parce que la stimulation concomitante à l'arrivée s'est un peu estompée (les chambres ont été distribuées, les bagages déposés et on a pu s'y reposer). La double appellation possible de ce moment telle qu'elle formulée par l'encadrement – une réunion, un pot d'accueil – en illustre les fonctions. C'est à la fois un moment fondateur en tant qu'il marque l'arrivée à Paris et le partage de cette expérience (une boisson est offerte, un mot de bienvenue est prononcé) mais aussi et surtout un temps où est communiqué un ensemble d'informations sur la ville et les transports. La réunion se

[328] La position occupée dans le car, par exemple, participe à définir le niveau de l'attention : « [la guide] *était plus concentrée sur… enfin nous étions au fond du bus donc on la voyait pas bien, on entendait pas trop, mais je suppose qu'elle organisait les choses donc… mais elle a parlé de… elle n'a pas vraiment parlé de ce qu'il y avait autour de nous, je crois qu'elle a parlé de comment gérer l'hôtel et de l'arrivée…* » (Risto).

décompose en deux temps : les explications fournies par le guide puis les questions posées par les clients et les réponses apportées. Pour prendre la mesure de la diffusion de ces informations, considérons d'abord la manière dont les encadrants opèrent (que disent-ils, et comment ?) et examinons ensuite les conditions de leur réception par les enquêtés.

1. 1. 2. 1 Diffusions de l'information

Une fois tenus les propos liminaires sur l'arrivée à Paris (les souhaits sur le bon déroulement du voyage), l'encadrant enchaîne rapidement sur la présentation des aspects pratiques car le temps est limité : « *une heure ça passe vite, il faut qu'ils aient le temps de poser leurs questions* » (Pauliina). La réunion se partage entre l'information sur les transports et sur la ville, et débute par ce premier thème.

a) L'information sur les transports

La réunion commence par la présentation des différents modes et leur fonctionnement sur la base du plan des transports en commun préalablement fourni lors du transfert, outil nécessaire à une représentation théorique du réseau : « *je leur demande d'ouvrir le plan, j'explique comment fonctionne le métro… chacun à un plan, qu'on leur donne, dans le bus, dans le car* [lors du transfert]*, en arrivant. C'est avec ça que j'explique comment fonctionne le métro, le bus, le taxi, combien ça coûte »* (Pauliina). De même que lors du transfert, le métro fait l'objet des développements les plus conséquents : « *je fais un peu de publicité quand même en disant que pour une grande ville, c'est le système qui fonctionne bien*[329] » (Liisa). L'efficacité du mode est soulignée et les guides partagent l'idée d'un apprentissage assez « intuitif » qui appelle généralement moins le recours in situ à des médiations extérieures que le bus. En effet, ils jugent que si l'acculturation au métro est progressive en se réalisant au prix d'hésitations et de quelques erreurs, elle se traduit rarement par des désorientations problématiques. En effet, comme le dit Liisa, « *en général, aussi bien les jeunes que les âgés, à la fin de semaine, ils ont appris à utiliser le métro et ils constatent que c'est la bonne solution, ils gagnent du temps comme ça ».* Mais si l'apprentissage se fait sans heurt notable, c'est qu'il y a, en arrière-fond, la transmission théorique de savoirs pratiques sur cet univers qui permet de construire abstraitement un itinéraire, d'avoir des éléments pour choisir adéquatement les différents tarifs et des conseils pour s'accorder avec l'environnement socio-technique (les guichets et les distributeurs de titres, etc.). Nous détaillons ici les informations concernant le métro, le bus et les taxis.

- Premièrement, la diffusion d'informations pour se déplacer dans l'univers du métro. Pour le rendre intelligible, Pauliina se base sur deux exemples, le plan à l'appui : « *j'explique comment on va des Grands Boulevards à Trocadéro, et au marché aux puces à Clignancourt. […] Le premier exemple m'aide à expliquer la façon générale de comment on se déplace dans le métro, le deuxième exemple m'aide à expliquer comment changer dans le métro, comment on change à Strasbourg-Saint-Denis. Ces deux exemples,*

[329] Le terme « publicité » est une réponse, en quelque sorte, à notre statut de doctorant à la RATP, dans le sens où Liisa accentue ici ce point sachant notre appartenance à celle-ci, alors qu'elle l'aurait peut-être formulée différemment dans un autre contexte.

c'est ligne directe et deux lignes[330] ». Pauliina justifie ces deux exemples par le fait que le parcours jusqu'au Trocadéro permet d'expliquer le trajet possible jusqu'à la tour Eiffel et le second au marché aux puces de Clignancourt : « *ce sont les destinations qui les intéressent, ils vont à la tour Eiffel, donc j'explique comment on fait pour aller des Grands Boulevards au Trocadéro, et ils veulent absolument savoir comment aller à la Porte de Clignancourt*[331] ». Les déplacements, par leur nombre et leur structure, demandent une tarification ajustée, c'est-à-dire un (ou des) titre(s) de transport qui n'engagent pas de coûts excessifs au regard des pratiques de mobilité réalisées. Les encadrants se chargent donc de préciser le panel des titres en vigueur et de favoriser le regard comparatif afin de réduire les coûts : « *je donne les tarifs, je dis "maintenant, c'est vous qui décidez" selon vos besoins, si vous faites qu'un seul voyage en métro pendant votre séjour, vous achetez deux tickets, et si vous voyagez un peu plus, c'est carnet* [de tickets], *ou vous comparez aussi Paris Visite et carte Orange […]* [qui] *est quand même beaucoup moins cher. […] Carte Orange, une semaine à Paris, c'est 14,65* [euros] *et Paris Visite, trois jours, c'est 26 et des poussières, donc le calcul est vite fait, et ça je leur dis, ils le savent* » (Liisa). Enfin, dernier point abordé, c'est la présentation du métro comme environnement social parce que c'est un transport *collectif* où la proximité physique et sociale est prégnante (et particulièrement forte quand le collectif se densifie aux heures de pointe). Mais la multitude que constituent les usagers est néanmoins productrice de formes d'accord sur la base de règles tacites. Concrètement, c'est informer sur la nécessité de laisser sortir les voyageurs de la rame avant d'y entrer ou encore de reculer vers l'intérieur de celle-ci pour laisser place aux nouveaux entrants même lorsque la densité humaine semble à son paroxysme. Si ces procédures d'accords ne vont évidemment pas sans heurts, elles s'appuient cependant sur une acceptabilité globale qui participe à cadrer les rapports sociaux. Surtout, elles traduisent des manières de faire qui constituent des codes plus ou moins informels. Sur ce point, le rôle de l'encadrant est de les souligner pour que les touristes les intériorisent à l'avance afin de ne pas trop être freinés dans l'action : « *il y a beaucoup de monde, ce qui les affole un peu, la Finlande, c'est un petit pays, chacun garde ses distances […] et ici, ils laissent passer une ou deux rames s'ils voient qu'il y a trop de monde là où on peut mettre une vingtaine de Parisiens. Ils attendent, donc ça, c'est leur problème lié à cette différence culturelle. Je leur dis qu'ils peuvent y aller, c'est pas un problème de pousser* » (Liisa). Il y a aussi des codes dérogeant aux procédures légales et qui peuvent apparaître comme des déviances suffisamment fortes pour heurter le non habitué, par exemple lorsque les usagers qui ne paient pas passent physiquement, souvent inopinément, derrière les détenteurs de titres au moment de la validation des tickets dans les portiques : « *je dis aussi que "n'ayez pas peur s'il y a quelqu'un qui veut entrer en même temps que vous sans billet", parce que ça, ça arrive souvent aussi, vous voyez les gens qui ne paient pas leur billet, qui essaient de passer par la*

[330] C'est-à-dire de « Grands Boulevards » à « Trocadéro » (ligne 9) et de « Grands Boulevards » à « Porte de Clignancourt » en passant par « Strasbourg Saint-Denis » (ligne 9 et ligne 4).
[331] Si la première destination ne fait pas de doute quant à la volonté des touristes de s'y rendre, la seconde est plus construite comme prescription qui entend faire visiter un marché « authentique ».

porte sans payer". Les clients ont super peur quand les gens vont très près d'eux, pour rentrer au métro en même temps, parce qu'ils ne demandent rien, ils ne disent rien, ça arrive donc, il ne faut pas faire quelque chose contre ça, et vous allez voir, de l'autre côté les gens peuvent même vous remercier. Ils ne sont pas venus pour voler des sacs, des choses comme ça » (Pauliina). Mais le métro est aussi un univers où il y a des procédures plus ou moins spécifiques pour acheter un billet et le composter afin d'accéder légalement aux lignes, donc passer par les portiques : « *je leur dis que, pour ne pas bloquer les portiques, il faut qu'ils se tiennent à distance parce qu'autrement, les portiques ne vont pas s'ouvrir, ils ont été bloqués plusieurs fois* » (Pauliina). Ainsi, le métro fait l'objet d'une présentation étayée de très nombreuses précisions et détails où les procédures liées aux habitudes et à la légalité sont décrites pour faciliter l'ajustement des pratiques.

- Le bus est plus sommairement décrit, essentiellement parce qu'il est jugé moins facilement intelligible par sa dépendance à l'univers urbain de surface : « *les bus, c'est plus compliqué, il faut voir qu'à Paris, il y a pas mal de rues en sens unique, et si on prend le bus a un endroit, il n'arrive pas à cet endroit au retour, c'est une autre rue parallèle* » (Pauliina). Les explications demandent davantage de précisions et doivent être reliées à l'environnement urbain de proximité. Décrire la localisation d'un arrêt nécessite souvent de référer, par exemple, à un bâtiment proche ou à un magasin qui le jouxte. Le réseau semble trop enferré à la ville pour s'en abstraire adéquatement : « *les bus, ce n'est pas évident pour le client parce qu'ils demandent comment on fait pour descendre. Ils n'aiment pas trop le bus. Le bus, c'est le dernier choix. Ils ont tellement peur que le chauffeur ne les emmène je ne sais pas où, au garage peut-être, s'ils ne savent pas descendre avant* » (*ibid.*). La saisie du trajet de la ligne et les points qui en constituent les arrêts sont malaisés pour être transmis théoriquement, n'étant pas répertoriés sur les plans que l'agence fournit à ses clients (trop nombreux, ils nuiraient à sa lisibilité). Certaines portions de lignes sont néanmoins présentées, parce qu'elles sont jugées plus lisibles et pouvant servir d'adjuvant temporaire à la marche, comme on prendrait un téléphérique, pour une partie rectiligne et montante permettant d'être transporté au « sommet » ou d'y redescendre : « *par exemple, quand on arrive au Champs-Élysées, si vous ne voulez pas marcher les deux kilomètres, vous prenez le bus 73 qui vous amène d'un bout à l'autre. Et de l'Arc de triomphe, vous pouvez prendre le bus 22, au Trocadéro* » (*ibid.*).

- Les taxis, transports individuels à la demande, constituent des moyens de déplacement facilement mobilisables pour effectuer des trajectoires plus directes en déléguant au chauffeur le soin de la conduite : « *on peut quand même rassurer "vous n'êtes pas complètement perdu, si vous prenez un taxi", c'est très probable que c'est un bon taxi, ce n'est pas nécessairement quelqu'un qui va vous piquer tout votre argent […] parce qu'il faut quand même dire que les taxis ont des… trucs pour compter, un compteur, ce n'est pas des taxis qui prennent n'importe combien, vous pouvez suivre un peu combien ça va vous coûtez* » (Pauliina). Néanmoins, comme pour les autres modes, le taxi

demande de connaître certaines manières de faire qui ne sont pas nécessairement décryptables sur le champ parce que différentes des pratiques en vigueur en Finlande : « *les taxis, ça c'est nouveau pour les Finlandais, ils n'acceptent que trois personnes qui doivent être l'un à côté de l'autre, ils ne peuvent pas se mettre à côté du chauffeur, c'est pourtant ce qu'on fait en Finlande, on se met souvent à côté du chauffeur, parce que si on est seul, on n'a pas envie de rester comme ça, c'est un peu bizarre si on est quatre, on ne peut pas tous rentrer* » (*ibid.*). Ce type d'explication permet d'éviter l'éventuelle surprise – voire le désagrément – en situation.

L'information modale ici dispensée traduit une préhension de la mobilité en tant que « déplacement ». Les conseils concernant la marche, parce que le mode échappe à cette perspective dans l'esprit des encadrants, se retrouvent davantage dans l'information sur la ville.

b) L'information sur la ville

À l'explication sur les transports se substitue celle sur la ville, de façon triple : ce sont à la fois les possibilités de « promenade » (via la marche et les excursions guidées), de visites culturelles, des modalités d'être ou de faire dans les cafés et les restaurants qui sont conseillées et étayées de détails pratiques. Ces thématiques s'entremêlent néanmoins, les itinéraires piétons proposés étant notamment l'occasion de signaler la présence de magasins ou de conseils sur les sites et la manière d'y accéder pratiquement. Le discours sur l'espace possible de circulation piétonne de la ville est illustré à partir d'un itinéraire théorique qui est proposé et « réalisé » via le plan que les touristes ont avec eux lors de la réunion. Nous avons montré comment celui-ci sert de première préhension mentale de la ville où chaque haut lieu touristique repris dans le discours est un support pour détailler les curiosités culturelles ou les zones de chalandises environnantes (cf. partie « aménité »). L'itinéraire est régulièrement ponctué d'informations pratiques sur les particularités des lieux abordés (par exemple, l'ouverture jusqu'à minuit des magasins situés sur l'avenue des Champs-Élysées) ou sur les conditions d'accessibilité géographique pour faciliter, à l'avance, le parcours dans le dédale du lieu (au Louvre, par exemple, suivre la signalétique pour accéder à *Mona Lisa*). Mais c'est aussi pour éviter, au maximum, des pratiques spatiales spontanées qui sont potentiellement risquées : « *quand on arrive à l'Arc de Triomphe, j'explique que ce n'est pas la peine de se faufiler entre les voitures, il vaut mieux prendre par l'escalier et remonter. Parce que moi, quand je suis venue pour la première fois, j'ai couru. Et ils y en a qui le font encore* » (Pauliina). Outre ces remarques, le discours associé à cet itinéraire est aussi l'occasion de fournir diverses précisions sur l'agenda culturel afin de parler d'une exposition temporaire ou d'une fermeture occasionnelle. De la même façon que les modes de transports sont l'objet d'explications en tant qu'univers sociaux porteurs de procédures spécifiques et de conduites ajustables, les lieux tels que les cafés et les restaurants sont présentés sous ce registre visant l'adéquation.

Les différences culturelles et les manières de faire localisées impliquent de spécifier les décalages afin de limiter les désagréments pour ne conserver que la curiosité de pratiques inhabituelles dont on

a été préalablement averti. Dans les cafés, qui sont des lieux de pause, c'est par exemple le cas de la différence entre des commandes effectuées au comptoir ou en terrasse. Dans un cas, on reste débout et accoudé à l'intérieur du lieu ; dans le second, on est assis et l'on peut contempler l'espace de la rue, alors que la pratique courante en Finlande consiste à commander au comptoir pour consommer en terrasse ou en salle : « *ce qu'on fait en Finlande pour les cafés, on va au comptoir, on achète une tasse de thé ou de café, on paye et on ramène le café à la terrasse, en salle, et ça c'est vraiment quelque chose qu'on ne fait pas à Paris. Là, j'explique, on reste en salle et c'est le garçon qui vient, et le café coûte plus cher, et ça coûte plus cher à la terrasse qu'au comptoir. Et nous* [à Paris] *nous achetons le café le moins cher au comptoir, et on l'amène à la terrasse, et les garçons deviennent un peu fâchés… ça c'est le plus rigolo parce que c'est un peu bizarre comme système de payer plus à la terrasse qu'au comptoir. Mais ils apprécient beaucoup ça, qu'on vienne leur demander ce qu'ils veulent* » (Pauliina). L'explication préalable du guide permet de tirer un agrément de la situation lorsqu'elle est concrètement vécue : se défaire de l'habitude liée à l'univers familier en agissant adéquatement à l'environnement tout en profitant de la différence (se faire servir en terrasse). C'est là une manière de ne conserver que le plaisir (où, au moins, l'absence de désagrément par l'évitement du reproche potentiel du personnel). Cet exemple concernant une pratique de consommation dans les cafés se décline diversement, certes sur d'autres thèmes (par exemple dans les restaurants en expliquant certains menus potentiels) mais où le registre justificatif reste le même : il s'agit de souligner les différences pour mieux les atténuer en situation.

La réunion d'information, sous l'angle du discours informatif, « déplie » ici en quelque sorte la ville sous trois angles qui s'entremêlent : paysager, culturel et marchand. Il s'agit de renseigner sur les modalités pour voir la ville, la visiter et y consommer, en soulignant à la fois les lieux dignes d'intérêts comme les pratiques idoines pour s'y rendre et s'y conduire in situ. C'est autant une présentation sommaire de la ville (le réseau des sites touristiques) mais qui se cale sur les événements temporaires (le musée de l'Orangerie qui ferme) et qui souligne les micro-pratiques à adopter pour s'accorder à la spécificité des usages locaux. Cependant, pour comprendre l'efficace d'un tel discours, il faut, dans la mesure du possible, en saisir la réception par les touristes[332].

1. 1. 2. 2 Conditions de la réception et des interactions

Environ la moitié des enquêtés interrogés ont participé à ce temps d'information dont la plupart, à quatre exceptions près, sont des « primo-arrivants ».

[332] Il est d'autant plus important de confronter le point de vue des encadrants avec sa réception « localisée » – comment les enquêtés l'intériosent-ils ? – car, du côté du tour-opérateur, la vision proposée est, pour beaucoup, celle de Pauliina. Forte d'une expérience de plusieurs années, détentrice d'un savoir « global » sur les pratiques des clients, celui-ci est néanmoins situé et résulte d'une position spécifique : il intervient à certains moments du voyage, notamment pour conseiller, aider, aiguiller et, de ce fait, il tend à porter des représentations des voyageurs comme partiellement assistés (« *ils ont super peur* », etc.). Dans ce cadre, la nécessité d'une prise en compte des conditions de la réception de l'offre de services est indispensable.

a) Les formes de la réception

Il faut, dans un premier temps, noter la difficulté d'articuler pleinement le discours émetteur et les réceptions qu'en font les touristes. Comment, en effet, arriver à appréhender les effets d'un tel discours sur une « multiplicité » de voyageurs ? La complication (qui vaut aussi pour le « transfert ») réside dans la dissymétrie entre le caractère général et presque « monolithique » du discours proféré (qui est répété, de façon bi-hebdomadaire, dans cette configuration, et ce depuis plusieurs années) et la multiplicité des individus qui, par définition, l'intériorisent inégalement. Ceci induit qu'il n'est pas aisé de tracer les conseils des encadrants jusque dans les pratiques de ceux qui, a priori, les ont écoutés. La reconstitution de ce parcours se perd parfois dans les méandres des pratiques concrètes dont les acteurs ne perçoivent plus, ou mal, le caractère opératoire quand il s'agit de les remémorer lors de l'entretien. En effet, celui-ci se faisant à la fin du séjour, l'efficace de tels conseils – importants lors de l'arrivée, car le sentiment de coupure est le plus net – est moins palpable dans l'esprit de certains enquêtés. S'il l'on peut parler de progressivité dans l'apprentissage (à travers la sensation d'un engagement moins hésitant dans l'action et donc, au final, d'une certaine autonomie au fur et à mesure du contact avec la ville), le regard rétrospectif de l'enquêté sur ses pratiques oublie parfois ce qu'elles doivent aux formes d'encadrement. Partant, le suivi s'altère et c'est sous les impressions de l'auto-réalisation qu'il faut alors chercher, ce qui ne fonctionne pas toujours car les enquêtés peuvent actionner, sur un mode plus ou moins conscient, des stratégies de défense de l'autonomie et de l'action individuelle qui jouent comme des barrières pas toujours bien perméables ou contournables (on touche là à une des limites des recueils de données par l'entretien). Néanmoins, ces limites ponctuelles n'obèrent pas complément la lecture d'*effets* dans le discours des enquêtés sur leurs pratiques. Il y a un ensemble de propos qui témoignent de l'utilité de la réunion d'information et qui sont lisibles, dans un premier temps, sur un plan général mais qui valide le discours entendu comme une plus-value vis-à-vis des connaissances sur la ville. C'est la mise en valeur des « choses pratiques » ainsi acquises (lire la carte du métro et se déplacer virtuellement) ; l' « utilité » des informations pour faire des visites et parfois rappeler des sites qui ne sont pas, ou plus, présents à l'esprit : « *les informations sont utiles… on a eu des informations que nous n'avions pas au début, en venant* [lors du transfert]*, sur des endroits que nous ne connaissions pas, ou sur des choses dont nous avions entendu parler mais que nous avions oubliées […] comme les cimetières, j'avais oublié qu'il y avait la tombe de Jim Morrison et toutes ces célébrités* » (Noora).

Dans une conformité relative à la diffusion, on retrouve, concernant les enquêtés, le caractère fonctionnel du métro (« *il faut regarder la dernière station, si on veut changer de métro, toujours regarder la dernière station* », Tuvo) ainsi que les titres sur lesquels s'appuyer (« *la carte Orange, je sais comment l'acheter et comment l'utiliser* » Kati). De même, c'est, logiquement, la réception aléatoire du mode bus et l'intelligibilité de quelques lignes à défaut de l'ensemble du réseau (« *c'est moins simple le bus, c'est plus facile de prendre le métro, euh je crois que le 85 va vers la Seine… et… est-ce que c'est le 68 qui va au jardin du*

Luxembourg ? ») et une explication inexacte sur les titres : « *on peut acheter un ticket au chauffeur mais que c'est moins cher si on l'achète avant* », (Heidi). Quant aux informations sur la ville, les lieux de visites conseillés ressortent avec force références aux Catacombes, au marché aux puces de la Porte de Clignancourt[333]. On retrouve aussi, pêle-mêle, des détails hétéroclites sur plusieurs dimensions de la vie en ville, que ce soit, par exemple les restaurants « *qui sont très différents de la Finlande, elle nous a dit comment se comporter dedans* » (Kati) ; les feux rouges « *parce que quand c'est rouge les gens traversent quand même, alors qu'en Finlande, les gens attendent que ce soit vert, même s'il n'y a pas de voitures* » (Salli) ; le coût de la vie : « *faire attention aux prix, toujours demander avant parce que, par exemple, prendre un café à l'intérieur ou sur la terrasse, il y a beaucoup de différence, c'est un peu plus cher* » (Veera). La sécurité est aussi un thème qui ressort, où il s'agit de « *se méfier des pickpockets […] dans la rue, non seulement quand nous allons à la tour Eiffel ou à Versailles, parce qu'il y a beaucoup de gens susceptibles de te voler. […] Par exemple, le sac à dos je le porte devant* » (David). Outre ces informations stockées en mémoire et plus ou moins prêtes à l'emploi selon les situations rencontrées, un autre des aspects de ce temps propre à la diffusion d'information est de constituer un cadre propice aux interactions, où la réception du discours suscite remarques, interrogations et prises de notes.

b) Des interactions stabilisées

Alors que le « transfert » se réalise dans les conditions liées au déplacement en autocar, la réunion d'information facilite les interactions entre les touristes et l'encadrant présent. C'est un temps partiellement convivial qui se déroule concrètement dans le calme et le cadre presque clos de la salle qui suscite une dynamique d'échanges : « *il y avait plus de temps* [que le transfert]*, et on pouvait poser ses propres questions* » (Tuomas). On peut discuter et nouer une relation avec l'encadrant qui est souvent questionné en tant que Finlandais(e) vivant à Paris, ce qui suscite la curiosité des enquêtés[334]. Le discours produit soulève un ensemble de questions dont le guide essaie généralement d'y répondre une fois son propos terminé : « *ils posent pas mal de questions… justement sur les transports, beaucoup, beaucoup. […] J'écoute ce que disent les gens, j'écoute quels sont les problèmes.* […] *Par exemple "la tour Eiffel, combien ça coûte, comment monter ?" Ça, c'est une question qu'ils posent souvent, "combien de temps faut-il attendre pour arriver au sommet de la tour Eiffel ?"».* Il y a un ensemble de problèmes qui sont abordés et plus ou moins résolus abstraitement mais dont il faudra nécessairement les tester pour en négocier la maîtrise pratique, notamment la relation avec l'environnement du métro (la phase du compostage du billet, le passage des portiques qui s'ensuit, etc.)[335]. Concernant les informations sur la ville, les questions sont

[333] Ils ressortent régulièrement alors que les sites touristiques emblématiques le sont nettement moins, ce qui peut s'expliquer que le discours sur ces derniers est déjà intériorisé par les enquêtés dont l'effet prescriptif se fait moins sentir.

[334] « *On a parlé de son travail ici et où elle avait voyagé et… à quel point elle aime vivre à Paris… et elle est très ouverte et spontanée* » (Teiva, parlant de Pauliina).

[335] « *Ils veulent savoir même dans quel sens il faut introduire le billet dans la machine pour composter. Ça, c'est une question… ça n'a aucune importance, vous voyez qu'on ne peut pas mettre le billet n'importe comment. Vous essayez, vous allez voir. […] Ce qui est difficile dans le métro, c'est comment composter, comment ouvrir les portes, parce que les gens restent devant les portes et ils ne poussent pas, ils pensent que c'est automatique, que tout va rouler comme ça, dès qu'ils ont introduit le billet* » (Pauliina).

nombreuses et variées, touchant les lieux possibles de shopping (« *elle nous a parlé de magasins chers comme Chanel et tout ça, mais je ne veux pas y aller, c'est trop cher ça, je voulais des renseignements sur des boutiques de vêtements* », Brigitta), les adresses d'un restaurant (« *trouver un restaurant pour le premier soir, et si elle pouvait faire la réservation. Et elle l'a faite* », Heidi) ou d'une supérette de proximité (« *où était l'épicerie la plus proche* [qu'elles ne trouveront pas]*, nous voulions acheter des boissons et des choses à manger* », Noora) ou encore les modalités pour se rendre à Disneyland : « *comment on y va, avec quel train* », Mikko).

La dimension stabilisée des interactions est encore lisible à partir des documents qui sont fournis aux touristes à travers la brochure informative et le plan des réseaux de transports qui servent de support aux discours prononcés par les encadrants. La mémoire pratique issue des routines quotidiennes ne pouvant ici être sollicitée, elle est objectivée par des annotations, des soulignements, des griffonnements… En effet, nombreux sont les plans de transport dont des stations sont entourées ou cochées, fréquentes aussi sont les brochures informatives qui sont complétées par des notes. Ces micros pratiques scripturales suppléent la mémoire individuelle qui risque d'incorporer avec difficulté la somme des informations fournies. En conséquence, ces actions permettent de se rassurer et d'organiser les futurs mouvements par une représentation sommaire de l'organisation du territoire : quelques grandes aménités touristiques et des zones marchandes servent de repères, des stations de métro émergent et offrent une première structuration spatiale. Ainsi, concrètement, on note le nom d'un lieu, sa localisation, une ligne de métro ou de bus, les tarifs. Ce processus d'objectivation sert la mémoire en agissant en partie comme possible rappel pour des déplacements à venir. C'est Heidi notant « *des choses à voir, vous savez, je les ai marquées d'une croix dessus… les numéros de bus*, *les rues où faire du shopping* [le quartier de la Madeleine] *et […] combien coûte le ticket-journée, vous savez le ticket de métro… des choses comme ça, pour me rappeler* » ; Mikko a « *juste fait quelques croix sur la carte et les stations de métro* [Châtelet-les Halles, RER A] *[…] c'est la station où on doit se rendre pour aller à Disneyland […] je n'aurais pas à rechercher »*. Teiva a indiqué des lignes de bus – les numéros 85, 65 et 74 – dont la dernière est complétée par l'annotation « *McDonald's* » qui signifie la présence, près de l'arrêt de la ligne 74, de l'enseigne de fast-food et viendra faciliter, lorsque la situation se présentera, la localisation spatiale (« *c'est près d'un McDonald's, c'est plus facile à trouver* »). Ces manières de faire servent notamment l'évaluation où l'objectivation par l'écrit des différents tarifs, comme Tiina notant « *le prix des tickets de métro, les carnets, le ticket pour une journée, le ticket Paris Visite, le ticket pour cinq jours »* qui permet d'avoir le plan des différents titres disponibles et les tarifs afférents pour décider adéquatement (« *j'ai regardé dans ma chambre, pour comparer* » dit-elle). Néanmoins, ces micros planifications pour l'action à venir ne sont pas toujours réalisées parce qu'on fait parfois autre chose ou qu'on procède différemment.

Une autre manière de considérer la réception consiste à la situer plus largement non plus seulement au niveau des enquêtés qui y assistent mais aussi, à l'inverse, à travers ceux qui s'en absentent. La réunion, au contraire du transfert, est évitable si on le souhaite. Tous les arrivants ne sont pas présents et s'absentent majoritairement – mais pas systématiquement – ceux qui estiment

connaître suffisamment Paris et/ou valorisent une autonomie d'action pour pouvoir se passer d'un tel moment.

c) Réception de la réunion d'information pour ceux qui reviennent

Les enquêtés « revenants » ont des comportements contrastés vis-à-vis de cette réunion d'information et témoignent de la différence des investissements selon les configurations de voyage. Il y a une partition entre ceux qui reviennent pour une seconde ou une troisième visite et qui assistent à la réunion mais dans une attitude plus dilettante et distancée et, enfin, ceux qui affichent un nombre plus important de visites (cinq fois et plus) où l'autonomie est un principe fort de leurs conduites dans la ville. Pour les premiers, il s'agit d'être présent pour la convivialité du moment, comme Kati « *c'est la deuxième fois qu'on vient donc… on est juste contentes d'être là* » mais c'est aussi un temps propice à l'interconnaissance : « *on arrive à connaître et à parler avec d'autres personnes qui voyagent comme ça, c'est bien aussi* » (Yurki, qui voyage seul). En conséquence, la généralité des informations qui sont renseignées, parce qu'elles ressortent du domaine du connu, entraîne une attitude globale d'inattention relative : « *bon, je dois dire que je n'ai pas écouté si attentivement parce que c'est toujours très général, comment aller à tel endroit et… Elle donne toujours des conseils sur comment utiliser la carte et les habitudes du métro et des choses comme ça, donc je le savais déjà et j'ai un peu "zappé"* » (Paavo). Néanmoins, le seul critère d'une sociabilité partagée n'explique pas, à lui seul, leur présence. La recherche de nouvelles informations est souhaitée en étant moins « sommaires » et affranchies du registre des transports ou des monuments, plus ciblées aussi sur des événements ou des visites moins connues ou balisées : « *il y a toujours des choses nouvelles à savoir, comme les Halles, c'était une chose nouvelle qu'on a faite* » (Kati). De même, Yurki est venu pour voir « *s'il y avait quelques nouvelles informations […] je me demandais si… s'il y avait des événements pour le premier mai, parce qu'en Finlande, c'est très célébré et je ne sais pas si ça l'est ici. Je voulais connaître les événements organisés pour cette occasion* ». Ces touristes « revenants » sont encore attachés à l'ambiance de ce moment et portés par la recherche d'informations plus spécifiques mais qui n'ont pas le caractère de nécessité – dans le sens où elles constituent moins des supports directs pour l'action – que les données générales sur la ville et les transports. Bref, une attitude plus distancée face au discours du guide qui est encore plus marquée pour ceux dont le contact avec Paris est familier. Ils justifient leur choix par une valorisation prononcée de l'autonomie : « *je ne suis jamais allé dans ces réunions d'informations, enfin si, la première fois je crois, mais j'aime bien faire les choses seul. Je déteste cette sensation de m'asseoir et d'entendre le guide : "il y a ça à faire, et ça à faire", je n'aime pas ça. J'aime le faire moi-même et vérifier moi-même et trouver moi-même […] ça ne m'intéresse pas. Mais je comprends les gens qui viennent pour la première fois et les gens qui ne voyagent pas beaucoup, bien sûr, c'est bien pour eux* » (Christian). Le rejet des préconisations extérieures est net et la place que l'on accorde dans le processus de décision est ici centrale et semble non négociable (au moins dans ces conditions d'encadrement). Néanmoins, si l'offre d'un tel service ne s'accorde pas aux dispositions actuelles de ceux pour qui les retours sont nombreux car il perd sa pertinence principale (une information plus structurelle que conjoncturelle sur la ville), la correspondance s'est néanmoins

réalisée lors d'un premier voyage (« *la première fois* »). Au final, l'effet opératoire de cette réunion est, avant tout, la recherche d'une optimisation du voyage pour les touristes les plus désireux et demandeurs d'un cadrage général. Si d'autres raisons peuvent être avancées (chercher des informations plus spécifiques ou le contact du collectif), il reste que l'analyse du contenu des informations diffusées montre qu'elles opèrent comme une première sélection dans le choix et la retenue d'éléments au sein d'un ensemble varié qui facilite ainsi la programmation en proposant un espace restreint de possible. La pratique de la ville s'appuie sur ce premier balisage où la représentation des lieux dignes d'intérêt est plus claire, parce que *déjà donnée*. Ce temps de réunion permet de contrecarrer, pour partie, les effets inévitables de tout univers inhabituel où les nouveaux entrants agissent généralement avec incertitude, par tâtonnements, hésitations ou erreurs. C'est notamment un appui adéquat pour les enquêtés qui voyagent dans les temporalités les plus courtes (petit week-end) où l'efficacité de la réunion se révèle : « *ça permet d'utiliser le temps qu'on passe ici de manière plus efficace, parce que je n'ai que quatre jours ici. […] C'est nécessaire parce que tu n'as pas à passer du temps à comprendre les choses seule, donc ça fait gagner du temps. […] Tu n'as pas à connaître toutes ces choses qu'il faut normalement savoir sur la ville, comment ça fonctionne, comment fonctionnent les transports et comment on trouve les magasins les plus proches, s'il faut donner un pourboire ou pas, toutes ces petites choses. Je pense qu'on gagne du temps quand c'est une personne qui les dit. Bien sûr, on pourrait aussi lire un guide, mais c'est bien d'avoir une personne à qui on peut demander, les endroits où on veut aller, "comment je peux aller là bas ?", et qui te dit "ben, c'est plus facile d'y aller comme ça", "vous devriez aller là". C'est ce genre de choses* » (Salli). En visant, en premier lieu, l'adéquation des usages et des conduites à l'environnement social et au territoire par la mise à distance des contrariétés issues de la méconnaissance, cette réunion fonctionne efficacement pour la plupart des enquêtés inscrits dans une posture de découverte initiatique.

1.2 L'information délivrée dans le cours du voyage

L'information distribuée au-delà du temps propre de l'arrivée se loge principalement dans les visites guidées qui sont proposées par l'agence, la présence physique d'un encadrant lors des permanences pluri-hebdomadaires dans les hôtels ainsi que dans la possibilité d'appeler ces derniers par téléphone.

1. 2. 1 Les visites guidées

Les touristes qui optent pour les excursions proposées par l'agence justifient leur choix par la présence du guide interprète, passeur compétent qui, par son récit et ses conseils, offre un regard expert sur la ville. Nous avions montré que le rapport au collectif des enquêtés voyageant avec ce tour-opérateur était labile mais globalement accepté, notamment lors des visites guidées parce que l'objectif est, avant tout, la valorisation par le recueil d'informations spécifiques (cf. partie « logiques

globales du voyage »). Nous montrons ici la plus-value que le guide interprète apporte dans la découverte de certains lieux de la ville.

1. 2. 1. 1 Le guide, passeur compétent pour « lire » la ville

Vis-à-vis des visites ponctuelles organisées (Versailles, le Louvre, le « tour de ville »…), le guide interprète constitue, pour les enquêtés, un intermédiaire savant en mesure d'exposer et de décrire la ville dont le récit nourrit la connaissance. Les éléments constitutifs de l'expérience touristique (loisir, distance au quotidien, mobilité de circulation) traduisent une appétence à la découverte de l'environnement visité. Dès lors, il s'agit d'organiser ce contact avec la ville : choisir, par exemple, de se promener seul dans les rues, sans médiations extérieures ou, au contraire, s'aider d'objets ou de personnes pour aiguiller les parcours, les regards et les connaissances. C'est le cas, en partie, du « projet » dont il est ici question : le choix d'excursions avec l'agence qui impliquent tant un guidage physique que cognitif et intellectuel dans l'apport extérieur de connaissances. Cette qualité vient apprécier l'objet de la visite. C'est le sens de nombreux propos qui rapportent le rôle du guide interprète dans la fonction de découverte.

Nous avons cité, au début de ce chapitre, un ensemble de propos sur l'importance du guide interprète qui « raconte » et « donne des informations inconnues » aux visiteurs (cf. partie « logiques globales »). En effet, s'il est recherché, c'est parce qu'il apparaît comme un « passeur compétent ». L'expression réfère au passage d'une dimension à une autre qui s'effectue dans des conditions efficientes en vertu des connaissances adéquates du passeur. Celui-ci, par sa capacité à bien juger et à transmettre, est en mesure d'ouvrir à d'autres aspects de la représentation. Nous dénombrons ici trois de ces aspects qui renvoient chacun à différentes facettes de la ville. D'une part, c'est la ville dans sa dimension historique et/ou esthétique qui est expliquée, où l'on rend compte de la valeur d'un site ou d'une œuvre. D'autre part, ce sont des particularités de la ville, dans ses détails et ses originalités. Enfin, c'est la ville dans sa dimension actuelle et vivante qui est soulignée. En fait, c'est une triple partition entre un regard sur 1) les aspects « monumentaux » de la ville (tel que nous avons défini le terme), 2) la ville dans ses dimensions « banales » : les singularités subjectivement perçues dans l'environnement urbain sans qu'elles soient associées à un aspect a priori touristique et enfin, 3) la ville « contemporaine », dans son actualité et ses événements. Nous procédons en suivant ce découpage plutôt qu'en analysant les excursions les unes après les autres, ce qui aurait le défaut de la redondance. En effet, les aspects ci-dessus se retrouvent simultanément dans la plupart des excursions mais à des degrés divers. Par exemple, la visite à Versailles, si elle est globalement consacrée à la visite du château, est aussi l'occasion de communiquer sur la ville lors du trajet en car, etc.

- Premièrement, les discours du guide comme descriptions « monumentales » de la ville, à travers la visite des sites et des œuvres qui la composent (c'est autant le rôle du « tour de ville » que les visites à Versailles et au Louvre). Ils permettent le recueil d'un ensemble de connaissances historiques et esthétiques qui ont une fonction de dévoilement qui s'illustre moins dans la révélation d'éléments potentiellement cachés que dans l'éclairage de sites redevables du passé, notamment les formes urbaines caractéristiques de la ville historique : « *par exemple j'ai un très bon souvenir de mon voyage à Rome, le guide t'explique tout, […] la façade d'un immeuble, pourquoi elle a été faite de telle manière ou d'une autre, la structure. Donc je crois qu'un guide, pour faire des visites guidées, c'est beaucoup plus enrichissant parce qu'on t'explique le côté historique, et beaucoup de choses, les formes des monuments* » (David). Mais c'est surtout la divulgation concrète, in vivo, d'un discours qui complète l'activité visuelle et qui facilite l'incarnation d'une représentation originelle – généralement assez abstraite – dans des formes et des sites précis. Par exemple, si Brigitta savait que le quartier Latin existait, elle n'en avait qu'une idée générale, comme un bloc homogène mais à l'identité aléatoire : « *je savais que ça existait, et que c'était un endroit très intéressant mais je ne savais pas vraiment ce qu'il y avait là, les endroits précis, c'était très flou* »). La visite est l'occasion de figurer la représentation originellement poreuse de l'origine par des images précises et un discours idoine. Le quartier Latin prend alors une forme plus définie, se nourrit d'une histoire (« *le quartier étudiant, Saint-Germain des Près, les intellectuels, c'est ça, non ?* »), d'un espace géographique (« *près de la Sorbonne et de la Seine* »), de sites (les « *églises* ») et de rues (« *il y a la rue qui a le nom de Napoléon* [rue Bonaparte] *où il y a plein de boutiques* »), d'une appellation précisée (« *il y avait des écoles et des universités où on parlait Latin* »). Bref, le quartier s'incarne dans un espace et une temporalité plus significative, avec a posteriori des images mentales aux contours plus fins et aux contenus plus denses. La fonction « incarnante » que favorise la visite du guide, dans l'alliance du visuel et du discursif, se lit aussi au sein même des sites, au contact des œuvres parce que le discours participe à les animer : « *dans les guides, il y a des peintures, on ne voit pas bien, et quand c'est indiqué, c'est court. Avec le guide* [physique]*, on s'arrête devant les peintures* [parlant de sa visite au musée du Louvre]*, on apprend son histoire, on a plus d'informations et de connaissances, […] c'est plus facile avec un guide qui nous dit vraiment les choses […] on retient mieux* » (Mikko). Mais c'est aussi parce que le guide sait étayer son discours de particularités historiques qui viennent ou éclairer le dessous des choses ou alléger la densité des informations en les relayant par des faits plus légers : « *c'est plus vivant, plus drôle. […] Parce qu'elle te raconte des histoires. Par exemple, l'histoire des rois de France, elle ne te raconte pas que l'Histoire qu'il y a dans les livres mais des anecdotes, beaucoup de choses drôles, des choses pas connues, des choses qui ne sont pas dans les livres. […] Par exemple la relation entre Louis XVI et Marie-Antoinette, tout sur le palais, les favorites… comment s'habillait le roi…*[…] *elle le raconte… sur un ton humoristique, ce sont des choses qui peut être ne sont pas certaines* [au niveau historique] *mais c'est drôle* » (Hella, parlant de Versailles). La première de ces facettes qu'ouvre le discours du guide

consiste ainsi à éclaircir les différents aspects de la ville « monumentale », autant dans la présentation d'un quartier historique que dans la saisie des pratiques passées qui y sont associées. On peut parler, à ce sujet, d'un regard « historique ».

- Secondement, le discours du guide comme exposé visant des éléments particuliers de la ville, par une lecture plus localisée attachée à faire ressortir la partie plutôt que l'ensemble, au vu de la singularité qu'elle recèle (l'excursion « tour de ville » est ici davantage concernée). Les discours pointent des curiosités logées dans la ville qui passeraient vraisemblablement inaperçues et qui demandent, en conséquence, un savoir spécifique. C'est ainsi voir « *la plus petite maison de Paris, celle avec une seule porte et une seule fenêtre* » (Noora), des détails qui sont significatifs pour la culture nationale (« *l'hôtel où Sibelius, le compositeur Finlandais, vivait, […] je ne m'y attendais pas, parce que je ne savais même pas que Sibelius avait vécu à Paris »,* Pekka), des lieux comme des boutiques de luxe spécialisées (dans la maroquinerie et la chapellerie) qui sont l'expression d'une différence en étant réservée à une élite économique : « *elle nous a montré des boutiques très chères avec que des chapeaux, une autre avec des gants […] elles sont très célèbres pour ce qu'elles vendent* ». Ce tableau hétéroclite met la lumière sur la diversité des ressources attractives de la métropole, où l'on (re)trouve l'hyperspécialisation marchande (les commerces haut de gamme), une référence nationale logée dans un immeuble (*Sibelius*), le détail de la difformité (la plus petite maison). Le discours du guide extrait de la vie urbaine moult curiosités possibles qui nourrissent un paradoxe en produisant la sensation de la pluralité et du divers à partir d'un lieu ou d'un objet spécifique. C'est, en effet, en allant chercher des détails et, surtout, en les accumulant, que ce type de discours entraîne la représentation d'une étendue urbaine porteuse de possibles. Situant la focale à l'échelle de la rue, dans la sélection d'un commerce ou d'une maison, c'est le sentiment de l'immensité de la « grande ville » qui ressort, là encore lié à la Finlande : « *je suis surprise, quand je vois toutes ces choses si différentes, tout ce qui existe ici à Paris, à quel point c'est grand. Pour notre imagination, c'est vraiment immense, il y a tout, partout. En Finlande, tout est si petit* » (Noora) ; « *le "tour de ville"… c'était très enrichissant parce qu'avant, nous ne connaissions que la tour Eiffel et le Louvre… maintenant, on connaît plein de détails… on n'imaginait pas que c'était si grand, qu'il y avait autant de boutiques si chères, autant de chose*s » (Gabriel). Mais c'est bien la médiation du discours – le récit proposé par le guide – qui participe à la formation de tels sentiments. Sa densité et l'étayage d'une multitude de détails qu'il contient modèlent le regard en l'ouvrant à une représentation du multiple : « *la guide disait des choses très diverses, […] elle donnait des informations très détaillées sur les bâtiments, les monuments. Et c'était très surprenant pour moi en fait, je pensais qu'elle lisait un papier, parce que quelqu'un de normal ne peut pas vraiment en savoir autant sur toutes ces choses. J'ai eu l'impression qu'elle lisait parce que je ne peux pas imaginer que quelqu'un sache autant de petits détails sur tous ces bâtiments et tous ces endroits !* ». In fine, dans la profusion des détails, c'est la mise en forme d'une

représentation à dominante « anecdotique » de la ville, comme regard du particulier sur les composantes urbaines.

- Troisièmement, la ville dans sa contemporanéité et sa structure actuelle, où le guide tente de donner forme à un espace qui ne soit pas figé que dans le bâti et l'Histoire, ni dans la multiplicité des potentialités de la grande ville (c'est, là encore, avant tout, la fonction du « tour de ville »). Dans cette optique, le guide aborde alors, pêle-mêle, la ville sous divers angles : l'aspect foncier et la cherté des loyers (« *elle a parlé de l'endroit où ils* [les Parisiens] *vivaient, du prix des logements et quels quartiers étaient les plus chers. Et de la taille des appartements* » Noora), les modes de vie et notamment la place des pratiques du dehors et l'importance des cafés comme lieu de vie sociale (« *elle a dit que les gens aiment s'asseoir aux terrasses, rester longtemps boire un verre* », David), permettant de tisser des comparaisons au sein desquelles le touriste se positionne : « *elle nous a dit que les Français passaient beaucoup de temps dans les cafés, que c'était comme une deuxième maison. Nous, on a plus de grands appartements donc nous passons plus de temps dedans* », Teiva). La politique est également évoquée (« *elle a parlé de politique, elle a parlé de Mitterrand, comment est la politique en France… et elle a parlé de la politique aujourd'hui à Paris avec le Maire »,* Tiina). Le croisement de ces regards permet de se représenter l'actualité – évidemment sommaire – de la vie urbaine parisienne, qui s'incarne dans des institutions politiques et des figures de gouvernants (Mitterrand, Delanoë…), les modes de vie des résidents et la diversité des quartiers en fonction de leur valeur foncière, dans un rappel de la prééminence de l'Ouest parisien à ce sujet. Au final, la facette de ce discours permet d'appréhender « *comment les Parisiens vivent* » (Noora) ou « *comment vous vivez en général à Paris* » (Hanna), prenant ainsi la forme d'un regard « actuel » sur Paris.

Il faut néanmoins réarticuler ces différentes dimensions de la ville ouvertes par le discours du guide aux excursions : toutes ne promeuvent pas ce triptyque du regard sur la ville mêlant l' « historique », l' « anecdotique » et l' « actuel ». La plupart d'entre elles promeuvent le regard « historique », ce qui est très clair dans le cas des visites de Versailles et du Louvre (c'est l'objectif principal de la visite) mais aussi lors du « tour de ville » où une bonne part du discours consiste en un commentaire historique sur les aspects de la ville « monumentale » qui défile derrière les vitres du car. L' « anecdotique » et l' « actuel » sont plus difficiles à cerner comme bloc discursif compact puisqu'ils se logent facilement dans les à-côtés du discours historique. Mais s'il y a une visite qui est, de façon assez nette, en mesure d'en condenser l'ensemble, c'est le « tour de ville », dont on a pu montrer les effets structurants dans le cadre d'une « introduction » à la ville (même si une minorité d'enquêtés sont concernés). Au final, l'étude des différents discours sur la ville n'est pas sans lien avec l'univers de la lecture où la ville, comme le texte, est à déchiffrer.

1. 2. 1. 2 La ville comme texte à déchiffrer ?

L'analyse du rapport que les touristes entretiennent avec le discours du guide lors de ces visites incite à relier la ville à l'univers littéraire en la pensant comme un texte. L'analogie n'est pas nouvelle – Barthes (1970) soulignait déjà la dimension idéogrammatique de la ville et son lien possible avec l'univers textuel – et trouve sa pertinence dans la réalité complexe de l'urbain. Comme agrégat d'une multiplicité de formes matérielles et humaines qui demande à être interprété pour pouvoir en comprendre la structure, y discerner les différents quartiers, la répartition des éléments historiques, etc. Le contexte de la visite touristique rend encore plus prégnante la nécessité d'une lecture qui éclaircisse l'espace investi. Urbain (2001) a souligné cette nécessité du déchiffrement par le caractère équivoque des villes aujourd'hui : « polyvalentes, incertaines ou confuses aux yeux du voyageur, superposant le visible à l'obscur, la sérénité des monuments à la panique des rues, le luxe à la luxure, les fastes silencieux du patrimoine à la misère bruyante des bas quartiers, le tout en une mosaïque de territoires imbriqués difficilement déchiffrables. Explorer les villes, les *lire* est une chose difficile » (Urbain, *ibid.* : 183). La pluralité intrinsèque de la ville et son caractère imbriqué et stratifié par le temps renforcent la recherche d'intelligibilité et le souci d'une interprétation pour la rendre compréhensible. Cela permet de répondre à un questionnement basique qui interpelle le visiteur confronté à l'orientation et à la découverte : comment cela fonctionne-t-il, quels sont les axes structurants, etc. ? Urbain posait pourtant la question de l'intelligibilité en rapport avec l'existence du panorama qui éclaircit l'environnement que l'on découvre, ouvrant à une vue d'ensemble de la ville, le texte sous les yeux et l'interprétation à portée de soi. Dans notre cas, c'est moins le panorama que les visites guidées qui servent de lecture en facilitant une intelligibilité des lieux (notamment à travers les visites se faisant dans la ville et ayant cette dernière pour objet, tel le « tour de ville »). Il y a là une fonction similaire au panorama où la ville s'éclaircit progressivement en fonction de l'avancée physique et du discours du guide. Ne peut-on considérer celui-ci comme un lecteur averti qui, à défaut de proposer une lecture intégrale (trop chronophage), choisit des passages et cite ceux qui sont dignes d'intérêt (lecture « historique »), n'oubliant pas de petits faits non essentiels mais pittoresques (lecture « anecdotique ») et la réinscription de l' « espace-livre » dans une perspective contemporaine (lecture « actuelle ») ? Cependant, tous les enquêtés ne sont néanmoins pas désireux d'une telle lecture tierce.

1. 2. 1. 3 Attitudes de distance face aux excursions

La distance aux excursions se lit dans plusieurs attitudes qui sont à la fois conjoncturelles (liées aux conditions de la visite ou à des changements dans le cours du voyage) et structurelles (davantage déterminées par l'aspect financier ou l'acculturation à Paris).

La conjoncture du voyage introduit parfois des imprévus qui rendent difficile voire impossible la tenue des excursions malgré les prévisions initiales des touristes. Outre les facteurs extérieurs (la grève des employés du château de Versailles au printemps 2006 rendra caduque certaines visites planifiées), il y a des imprévus imputables aux touristes eux-mêmes. Par exemple, c'est le sentiment d'avoir dépensé, dans les premiers jours, plus que la somme globalement budgétée et on préfère alors se restreindre sur un excursion programmée (on a acheté des vêtements, du vin, etc.). Ce sont également les conditions résultant de la visite qui, en obturant le plaisir, produisent une distance par une attitude de dépréciation a posteriori (même si ces réactions sont rares et ont été peu observées et écoutées)[336]. On repère néanmoins des déceptions liées à la rapidité et à la promiscuité humaine dans lesquelles elles se réalisent, et qui font de certaines excursions au château de Versailles et au musée du Louvre un parcours soumis à une temporalité rigide et à une perméabilité à la fois sonore et physique vis-à-vis des autres groupes de visiteurs. Ce sont ces conditions que cible Heidi pour justifier l'impression désagréable résultant de sa visite au château à Versailles : « *nous sommes allés à Versailles, en fait… c'est un très bel endroit mais j'ai détesté parce qu'il y a trop de touristes là-bas, je veux dire… il faisait si chaud et les bâtiments, le château, et tu vas… je voulais juste prendre quelques photos mais il y a trop de touristes dans un seul endroit… on est dans un endroit magnifique, on veut prendre des belles photos et : "nous partons maintenant, allez-y, il y a un autre groupe qui arrive… "* ». La répartition initiale de l'attention entre l'activité visuelle et auditive (dirigées vers les œuvres et le guide) est malmenée par l'environnement qui demande d'ajuster sa position pour suivre la visite : « *nous avions un guide là-bas et c'était difficile d'entendre ce qu'il disait parfois parce qu'il y avait tellement de gens, et on essayait d'aller près du guide pour entendre ce qu'elle disait… mais avec trop de gens, et ça provoque des problèmes* ». Au final, un tel environnement limité dans le temps et producteur d'interférences amoindrit la qualité de la visite, autant dans son déroulement concret (« *il y avait trop de gens et pas le temps d'apprécier. Tu essayes déjà d'écouter le guide et de ne pas te faire marcher dessus* ») que dans la tentative d'en conserver les traces (« *j'ai pas pu prendre une seule photo où il n'y ait pas un autre touriste dessus. Ce n'est pas grave mais bon… »*). Néanmoins, de tels propos liés à la conjoncture ont été peu étendus, ne ressortant que très épisodiquement. Regardons maintenant du côté des éléments de distance « structurelle ».

Le critère financier est-il en mesure d'expliquer l'absence d'engagement dans les excursions proposées par l'agence ? En fait, il ne joue que marginalement. En effet, les prix des excursions ne sont pas rédhibitoires au point de se priver d'une ou de deux excursions. C'est davantage un obstacle si l'on veut en effectuer plusieurs car l'accumulation, atteignant là des chiffres plus conséquents. L'élément financier est donc mobilisable pour saisir pourquoi les touristes choisissent facilement deux

[336] Peut-être parce que le choix initial de l'excursion ne veut pas être remis en cause par un regard rétrospectif, dans une logique qui positive et apprécie, *quoi qu'il en soit*, son voyage en le parant de qualités diverses. Peut-être aussi que les prestations proposées, en étant, pour la plupart, encadrées par un guide interprète dont le métier est de transmettre des informations, notamment en les mettant en scène, répondent assez adéquatement à la majorité des demandes des touristes (ou, du moins, répondent suffisamment à leurs attentes pour ne pas susciter de retours négatifs).

voire trois excursions mais pas les cinq possibles (« *les excursions sont assez chères et il nous fallait choisir, et nous voulions prendre le Louvre, et le "tour de ville"* », Heidi). Au niveau structurel, la dimension explicative la plus prégnante de la distanciation aux excursions réside dans la valorisation de l'autonomie qu'illustre la recherche de pratiques urbaines qui sont librement décidées et gérées « individuellement », sans que l'itinéraire soit préalablement tracé et une temporalité fixée. Mais ce comportement est redevable de deux types de configurations : l'une qui ressort de touristes venant à Paris pour la première fois et qui ne rejettent que les excursions qu'ils jugent attentatoires à l'autonomie ; l'autre qui résulte de touristes « revenants » ayant une attitude homogène de rejet. Reprenons ces deux conduites.

1) D'une part, les touristes dont le présent voyage constitue une première visite et qui sélectionnent les excursions de l'agence en fonction d'une logique d'autonomie. Ces touristes appliquent inégalement ce principe car ils estiment certaines excursions moins attentatoires à la liberté de mouvement alors que d'autres sont jugées plus problématiques. Sur ce point, il y a un partage entre, d'une part, des excursions telles que le « tour de ville » ou la soirée (qui associe « le dîner et la croisière ») et qui sont perçues comme des excursions particulièrement hétéronomes et, d'autre part, les excursions au Château de Versailles et au musée du Louvre qui tendent à s'exclure de ce registre. Concernant les excursions de la première catégorie (perception hétéronome), le « tour de ville » est facilement rapporté à une visite touristique classique qui « explique » la ville, portée par l'effet « autocar » (qui n'est pas seulement un moyen pour se rendre à un lieu mais une des finalités de la visite puisqu'il s'agit de voir la ville via ce transport). Quant au dîner-croisière, il est vu comme une visite à la dimension fortement collective (par le dîner notamment) impliquant la nécessité d'interactions voire parfois le sentiment supposé de la promiscuité. Pour les visites de la deuxième catégorie (perçues comme ne remettant pas en cause l'autonomie), elles sont davantage saisies comme des excursions au caractère historique et artistique, donc portées par une finalité de connaissances. Ces visites appellent la présence d'un guide comme tierce personne spécialisée dans ces domaines spécifiques (l'art, l'histoire). Il y a donc, dans l'esprit des touristes qui ne choisissent que les secondes et délaissent les premières, le partage entre un tourisme « de visite », dans son expression basique et sommaire (voir la ville) et un tourisme plus « culturel » lié aux lieux d'Histoire, jugés plus valorisants. Par exemple, Mikko a été au Louvre et à Versailles avec les services du tour-opérateur tout en refusant le « tour de ville » (sans que le critère financier soit avancé) au motif qu'« [il] *aime bien marcher et voir les choses, comme ça, je peux m'arrêter où je veux, si je veux, et je peux faire ce que je veux, pas ce que le guide veut… ou là où va le bus. Je peux juste faire ce que je veux* ». De même, Brigitta a choisi le Louvre et Versailles au détriment des autres excursions possibles, dans un registre justificatif global de valorisation de l'autonomie (faire par soi-même, avoir son propre point de vue, aller où on veut, etc.) :

« *juste le Louvre et Versailles mais le reste, nous voulions voir par nous-mêmes, nous voulons avoir la liberté de choisir, d'aller où nous voulions, et pas dans ces trucs organisés…[…]. C'est parce que nous voulions faire notre propre emploi du temps… donc nous n'aimons pas faire des choses en groupe, nous voulons voir les choses de plus près… comme ça nous avons le sentiment de choisir les endroits où nous allons […] nous voulons avoir notre propre point de vue, et prendre notre temps… ce n'est pas possible avec un groupe… le guide s'en va et nous devons suivre le groupe et… nous ne pouvons pas regarder de plus près ce que nous voulons. Donc nous y allons seules, comme ça nous pouvons prendre notre temps… et aller où on veut […] nous ne voulons pas suivre un emploi du temps qui a été fait par d'autres gens. C'est la liberté, comme aujourd'hui dans le Sacré-Cœur, nous n'avons pas eu à suivre des gens ou un guide… on a pu prendre notre temps, voir des choses que nous voulions voir et y rester plus longtemps, aussi longtemps que nous le voulions et partir quand nous le voulions* ». Cette différence dans le choix des excursions s'explique parce que le caractère général des visites (le « tour de la ville », une croisière) permet leur réalisation sans le concours d'un support spécifique. Nul besoin de car, d'un bateau ou d'un discours alors car on peut assez aisément circuler par ses propres moyens. Au contraire, l'espace du musée appelle plus facilement un discours compétent.

2) D'autre part, l'attitude des touristes qui reviennent à Paris et ne participent pas aux excursions proposées. Pour certains, c'est moins un principe général que le désaccord avec ces visites, jugées trop classiques pour des touristes qui, non seulement les ont généralement faites par le passé mais sont depuis de plus grands connaisseurs de la ville. Ils sont donc à la recherche de modalités plus précises de visites et sont intéressés pour aborder la ville dans sa structure et ses espaces propres : « *je veux voir la vie de la ville* » (Paavo). Cette posture est avant tout celle de ceux qui comptabilisent deux ou trois visites et pour qui ce type d'encadrement n'est pas une composante rédhibitoire de leur voyage touristique. Il s'agit de voir la ville différemment dans un éventail de choix élargi comparativement à l'offre proposée : « *ça n'a rien à voir avec le groupe ou le bus […] je pense que s'ils avaient une excursion au cimetière de Van Gogh à Auvers* [sur Oise], *ou ils pourraient peut-être proposer une excursion… par exemple un restaurant, un très bon restaurant. Ça, ce serait très bien* » (Yurki). Après, il y a ceux dont le compteur des visites à Paris avoisine les sept ou huit visites et qui adoptent une posture de rejet plus explicite, où l'autonomie structure fortement la pratique et semble peu négociable.

En résumé, hors les aspects conjoncturels et financiers, trois logiques sont distinguables pour saisir la relation aux excursions proposées : il y a celle de l'acception où se mêlent néanmoins une appréciation des visites selon les finalités visées (connaissance pratique et/ou culturelle), une distance justifiée par la désadéquation entre l'offre et la demande (les visites sont jugées trop classiques) et un rejet explicite où l'hétéronomie pose problème (un groupe, des horaires, etc.). Cette triple partition « acceptation/distance/rejet » suit globalement l'expérience parisienne acquise par le nombre de

visites : plus elles sont importantes, moins les offres proposées semblent correspondre aux désirs des touristes. De la même façon que l'encadrement proposé lors de l'arrivée vise l'assurance des novices, les excursions ciblent des lieux et des sites qui peuvent certes être l'objet de visites renouvelées (c'est le cas du Louvre) mais qui sont peu adaptées à ceux qui veulent des modalités de découverte moins marquées par la logique de reconnaissance.

1. 2. 2 Les permanences

Nous l'avons précisé dans le chapitre 4, les permanences sont des temps spécifiques que les encadrants effectuent dans les hôtels à la manière d'une « tournée » (trois matinées par semaine, de 8 heures 30 à 10 heures 30 environ). C'est un temps de passage permettant de répondre aux demandes éventuelles des clients. Se déroulant généralement dans les salons attenants aux halls, leurs durées sont inégales et peuvent être très rapides si aucun des clients logeant dans l'hôtel ne se déplace. Dans ce cas, le travail de l'encadrant se borne à modifier, si besoin, les informations contenues dans le classeur (en cas de modification, de fermeture temporaire d'un musée, de travaux sur une ligne de métro, etc.). Dans le cas inverse, il peut arriver que plusieurs personnes soit présentes ensemble et questionnent tour à tour l'encadrant. Néanmoins, les présences des clients peuvent résulter de motivations diverses qui toutes ne visent pas la recherche d'une information pratique. Il arrive que des clients soient davantage portés par le contact avec autrui et l'écoute des différents récits dans une perspective de sociabilités. D'autres sont intéressés par la situation de l'encadrant comme concitoyen vivant en France : « *ils viennent juste voir le guide, et souvent ils n'ont pas de question, pas vraiment de problèmes, et ils viennent demander si, par exemple, on habite ici seule, si on est mariée, si on a des enfants et… ils posent beaucoup de questions sur la vie privée* » (Pauliina).

Les enquêtés sont nombreux à avoir eu au moins une interaction verbale avec un encadrant durant ces permanences. Visant des conseils pour asseoir une partie de leur programme ou appuyer une séquence d'action plus précise, les questions sont diverses mais se concentrent, pour beaucoup, sur les lieux et/ou les moyens d'y accéder. Ainsi, dans ce cadre d'interaction, David a cherché, en début de séjour, l'itinéraire le plus simple pour se rendre à l'Arc de Triomphe ; Teuvo a évalué les possibilités d'aller au parc Asterix avant de renoncer ; Mikko a demandé des informations sur des « bons » cafés dans le quartier ; Tuvo a cherché des informations sur le Louvre, en formulant ainsi sa demande : « *comment y aller et combien coûte le ticket et quel genre de bâtiment il y a, si c'est grand ou petit, s'il y a beaucoup de monde et ce genre de trucs. […] Comme ça je sais en combien de temps je dois être là bas, si je peux tout voir. Et quel chemin je dois prendre pour aller là bas, quelle direction, et là où sont les quelques peintures que je voudrais voir, où elles sont dans le Louvre, combien coûte l'entrée ».* Tuomi a cherché une visite « intéressante » et s'est rendue, à la suite, aux catacombes : « *on m'a dit que c'était un bel endroit à voir* » (site qui est souvent l'objet de conseils). La tarification est également un sujet fréquent : abordée lors de la réunion d'information, elle n'est pas toujours assimilée car les situations de chacun ne correspondent

pas toujours à la présentation générale qui en est faite. Plus largement, l'observation d'une matinée, au-delà des seuls enquêtés constituant notre échantillon, permet de recueillir une grande variété de demandes mais qui restent articulés, pour certains initiés, autour d'expositions récentes potentiellement intéressantes, de la localisation de magasins pour faire du shopping. Dans l'ensemble, il y a un rapport différencié selon les contextes de voyage, notamment sur les informations relatives aux transports : aux « primo arrivants » la délégation à l'encadrant des choix modaux ou tarifaires et des itinéraires sur des segments délimités de parcours (comment aller au musée d'Orsay ? Le ticket acheté dans le métro est-il valable pour le bus ? Quelle est la station de métro la plus proche de l'hôtel ?) ; aux « revenants » une forme d'efficacité pratique qui s'illustre dans un questionnement aux allures de confirmation : « l'heure du départ pour l'aéroport le lendemain est-elle inchangée ? » ; y a-t-il toujours ce restaurant dans telle rue… ? », etc. C'est dans ce cadre de la permanence que Kati ira déambuler aux Halles, Yurki à Auvers sur Oise découvrir la maison de Van Gogh, Maria à la recherche d'un spectacle de danse, Sakasi sondant la possibilité d'une excursion en Normandie et Ester à Fontainebleau.

Outre ces permanences, il reste possible de joindre un encadrant par téléphone via un numéro qui est communiqué lors de la réunion d'information et disponible dans la brochure distribuée dans ce moment.

1. 2. 3 Le recours à l'appel téléphonique

La possibilité de joindre par téléphone un encadrant a initialement été mis en place comme réponse à une logique de sécurisation : savoir qu'il y a, à tout moment, pour les clients, une jointure possible avec la structure encadrante. Dans les faits, cette liaison doit pouvoir gérer les situations d'urgence qui sont généralement exceptionnelles, par exemple le malaise d'un client et la nécessité, plus ou moins grande, de joindre un médecin sinon trouver une pharmacie. L'encadrant est alors un recours pour entamer les démarches nécessaires à l'assistance médicale[337]. Au-delà de ces temps exceptionnels pour lesquels nous n'avons que des récits indirects, il y a un ensemble d'usages détournés de cette médiation par téléphone. Certaines sont acceptées voire intégrées dans la relation de service, d'autres sont vécues sur le mode de la contrariété par les encadrants. Dans le cas de l'insertion du service au sein des relations d'encadrement, la médiation téléphonique peut, par exemple, servir à confirmer, suite à des discussions ou des propositions préalables émanant de l'encadrant, des réservations concernant des sorties culturelles nécessitant une anticipation et l'achat d'un billet, le client confirmant par téléphone la réservation pour une soirée (dans un club de jazz, un

[337] Pauliina cite le cas d'un client qui, souffrant, est allé vers quatre heures du matin, seul vers les Champs-Élysées dans l'espoir de trouver une pharmacie. Ne sachant comment exprimer clairement ses problèmes en français et balbutiant l'anglais, il a contacté l'encadrante pour gérer la situation. Celle-ci raconte sa perplexité : « *"mais moi je ne peux pas dire ce que vous avez", il était mal, il est rentré à l'hôtel, j'ai appelé le médecin, le médecin est arrivé, j'ai fait la traduction au téléphone. À sept ou huit heures du matin, j'ai appelé l'hôtel pour savoir si ça allait mieux* » (Pauliina).

cabaret…). Un ensemble d'usages sont néanmoins détournés et plus ou moins subis par les encadrants où la médiation, visant initialement l'exception, s'exagère dans de nombreuses situations au sein du voyage. De façon mineure, ce sont des clients qui appellent pour des situations concernant des micro-décisions au cours de la journée. Par exemple, il nous arrivé de saisir, sur le vif d'une discussion avec Pauliina lors d'une permanence effectuée à ses côtés, des appels illustrant la recherche d'informations. Ainsi, tel client appelant de la tour Eiffel parce que la file d'attente était longue et il voulait connaître les conditions d'emprunt des escaliers : « *j'ai expliqué lequel des piliers permet de monter à pied, et s'il peut déjà à l'entrée acheter les billets pour le troisième étage, parce que là-bas, troisième étage, il faut prendre l'ascenseur* ». Parfois, la nature des décisions déléguées par téléphone à l'encadrant prend des proportions qui surprennent et agacent : « *souvent, ils m'appellent pour demander de toutes petites choses, ils sont devant le Sacré-Cœur, ils m'appellent pour demander "il vaut mieux monter du côté gauche ou côté droit ?", ça, ça m'est arrivé deux fois, je ne vois pas tellement la différence, ils me posent des questions comme ça, l'escalier qu'on voit dans les photos* ». Pour parer à ce qui est considéré comme des abus, il y a un discours préventif lors des temps d'exposition des informations relatives au voyage. La possibilité du recours téléphonique est accompagnée de précisions sur les conditions de réception des appels. Ainsi, il est précisé que la réactivité est liée aux absences possibles pour cause d'occupations connexes tel le suivi d'activités avec d'autres clients et les appels nocturnes sont dévolus aux situations de grandes urgences. Cette sensibilisation s'est accrue dans les premiers temps de l'apparition des téléphones mobiles où les usages étaient régulièrement inopportuns et présentaient un caractère nouvellement ludique. Bien qu'ils soient aujourd'hui plus mesurés, il reste que ce type de médiation est vécue de façon ambivalente par l'encadrant, entre la nécessité professionnelle de l'assistance et, précisément parce que celle-ci ne peut-être assurée continuellement de bout en bout du voyage, la confiance inévitable dans l'autonomie d'action des clients et leur capacité à mobiliser des ressources dans la ville. L'ambiguïté ressentie au sein du tour-opérateur naît simultanément de la disponibilité partielle de ce service téléphonique (réservé aux situations d'urgence) et de l'inégale capacité des clients à la débrouille. Il y a un souci de se préserver des appels intempestifs tout en craignant d'éventuels problèmes pour les clients, ce qui explique les discours sur la ville comme univers sécurisant : « *c'est vrai que c'est une responsabilité, et en tant que tour-opérateur, il faut aussi comprendre que s'il y a un client qui ne sait pas parler, qui ne sait pas chercher, il y a un malaise par exemple, et il ne fait rien s'il ne trouve pas la guide, ça, c'est arrivé quelques fois. J'essaie aussi d'expliquer que moi, je ne suis pas médecin, vous appelez le 112, et ensuite moi, il faut toujours trouver quelqu'un, mais qui peut vous aider, vraiment, et là tous les moyens sont possibles, on ne peut pas aller à Paris sans qu'il y ait des gens quelque part, il y a toujours des bars, des hôtels ouverts, mais ça c'est quelque chose qui me rend un peu mal à l'aise, parce que c'est quelque chose pour laquelle je ne peux pas être disponible 24 heures sur 24, tout le temps, c'est pas possible, et ça peut arriver aussi, je peux dormir, le téléphone sonne, et je n'entends pas du tout, et là, si quelqu'un est mort, je ne veux pas être devant le juge* [rires] » (Pauliina). C'est, là, l'illustration d'une bivalence difficilement résolue et toujours latente, en équilibre, qui résulte du caractère indéterminé de ce service : plus ou moins toujours disponible, potentiellement actif, jamais

vraiment affranchi de séquences temporelles puisqu'il doit parer à l'urgence.

Concernant l'ensemble des structurations « collectives », tant dans le temps de l'arrivée que dans le cours du voyage, leur examen montre globalement une diffusion principalement articulée autour de fonctions d'assurance et de cadrage de l'environnement parisien qui explique, en termes de réception, les désaffections partielles des enquêtés déjà confiants et connaisseurs. Au-delà, il y a d'autres voies de recours pour être adéquatement « soutenu ».

2. Les soutiens « individuels »

Nous nous basons sur la dissociation du chapitre 5 entre les « soutiens » que l'on peut « embarquer » avec soi (objets mobiles) et d'autres qui sont logés, plus ou moins fixement, dans l'espace urbain et dont nous avons dit qu'ils étaient comme « distribués » (repères de l'environnement, interactions avec des passants…).

2.1 Les éléments « embarqués »

Les éléments mobiles qui constituent potentiellement des supports pour le voyage concernent ici le guide papier, la carte et les menues affaires logées dans le sac que l'on prend avec soi.

2. 1. 1 Le guide imprimé

Le guide imprimé sert la programmation avant et pendant la concrétisation physique du voyage (cf. la partie « logiques globales »). Mais, puisque c'est la relation avec les objets « embarqués » qui ici nous importe, c'est l'usage du guide *dans le cours du voyage physique* qui est analysé. Nous l'avons dit, cet objet sert le touriste, visiteur porté par le loisir et la découverte, en lui prodiguant conseils et informations. L'encadrement proposé par le tour-opérateur n'obère pas la place et le rôle d'un tel objet, la présence de services potentiels dans l'environnement immédiat n'empêchant pas les touristes de prendre avec eux un ou plusieurs des guides achetés et parcourus avant le départ. En effet, tous les enquêtés possèdent au moins un guide imprimé et un bon nombre en ont apportés plusieurs. Certains ont pu les emprunter au préalable à une bibliothèque ou à des amis voire conservés chez soi après d'autres voyages. L'accaparation temporaire de multiples exemplaires évite un choix a priori sur l'un ou l'autre des guides et multiplie théoriquement les informations. Il est courant d'observer, chez les enquêtés, le côtoiement de plus anciens exemplaires avec l'édition la plus récente achetée pour l'occasion. Dans ces cas, les lectures sont plus impressionnistes que ciblées et hiérarchisées selon les différents guides : « *je les ai lus un petit peu, j'ai emprunté quatre livres sur Paris à la bibliothèque et je les ai lus un petit peu, mais il y avait des choses que je connaissais avant* » (Mikko) ; « *j'en ai deux ou trois, trois en fait. Mais en ce moment j'ai le plus récent avec moi, les autres sont à l'hôtel* » (Yurki). Les lectures et les recherches

d'informations se font dans les temps d'arrêts et de repos au sein des journées, c'est-à-dire le matin lors du petit-déjeuner et les discussions associées au déroulement de la journée et/ou le soir une fois rentré à l'hôtel. Dans ce cas, c'est soit un retour sur les lieux visités (pour compléter une information, prendre la mesure des trajets effectués…), soit une perspective sur le lendemain avec la visualisation de choses à faire et à voir. Entre ces moments, les exemplaires sont consultés dans la journée, durant les pauses dans les cafés, dans un musée, sur un banc, etc. Liés aux arrêts, les temps de lecture sont des temps de recul devant les mouvements à accomplir. Le plus souvent, les exemplaires les plus lourds restent à l'hôtel et sont conservés sur soi ceux qui encombrent le moins, à l'exception des exemplaires qui viennent appuyer des visites spécifiques préalablement prévues, généralement des sites historiques. Les visites dirigées vers les lieux « monumentaux » constituent un temps mobilisateur d'au moins un support parce que c'est l'occasion de se voir délivrer des informations sur les conditions de l'œuvre et de sa caractérisation singulière. Ainsi, les enquêtés partant pour Versailles, le Panthéon ou le Louvre se munissent d'un guide servant l'appréciation d'une visite qui pourrait, sans cela, s'avérer terne et moins nourrie (exemplaire dont on a vérifié au préalable la teneur historique des informations qu'il contient). Même quand les visites sont guidées et encadrées par la présence d'un guide interprète, le guide papier trouve sa place comme soutien parce qu'il sert à la fois la préparation de la visite (une première lecture dans le car, par exemple, quand on va à Versailles) puis comme vérificateur et complément au discours du guide. À l'inverse, les journées dénuées de visite spécifique tendent à promouvoir une lecture épisodique et plus « impressionniste ». C'est une lecture ponctuelle (selon les *points* visités), globalement parcellaire où la pratique s'apparente à une forme de butinage. On lit quelques descriptions, on le regarde « une ou deux fois », « pas tous les jours », « seulement à propos des églises », « on le regarde si jamais on veut quelque chose de précis ». Comme le dit Kati, le guide, « *c'est juste des conseils* » que l'on s'approprie très diversement et aléatoirement selon le programme. Si celui-ci est précis en s'incarnant dans un site ou dans une œuvre spécifique, le guide sert à en informer la place et le rôle dans une perspective historique, esthétique, etc. Si, au contraire, le programme est peu défini au préalable et se construit lors de l'avancée dans la ville, les lectures sont davantage contingentes à l'environnement visité qu'un prescripteur véritable sur l'ensemble de la journée. Concrètement, dans ce cas, l'usage du guide résulte d'une réaction aux intérêts produits par la vue d'un site ou d'une scène. En effet, lorsque le programme s'apparente à une visite de la ville sans objectifs spatiaux très déterminés et que l'on profite d'une ambiance et d'observations captées in situ, l'examen montre que les enquêtés prennent davantage les guides comme un stock de connaissance à disposition au service d'une vérification selon les contextes et les questions qui émergent en situation. Par exemple, l'intérêt pour la lecture est suscité après être passé dans un endroit qui a activé la curiosité où lors d'une discussion pour laquelle une question posée sur la ville reste sans réponse. Il y a, dans cette mobilisation rapportée à des intérêts *hic et nunc*, dans la confrontation sensible et visuelle avec tel élément captant l'attention, une consultation a posteriori qui peut s'interpréter comme une lecture distancée (le guide apparaissant une fois l'action terminée).

D'une part, il faut relier cette « distance » aux lectures plus planificatrices à l'hôtel qui, en définissant des lieux de visite, permet de laisser partiellement de côté le guide dans le cours de l'action. D'autre part, cette « distance » n'est pas identique pour tous. Pour les enquêtés « primo arrivants », les relations au guide papier sont marquées par une certaine labilité : hors appuis en vue de visites de sites ou d'œuvres, hors également des phases planificatrices des soirées et des matinées à l'hôtel, il est souvent consécutif au mouvement en corroborant, prouvant, constatant ce qui a été fait et visité antérieurement. Une première explication peut être avancée pour justifier cette « distance » : les explications généralistes qui sont fournies lors des temps collectifs ont grandement participé à tracer les contours des aménités, signalant la structure de la ville et remplaçant partiellement les informations des guides papiers (celles-ci vont davantage servir des visites précises que les informations globales des encadrants sont loin d'épuiser). Concernant les enquêtés les plus initiés au territoire parisien, la nature de la distance est autre. Ils sont davantage à la recherche d'informations venant compléter ce qu'ils jugent être le plus commun dans la perspective d'une plus-value de leur voyage. Les guides trop généralistes qui sont néanmoins embarqués pour le voyage répondent mal aux désirs d'informations alternatives et occasionnent souvent, sur place, un transfert vers d'autres types de guide. Par exemple, Risto et Ester cherchant des informations sur le théâtre ont trouvé, avec l'aide d'un encadrant, lors d'une permanence dans leur hôtel, des informations dans l'*Officiel des Spectacles*, en vain cependant parce qu'il y a une difficile adéquation entre le temps cadré du spectacle visé (avec ses dates et ses horaires) et le rythme du loisir et des vacances, in fine rédhibitoire parce que l'achat de billet implique un déplacement et que les places disponibles (la veille du départ) correspondent mal, etc. Si ces enquêtés tendent à délaisser les guides papiers traditionnels (où le caractère généraliste est trop prononcé) et cherchent d'autres supports plus adéquats à leurs demandes, l'efficace est, in fine, relative. Mais si cette double « distance » au guide des enquêtés les moins familiers aux plus accoutumés reste circonscrite au cours du déplacement, c'est parce que la carte géographique est un objet mobile largement sollicité.

2. 1. 2 Les cartes mobiles

Similairement aux guides, les enquêtés disposent généralement de nombreuses cartes dont la source résulte davantage d'apports extérieurs que d'une recherche intentionnelle et ciblée consistant à se munir de plusieurs exemplaires. Cette pluralité s'explique à la fois par la diversité des structures d'accueil et leur logique de diffusion systématique. L'encadrant en distribue lors du transfert à laquelle s'ajoute, lors de la réunion d'information, la brochure informative contenant un plan de quartier. Les réceptionnistes des hôtels offrent également une carte de la ville et, lors des interactions dans le métro au moment de l'achat de titres, le réflexe des guichetiers est également de fournir un plan de métro. À cela s'adjoint les plans dans la plupart des guides. Plus, ceux qui reviennent sont souvent munis de cartes du ou des voyage(s) précédent(s) – jugeant l'outil précieux – tout en bénéficiant de celles

offertes qu'ils ne refusent pas : « *on a des plans, il y en a partout, quand on est allés acheter des tickets pour le métro, alors on nous a donné un plan. Bon, on est venu à l'hôtel, on nous a donné un plan, ça, j'aime bien, partout on nous en donne, comme ça, tout le monde essaie de nous donner de l'information dont on a besoin* » (Maria). Les conditions d'usage des cartes dépendent de plusieurs facteurs. C'est, d'une part, le format de l'objet. Les plus grands restent à l'hôtel et servent d'appuis éventuels le soir, étalées sur le lit tandis que les plus maniables et propices à la mobilité sont usités dans la journée. Ceux qui voyagent dans les temps les plus courts (petit week-end) tendent à utiliser davantage la brochure fournie par l'agence où l'espace central parisien comme celui du quartier des grands boulevards, qui sont schématisés et les sites importants localisés, restent des supports pratiques opératoires. Ceux qui ont été à la réunion d'information ont préalablement indiqué sur leurs cartes un ensemble d'indications et des croix ciblent les lieux évoqués. Même pour les « revenants » qui y sont présents, cette pratique est courante, à l'exemple de Kati qui, sortant sa carte à l'appui de son propos, cite les lieux annotés : « *la Fnac, des magasins de mode, Chanel, Rivoli, Saint Antoine, il y a des jeunes créateurs, là c'est notre station de métro, facile à trouver* ». La planification s'opère ici en amont comme support pratique pour recueillir les conseils et opérer un premier ciblage.

Globalement, deux grands temps de consultation sont observables : en amont du mouvement et pendant sa réalisation. Dans le premier cas, il s'agit de regarder la carte le matin, dans le cadre d'une planification à partir de l'hôtel. Elle sert une fonction de préparation : regarder quelle rue il faut prendre pour aller aux Invalides, à la tour Eiffel, aux Champs-Élysée, vers tel quartier ou tel magasin… Le trajet est préalablement défini mais reste déconnecté de la réalité de la ville car la construction est théorique et articulée autour d'une fonction de mémorisation et de visualisation. Ces opérations ne fonctionnent cependant pas de façon autonome car leur efficacité théorique est limitée. Le contact de l'environnement urbain demande presque systématiquement des opérations de vérifications et de confirmation qui traduisent une nécessaire réassurance lors du déplacement : « *avant, on avait regardé la carte, pour savoir comment y aller, quel serait le chemin le plus facile, et une fois là-bas, on avait la carte dans les mains, donc on avait juste à regarder "bon, nous sommes ici et nous devons aller là". […] Parce qu'il y a tellement de rues ici… donc il faut regarder la carte si tu veux savoir où t'es* » (*Heidi).* La planification précédant le mouvement s'articule à une fonction d'assurance dans le cours de l'action. La carte constitue certes un support pour réduire la complexité de la ville en l'abstrayant de la diversité de ses composantes mais la mémoire individuelle, dans une phase de planification antérieure au mouvement, ne peut retenir parfaitement les contours et les allers qui se dessinent. L'immixtion dans l'univers matériel et multi-signifiant de la ville oblige à se réassurer régulièrement, du moins dans les situations de désorientations partielles. In situ, la carte sert d'appui pour évaluer sa position et poursuivre adéquatement son itinéraire. Cette recherche de l'orientation demande souvent de trouver une correspondance avec l'environnement pour se situer sur la carte, par exemple aller au coin de la rue pour y regarder les noms ou éventuellement atteindre une artère et élargir la focale géographique. On

peut aussi scruter des signes significatifs en mesure de donner des indices spatiaux et directionnels (rechercher un croisement parce qu'on y trouve des panneaux et des noms de lieux).

La carte est, la plupart du temps, toujours embarquée, surtout lors d'un premier séjour : en effet, les enquêtés sont plus enclins les premières fois à la consulter. Dans ses parties sinueuses, la structure urbaine parisienne contraste avec les réseaux urbains en Finlande où les agencements viaires sont plus régulièrement linéaires : « *la première fois je me perdais presque partout, oui, c'était très difficile pour moi parce que les rues, elles changent de noms, en Finlande, on a des rues qui ne changent pas de nom, il y a une par exemple* [citant un nom de rue en Finlande] *qui fait cinq kilomètres sur la même route. Mais ici, elles vont et continuent comme ça* [mimant un mouvement zigzagant] (Suvi). Progressivement, pour ceux qui reviennent, le rapport avec la carte se fait plus aléatoire. La préparation est davantage centrée sur la planification antérieure au mouvement dans un souci de vérification et de visualisation de l'itinéraire (« *la carte, c'est souvent avant, dans la chambre, si je veux vérifier quelque chose, "ah, ok, c'est là" après, j'y vais* » (Christian). Certes, moins les lieux sont connus et plus la carte est mobilisée pour servir l'évaluation des positions dans l'espace. Mais souvent les trajets préalablement mémorisés conservent leur efficacité et le rappel du voisinage de certains sites et de magasins permet de s'appuyer sur l'environnement lors des déplacements. Le quartier des Grands Boulevards, familier parce qu'on y a logé plusieurs fois, devient un espace de déambulation maîtrisée où les repères sont mémorisés. Plus la connaissance et la confiance afférente sont fortes, plus les supports opérants sont ceux distribués dans la ville.

2. 1. 3 Les objets emportés avec soi

Ce qui est embarqué au moment du déplacement est relativement modeste. Sur ce point, Pauliina explique : « *ils ont des sacs oui, ils ont des parapluies, peut être un imper ou, et peut être un livre ou quelque chose, mais pas grand-chose* ». Cette modestie des affaires prises avec soi illustre une limitation de ce qui est jugé superflu. La plupart des enquêtés prennent avec eux un sac à dos ou à main et l'on retrouve un ensemble d'objets usuels dans ce type de conditions : appareil photo, carte(s) géographique(s) et plans divers (parfois la brochure fournie par le tour-opérateur), lunettes de soleil ou vêtements pour la pluie voire un parapluie selon les conditions météorologiques, pièces d'identité (qui est souvent la carte d'identité car le passeport reste à l'hôtel sur les conseils des encadrants), de l'argent (une carte bancaire et une somme en liquide), un téléphone et enfin quelques objets mineurs (bouteille d'eau, mouchoirs…). Plus rarement, il y a la présence d'objets techniques comme un dictionnaire papier qui sert, par exemple, au restaurant, pour les choix des menus qui viennent ici compenser une appréhension dans l'interaction verbale avec le serveur, ou encore un couteau suisse parce que, dans le cas présent, l'objet possède une loupe et permet de soutenir un léger déficit visuel. Hors ces objets spécifiques, le contenu basique cité ci-dessus est grosso modo inchangé sauf si l'on a un programme précis à l'esprit (par exemple, ne pas prendre l'appareil photo parce que l'on va faire du shopping, etc.). Il faut toutefois noter que les enquêtés les plus familiers de l'espace parisien montrent un souci

plus marqué de la légèreté voire s'en déleste dans une volonté d'agilité physique (éviter la lourdeur) et d'aisance cognitive (s'exempter de l'attention sur les affaires apportées) : « *je mets tout dans mes poches, il y a un porte-monnaie et un appareil photo, c'est tout. je trouve que c'est plus facile pour marcher et aller partout quand on n'a pas de sac. C'est plus facile. […] Quand on a un sac, on vérifie toujours où il est, est-ce que je l'ai avec moi, est-ce que quelqu'un l'a volé… on se sent plus libre quand on n'en a pas. Bon, j'ai un appareil photo et des cigarettes, c'est tout ce que j'ai. Si j'ai besoin de quelque chose immédiatement, je vais dans un magasin et je l'achète* » (Ristо). Cette attitude est proche de ce que nous observions chez les backpackers dont l'allègement se vérifiait chez les plus acculturés au voyage (c'est-à-dire dans les temps de voyage les plus longs). Mais, comparativement, ce qui frappe, ce sont principalement les tenues vestimentaires. Dans ce « projet », ce sont généralement des habillements proches des « tenues de ville » qui, si elles ne sont pas exagérément sophistiquées et recherchées, témoignent d'une présentation de soi éloignée de l'apparence du voyageur qui privilégie des tenues ajustées aux longues promenades. D'ailleurs, certaines enquêtées prennent avec elles des chaussures de rechange dans leur sac car celles qui sont chaussées sont parfois productrices de souffrance dans la longueur des journées. On observe également une dissociation nette entre le temps des journées et ceux des soirées pour lesquelles les tenues sont plus apprêtées (par exemple, les femmes se chaussant pour l'occasion de bottes et de talons hauts).

Les objets qui servent de soutiens dans le mouvement ou sa préparation sont aussi préhensibles comme supports « fixes » logés dans l'environnement de la ville. À ce titre, ils servent aussi d'appuis aux mouvements.

2.2 Les soutiens « distribués » dans la ville

Il s'agit ici de saisir ce qui, dans l'environnement, aide et soutien l'action du déplacement. Concrètement, qu'est-ce qui fait *signe* et permet le repère pour cadrer son mouvement ? Nous distinguons ici les éléments caractéristiques du bâti ou de la structure de la ville et le monde des passants, qui sont deux soutiens de nature différente mobilisés dans le cours de l'action. Premièrement, les objets urbains comme jalons significatifs pour le touriste. Les éléments en mesure de constituer des indices sont tous à la fois des monuments comme des bâtiments, des noms de rues comme des enseignes. La présence de monuments ou de bâtiments ostensibles est un référent opératoire comme signalétique urbaine notamment parce qu'il permet de se replacer mentalement dans le quartier et se situer par rapport à lui : « *il semble qu'il y ait toujours un bâtiment ou un monument que l'on connaît, la tour Eiffel, Notre-Dame, le Sacré-Cœur, quand je les vois, je sais où je suis…* » (Edvard). Dans le registre des signes ostentatoires mais issus de la structure de la ville, les grandes artères et avenues d'importance s'imposent comme des marques : « *toutes ces grandes rues, par exemple la rue de Rivoli, et des rues comme ça, c'est des points de repère aussi, il y a ces boulevards bien sûr, le boulevard Poissonnière, et puis, le boulevard Haussmann, euh, la rue du Faubourg Saint Honoré…* ». Il existe aussi un ensemble de repères

singuliers propres aux expériences individuelles : enseignes de magasins, devantures de cafés, physionomie spécifique d'un croisement de rues… Ces repères, de la même façon que les monuments, clarifient la position du piéton dans l'environnement en le replaçant dans le réseau physique signifiant. Concrètement, c'est la vue des Grands Magasins qui va signer la proximité de l'hôtel ou, à un autre endroit, le restaurant *La tour d'Argent* qui indique que le quartier Latin et ses cafés renommés se situent à proximité.

D'autre part, il y a des demandes vers des passants, mais elles restent rares. Les interactions peuvent découler de citadins qui, à la vue de la perplexité du touriste dans sa désorientation relative, offrent spontanément leurs concours. Mais c'est surtout la question linguistique qui est présente et oriente les conduites. Certains balbutient quelques mots ou des phrases en français et ont pu, au moment où ils cherchaient leur chemin, questionner sommairement un passant. Mais, pour beaucoup, une forme de timidité et un engagement de soi dans une interaction que l'on ne domine pas est un frein : « *je n'aime pas, il faut chercher les lunettes… chercher ça et la carte… je n'aime pas demander. […] Parce que j'ai peur qu'ils parlent seulement français* », Tuomi). Dans le cas où les interactions sont néanmoins effectives et occasionnées par autrui, c'est souvent le sentiment d'un contentement de soi au vu d'un échange cordial et sans heurts qui prédomine une fois l'échange terminé. À l'inverse, les enquêtés qui maîtrisent mieux le français pour l'avoir partiellement étudié n'hésitent pas à demander et à questionner les personnes présentes autour de soi si besoin. Il reste que sur l'ensemble des supports possibles, ces demandes constituent souvent des derniers recours.

Pour terminer cette partie sur les « médiations » du voyage, nous développons les moyens qui permettent la « rationalisation » du voyage en l'objectivant par des processus de captation qui en permettent la conservation partielle.

B. Les « traces » du voyage

Dans le chapitre 5, nous avons identifié deux supports qui soutiennent le voyage dans l'optique de sa survivance au-delà du déplacement physique : la photographie et l'écriture dans des journaux ou des carnets de voyage. Ici, si la pratique photographique est courante parmi les enquêtés, l'écriture reste inexistante ou presque dans le corpus étudié, rareté qui est confirmée par les encadrants. Cependant, cette pratique liée à l'intimité n'ayant pas vocation à être systématiquement publicisée, il est fort possible que des usages scripturaux soit à l'œuvre sans excéder la sphère privée. Néanmoins, un enquêté (Yurki) a fait valoir ce type d'écriture dans le cours de son voyage à partir d'un ensemble de notes écrites à l'hôtel ou dans les cafés. Celles-ci consignent et rapportent des faits et gestes dans le cours de la journée ayant traits aux événements du voyage qui sont ici relativement menus. Ce sont, pour beaucoup, des anecdotes issues de l'observation et des interactions avec la ville (des mésaventures avec les pigeons parisiens, des jugements sur les différents menus des restaurants, les

manières du personnel, etc.). Pour cet enquêté, la notation vise une double lecture ultérieure, tant collective, dans la sphère amicale, que personnelle afin de nourrir, pour soi, la remémoration. Dans un cas, l'objectivation du voyage par l'écriture ambitionne le partage d'une expérience vécue individuellement et l'envie de susciter, chez d'autres, un désir similaire. Dans l'autre cas, c'est une forme de captation pour des évocations a posteriori qui servent également à « *rafraîchir* [la] *mémoire* » avant de revenir à Paris et ainsi optimiser les choix sur place (éviter tel endroit parce qu'à la lecture du carnet, il est rapporté des impressions négatives…). Il y a là une dimension à la fois individuelle et collective que nous avons soulignée dans le chapitre précédent. D'autres enquêtés rapportent avoir écrit par le passé, lors de voyages de jeunesse, mais dont ils ont abandonné la pratique : « *quand j'avais vingt et un an, j'avais commencé moi aussi à écrire tout sur mes voyages, mais après… peu d'années après, j'ai pensé, "ça ne m'intéresse plus"… euh… parce que j'ai tellement voyagé et j'ai pensé que je ne relirai jamais ce que j'ai écrit des voyages que j'ai fait vingt ans avant* » (Risto). Cet exemple souligne la correspondance entre les voyages « de jeunesse » et ses explorations concomitantes avec le souci de relever et conserver les impressions et les découvertes. En lien avec les pratiques scripturales plus usitées chez les jeunes touristes autonomes que sont les backpackers, il est possible de rapporter l'écriture à des voyages qui activent une dimension initiatique et nourrissent la question identitaire. Dans ce cas, la rareté ici observée est cohérente avec un type de voyage qui, s'ils permettent la découverte, sont moins marqués par l'initiation au regard des biographies de voyage et des expériences passées. En effet, ce n'est pas, comparativement aux backpackers, une « première grande expérience de voyage ».

Cependant, la conservation des traces du voyage existe via la photographie qui constitue ici une pratique courante chez les enquêtés. Les objets des prises photographiques sont nombreux et divers et il est difficile de les catégoriser selon les contenus. Elles divergent sensiblement selon les moments et les dispositions de chacun, dans la journée, pour capter ce qui relève davantage des formes bâties et des scènes « banales » de la ville sur la base de ce qui est jugé caractéristique (ici des fleurs, là des tags sur un mur ou encore des jongleurs ou des joueurs de ballon…). C'est aussi l'occasion de communiquer, mais plus rarement, avec des membres de la sphère amicale ou familiale en Finlande pour signifier sa présence parisienne, tel Sino qui, au café de la Paix, envoie un message à des collègues de travail par le biais de l'addition reçue en terrasse[338]. Plus globalement, les photographies sont le moyen de maintenir le voyage dans une expérience de partage (c'est la fonction de « souvenir pour soi » et « pour autrui » que nous avions noté dans le chapitre 1) : « *pour me souvenir et montrer à ma famille, à mes amis et ce genre de choses… […]. Avec ces photos, ils peuvent ressentir un peu cette atmosphère et cette expérience avec moi quand je montre les photos. […] Je pense qu'ils me croiraient mais… ça aide de pouvoir montrer !* » (Suvi). La photographie est, dans cet exemple, notamment mobilisée comme preuve à l'égard de l'autre : support pour le souvenir mais support authentique et non falsifié (à moins d'être

[338] « *Je voulais envoyer, parce qu'on peut envoyer, à des gens au travail du genre "je suis à Paris !". Bon j'ai juste pris une photo avec ma tasse de café et j'ai écris que j'étais assis au Café de la Paix donc… et puis l'addition, ça m'a coûté 24 euros pour un café, un sandwich et une bière et j'ai mis : "assez cher, vous ne trouvez pas ? !"* ».

retouché) qui permet d'asseoir le commentaire sur un élément tangible. Dans le cas où elles nourrissent le souvenir personnel, c'est la possibilité d'une réminiscence des événements enfouis : « *les garder et voir le temps qui passe*…[rires]. *Je les regarderai en rentrant, quand je les aurai mises sur l'ordinateur et je les garderai pour plus tard, quand j'aurai oublié. […] Je les fais pour me souvenir du moment plus que des choses. […] Dans quelques temps j'aurai oublié mais grâce aux photos je pourrai me souvenir, par exemple la photo du ballon "oh quand j'ai pris cette photo, c'était le jour où…"* [l'enquêté a renvoyé, dans une rue, un ballon à des jeunes jouant au football] *et on se souvient de la journée entière* » (David). La photographie est le moyen de contrecarrer les défaillances de la mémoire individuelle et favorise la souvenance d'un temps daté et situé, à partir de détails associés aux événements. Certains procèdent à des classements et à des rangements spécifiques quand les prises de vue sont numériques et impliquent un tri dans la masse des photographies prises. Il arrive, mais c'est plus rare, que certains enquêtés ne prennent pas de photos. Maria voyage délestée d'appareil photographique. Elle justifie son attitude par sa recherche d'une atmosphère dont la captation est malaisée : « *c'est l'atmosphère que je veux, atteindre… que je veux voir, sentir. Je peux prendre des photos et montrer ça à quelqu'un, mais les photos que je voudrais prendre, c'est des photos qui ne seraient pas vraiment normales pour être montrées, avec la tour Eiffel, tout ça, je voudrais vraiment prendre des photos exceptionnelles qui seraient un peu différentes. […] Des immeubles, des gens dans la rue, je ne sais pas, une voiture qui est mal garée… qu'on… qui s'est arrêtée sur un endroit où on n'a pas le droit d'être, et tout ça, des choses un peu… qui ne sont pas finlandaises, qui sont vraiment françaises, c'est des tempéraments qui, par exemple, il y a eu la grève, par exemple, une photo de ça, quelque chose comme ça* » (Maria).

C. Conclusion sur les « médiations »

Les médiations ici analysées interrogent directement la manière dont le voyage est « rationalisé » à ravers un ensemble de moyens et de ressources. Sur l'ensemble des « soutiens collectifs » encadrant l'arrivée (le « transfert » et la réunion), la logique du tour-opérateur traduit assez nettement une offre de sécurisation en filtrant l'apparente complexité de la ville par nombre d'informations qui indiquent et signalent des lieux dignes d'intérêts pour visiter, se promener, acheter, etc. Cette offre est également lisible sous l'angle de l'efficacité où il s'agit de produire des effets d'ajustement et d'adéquation pour pallier les différences avec le territoire et son fonctionnement (les univers culturels et sociaux en vigueur, les normes informelles, etc.). Cette diffusion d'information censée rassurer et faciliter les engagements dans la ville est néanmoins diversement appropriée. C'est précisément parce que ces moments sont pensés et développés pour offrir une stabilité face à un environnement aléatoirement maîtrisé que les enquêtés novices répondent favorablement et que ceux qui estiment disposer de ressources suffisantes y participent dans une écoute partielle ou s'en éloignent. Dans ces cas, c'est essentiellement des supports « individuels » qui soutiennent l'action. Autour de ces soutiens « collectifs » et « individuels » s'articulent différentes logiques d'action. À une extrémité du champ des « médiations » possibles, c'est le cumul des soutiens, tant « collectifs » qu' « individuels », dans la

réception des informations collectivement dispensées et un outillage pour soi fait de guides et de cartes. À l'autre extrémité, on observe une prédominance des soutiens « individuels » sur la base d'un délaissement des propositions de soutiens collectifs pour ne conserver que les appuis minimums qui servent la réalisation d'une action construite sans apports notables de supports tiers provenant du tour-opérateur. Ces deux pôles réfèrent à deux configurations différentes d'enquêtés : aux « primo arrivants » la cumulation de soutiens de différentes natures ; aux « revenants » les plus confirmés et expérimentés l'appropriation quasi exclusive de soutiens affranchis du tour-opérateur. Néanmoins, ces différentes positions sont, dans les faits, plus labiles : par exemple, l'empilation des « soutiens » montrent néanmoins que les informations proposées à l'arrivée tendent à se substituer au guide papier qui est utilisé ponctuellement et usité en fonction des intérêts découlant des visites. Entre ces deux pôles schématiques, les figures sont plus contrastées : il y a des « revenants » qui mixent les différents soutiens dans des perspectives complémentaires aux informations généralistes, d'autres qui choisissent à nouveau une excursion proposée par le tour-opérateur (dans l'optique d'une revisite souhaitée, ou parce que l'on est accompagné par une personne qui optent pour ce choix…). Il y a néanmoins une tendance à la dégression des soutiens « collectifs » au fur et à mesure des connaissances concrètes acquises mais qui tient compte des configurations et des souhaits de voyages (la dépendance au choix d'autrui, une revisite dans un cadre collectif mais où c'est le discours du guide interprète qui prime…).

Il faut noter, en rapport avec les deux parties précédentes concernant les relations des enquêtés aux « aménités » et aux « mobilités », l'interdépendance, d'une part, entre des pratiques pour partie polarisées sur l'hyper-centre touristique et la place que cet espace occupe dans les conseils et les informations dispensées et, d'autre part, le registre des mobilités observées et l'importance de ces dernières dans le répertoire des recommandations proposées. Certes, toutes les médiations observées ne fonctionnent pas pleinement (la visite du Père Lachaise est délaissée au profit d'autres excursions, les classeurs disponibles dans les hôtels sont rarement consultés, les informations distillées sur le bus peu effectives) mais la récurrence des informations sur les pratiques de visites possibles et la manière de les réaliser sont productrices, chez les enquêtés qui les reçoivent, d'une intériorisation opérantes dans les faits.

V. Conclusion sur les pratiques urbaines des touristes voyageant en tour-opérateur

L'ensemble du chapitre est relu sous le prisme des logiques de « rationalisation » et de « standardisation » initialement posées. Il s'agissait de voir comment les relations aux « aménités », aux

« mobilités » et aux « médiations » construisent une expérience de voyage « rationalsiée » et « standardisée » ?

A. Logiques de « rationalisation »

Ce projet, dans sa généralité, propose un ensemble de services accompagnant et encadrant partiellement le voyage. Nous avons souligné combien ce cadre est largement potentiel car la marge de liberté se construit à travers un ensemble de relations et d'arbitrages, entre les choix personnels, les décisions économiques et les expériences passées. Il y a néanmoins un socle initial qui constitue un support commun aux enquêtés, dans l'association d'un vol, d'un hôtel et d'un transfert. Il y a là une proximité avec nombre d'offres qui couplent le transport et l'hébergement pour proposer un service déchargeant partiellement les clients des supports essentiels du voyage. Malgré ces similitudes, ce projet se différencie néanmoins par la prise en charge qui connecte et transfère directement le touriste au cœur de la ville par un mélange de sécurisation et de liberté le long du voyage. Concernant le transfert, cette « facilité » atténue la confrontation lors de l'arrivée en évitant l'ensemble des décisions à prendre dans l'univers de flux et de signes du pôle d'échange et permet de se laisser guider en déléguant les contraintes. Que ces décisions soient jugées ou non problématiques, le confort cognitif qui est apporté fédère. Cependant, au-delà de ce service, les choix sont modulables dont certains ont été actés avant le départ. C'est donc dès l'amont du voyage qu'une partition est lisible sous l'angle du nombre de voyage(s) effectué(s) à Paris, lequel nous oblige à nommer les enquêtés ainsi distingués entre les premiers arrivants et les autres. Les uns sont davantage portés à choisir des excursions proposées par le tour-opérateur au contraire des seconds qui s'en détournent aisément. Sous le terme de « facilités », les logiques sont diverses mais elles ont partiellement traits aux fonctions « rationalisantes » de ces excursions : le « tour de ville » joue comme une introduction à la ville, tel un abrégé visuel ; Versailles, éloigné du cœur métropolitain, est accessible sans avoir à construire un déplacement au-delà du réseau de métro ; la visite du Louvre s'effectue dans un temps précis avec l'appui d'un guide interprète. Les conditions matérielles et cognitives de ces visites, qui transportent et guident, constituent des supports appréciés par la plupart des néophytes qui trouvent là un cadre idoine à leur expérience pionnière. Si l'équation « premier séjour parisien et choix d'une excursion » n'est pas systématiquement vérifiée et si l'on observe des modulations dans les choix, notamment en fonction d'arbitrages financiers, il y a une dynamique claire témoignant d'une volonté de visiter certaines portions de l'environnement par le biais d'intermédiaires. A contrario, ceux qui refusent ou esquivent ces excursions font généralement valoir le souci d'une autonomie d'action distante des formes collectives constituées pour l'occasion (même si une finalité de connaissance culturelle peut jouer et primer sur le côtoiement du collectif). Ces différents choix sectionnent donc les pratiques mais la coupure doit toujours être réarticulée avec l'examen de la configuration de voyage (qui peut imposer des négociations et des formes de compromis) et la prise en compte de logiques qui n'ont

pas pour finalité directe la recherche d'un support pour l'action. La distinction entre « primo arrivants » et « revenants » reste poreuse bien qu'un mouvement d'ensemble se dégage et trouve des confirmations régulières chez les encadrants, qui observent également ces tendances. La phase amont du voyage, lorsqu'il est question de rechercher l'information pertinente, permet aussi de repérer des logiques d'action différenciées.

Cette différence se perpétue à Paris. L'analyse des médiations a montré comment les structurations collectives sélectionnaient préalablement les aménités en appuyant et en confirmant les attractions existantes. C'est une logique visant l'encadrement des « primo arrivants » en combinant le principe d'une sécurisation avec celui d'une souplesse dans l'offre. En effet, c'est offrir un cadre de départ nourri de conseils adéquats mais où l'actualisation de la pratique dans la ville (hors les excursions) reste subordonnée in situ aux décisions et aux faits et gestes des touristes eux-mêmes. C'est une manière de leur offrir les moyens d'être acteurs de leurs conduites urbaines (en sachant qu'il est toujours possible d'appeler un encadrant si une situation pose problème). Là réside peut être la vraie originalité de ce projet du point de vue de l'offre proposée. Ces discours et ces services positionnés entre le touriste et l'environnement permettent de faire bénéficier les premiers d'une sélection des lieux considérés dignes d'intérêts tant pour les aménités touristiques que celles qui le sont moins clairement. Ces orientations conseillent et positionnent le touriste dans un monde où les conditions de l'altérité sont partiellement caractérisées de l'extérieur et participent à prédéfinir les contacts et les regards (mais sans que ceux-ci soient réductibles à l'inclination ainsi opérée). Plus éloignés de ces discours médiateurs, les enquêtés dont la pratique de Paris résulte de la cumulation de plusieurs séjours passés, témoignent du souci d'une captation de la ville dans une perspective plus personnelle. Leurs conduites traduisent la recherche d'une atmosphère, d'une attitude plus nonchalante, de formes de repos plus accusées et d'une nécessité moindre des visites institutionnalisées. Dans ces conditions, l'expérience de la ville trouve une assise nouvelle où l'envie d'élargir l'attention à des formes plus quotidiennes et non nécessairement « caractéristiques » est plus grande. Néanmoins, il y a une réelle difficulté à profiter concrètement de formes alternatives, notamment dans les sorties et les spectacles. Le désir de confrontation à des formes renouvelées de visites trouve trop peu souvent, sur ce terrain, une actualisation opportune dans l'accès aux lieux et aux horaires à partir du temps relativement court des voyages.

Concernant la place des mobilités, les structurations « collectives », en distinguant les modalités d'accès, informent sur les manières d'agir adéquatement en présentant l'univers du métro et la géographie urbaine des premiers circuits possibles dans la ville, entre expérience paysagère et conseils marchands. Le succès du métro – dans le double mouvement de prescription de l'encadrement et d'appropriation des enquêtés – résulte principalement de sa fonction de déplacement entendu comme changement de place. La mobilité trouve là un cadre propice à la réalisation d'objectifs spatiaux dont le trajet importe moins que le point d'arrivée. C'est, comme nous l'avions observé dans le chapitre 5,

la détermination spatio-temporelle et un maillage territorial qui créent les conditions tant des médiations positives dont il est l'objet que des usages finalement réalisés. C'est pourquoi nous nous sommes référés à l'expression de « mobilité de transplantation ». Par contre, pour la marche, les logiques sont inverses. L'expérience piétonne vient soutenir une mobilité de circulation portée par la découverte de l'environnement de surface, sa plus value résultant d'une interaction sensitive avec ce dernier. Dans ce cadre, il y a une expérience du contexte métropolitain sur la base d'un mouvement piéton dans les espaces publics où s'exagère le sentiment de l'altérité qui prend là une dimension prononcée dans le contact avec les figures tant du multiple de la grande ville que de la constitution d'une foule compacte et régulière offrant un spectacle. Nous avons ici deux modes de déplacement qui soutiennent de façon complémentaire le touriste dans ses visites. D'un côté, une logique fonctionnelle visant les facteurs de confort, de temps et répondant à une visée spatiale ; de l'autre, une logique liée à la bifurcation et au cheminement. Si le bus n'agit pas comme déplacement opératoire chez les enquêtés, c'est parce que sa capacité d'appropriation bute sur le discernement flou du réseau. L'opacité de la ramification freine complètement le rôle potentiel de soutien dans la mobilité, et le fait d'être davantage expérimenté à Paris ou un utilisateur au quotidien ne joue pas. Plus, les prescriptions partielles avancées sur le bus restent, la plupart du temps, en l'état sans qu'elles soient traduites dans les faits. De façon plus mineure mais notable dans la logique de « rationalisation », le trajet en autocar qui est proposé à la manière d'une promenade guidée et motorisée dans l'hyper-centre parisien participe ici à exposer visuellement la ville dans des aspects les plus ostensibles, sans néanmoins l'y réduire car les regards possibles restent pluriels. C'est, en quelque sorte, un répertoire de vues sur la ville qui, en facilitant un premier balisage, orientent les pratiques futures en occasionnant des retours dans un cadre « individuel » et non plus dans cette distance inhérente à tout trajet express de quelques heures.

En définitive, le rapport aux « soutiens » du voyage peut se lire à travers la constitution progressive d'une autonomie dans le rapport à la ville, moins dans le sens d'une autonomie dans les choix que d'une maîtrise pratique au fur et à mesure de l'expérimentation concrète de l'espace et de ses ressources.

B. Logiques de « standardisation »

Il y a une base objective qui nous a permis de présenter ce projet comme différent du précédent sous l'angle de la « standardisation » : des implications collectives (le côtoiement partiel d'autres touristes) et un degré d'institutionnalisation qui le rendent tangent avec des formes dominantes et médiatisées de Paris, néanmoins délestées d'une logique d'enfermement (l'évitement est possible). Orienté vers des pratiques touristiques *mainstream* à Paris, ce « projet » questionnait a priori un positionnement des touristes en termes de présentation personnelle et/ou de construction identitaire

dans le rapport aux formes « touristiques ». Globalement, les subjectivités touristiques sont vécues dans une pleine conscience d'une condition assumée et justifiée. Le tourisme, comme registre de postures et d'attitudes, est clairement le socle de l'expérience du voyage. Les prises de distances éventuelles s'interprètent davantage dans le souci de réaliser un voyage touristique à distance d'autres formes du même acabit qui pourraient altérer les désirs in situ. Il s'agit de doser son voyage entre des formes explicitement touristiques et des manières plus diffuses de pratiquer la métropole. Ainsi, concernant la présence temporaire du groupe, nous avons souligné l'acceptabilité globale d'autrui, résultant certes de contacts épisodiques pour la plupart et d'échanges amicaux mais éphémères pour des relations qui restent, in fine, modestes. Il y a une logique de labilité où dominent l'acceptabilité et un rapport aux autres qui n'est pas travaillé par une asymétrie idéologique. Il y a certes des postures plus réservées – voie des signes d'agacement – ainsi que des effets d'âge et de divergence d'intérêt qui freinent les interactions sans que l'on relève des attitudes criticistes à l'égard d'autrui qui condamneraient des manières de faire jugées « touristiques ». Il y a, à l'inverse, des interactions vécues positivement et suscitant le plaisir de la rencontre dans le recueil ou l'échange d'informations. Les rencontres restent assez fugaces (hors les groupes déjà constitués au départ) et permettent de conclure à une forme de tourisme « individuel » où les dimensions collectives achoppent ici ou là[339]. Le tourisme est vécu comme un phénomène naturel et consubstantiel à la métropole et aux territoires attractifs (même si, pour les « revenants », la logique plus affirmée de l'autonomie tend à faire valoir une distance plus accusée aux formes visibles du groupement ou de pratiques touristiques jugées trop grossières). Les enquêtés témoignent d'une lucidité de citadins temporaires quant à leurs conditions, qu'ils ne parent pas de qualités supérieures. Le territoire métropolitain est porteur d'une pluralité de formes d'occupations, résidentielles et temporaires et d'une multiplicité d'appartenance dont le tourisme en constitue une suite logique (bien que des désagréments puissent découler de la présence touristique). Il ne faut pas, pour autant, conclure à l'absence de toutes formes critiques ou se dissociant du tourisme. En effet, le constat aurait été différent si l'on avait interrogé, durant la saison hivernale, des populations de touristes qui voyagent pour des raisons professionnelles et qui profitent d'une journée ou deux pour visiter mais reviennent chaque année ou presque. Il y a, chez eux, une présentation de soi en tant qu'habitué et initié des bons coins et des bons endroits, révélant d'autres formes de visites qu'il peut être intéressant d'investiguer.

La relation au tourisme à partir des lieux et des sites illustre ici, grandement, l'insertion dans une logique de reconnaissance vers des lieux historiques qui constituent des marqueurs temporels permettant une tangence avec des formes historiques et mentales passées. Cette validation est

[339] Néanmoins, l'investigation du rapport au collectif est marquée par une absence concernant le questionnement des enquêté(e)s voyageant seul(e)s. Si nous n'avons pas observé de regroupements spécifiques entre eux ou avec d'autres, il est envisageable que le désir initial de leur voyage s'entremêle avec des envies de rencontres et de compagnonnages. C'est ici un « angle mort », en quelque sorte, de notre recherche où nous n'avons pas réussi à élucider ou à faire émerger des désirs qui ne se verbalisent cependant pas aisément.

directement dépendante de la prédominance d'imaginaires où circulent activement des contenus passéistes et où la place du contemporain reste fortement contrebalancée par un patrimoine historique ancré et figé dans des formes urbaines et paysagères. La réception sur le territoire finlandais de formes culturelles françaises largement usitées et circonscrites à une période historique participe à expliquer le corpus mental d'images pérennes qui fixent Paris dans des lieux célèbres, et des quartiers dans des formes territoriales sommaires (Montmartre comme village). Ces représentations intériorisées sont accompagnées sur place par un tour-opérateur qui aide à la reconnaissance des lieux et orientent ainsi les pratiques vers des trajets dominants et massivement empruntés, des paysages monumentaux du centre historique qui s'accordent avec la connaissance initiale. Dans ce cadre, le tour-opérateur colle au répertoire d'images déjà là et relègue partiellement les éléments qu'il estime non signifiants d'un point de vue touristique. La question de l'inauthenticité ne constitue pas, là aussi, une question pertinente. L'aide à la reconnaissance, si elle est dirigée vers des dimensions « monumentales », est toujours en concomitance avec des formes plus anodines ou triviales de la ville. Par exemple, au-delà de sa fonction visuelle et introductive aux lieux saillants de Paris, le « tour de ville » entremêle des aspects historiques, contemporains et permet une vue et une représentation finalement plurielle de la ville, du moins l'aperçu d'un espace, tant dans son faste bâti et paysager que dans le recueil d'informations sur la vie des Parisiens. Les déambulations dans l'espace public sont une expérience en soi, dans la relation avec la diversité des origines, des visages, des manières de vivre. Et même si l'environnement donne à voir des repères familiers, le sentiment du cosmopolitisme et le spectacle visuel sont gages d'une altérité ressentie et vécue avec plaisir. De même, dans l'observation et le commerce des petites choses de la ville, l'étonnement devant l'incongruité et le spectacle des vitrines, dans un registre similaire de production d'altérité, activent un certain « localisme » parisien et, partant, une authenticité. La marche est le mouvement adéquat permettant ces « confrontations » en favorisant les rencontres et les imprévus, œuvrant ainsi à l'appropriation de formes singulières logées dans la ville par les greffes sur le parcours que permet un tel mode. Elle favorise une proximité avec l'environnement dans un contact sensible ouvrant à la récolte variée de sons, d'images et de discussions captés ici ou là. Partant, il y a une subjectivation possible de l'expérience dans cette manière de contrebalancer le rapport à des formes plus institutionnalisées par des observations réalisées *hic et nunc*. Les relations ne sont pas néanmoins uniformes, dans l'intensité des espaces investis selon que l'expérience parisienne soit pionnière ou usitée. La dynamique des voyages à Paris montre ainsi une modulation des visites : la dimension inaugurale des premiers voyages illustre une polarisation sur les lieux touristiques où la perspective d'un retour nourrie le désir d'une expérience plus variée alors que les voyages récidivés permettent d'observer à la fois des retours sur les mêmes lieux dans l'optique d'un approfondissement croissant. Mais c'est aussi une orientation vers des espaces plus anodins délestés d'un marquage touristique et un décentrement géographique au-delà de Paris intra-muros où s'affirme plus fortement un projet pour soi. Du point de vue des encadrants, le contact avec des clients plus accoutumés à Paris fait

ressortir un discours de touristes qui est davantage attentionné à l'actualité, dans le souci de saisir ce qui fait l'attrait du moment. C'est un plus grand souci de l'événement et de la nouveauté, même si le terrain d'actualisation de telles pratiques (en assistant concrètement aux événements : concerts, représentations ou manifestations culturelles, etc.) patinent. Des logiques de la reconnaissance ou de la validation, on passe à celles de la connaissance approfondie et du renouvellement.

Conclusion

L'ensemble de la réflexion a été guidé par la problématique suivante : « dans quelle mesure le *"projet"*, dans ses dimensions *"standardisées"* et *"rationalisées"*, constitue un cadre conceptuel pour penser les pratiques touristiques à Paris ? » Deux ensembles de réponses ont été apportés, de nature théorique puis empirique. Nous revenons, en premier lieu, sur l'analyse théorique qui a précisé le contenu de deux « projets » touristiques appliqués à l'espace parisien.

1. Conclusion sur l'analyse théorique

Nous avons successivement développé quatre points : le projet comme cadre d'action du voyageur, le touriste comme figure spécifique de voyageur, la métropole parisienne comme espace touristique et enfin la présentation de deux projets précisément situés dans des formes de voyage et associés à une méthodologie compréhensive pour les examiner

Dans un premier temps, le rôle du « projet » comme cadre pour l'action du voyageur a été développé. Ouvrant la pensée à un ensemble de possibles et d'ailleurs, cette notion permet de poser la naissance du voyage à travers le déploiement de l'univers mental et la représentation d'un contexte désiré de visites. Le « projet » de voyage a été détaillé en tissant la trajectoire de l'idée première visant un ailleurs convoité – expression inaugurale de l'intention de voyager – jusqu'à des formes plus avancées de représentations et une finalité stabilisée : partir vers tel lieu, dans telle ville. Ce dernier stade, où l'ailleurs se transforme en objectif à concrétiser et se trouve supporté par un ensemble adéquat de moyens et de ressources (lire un guide, choisir un itinéraire, faire des réservations, etc.), rend possible un ensemble de formes « extérieures » du « projet » pour pouvoir stabiliser des configurations de voyage. Avec le « projet », une configuration de voyage se dessine. En lui attribuant des moyens et des ressources propres, le voyage, dépasse le simple stade de l'idée pour prendre des formes matérielles, sociales, spatiales, etc. On choisit de voyager seul ou accompagné, on décide d'un type d'hébergement, d'un degré d'assistance, des lieux à visiter, en tenant des contraintes budgétaires, professionnelles, etc. L'enseignement principal du « projet » tient dans cette armature de formes

prédéfinies. Sa performance est, en effet, cette ouverture à un cadre à la fois économique, temporel, social et spatial : un budget, une durée, un rapport à soi et à autrui, une inscription dans un espace. Néanmoins, nous n'avons pas détaillé les diverses expressions de voyages « standardisés » de « rationalisés » puisque le « projet » permet l'actualisation d'un ensemble varié de possible. L'objectif était précisément de montrer, conceptuellement, que le voyage se trouve diversement cadré selon les supports qu'on lui fixe et les relations avec les usages touristiques dominants qu'on lui adjoint. Il se lit alors comme un cadre imaginaire et matériel qui prédéfinit des pratiques à venir dans la ville. De plus, cette partie a été l'occasion de développer le modèle théorique d'individus acteurs de leurs pratiques touristiques, prédéterminant les contours de leurs voyages et remplissant ces derniers par leurs actions in situ. La référence à l'intentionnalité individuelle trouve son sens dans l'espace du voyage touristique car la distance au quotidien favorise une certaine réflexivité et le tourisme est associé à l'agrément et au plaisir. Cela dit, l'intentionnalité ne s'exprime jamais complètement de bout en bout dans toutes les dimensions du voyage : le socle social, culturel, économique du projet la supporte. Notre assise théorique réside donc bien dans l'association entre le touriste et le projet précis qu'il est en mesure de réaliser à un moment donné de sa biographie. Si l'intentionnalité bénéficie ici d'un socle favorable, elle s'appuie sur des formes structurelles (âges, revenus) et temporelles (un moment donné dans une trajectoire de vie).

Le projet de voyage définit comme un cadre pour l'action, nous avons questionné analytiquement, dans un deuxième temps, la pratique touristique en la plaçant sous la double appartenance du voyage comme mobilité et du loisir comme activité pour soi. La globalité des notions de voyage et de loisir chapeaute le tourisme comme déplacement visant une mobilité d'agrément, pour soi. Nous avons qualifié le touriste de voyageur de loisir, et le tourisme des activités afférentes à ce voyage. Les nombreuses terminologies de la pratique touristique nous ont demandé d'établir une hiérarchie des notions entre elles. D'un point de vue étymologique, notre conceptualisation articule, mais sans les opposer, le voyage, le loisir et le tourisme, ce dernier découlant des deux premiers. Ce parti pris s'inscrit contre des analyses qui dissocient analytiquement le tourisme du loisir, ou du voyage et qui font, par exemple, du tourisme un système lié aux activités du hors-quotidien et du loisir une référence issue du quotidien. Nous avons notamment décrit la pratique touristique en discutant son rapport à la sphère quotidienne et à la mobilité pour établir, en définitive, le voyage de loisir distant du monde familier, et structuré par une logique de circulation. La première de ces deux dimensions fixe le touriste dans un univers non quotidien et la seconde permet une distinction avec la villégiature, qui est principalement axée sur la résidence. L'articulation de la « rationalisation » et de la standardisation du voyage peut être résumée ainsi :

1) La distance avec le quotidien et l'ensemble des routines d'action incorporées du monde ordinaire favorisent le recours à des médiations et articule directement la pratique touristique à une « rationalisation » du voyage. C'est précisément dans la sphère non familière que le

touriste se confronte à un environnement potentiellement moins maîtrisable, sollicite, selon les contextes et ses capacités personnelles, un niveau d'encadrement de ses pratiques et des recherches d'informations, mobilise des objets ou des ressources diverses.

2) En ce qui concerne la dimension « standardisée », l'analyse théorique du tourisme met en évidence non seulement sa diffusion progressive mais aussi celles des critiques associées à cette démocratisation dans le corps social. La pratique touristique massifiée, visible dans les flux, les symboles, les logistiques imposées par le collectif de touristes, est racontée comme une altération d'une expérience véritable. C'est la place et le rôle du voyage qui, dans certaines représentations et certains écrits, se distinguent censément du tourisme : le premier est opérateur d'authenticité et d'altérité alors que le second n'engage que des visites dont l'expérience cognitive et sensible est déjà définie. Ce deuxième chapitre a permis de préciser la nature du voyage touristique articulé avec les hypothèses de recherche. Néanmoins, l'analyse restait déconnectée de tout contexte spatial.

Le troisième chapitre a confronté le « projet » touristique à l'espace parisien, en rendant compte de son environnement matériel et symbolique historiquement chargé. La force de l'attraction parisienne réside largement par l'existence d'un ensemble spatial cohérent dans son bâti et ses paysages majestueux, mais qui est néanmoins limité géographiquement. Ce cadre est un produit historique et mythique qui mêle des formes urbaines et des images de raffinement artistique et intellectuel, toutefois figées dans l'histoire car cette dynamique passée peine aujourd'hui à se renouveler. Le poids de l'historicité dans un cadre spatial restreint se présente comme une donnée essentielle du tourisme parisien, sans qu'il puisse s'y réduire, car les fonctions métropolitaines y sont multiples, à la fois patrimoniales, culturelles, commerciales, etc. Cet espace touristique hyper-central est cependant le reflet international de la capitale, et la médiatisation des caractéristiques historiques et géographiques de Paris opère généralement à partir de ce socle. Cet aspect vient alimenter les débats lorsqu'il s'agit de critiquer l' « immobilisme » ou le caractère « vieillissant » de la cité parisienne et l'on comprend, dans ce cadre, les tentatives de la Mairie de Paris pour compléter les imaginaires urbains par des actions de valorisation cherchant des formes de découverte et d'altérité réactualisées. Le cadre symbolique et urbain de Paris constitue ainsi un support assez évident de pratiques touristiques a priori orientées vers des sites et des espaces dominants, spatialement balisés et déjà massivement fréquentés par des visiteurs. Mais l'analyse a priori ne dit pas si cette « standardisation » spatiale se vérifie systématiquement ni si elle se combine avec des pratiques plus décentrées. Métropole touristique accueillant et recevant plusieurs millions de visiteurs chaque année, Paris concentre des services touristiques marchands qui aident et agrémentent le voyage. Ce sont des médiations entre le touriste et Paris, par des visites guidées, des transports dédiés, des hébergements hôteliers, un office de tourisme, une signalisation spécifique, etc. Paris est donc un lieu de « rationalisation » possible du voyage en tant que lieu touristique labellisé dont les signes sont visibles dans la ville et les services

marchands disponibles. Concernant les données sur les activités urbaines des touristes, elles nous ont incités à proposer une triple distinction entre des activités paysagères et visuelles sur le monde de la ville, des activités culturelles dirigées vers les visites de sites et de musées et, enfin, des activités liées au divertissement et au shopping. Là aussi, l'analyse théorique rend peu compte des combinaisons possibles dans ces pratiques. La description de Paris comme espace touristique a permis de situer symboliquement et matériellement l'espace de réception des « projets » de visites. Il restait à les préciser concrètement.

Le quatrième chapitre a justifié le choix de deux configurations de voyage en les partageant selon les formes plus ou moins prononcées de « standardisation » et de « rationalisation ». Plusieurs éléments ont été précisés : l'hébergement, les mobilités, le programme de visites, la durée de voyage, le caractère flexible de l'itinéraire, le niveau de contact avec la population résidente et enfin les services d'encadrements disponibles. Ces aspects sont diversement lisibles si on les considère sous le prisme de la « standardisation » et de la « rationalisation ». L'hébergement détermine notamment un niveau de confort et informe sur le niveau de programmation selon les possibilités de réservation ; les mobilités décrivent la relation au collectif de touristes et soulignent un degré d'accessibilité sociale et physique à la ville ; la durée du voyage éclaire la relation aux lieux et à la contrainte sociale pesant sur les visites en fonction des temporalités. De même, le caractère flexible de l'itinéraire renseigne sur la structuration préalable ou non et l'espace laissé libre à une programmation in situ ; le degré de contact avec la population résidente renvoie à la recherche d'authenticité du voyage et notifie un rapport à l'altérité. Enfin, le recours ou non à des services disponibles informe sur la place des dispositifs d'aide et de confort durant le voyage. Selon les inclinations vis-à-vis des médiations et des dimensions ostensibles du tourisme, différents cadres de voyage se dessinent. Le premier « projet » choisi – une population de « backpackers » – est a priori peu « standardisé » et « rationalisé » car il se positionne dans une relative mise à distance des médiations extérieures et des logiques du tourisme de masse. A l'inverse, le second « projet » prend des formes opposées à travers un nombre important de médiations disponibles et un programme classique d'itinéraires et de visites. Caractérisés par ces formes objectives, les deux « projets » ont été analysés par une méthode compréhensive via des entretiens semi-directifs, qui nous sont apparus comme l'approche idoine pour saisir l'ensemble des relations à l'espace parisien. Précisément, c'est le sens subjectif des touristes dans leurs choix d'aménités, de mobilités et de médiations que nous avons cherché à connaître. Cela revenait à appréhender des mouvements dans la ville à partir des lieux investis, des modes de déplacements mobilisés et des ressources sollicitées pour les réaliser. En somme, interroger les touristes concernant les lieux où ils se rendent, comment et avec quelle(s) aide(s).

Ces différents développements ont permis de répondre théoriquement à la problématique posée : le projet de voyage touristique à Paris, porteur de dimensions « standardisées » et « rationalisées », constitue un analyseur des pratiques urbaines des touristes. Cette analyse procède

néanmoins a priori, dans le cadre de données antérieures à l'expérience empirique des faits. Celle-ci fut donc réalisée dans la seconde partie de la thèse. A la première partie, elle pose la question suivante : dans quelle mesure la force de l'expérience, empiriquement analysée, vérifie les points soulevés théoriquement ?

2. Conclusion sur l'analyse empirique

Nous revenons ici sur deux éléments forts : premièrement, la force de l'attraction parisienne face aux deux « projets » touristiques ; secondement, les enseignements sur la nature des pratiques touristiques en ville.

2.1 La « résistance » de Paris face aux projets touristiques

Malgré leurs différences, les deux « projets » subissent les « lois » de l'attraction parisienne : une historicité très prégnante, une partition forte entre l'intra et l'extra-muros, des imaginaires puissants mais géographiquement limités. C'est là la force d'une destination où l'hyper-centre touristique perpétue une aura à la diffusion mondiale, qui a durablement pénétré les imaginaires. En effet, les images touristiques classiques de Paris sont tenaces et continuent de porter un récit toujours opérant sur les pratiques des visiteurs. Ce dernier, conjuguant l'Histoire, les charmes d'un temps révolu et un faste censément actuel dans les paysages, les monuments et les habitants, possède une capacité certaine à mettre en œuvre des références et propose un répertoire d'action suffisamment cohérent pour uniformiser amplement les représentations et les pratiques. Partant, si Paris « résiste » tant, le cadre conceptuel du « projet » touristique et les hypothèses associées doivent-elles être remises en cause ?

Le « projet » est, théoriquement, un cadre pour le touriste et dessine une configuration de voyage. La récurrence de l'emploi du terme « configuration » ne fut pas innocente, car l'action à laquelle elle réfère consiste à *donner une forme* et à *fixer les paramètres*, à la manière d'un cadre dont l'espace entouré attend de se remplir. Les pratiques ne sont donc pas complètement déterminées à l'avance, sinon les enjeux de connaissance perdent de leur force dans l'analyse de formes trop prévisibles de voyage. En effet, pourquoi les analyser si elles ne font que se développer de façon linéaire en suivant un parcours déjà connu ? Rappelons que c'est la raison pour laquelle, sur le « projet » visant un tourisme organisé, nous n'avons pas voulu d'un cadre hyper-structuré où les pratiques semblaient trop enfermées dans un voyage qui n'aurait fait que les actualiser (cf. chapitre 4). Cela revenait à développer des pratiques *déjà-là*, de façon tautologique. Il ne fallait pas, pour autant, trop assouplir le « projet » et ne conserver que l'expression individuelle de touristes trop particuliers les uns des autres qui nous aurait perdus dans les méandres de désirs singuliers et plus ou moins différents pour chaque cas. Il y a, en effet, une multitude de « projets » individuels qui se spécialisent à

mesure qu'ils sont approfondis par l'enquêteur[340]. Il fallait tracer une voie opportune en évitant les écueils de la redondance de pratiques s'actualisant dans la ligne droite du « projet » comme ceux de la « multiplicité » des désirs de voyage. Il n'était ni question de poser l'équivalence stricte du système du « projet » avec des pratiques à venir (auxquels cas les pratiques sont trop prévisibles) ni de les disjoindre trop fortement en faisant reposer le « projet » sur des motifs de voyage non rapportés à des formes objectives (car les pratiques risquent une trop grande différenciation). Cette position intermédiaire – ni trop rigide ni trop souple – nous a permis de questionner un ensemble de relations que les acteurs entretiennent avec le monde touristique et urbain parisien. Notre position a donc été la suivante : concevoir le « projet » comme un cadre a priori *suffisamment cohérent* pour l'action en coalisant un ensemble de formes de voyages *à partir desquelles* nous questionnons les pratiques. Sur le plan analytique, ce socle du « projet » permet d'interpréter les manières dont les touristes arbitrent et hiérarchisent les choix qui s'offrent à eux dans la ville. Cependant, un degré d'*ouverture relative* est nécessaire pour observer les effets de l'interaction entre un cadre initial de voyage et ses formes concrétisées, c'est-à-dire entre les données a priori et les recompositions possibles dans le cours de l'expérience. Ce n'est donc pas tant le projet lui-même que les expressions « standardisées » et « rationalisées » des deux types de voyage qu'il faut interroger. Sans expressions plus spécifiques qui lui donnent forme, le seul « projet » met à jour la tension du voyageur vers sa (ou ses) destination(s) et autorise la possibilité du voyage. C'est la force analytique du « projet » de restituer la logique réflexive du touriste qui prémédite son voyage mais il faut pouvoir interpréter ce dernier en lui accolant des hypothèses pour comprendre les différentes *manières* de voyager. De cette façon, un raisonnement comparant plusieurs types de pratiques est possible. Ainsi, le cadre du « projet » et les hypothèses associées nous permettaient non seulement de dire que le voyage débute avec l'idée d'un séjour et d'activités désirées dans un cadre prédéfini mais, plus, d'affirmer que ces nombreuses formes possibles sont signifiantes et interprétables quant à des *modalités particulières* de voyager. Ceux-ci peuvent être plus ou moins encadrés et médiatisés par des supports, et plus ou moins proches des pratiques sociales dominantes dans la sphère touristique. Cela posé, les réponses empiriques autorisent de relire différemment ce cadre d'analyse.

Sur le « projet » des backpackers, l'hypothèse d'un rapport peu « standardisé » à l'univers touristique est à remettre en cause. Ce qu'apporte l'analyse empirique est la mise à jour d'un « projet » moins divergent des formes touristiques institutionnalisées que prévu. En effet, les backpackers affichent une expérience touristique à la fois moins idéologisée et plus composite qui nuance la perspective uniforme d'une découverte de la ville à l'écart des grands circuits touristiques. Cet aspect n'est pas véritablement nouveau puisque le débat sur leur institutionnalisation est déjà ouvert depuis plusieurs années. Nos résultats confortent les positions faisant de cette population des touristes assez

[340] Plus les désirs sont questionnés, plus ils apparaissent dans une finesse d'expression. En effet, plus l'échelle intra-individuelle est « dépliée » (pour reprendre un terme utilisé par Lahire), plus les strates sociales qui constituent l'individu apparaissent dans leur multiplicité.

« conventionnels » et relativement peu dissidents face au tourisme de masse (hors ses formes les plus criantes). Ils sont davantage à la recherche d'expériences marquantes mais dans une pluralité de registres et d'univers : des visites touristiques, des interactions avec d'autres voyageurs, des situations inattendues, etc. Leur condition touristique assumée est néanmoins effectuée dans des pratiques en cohérence avec les données que nous ciblions au départ. Les backpackers restent, en effet, relativement économes et autonomes dans leurs pratiques de la ville, ce qui implique en conséquence des usages marchands limitées et un souci de faire par soi-même. Cette dernière dimension éclaire un voyage qui se nourrit par des épreuves où l'on s'engage dans des lieux et des itinéraires qui doivent faire valoir, in fine, un sentiment proche de l'aventure. Est-ce que ce sont, pour autant, des « backpackers à l'eau », comme dit Kauffmann (cf. chapitre 5) ? Certes, cette population de touristes est moins non-conformiste ou séparatiste que prévu mais ses pratiques ne sont pas complètement diluées dans une masse uniforme. L'expression d'une « standardisation » est amoindrie mais le voyage continue nénamoins d'être porté par des traits propres et conserve des spécificités (nécessité économique, recherche d'expériences…). Recomposée, l'hypothèse de la « standardisation » sur ce « projet » est également intelligible à travers le rôle structurant du contexte parisien dans les pratiques touristiques. A une population peu marquée par des valeurs idéologiques, un deuxième facteur tient dans le contexte local, c'est à dire la structure urbaine et touristique de Paris. Ce contexte est agissant sous deux aspects. D'une part, il concentre les pratiques sur l'hyper-centre du fait notamment de sa géographie limitée qu'il est aisé d'arpenter à pied. Cette compacité spatiale est essentielle en participant à créer un espace touristique propice à la déambulation. D'autre part, les formes caractéristiques de l'urbanisme haussmannien tels les avenues ou les boulevards structurent en partie la mobilité piétonne en constituant des repères spatiaux et en conduisant certaines trajectoires par un effet « couloir ». Mongin souligne ce marquage caractéristique : « Paris, ville où vous êtes environnés de panneaux qui indiquent en permanence la direction à suivre pour ne pas se perdre. Dans les villes musées, l'espace urbain est complètement organisé pour vanter son propre passé » (Mongin, 2003 : 47). C'est là une manière de réhabiliter la ville dans sa capacité à engendrer des ressources spécifiques et à ordonner des installations dans l'espace (Fournier, Mazzella, 2004), notamment lorsque ce dernier se compose d'éléments majestueux. Le cadre urbain parisien avantage donc les mobilités « adhérentes » qui favorisent le contact physique et sensible avec l'environnement. A propos des pratiques des backpackers, l'attraction de l'hyper-centre résulte autant des effets d'une relation sous-estimée aux formes « classiques » du tourisme que d'une structure urbaine encourageant des pratiques spatiales « adhérentes ». Sur ce point, la place de la ville comme agent actif des pratiques (dans ses formes urbaines, ses réseaux de transport) tend à relativiser l'hypothèse d'une navigation urbaine problématique à Paris pour les touristes, même si les méthodologies adoptées sont ici en question[341].

[341] En effet, la focale choisie compte beaucoup dans les résultats de l'analyse : l'observation des modalités concrètes de leur parcours montrerait, sans doute, un ensemble d'interactions plus fines avec l'espace urbain et ferait émerger d'autres problèmes entre le touriste et l'environnement.

Dans le cas des pratiques liées au tour-opérateur, la « résistance » de Paris s'explique par une conformité initiale plus importante avec les formes traditionnelles du tourisme à Paris. Sur ce point, le cadre initial du « projet » (un programme classique) concorde, pour une bonne part, avec les pratiques observées. De même, le cadre urbain parisien est aussi manifeste que pour les backpackers : polarisation des imaginaires sur un espace limité, force structurante des formes urbaines dans la mobilité et la découverte de la ville, etc. Mais la « résistance » de Paris est agissante sous une autre forme. En effet, l'importance de l'investissement dans le centre parisien est également la conséquence d'un contact très apprécié avec l'urbanité. Définie tout au long de cette recherche comme l'association de la mixité et de la densité, elle opère pour ce « projet » comme un facteur attractif, notamment par la différence qu'elle active avec l'univers quotidien en Finlande. Il y a là, contrairement à ce que nous annoncions en minimisant le facteur national (l'appartenance finlandaise), un élément actif dans les pratiques de la ville. La flânerie anonyme, le contact avec la foule, le spectacle de la ville, l'attention aux formes de la diversité – globalement plus appuyés et récurrents que pour les backpackers – nourrissent le sentiment du divers et de l'extra ordinaire. Rappelons le très faible pourcentage de population immigrée en Finlande (environ 1% de la population totale), la taille restreinte de ce pays (un peu plus de cinq millions d'habitants), des métropoles de taille modeste, la position excentrée du pays à l'extrême nord-est de l'Europe. Ces éléments structuraux de l'univers quotidien viennent appuyer l'ensemble des propos des touristes sur la ville et dessinent un cadre non ordinaire apprécié. La grande ville, expression de la différence, constitue un espace-temps globalement inhabituel et recherché pour ses caractéristiques fondamentalement urbaines : des formes de rencontres et de contacts, un registre de visibilité par des regards et des observations, une vie riche en intensités par des échanges sociaux multiformes bien que peu approfondis. En supposant que la place du cadre national (du moins lorsqu'il appartient à l'aire géographique européenne) ne constituait pas un facteur déterminant, nous avons sous-estimé le possible différentiel d'acculturation à la vie métropolitaine des enquêtés finlandais.

Au regard de la place qu'occupe l'hyper-centre touristique, on pourrait arguer que les touristes – tous « projets » confondus – se plagient les uns les autres, certes avec quelques variantes dans les pratiques. De fait, le nombre d'occurrences dans l'espace parisien est limité pour des voyages temporellement bornés à quelques jours. Les pratiques que nous avons observées se rapportent donc, pour beaucoup, aux pratiques dominantes du tourisme parisien même si les manières d'y accéder et de s'y investir in situ peuvent différer. L'attraction de l'hyper-centre n'est néanmoins pas inamovible et, au contact du temps, elle perd de sa force en tendant à se diluer dans la ville. En effet, le nombre de séjours et les visites répétées diffractent et décentrent les pratiques en enrichissant progressivement la relation à l'espace, dans l'envie plus prononcée de capter une atmosphère, par un registre de lieux qui se densifie, une urgence de visite qui s'amoindrit… C'est alors un rapport à la « rationalisation » des lieux, des mobilités et des objets qui tend à se distancer des médiations

disponibles, voire à s'appuyer principalement vers celles qui sont davantage distribuées dans la ville. C'est une programmation plus labile et effectuée in situ qui émerge afin de construire un rapport plus singulier à l'espace urbain. De la même façon, la relation aux éléments relevant du tourisme de masse se distend – parce qu'ils sont déjà vus, reconnus, visités – en se fondant graduellement dans les multiples aménités de l'urbain. Le facteur temporel est alors déterminant pour pouvoir vivre une expérience touristique composite qui permette à la fois de répondre aux exigences sociales des formes institutionnalisées et aux visites pour soi. Cette transformation du rapport au territoire par la « temporalité » est corroborée par un ensemble de travaux que nous avons mentionné. Rappelons notamment que Cooper (1981) montre la modulation de la hiérarchie des visites par la durée du séjour (la visite se décentre progressivement de la zone touristique au profit de l'ensemble du territoire) ; que Cazes et Potier (1996) parlent d'une prédominance temporelle pour les visites culturelles et historiques et, pour les visites suivantes, d'une recherche d'intégration plus forte avec les habitants. Enfin, Freytag (2008) montre également comment les « repeaters » (ceux qui reviennent, mais à partir de quatre ou cinq visites) pratiquent différemment la ville par des parcours au-delà des circuits du tourisme de masse et par un souci de s'approcher d'une vie urbaine résidentielle. La « résistance » parisienne face aux « projets » n'est donc pas une donnée statique car elle est soumise à cette dynamique du temps, à la fois sur dans le rapport aux médiations comme aux formes touristiques dominantes. Si le contexte parisien est un acteur important façonnant partiellement les conduites touristiques dans la ville, un ensemble de dimensions propres aux « projets » perdure néanmoins. Ainsi, la dimension économique des pratiques des backpackers est déterminante dans leurs relations aux aménités marchandes qui sont utilisées avec parcimonie ; leur recherche d'une forme d'authenticité, où tout ne doit pas être donné d'avance, importe également. De même, pour les touristes finlandais, la recherche de « facilités » à travers un niveau de confort global reste partagée par l'ensemble des enquêtés. En définitive, ce n'est pas le cadre du projet de voyage qui est invalidé, ni celles de ses expressions a priori mais leur transformation et recomposition *partielle* au contact des spécificités parisiennes et des temporalités de voyage.

Cette place de la « temporalité » dans les pratiques urbaines de Paris peut-elle se lire sous l'angle d'une plus grande familiarité aux lieux ? Cette question renvoie à des discussions en cours, notamment chez des géographes, qui considèrent que la fréquentation de différents lieux transforme le rapport à l'ailleurs et au chez-soi, et développe des compétences spécifiques. C'est dans ce cadre que Vester (1997) parle d'un « habitus touristique » et Stock (2001, 2004) avance l'hypothèse d'un « habitus mobilitaire » : le premier vise l'acquisition de compétences à partir de pratiques touristiques récurrentes, le second souligne une nouvelle manière d'habiter les lieux du monde (l'ailleurs et le quotidien sont retransformés) où s'exprime un savoir-faire avec les lieux (Ceriani, Knafou, Stock, 2004). C'est aussi une question posée par Tarrius (2000) qui observe des groupes d'individus confrontés à différents territoires de circulation et la manière dont les identités et les altérités se

recomposent. Il montre que certains sont amenés à bricoler « précisément à partir de leurs expériences circulatoires, des identités métisses entre univers proches ou lointains » (*ibid.* : 7). Si Tarrius ne vise pas spécifiquement l'expérience du voyage touristique, il soulève l'apprentissage des compétences dans des univers travaillés par des formes nouvelles du mouvement qui redéfinissent, pour certaines populations davantage migrantes ou voyageuses, de nouveaux rapports identitaires aux territoires et un questionnement renouvelé sur les catégories de l' « étranger ». Wagner (2007) questionne également des processus qui engagent des apprentissages dans des contextes internationaux et cosmopolites, notamment à partir de la démocratisation des voyages à l'étranger et les types de ressources culturelles qui sont demandées (où les éléments discriminants sont la connaissance des langues, la familiarité avec d'autres pays, l'habitude des voyages, l'aisance dans les interactions avec des personnes de nationalités diverses). Nous n'avons pas de résultats pour répondre à la transformation des modes d'habiter, dans la manière dont se recomposeraient les lieux d'ancrage et ceux de l'ailleurs (c'est-à-dire une forme d'habiter poly-topique, pour reprendre la formule de Stock), ni la réactualisation des identités dans ce type de contexte. Néanmoins, la notion de compétences développées *au cours de leurs visites* fait écho à nos analyses. En effet, nous montrons qu'il y a notamment une compétence à optimiser sa mobilité en articulant adéquatement, selon les contextes d'action, la mobilité piétonne et les transports en commun par une gestion mieux calculée des distances lorsque la ville a déjà été arpentée. Sur ce point, on peut parler, avec Lévy, de l'acquisition d'un « capital spatial » dans la mesure où celui-ci constitue une capacité à maîtriser les métriques, donc les distances. On s'accorde donc sur la première partie de son propos : « pratiquer des villes contribue à la connaissance de la ville et facilite l'exploration de nouvelles villes » (Lévy, 2003a : 126). La confrontation avec la seconde partie demanderait une comparaison que nous n'avons pas faite mais elle constitue une perspective de recherche intéressante. Ces questions, qui s'organisent autour d'un rapport transformé au territoire par des mobilités plus fluides et répétées, témoignent d'un rapport à la ville qui passe par des formes d'initiation et d'apprentissage. Roncayolo (2003) parle, à ce sujet, de trajets urbains qui sont à la fois des enseignements et des découvertes, de soi comme du territoire. Il reste néanmoins que la manière dont s'acquiert précisément l'acquisition de compétences sociales et urbaines est à caractériser finement et constitue un programme de recherche qui pourrait se résumer dans une formule lapidaire : comment s'incorporent les données des environnements urbains dans les corps et les mentalités des voyageurs ? De façon inversée, quels sont les contextes de socialisation spécifiques qui prédisposent à mieux maîtriser les territoires de circulation et les nouvelles formes sociales de rencontres, les différences et les situations d'entre-deux ? Présent au début de notre recherche, nous n'avons pas poursuivi ce questionnement qui demande un approfondissement spécifique dans le cadre d'une recherche ciblée. Déjà, la recherche menée par Chevrier et Sauvage (2002) sur les caractéristiques des individus « grands mobiles », voyageurs se déplaçant régulièrement dans différents lieux pour des raisons professionnelles, soulignait un lien hypothétique entre des capacités de mobilité et des prédispositions liées à des histoires familiales

marquées par de multiples changements de lieux. Cette question est, in fine, stimulante et complexe : stimulante, parce qu'elle pose la question des contextes socio-historiques qui favorise l'apprentissage des mondes urbains ; complexe, car les processus de socialisation sont infiniment subtils et individuels et il faudrait travailler au cas par cas, à la manière de « portraits » en suivant la démarche de Lahire (2002b).

Outre ce retour sur le cadre d'analyse, un second point important à soulever concerne les enseignements apportés par notre travail sur les pratiques touristiques de la ville *du point de vue des touristes.*

2.2 Qu'est-ce que pratiquer la ville en touriste ?

Une de nos interrogations centrales concernait la nature des pratiques urbaines des touristes à Paris. Nos résultats permettent d'apporter des réponses sur les « regards » portés sur la ville et les activités qui s'y déroulent. La « ville touristique » est souvent l'objet d'analyses de la part de spécialistes de l'urbain, de praticiens et d'aménageurs, voire d'élus. Elle est plus rarement examinée à partir des touristes eux-mêmes. Cette perspective à l'avantage d'être complémentaire de la première et le croisement des deux approches ne peut être que fécond. Concernant l'investissement touristique dans la ville, nous avions ciblé a priori trois domaines d'activités de découverte et d'occupation dans l'espace urbain : la place du paysage et de l'activité visuelle, l'importance des visites culturelles, les lieux liés au divertissement et à la consommation. Les données disponibles sur Paris vérifient globalement ces activités. Certes, l'attraction des quartiers historiques et des visites culturelles domine, mais elle s'articule notamment avec des achats, des promenades vagabondes, la recherche d'une atmosphère… Il y a ainsi un amalgame entre des activités précises et d'autres qui sont plus diffuses dans le temps et l'espace. L'expérience urbaine est composite, travaillée par différentes logiques d'actions, notamment une tension entre des pratiques dominantes et le souci de construire une expérience suffisamment singulière pour soi. Il y a la recherche d'une individualisation du voyage, à la fois dans des espaces et des temps décentrés des grandes aménités touristiques, mais aussi au sein même de ce registre de visite. Il s'agit, en effet, de répondre à une demande sociale de visites mondialement connues sans nécessairement en abandonner la maîtrise individuelle, en termes d'itinéraires, de mobilité, de temporalité, du sens que les touristes leur accordent, etc.

A Paris, ces différents moments se cumulent et se combinent subtilement au niveau de la journée et il faudrait, pour mieux faire, développer la technique des carnets journaliers pour rendre compte des programmes quotidiens précis. Néanmoins, sur l'ensemble du voyage, il est possible de lire des distinctions plus nettes. Pour bien discerner ces différentes pratiques, nous avons dissocié les pratiques davantage dirigées vers les lieux les plus « monumentaux » de la ville de celles orientées vers des endroits plus « banals » en montrant comment la temporalité modulait cette partition dans le

programme. Cette section entre « monumental » et « banal » est pertinente dans l'espace parisien car ce dernier concentre une zone touristique assez bien marquée. Néanmoins, en opérant comme coupure nette entre des espaces qui peuvent recueillir une pluralité d'usages parfois détournés, ce distinguo présente des limites. En effet, l'assignation d'une pratique dirigée vers les grands sites dans l'espace « monumental » ne se vérifie pas toujours. Il est possible d'occuper une portion de l'espace « monumental » par des usages qui ne s'y réfèrent pas directement (prendre une collation dans un café près de la tour Eiffel et se préoccuper davantage d'une discussion ou de la lecture d'un livre que du monument lui-même). C'est là avoir une pratique « banale » dans un espace « monumental ». C'est pourquoi, pour éviter cet écueil, il est important de recueillir le sens que les touristes accordent à leurs occupations selon les endroits et les moments.

Si les pratiques urbaines se mélangent dans différents espaces-temps, en fonction néanmoins de hiérarchies propres (la « monumentalité » et la « journée » dominent face à la « banalité » et la « soirée »), comment rendre compte des données structurantes de l'expérience de visite ? Les découvertes ne s'apparentent-elles pas au propos de Julien Gracq parlant de Rome : « j'avais envie d'user de cette ville comme de tout autre – les villes étant faites pour être habitées – et de laisser irrévérencieusement toute leur importance aux particularités qui règlent en elle pour le visiteur le manger, le flâner, le regarder, le marcher et le dormir » (Gracq, 1988 : 9) ? Les visites des villes ne seraient-elles pas soumises à des pratiques invariantes difficilement évitables : repos et alimentation certes, voire plaisirs du sommeil et de la gustation, mais aussi et surtout, comme le dit Gracq, « flâner, regarder et marcher » ? Outre la question centrale du visuel (hors ceux qui sont dépourvus de ce sens), il est rare que des visites ne comportent pas au moins un temps de marche piétonne, ne serait-ce qu'un court terme sur un site ou une place connue. La flânerie reste dépendante du temps que le touriste alloue à tel ou tel endroit. Mais peut-on poser le repos, la gustation, la marche (ou la mobilité) et l'activité visuelle comme données transverses à toute expérience touristique de la ville ? Elles doivent, sans doute, trouver une actualisation dans nombre de villes, sans qu'il faille oublier les manières plus spécifiques mais généralement marginales d'expériences de visites qui contournent ou dévient les usages dominants pour mieux les mettre à distance ou les subvertir (ce dont les expériences artistiques sur la ville peuvent constituer des exemples emblématiques). Le triptyque « flâner, regarder et marcher » n'est-il pas le meilleur moyen pour découvrir le caractère disparate et hétéroclite de toute ville ? Desportes (2005) souligne combien l'environnement urbain est un assemblage de différents éléments « de même que l'on reconnaît un visage non pas à la couleur des yeux ni à la hauteur du front mais à d'infimes indices qui, tous, participent de son expression, (…) la personnalité d'une ville ne se saisit pas à la vue de quelques monuments célèbres ou d'un panorama, mais découle d'un ensemble complexe de données » (Desportes, *ibid.* : 343). D'où l'intérêt de croiser, au niveau analytique, des données de l'expérience issues du rapport au « monumental » comme au monde disparate du « banal ».

Sans revenir sur l'ensemble des activités urbaines des touristes, il nous semble important de souligner deux points convergents aux « projets » qui éclairent les attractions urbaines du point de vue des touristes : l'importance de la circulation d'une part, et des espaces publics, d'autre part. La circulation dans la ville renvoie à une logique que nous avons jugée intrinsèque à la pratique touristique comme voyage de loisir dont la mobilité est, avant tout, circulatoire et sert l'exploration du dehors (par rapport à la dimension sédentaire de la villégiature et le primat accordé au séjour). S'il faut reconnaître que le débat sur le touriste et le villégiateur n'est pas aisé, les résultats ici proposés sur les mouvements touristiques accordent une place essentielle à la *visite* de la ville et à l'importance d'une activité mobile et visuelle organisant la perception du territoire. Pour cela, nous nous sommes notamment appuyés sur les idées d'Amar (1993) pour qui tout mouvement active un rapport spécifique à la ville, et de Desportes (*ibid.*) qui affirme que toute technique de transport porte en elle un paysage. Certes, la mobilité (notamment réalisée en métro) peut être utilisée comme moyen de changer de lieu, changement dans lequel la destination est l'argument primordial. Mais les mouvements piétons sont au service d'une exploration sensible des lieux, des paysages et des citadins. Si l'on ne peut dénier la présence juxtaposée de logiques de transplantation et de circulation, on constate combien la seconde est essentielle et nourrit le voyage touristique, en s'organisant largement sur le mouvement et le circuit. L'expérience de découverte est en grande partie appuyée par le mouvement piéton. C'est l'idée portée par Roncayolo (*ibid.*) qui, citant un passage de Jules Romain où un parisien enseigne la ville à un provincial, valorise l'idée d'une mobilité *circulatoire* dans la ville : « cet enseignement [de la ville], c'est la rue, le parcours, le paysage, la déambulation (…) qui le donnent » (Roncayolo, *ibid.* : 62). Si la marche structure, à un tel niveau, les visites, c'est qu'elle opère comme un effecteur de l'urbain en permettant une proximité et un côtoiement maximal avec le cadre humain et bâti. Que serait une expérience touristique sans de tels mouvements ? Certes, là aussi, le temps joue : de très courtes durées, lors d'excursions à la journée ou de voyages inter-urbains de quelques jours, ne favorisent pas de tels mouvements. Durant la phase exploratoire de notre recherche, des guides interprètes nous ont rapporté des voyages effectués dans de grandes villes européennes en dix jours – deux jours pour chaque capitale – où les visites se font en car et les arrêts sont systématiquement décidés à l'avance. Pour autant, ce type de voyage se lit aussi sous l'angle du circuit. Dès lors que la durée le permet, son activation est nette et le « flâner » cher à Gracq se déploie avec force. La déambulation permet de se perdre de façon productive, par la découverte graduée d'indices variés issus des panoramas comme des recoins. Elle donne à voir la ville comme un monde de disponibilité, c'est-à-dire comme « un monde qui nous fait des avances » (Joseph, 2004) en proposant des circuits, des déplacements guidés par la « signalétique » des formes et des scènes urbaines. Le touriste se fait guider par la puissance formelle et symbolique des grands sites mais aussi en évoluant au niveau de la rue, donc au contact de la richesse sensible du dehors, en saisissant des détails, des scènes, des incongruités, des différences…

Le second aspect important dans les pratiques touristiques de la ville concerne la place des espaces publics. S'ils impactent l'expérience touristique, c'est notamment parce qu'ils s'articulent étroitement avec cette dimension circulatoire. En effet, l'objet qui est en mouvement, c'est le piéton dans l'espace public de la rue, du boulevard ou de la place. Le touriste se trouve dans une relation à l'espace qui est vécue dans l'immédiateté et qui n'est pas filtrée par un habitacle fermé. C'est pourquoi la mobilité pédestre, associée à la nature publique de ces espaces, offre des situations de frottement, de mitoyenneté voire de promiscuité. C'est la possibilité d'un bain de visibilité et d'un contact avec une altérité pleinement ressentie. Ce sont bien, ici, les propriétés spécifiques de l'urbain qui sont en jeu, car « la ville est par excellence le lieu de la mise en présence avec "l'autre" : avec des gens, des idées, des objets, des situations que le regroupement de "mêmes" n'est pas susceptible d'offrir » (Ascher, 2008 : 129). L'espace public est un agent actif de socialisation, lieu où se situe les rencontres et le divers, lesquels invitent à la vision et, parfois, peuvent susciter l'échange. Si le « social » ainsi créé peut être éphémère et fugace, avec des interactions essentiellement visuelles, c'est une expérience sociale et interactionnelle dans un univers d' « étrangers », située dans un monde d'objets et de surfaces en partie non ordinaires, qui importe. En définitive, la pratique des espaces publics ne s'apparente-t-elle pas au propos (tirés d'un proverbe médiéval) de Weber sur la liberté propre à la ville : « l'air de la ville rend libre » (Weber, 1971) ? Circuler dans les espaces publics, lieux de passage – donc d'instabilité – et d'espacement des uns par rapports aux autres (l'étrangéité proche), ne renvoie-il pas à une forme de liberté, au moins temporaire, vis-à-vis des attaches quotidiennes, des appartenances familières, voire des affiliations sociales ? Alors, est-il possible d'avancer que l'expérience du parcours dans la ville, avec ses différentes séquences d'action – pause, flottement – nourrit l'expérience, dans un mixe entre des formes marquantes et des indices plus furtifs, et réorganise le regard sur soi et ses propres manières de faire ? La diversité des usages et la mosaïque de situations propres aux espaces publics urbains activent-elles, pour l'individu « étranger » qui les pratique, une réorganisation des sens et une conscience plus réflexive ? Il y a, là, un ensemble de questions qui, à l'avenir, méritent d'être questionnée plus profondément.

3. Limites observées et pistes de recherche à venir

Des thèmes potentiellement intéressants n'ont pas été abordés dans notre recherche. Ce travail présente des limites, notamment parce qu'il n'a pas vocation à traiter de l'ensemble des pratiques urbaines des touristes à Paris mais celles relatives à certains projets investigués par une méthodologie répondant à une question de recherche. Celle-ci portait sur la connaissance des mouvements intra-urbains des touristes. De ce fait, le déplacement du regard vers d'autres projets comme d'autres méthodes offre de nouvelles pistes d'enquêtes. Nous y revenons. Considérons, dans un premier temps, les limites « internes » à notre raisonnement, c'est-à-dire celles qui résultent, malgré le

périmètre que nous nous sommes fixés, de développements empiriques qui, sur certains points, sont restés trop peu explorés ou intrinsèquement limités au regard des moyens d'investigation retenus.

Ainsi, le choix d'une méthodologie de recueil de données orales avec des enquêtés, pour partie non francophones a soulevé la question de la traduction, par essence problématique (cf. chapitre 4). Si, conscient de cette difficulté, nous avons tenté d'en contenir les biais, il reste que l'opération linguistique à laquelle procède la traduction ne peut exclure des transformations et des modifications, mêmes mineures, de sens. Ce peut être parce que la compréhension des traducteurs est relative, ou parce que des propriétés dans une langue sont difficilement transférables dans une autre. Tel que le résumait Mounin (1963), le problème de la traduction, c'est d'être théoriquement impossible au regard des structures et de la systémique, de n'exister que *de facto*, comme un accomplissement dont le traducteur, individu ou collectif, est seul responsable. C'est pourquoi il nous a semblé important de s'appuyer sur des personnes tierces et compétentes pour questionner et évaluer ensemble, lorsque des ambiguïtés se présentaient, le sens précis des propos. Il reste que la traduction des propos recueillis n'équivaut pas à la réception de paroles exprimées en français.

Des thèmes spécifiques de recherche ont été peu investigués et nos données issues du terrain peuvent être relues sous un angle aujourd'hui réactualisé. Par exemple, la place des technologies dans la conduite du voyage ressort assez peu, hors la place d'internet qui est soulignée en amont et, partiellement, pendant le voyage. C'est le résultat d'une appétence très relative des enquêtés (au moment des enquêtes de terrain) pour des technologies véritablement avancées de géolocalisation ou d'interactivité immédiate dans le cours de la mobilité. Concomitamment, les usages d'internet que nous avons observés répondent bien au souci d'accéder rapidement à des informations. Alors que, depuis quelques années, des services embarqués avec soi existent (tel le web sur les téléphones mobiles de type *smartphone*), favorisent-ils une plus grande individualisation, *à tout moment*, de la gestion de son voyage ? Quels peuvent être les effets de telles possibilités sur la découverte de la ville ? Donnent-elles lieu à des explorations plus fines et/ou plus maîtrisées ? Comment s'articule le souci de la déambulation avec un potentiel de connaissance à portée de la main, en ayant par exemple la possibilité de chercher sur Wikipedia l'histoire de tel site ou de tel personnage portant le nom d'une rue que l'on traverse ? C'est la nature d'explorations urbaines davantage « médiées » par des technologies portables qui est en jeu. Autre point qui n'a pas été investigué, celui de la place du vélo. Alors que nous avons souligné, en termes de mobilité, la complémentarité d'une double « adhérence » du mode métro pour se transplanter et de la marche pour circuler, le vélo – surtout depuis la mise en place d'un système de libre service – n'est-il pas un mode pertinent au regard des pratiques des enquêtés ? En effet, le vélo ne combine-t-il pas l'« adhérence » de la marche (exposition corporelle et sensible à l'environnement, matériel technique permettant de musarder, etc.) et celle du métro (pouvoir rouler vite, de façon rectiligne en visant une destination) ? Si la place d'un tel mode n'est pas ressortie de nos enquêtes, c'est que l'existant (le cadre urbain propice à la marche et le réseau de

métro) convient bien comme support aux visites de la ville. Cependant, une analyse des pratiques sur l'espace parisien pourrait se pencher sur cette question.

Il existe également des « externes » au périmètre fixé à notre recherche et d'autres focales sont possibles. Nous suivons aisément Lahire (2005) lorsqu'il affirme que « le sociologue ne peut être que résolument weberien en réaffirmant *"l'infinité inépuisable du monde sensible"* ou la *"diversité infinie du réel"*. Aucune situation, aucun objet ni aucune pratique ne sont inépuisables par un nombre fini de traits de description : à partir d'autres interrogations, d'autres intérêts de connaissance, d'autres angles sociologiques, des descriptions inédites sont toujours possibles » (Lahire, *ibid.* : 34). Notre travail, en concernant des projets touristiques spécifiques sur l'espace parisien, dont le recueil s'est réalisé par des entretiens semi-directifs, questionnant des pratiques liées aux mouvements, se complète dès que l'on modifie l'un ou l'autre de ces aspects. Partant, un ensemble d'investigations peuvent être imaginées, que ce soit en excédant le triptyque choisi pour saisir les pratiques dans l'espace (« aménités », « mobilités, « médiations ») que les « projets », les méthodologies et les espaces étudiés.

Au-delà des dimensions que nous avons analysées pour saisir les mouvements intra-urbains, il existe d'autres voies pour accéder à la connaissance des pratiques urbaines des touristes. Si l'articulation « aménités/mobilités/médiations » forme un ensemble cohérent pour saisir les déplacements dans l'interaction avec un environnement urbain, les manières dont les touristes appréhendent la ville ne peuvent s'y résumer. Par exemple, il est possible d'étudier les pratiques sous l'angle de la consommation et des manières différenciées de vivre la ville à partir des activités de shopping. Celles-ci consistent en une transaction tant marchande que symbolique : c'est aussi du sens qui est acheté et les parcours et les magasins « visitées » dessinent une géographique touristique spécifique, où s'entremêlent une consommation visuelle des magasins, des déambulations dans les espaces marchands de la ville, des temps de repos dans des cafés et des restaurants, etc. A partir de cet exemple, des « projets » spécifiques peuvent être discriminés, entre des formes de consommation liées au haut de gamme, attirées par la valeur « Paris » et l'univers associé de raffinement et de sophistication, et d'autres plus « populaires », portées par des zones de chalandises plus accessibles et des univers davantage bigarrés, moins marqué par l'apparat. De même, on pourrait adopter l'angle de la gastronomie pour examiner des pratiques de la ville, en regardant la cartographie singulière qui se dessine à partir des restaurants et, plus largement, les occupations qui bordent ces « temps forts » du voyage. Ce sont des exemples d'analyses potentielles de parcours et d'activités urbaines sous un autre prisme que celui que nous avons adopté. Dans ce même registre illustrant un changement de regard, il est envisageable de lire les pratiques urbaines à travers des tentatives d'excéder les formes usitées d'itinéraires touristiques dans la ville, par la volonté de certains touristes de contourner les hauts lieux en cherchant délibérémment une inscription spatiale dans des interstices urbains : lieux abandonnés, zones « grises » aux usages hybrides, découverte de lieux cachés à la manière d'un envers du décor.

Les « coulisses » ou les « creux » de la ville, en somme[342]. C'est là une forme de tourisme des confins, certainement plus marginal, mais qui témoigne d'autres mouvements et de formes différenciées d'exploration de la ville.

Au niveau des « projets », un ensemble de possibilités s'ouvrent au chercheur. Notre position a été intermédiaire : en identifiant des formes de voyage, nous avons opéré une première sélection dans des éléments discriminants. On pourrait aller plus loin et examiner, avec plus de détails, les éléments différenciateurs au niveau de chaque projet, en établissant une typologie de voyageurs au niveau intra-projets. Ici, nous n'avons pas véritablement formalisé une telle démarche, en procédant prioritairement à une analyse comparative sur deux « projets ». Dans un autre registre, il est également possible de faire varier plusieurs éléments du voyage, notamment les âges et les saisons… Par exemple, que deviennent des backpackers plus âgés ? Poursuivent-ils la logique de la Route, à la manière de retraités australiens adeptes du *big trip* (Vacher, 2009), ou se conforment-ils davantage à un tourisme « individuel » plus institutionnalisé dans les durées et les expériences ? Il y a, là, un travail de recherche sur les biographies touristiques qui trouve son intérêt dans l'analyse plus poussée des effets de l'acculturation aux lieux touristiques, au fil du temps. Les touristes initiés à certains lieux en deviennent-ils experts et, si oui, comment s'expriment précisément leurs compétences ? Comment s'opèrent les transferts de savoir-faire entre les villes longuement visitées vers celles qui se découvrent ? Y a-t-il des savoirs propres à l'espace urbain ou la maîtrise des territoires visités est-elle le fruit d'une combinaison d'aptitudes issues de l'expérience avec les spécificités des contextes locaux ? Il est également possible de questionner, plus en avant, les saisons. Si l'une des caractéristiques du tourisme urbain tient dans des formes de non saisonnalité, il reste que l'hiver tend à être davantage marqué par le tourisme d'affaires et des touristes habitués et acculturés depuis longtemps à Paris. Quelles sont alors les pratiques qui se dessinent ? Est-ce une ville plus « banale » qui est investie, où les « revenants » constitueraient un répertoire de pratiques d'initiés dirigées vers des événements culturels, gastronomiques, artistiques, etc. ? Sur cet aspect, la cartographie, en permettant la spatialisation des pratiques urbaines, nous permettrait de voir l'occupation des différentes aménités dans des configurations temporelles différenciées.

Sur les méthodes, des analyses plus fines des pratiques de la ville peuvent constituer des pistes de recherche intéressante. Déjà, les références à une sociologie interactionniste apparaissent dans nos analyses empiriques. Il nous apparaît important de porter le regard de l'enquêteur sur des aspects plus micros de l'expérience touristique dans la ville, notamment en ciblant les postures corporelles et cognitives. Comment rendre compte, avec justesse, de l'expérience du corps et des regards touristiques dans la ville ? Comment analyser des manières d'être et de faire en situation, dans la foule

[342] Cf. *Un livre Blanc* de l'écrivain Philippe Vasset qui part à la découverte de tous les zones « blanches » repérées sur la carte IGN de l'Ile-de-France (Vasset, 2007), lieux indéterminés auxquels la cartographie n'indique aucune fonction officielle ou usage a priori.

des places, des boulevards et des files d'entrées ? Comment montrer l'espace des interactions entre touristes et résidents dans l'espace public ? Comment témoigner des temps « vides » (repos, contemplation, etc.) dans la journée ? Les travaux sur la micro mobilité permettent, par exemple, d'affiner l'axe de recherche sur les « métriques de l'urbanité » (Joseph, 1998) en montrant que tout déplacement est à la fois une expérience singulière, un travail sur soi autant que sur les mondes que l'on traverse, c'est-à-dire un travail d'alignement, corporel et sensible, par lequel on fait des lignes avec ceux que l'on suit ou que l'on croise (*ibid.*). Ce travail peut être mené en mobilisant des méthodologies de l'observation (participante ou non), notamment en s'appuyant sur le travail de Jarrigeon (2007) qui a mis en place des protocoles de suivis de parcours d'individus dans la ville, montrant entre autre une expérience circulatoire de l'espace urbain par des prises photographiques. Si cette auteure cible des citadins ordinaires dans l'anonymat de la foule, de telles méthodes visant les touristes pourraient aider à mieux saisir les leurs rapports sensibles à la ville.

Si des analyses différenciées sur les « projets » et des méthodes sont en mesure d'éclaircir considérablement l'étude des pratiques touristiques, la comparaison entre différents contextes urbains est également une piste a priori fructueuse. Si nos résultats, à l'échelle parisienne, soulignent l'influence du contexte urbain sur les pratiques, qu'en est-il des autres métropoles ? En effet, le cadre urbain parisien facilite notamment des pratiques touristiques portées par des « métriques pédestres », lesquelles contribuent à définir un système de mobilité et un rapport à la ville. La gestion des distances dans la ville s'opère par les opportunités de la marche et du réseau de métro, et les pratiques sont partiellement le reflet de la structure classique du modèle de la ville européenne organisé autour d'un centre ancien. Qu'observe-t-on dans un environnement où la structure spatiale est différente, voire opposée, par exemple dans le cas de modèles urbains polycentriques, où la centralité est éclatée, etc. ? Par exemple, la prédominance des mobilités « adhérentes » (ou « métriques pédestres ») se trouve-elle marginalisée à Los Angeles ou est-ce que ce sont des combinaisons plus subtiles qui émergent dans le partage modal entre le mouvement piéton et les mobilités automobiles ? Si les modèles urbains structurent, en partie, les pratiques, la comparaison inter-métropolitaine trouverait là un intérêt fécond pour mieux comprendre les mouvements touristiques à partir de la relation entre mobilité et urbanité. Il est clair que les systèmes de mobilités dominants dans les pratiques touristiques, en Europe et dans le monde, ne s'expriment pas à travers les seules « métriques pédestres ». Les analyses sur les liens unissant les pratiques touristiques, systèmes de mobilités et les modèles d'urbanité devraient pouvoir s'appuyer sur les travaux en cours, ou à venir, de jeunes chercheurs – pour beaucoup géographes – qui s'intéressent aux interactions entre « ville, pratique et tourisme », à Amsterdam, Paris, Berlin ou Los Angeles[343]. Partant, des résultats de recherche sont à

[343] Nous pensons ici aux travaux en cours de Chapuis sur Amsterdam, de Lepan sur Paris, de Dubuc sur les résidents et touristes Japonais à Paris, de Lucas sur Los Angeles, de Freytag sur Berlin. Le colloque « Paris, Tourisme Métropolisation » tenu en juin 2010 à l'université Paris Panthéon-Sorbonne aura permis de prendre la mesure de ces différentes recherches.

croiser pour faire émerger des dimensions transverses à l'expérience touristique de la ville ainsi que des éléments particuliers aux espaces urbains. Il y a, là, un espace potentiel de mutualisation des recherches pour nourrir ces thématiques. Il est intéressant de mobiliser les travaux de Lévy sur les modèles de ville avec Amsterdam comme symbole de la ville compacte des « métriques pédestres » versus Johannesburg, emblème de la ville étalée et ségrégée des « métriques automobiles ». Ces analyses peuvent également se combiner et se nourrir des expériences romanesques en déplaçant le regard vers l'univers fictionnel. C'est, par exemple, suivre le projet actuel de l'écrivain Jean Rolin, parti à Los Angeles à la recherche de Britney Spears avec la contrainte suivante : arpenter la ville, symbole de l'automobile, exclusivement à pied et en transport en commun.

La plupart de ces pistes de recherche promeuvent un regard sur les pratiques touristiques qui entend contrebalancer les vues trop synoptiques, en écho au fameux distinguo établi par de Certeau (1980) sur la ville des « voyeurs » – et leurs vues surplombantes sur l'espace urbain – et celles des « marcheurs » qui pratiquent la ville dans l'entrelacs des rues, dont les corps obéissent aux pleins et aux déliés des formes urbaines. Cette distinction se retrouve notamment chez Fournier et Mazzella (*ibid.*) qui différencient la ville « réelle », la ville parcourue en opposition à la ville générale et abstraite. Il s'agit là de porter l'attention assez bas, au niveau des situations et des cours d'action, pour appréhender la ville comme un terrain de mobilités dans lequel les touristes posent leurs pas.

ANNEXES

ANNEXE 1 : La valorisation touristique à Paris : l'impulsion d'un changement face à la polarisation des flux

Les décennies 1990 et 2000 constituent l'amorce d'un changement dans la gestion du tourisme à Paris. Une graduation est observable dans la prise de conscience d'une nécessaire maîtrise du développement du tourisme notamment dans la gestion des effets de la congestion (c'est globalement la période des années 1990) puis la volonté plus affirmée d'une politique différente marquée par la volonté de compléter l'offre touristique dirigée vers les espaces centraux et monumentaux et de la diffracter plus largement au territoire parisien et francilien (ce sont les années 2000). Ce changement s'ancre dans un ensemble de réflexions et d'observations nées des années 1990 qui s'inquiètent d'un « infléchissement » du tourisme Parisien. Divers signes, à l'époque, sont interprétés comme une perte de vitesse de la capitale face à la concurrence et expliquent les préconisations pour un « changement ».

1. Une politique du « changement »

1.1 La « prise de conscience »

Elle est lisible dans le « Plan d'aménagement du tourisme parisien » de 1992 (complété en 1995) destiné à servir d'outil à la Mairie de Paris[344]. Il constitue le premier document officiel intégralement consacré au développement touristique de Paris. Auparavant, le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de 1980 n'avait fait que souligner l'importance de la question patrimoniale, de la préservation du « caractère » de Paris et de son rayonnement dans le monde (Pearce, 1998a). Si les références au tourisme furent, avant ce document de 1992, peu nombreuses et laconiques, il est clair qu'un ensemble d'actions urbaines plus générales ont participé à son développement[345]. Ce rapport de 1992 signe la reconnaissance officielle du tourisme comme une question urbaine à part entière se devant d'être gérée et encadrée par des politiques publiques. Il est souligné, en conclusion de ce document, l' « excellent » bilan du tourisme parisien, lequel s'est construit « spontanément, par le seul rayonnement international de la ville ». L'atout majeur de Paris trouve son origine dans « son image de capitale mondiale des droit de l'homme, de plus belle ville du monde, de ville lumière. Clichés ? Peut-être, mais ils font de Paris un lieu privilégié et fascinant qui attire comme un phare. » Néanmoins, outre cette considération sur son statut de « première » métropole mondiale, la question sur sa prédominance, dans ce concert des grandes destinations touristiques, est posée : « Paris sera-t-il éternel » ? En effet, si l' « excellence » de ses résultats est notable pour la période considérée, ceux-ci sont « relativement incertains pour l'avenir ». Le contexte est effectivement celui d'une « vive

[344] Cf. « Plan d'Aménagement du Tourisme Parisien », document réalisé par Paris Promotion en 1992, à l'initiative de Bernard Plasait, Adjoint au Maire de Paris chargé de la promotion de Paris et du Tourisme.
[345] Pour Pearce, c'est le cas des actions qui ont visé la promotion de la qualité urbaine de la capitale et ont eu d'amples conséquences sur le tourisme, en particulier, l'accent donné à la protection du cœur historique, la constitution de secteur sauvegardé dans des quartiers adjacents à la Seine. L'image de la ville en a été renforcée.

concurrence internationale (…) active dans le tourisme d'affaires comme dans le tourisme de loisirs ». Il s'ensuit que « les places prédominantes qu'a su conquérir Paris subissent une lente érosion, comme si nous étions arrivés à l'acmé d'une courbe jusqu'ici croissante ». L'image de Paris est à renforcer, l'accueil des touristes également. Cela passe par une gestion plus « moderne » du tourisme parisien, dans un « esprit marketing », en le constituant comme un élément à part entière d'une politique publique à l'échelle municipale : il « doit désormais être traité, politiquement et professionnellement, comme un secteur capital de l'économie parisienne », mais dans la pluralité de ses composantes, économique sociale, culturelle et écologique. Ce rapport sonne comme un premier appel à une pensée davantage stratégique du tourisme parisien dans un contexte de remise en cause des gains acquis en termes de visiteurs et d'image.

2. L'affirmation d'un tourisme « différent »

Elle ressort explicitement du rapport sur le tourisme remis au Maire de Paris par le Conseil de Développement Economique Durable de Paris (Codev, 2002a), notamment de ses réflexions préparatoires visant à concilier les différentes formes des voyages touristiques en ville afin de produire un « tourisme harmonieux » dans un contexte jugé perfectible (Codev, 2002b). La problématique d'un tourisme différent par la recherche de solution alternative y est soulevée, pointant la nécessité de conjuguer le développement économique induit par les flux touristiques avec les intérêts des résidents locaux. Si le tourisme a indéniablement contribué à l'image internationale de la ville et de la France, les objectifs de développement doivent s'inscrire dans une perspective de « durabilité » et de la « responsabilité » (Codev, 2002a : 2). Cela passe par non seulement le respect de l'environnement mais aussi par le respect de la vie et de ses habitants)[346] et la diversification de l'activité touristique sur le territoire parisien afin d'éviter les « "ghettos" commerciaux »[347] ainsi que sur l'échange entre les parisiens et les touristes[348]. Plus globalement, ce sont les conséquences du tourisme de masse qui sont pointées car « le nombre a conduit à la banalisation » (*ibid.* : 3). Originellement, ce sont les habitants ainsi que les associations et élus de certains quartiers fréquentés, notamment à Montmartre, sur les îles Saint-Louis et de la Cité ainsi que dans le Marais qui, d'après le rapport, portent ces doléances. Les problèmes relatifs au transport en autocar (considéré comme encombrant, bruyant, polluant, circulant à vide pendant les visites piétonnes) sont relevés, de même que l'occupation de l'espace public (les nuisances sonores autour des cafés et des restaurants) et la transformation du tissu commercial.

[346] « Paris n'est pas un parc de loisir. La force de cette ville, c'est sa vraie vie » (*ibid.* : 3).
[347] « Multiplier les activités et sources de visite comme le parc de la Villette (ou, plus récemment, le Plateau) semblent plus intéressant que de continuer le développement dans des zones saturées (projets vers la tour Eiffel ou les Champs-Élysées) » (*ibid.*).
[348] « Quel échange se produit-il entre le parisien et le touriste qui en trois heures dans son car de tourisme voit la tour Eiffel, Notre-Dame et le Louvre et qui demain débarque au Colisée ? (…) Il faut multiplier les contacts individuels ; il faut valoriser la différence, la culture parisienne et ses habitants » (*ibid.*).

A suivre les réflexions du CODEV, ces divers phénomènes résultent principalement du « tourisme de masse et particulièrement du tourisme de groupe organisés » et de « la concentration excessive des activités touristiques » (*ibid.* : 4). Il faut donc « réduire les inconvénients du tourisme de groupe, voire réduire cette forme de tourisme » et « favoriser le tourisme individuel » (*ibid.*). Les solutions avancées consistent à diffracter le tourisme dans Paris et ses quartiers et limiter la tendance commerciale naturelle des acteurs du tourisme à s'installer à proximité d'un grand pôle touristique pour bénéficier de ses retombées en multipliant les pôles touristiques de petite ou moyenne ampleur. D'autres pistes sont évoquées en vue de développer des formes alternatives : le développement du « tourisme d'expériences » consistant à s'insérer dans les activités de la population résidente (Nouvel An chinois, festivals de quartiers, Paris Plage). Bref, « tant d'exemples qui poussent les touristes à s'éloigner des sentiers battus et donnent des raisons de revenir » (*ibid.* : 5). De même, est également promu le « tourisme social » à destination des jeunes qui doit favoriser des formes économiques et/ou originales d'hébergement (chambres d'hôtes, *bed and breakfast*, extension des auberges de jeunesse). En résumé, ce document préconise un changement dans la structure du tourisme parisien en proposant une coercition plus forte pour le tourisme de groupe, jugé davantage nuisible au cadre urbain et, au contraire, un tourisme conciliant de façon plus harmonieuse la mixité des fonctions et des populations en ville. Cette volonté d'un tourisme « différent » est également explicite dans la rhétorique employée par la municipalité.

1.3 La représentation d'une urbanité plus « contemporaine »

Telle qu'elle se donne à entendre par la municipalité parisienne, la stratégie touristique actuelle est mue par la promotion d'aspects qui se veulent « contemporains » voire « vivants » afin de faire de Paris une métropole « *conviviale et créative* »[349], à distance de son image trop « académique ». L'image de la grande destination patrimoniale est bousculée dans le contexte concurrentiel des destinations touristiques urbaines. Le document du CODEV résume ainsi un sentiment prégnant chez nombre d'acteurs publics du tourisme à Paris : « l'éclat de la Ville Lumière est palissant et vieillissant alors même que l'essor du tourisme mondial permet [à Paris] d'avoir de grandes ambitions » (Codev, 2002a). L'image du faste parisien s'érodant peu à peu face à des villes aux stratégies de valorisation plus agressives, la référence à une urbanité moins passéiste s'illustre par la volonté d'en rehausser l'image en la constituant comme une ville à la mode. En effet, une étude sur le public des jeunes visiteurs montre que si Paris constitue une étape incontournable (au moins une fois dans sa vie), elle ne suscite aucun sentiment d'urgence à la différence de Londres, de New-York ou de Barcelone (Touriscopie, 2001). D'où le souci d'inscrire Paris dans une actualité en mouvement. Ainsi le parti pris de faire voir, vivre et consommer des « événements ». La mise en place d' « *un calendrier*

[349] Ces propos sont extraits d'un entretien réalisé en avril 2006 avec Laurent Queige, directeur de cabinet de l'adjoint au Maire chargé du tourisme à la Mairie de Paris, Jean-Bernard Bros.

événementiel » est censée créer un « *appétit et une urgence*[350] » de la ville en jouant sur la dimension irréductible de l'événement : cela se passe ici et maintenant, non le mois prochain dans une autre ville. L'année est ainsi scandée par un ensemble de manifestations diversifiées chaque mois avec une volonté de mettre en avant leur mouvement et leur renouvellement incessant, à l'échelle de la ville comme celle du quartier et porteuses de thématiques « *contemporaines* » : musique, danse, architecture. Ce travail de sollicitation des touristes par l'événementiel doit permettre à terme leur fidélisation en cherchant à susciter en permanence un désir de visite.

La stratégie touristique vise ainsi essentiellement l'appel et l'attrait du voyage sur la base d'une contemporanéité nouvellement effective de Paris. Puisque l'offre patrimoniale est de fait promue par les imaginaires attachés à l'urbanité de la ville européenne dont la circulation est assurée par de multiples relais du secteur marchand, nul besoin de s'attacher à la développer, explique Laurent Queige. C'est sur l'image du contemporain qu'il faut agir. La posture se veut plus complémentaire que radicale. Il est difficile, en effet, de ne pas tenir compte du poids économique engendré par les flux dirigés vers le Paris « monumental » et c'est davantage en complétant l'offre que s'opère la valorisation. Il s'agit alors d'élargir le spectre des images possibles en conjuguant monumentalité et contemporanéité sans les opposer. Ainsi, en termes de communication, ce peut être une modulation subtile d'une cible patrimoniale classique telle que la tour Eiffel qui, plutôt que d'apparaître avec force au premier plan, est pensée comme un « *élément de décor* » ou un « *prétexte*[351] » à la figuration au premier plan de touristes rencontrant des Parisiens. Ce type d'exemple est représentatif de l'état d'esprit qui guide la municipalité (du moins dans l'esprit de Laurent Queige), convaincue du bien-fondé de la mise en valeur d'actions porteuses de nouveauté.

2. Les actions de valorisation touristique

Nous ciblons ici des développements concrets qui se veulent l'incarnation d'une valorisation novatrice dans la production d'images et de sens qui est activée.

2.1 Le tourisme des jeunes comme catalyseur et prescripteur de tendances

Cette population de touristes n'a jamais fait l'objet d'une attention particulière quant à une offre touristique spécifiquement dédiée. L'absence supposée de moyens financiers conjuguée à des représentations collectives plutôt défavorables ne leur ont pas profité en termes d'équipements et de services. 3 des 26 millions de touristes qu'accueille Paris sont des jeunes de 18 à 25 ans alors que l'offre en matière d'hébergement n'avoisine que les 3000 lits, soit « la capacité d'accueil d'une ville de province (*ibid.*) ». C'est pour pallier en partie ces carences qu'une grande auberge de jeunesse de 330 lits a vu le jour à proximité immédiate du bassin de la Villette dans le 19ème arrondissement de Paris et

[350] Entretien avec Laurent Queige, *ibid.*
[351] Entretien avec Laurent Queige, *ibid.*

intégrée à une Cité de la Jeunesse, lieu multi-services combinant des équipements culturels (médiathèque, salle de spectacle) et sportifs (salle de sport, gymnase). Dans un contexte d'enchérissement du foncier dans Paris intra-muros doublé de retombées économiques faibles vis-à-vis d'une catégorie dont la solvabilité est relative, l'implantation de cette auberge (qui pourrait être suivie d'un second établissement), témoigne de l'importance accordée à ce public. La caractéristique première de ce lieu est d'être ouvert sur les populations résidentes du quartier pour constituer un lieu de « *brassage et de rencontre entre jeunes touristes et jeunes Parisiens* (*ibid.*) » via les espaces de répétition musicale et de réunions d'associations locales. Mais au-delà du lieu lui-même, c'est l'appréhension des jeunes touristes comme catalyseurs et prescripteurs de tendances nouvelles qui est ciblée. Outre leur capacité d'appropriation de valeurs émergentes et de diffusion d'usages novateurs, c'est leur fonctionnement en réseau et la réactivité dont ils font preuve socialement qui font d'eux des prescripteurs notables. Ce sont les « *décideurs de demain (…) car une ville qui est aimée par des jeunes européens, c'est une ville qui devient simplement à la mode pour les autres* (*ibid.*) ». Face à des jeunes qui sont susceptibles de revenir, l'idée est d'être au départ du phénomène d'entraînement en le suscitant.

2.2 La constitution d'un pôle ludique et culturel dans le Nord-Est parisien

L'implantation de cette Cité de la Jeunesse ne relève pas d'un acte isolé mais d'une réflexion territoriale plus globale sur les équipements culturels et les espaces de loisirs dans l'Est parisien, à la croisée des 10ème, 11ème et 19ème arrondissements, à bonne distance des quartiers fréquentés massivement par les touristes. C'est un cheminement le long d'un axe convexe du sud-est au nord-est en partant du canal Saint-Martin, lieu prisé par les Parisiens pour la promenade, la restauration et le shopping, passant près du Point Ephémère, lieu alternatif d'exposition et de concerts musicaux jusqu'au bassin de La Villette, avec son complexe de cinéma et ses départs de balades sur le canal de l'Ourcq. L'extrémité du parcours accueille le parc de La Villette et sa halle, espace de concert et d'exposition, la Cité des Sciences et de l'Industrie ainsi que des lieux importants dédiés à la musique (la Cité de la musique, le Zenith, le Cabaret Sauvage). Certains des bâtiments ont bénéficié de l'audace formelle d'architectes renommés (Bernard Tschumi pour le parc, Christian de Portzamparc pour la Cité de la musique). Relativement peu présent dans les guides touristiques comparativement aux lieux patrimoniaux classiques, l'Office du Tourisme et des Congrès de Paris présente néanmoins ce quartier comme le « Paris populaire, branché et métissé », « porte de la ville sur le monde, une ville qui parlerait plusieurs langues (…) et on pourrait se croire ailleurs, à Bangkok ou à Tunis, à Hanoï ou à Istanbul[352] ». L'actualité des références à une vie sociale de communauté et de quartier demande à être confirmée, nous renvoyant assez largement quelques dizaines d'années en arrière, alors que ces quartiers se « gentrifient ». Cela dit, le cosmopolitisme apparent qui y règne ainsi qu'une certaine esthétique bohème constituent de bons vecteurs pour drainer une imagerie faite de lieux vivants et

[352] Cf. le site www.parisinfo.com.

animés pouvant laisser paraître une forme d'« authenticité » en mesure de compléter les figures monumentales de Paris.

2.3 Les chambres d'hôtes comme promotion de la rencontre entre touristes et résidents

La labellisation d'un réseau de chambres d'hôtes est indéniablement une action innovante : un tel réseau structuré n'avait pas émergé même si, à Paris et surtout à l'échelle régionale, il existait déjà des chambres d'hôtes, la location d'appartements meublés et de gîtes ou des échanges d'appartements. Cette charte impose le respect de règles d'hébergement et organise l'accueil et la réception des touristes. 1000 chambres ont aujourd'hui été créées, ce qui est infime comparés aux 75 000 chambres à Paris (OTCP, 2006). Pourtant, la visibilité médiatique fut aussi importante que pour « Paris Plage ». Le lancement de la charte de qualité a entraîné une campagne de publicité via la télévision et la presse écrite particulièrement dense avec des reportages en Chine, au Canada, en Argentine (« *ce n'est pas avec un hôtel de 20 chambres qu'on a des articles en Chine* »)[353]. Ce réseau de chambres d'hôtes donne à voir une ville ouverte et conviviale, tablant sur un accueil personnalisé et la rencontre avec ses habitants. C'est l'image « *des Parisiens qui accueillent chez eux* » (*ibid.*) à laquelle est associée le partage supposé de moments conviviaux avec les habitants (petit-déjeuner, voire dîner en table d'hôte). La chambre d'hôte est pensée comme la forme d'hébergement répondant le mieux à un rapprochement entre touristes et habitants, l'objectif (ou « *l'idée géniale* », *ibid.*) qui a présidé à cette action a été de diffuser à l'étranger l'image de « *Parisiens ouvrant leur portes* » (*ibid.*) et la possibilité de dormir chez eux pour contrecarrer le poids des représentations collectives stigmatisant Paris comme « *une ville froide, arrogante, difficile et codifiée* » (*ibid.*).

2.4 La création de pôles touristiques régionaux

La dynamique du développement touristique enclenchée à l'échelle régionale se veut une réponse cohérente avec les actions menées à Paris intra-muros, en décentrant les représentations et en diffusant davantage les flux touristiques à l'ensemble de la région Ile-de-France. Le schéma régional du tourisme et des loisirs 2000-2010 et le contrat de plan Etat-Région 2000-2006 ont acté la création de « pôles touristiques régionaux prioritaires » visant précisément à une large diffraction des visiteurs sur la région. Celle-ci est, en effet, confrontée, outre la concurrence des régions limitrophes, au poids de Paris et à son image : « Paris a une image tellement forte qu'elle efface, pour bon nombre de touristes, toute autre image et identité territoriale en Ile-de-France, mis à part quelques sites emblématiques, comme le château de Versailles » (IAURIF, 2006). C'est dans ce contexte assez fortement déséquilibré résultant de la polarisation parisienne que l'Etat et les Conseils Généraux ont lancé une politique de soutien à certains territoires. L'objectif affiché consiste à « concentrer les moyens d'intervention publique, accompagner les projets de développement dans une logique de

[353] Entretien avec Laurent Queige, *ibid.*

marchés et/ou dans une logique à vocation sociale, de constituer des zones de développement touristique nouvelles, en complémentarité avec celle de Paris » (*ibid.*). Les territoires désignés, au nombre de huit (un par département, sauf deux en Seine et Marne mais aucun dans les Yvelines), doivent initialement connaître une activité touristique et présenter un potentiel de développement pour être accompagné par les pouvoirs publics à des fins de renforcement de l'accessibilité et des infrastructures, d'une meilleure organisation de la promotion, de l'accueil ainsi que des acteurs. Les projets soutenus sont très divers, de la « modernisation de la flotte d'une association » (pôle des Boucles de la Marne) à « la valorisation du conservatoire national des plantes médicinales, aromatiques et industrielles » à Milly-la-Forêt (pôle sud-Essonne) ou encore « la mise en place d'une signalétique aux puces de Saint-Ouen » (pôle nord-est parisien).

2.5 L'émergence d'une dynamique alternative ?

Emblématiques parce que conçues pour œuvrer en faveur d'un renouvellement de l'offre touristique via la production de nouvelles images, ces opérations parisienne et régionale ne sont pas les seules à agir dans cette voie. De grandes opérations festives y participent : « Paris Plage » se traduit par la création scénarisée d'un espace balnéaire sur les rives de la Seine en été et « Nuit Blanche » par l'investissement le temps d'une nuit de lieux urbains originaux par des artistes pour y proposer des performances ou des expositions singulières. « Paris plage » développe un ensemble d'imaginaires liés aux loisirs de bord de mer, à la gratuité d'un espace non privatisable et au bien être associé historiquement aux bains de mer. C'est un patchwork de symboles balnéaires de toutes les plages françaises avec les cabines de plage, le vent symbolisé par des oriflammes géants, les parasols de taille démesurée, l'eau avec la Seine et les bassins. C'est également l'utilisation de la figure du palmier, formation végétale emblématique du tourisme tropical. Plus modestes, des structures privées ou associatives font de la ville ou de certains quartiers un ressort pour l'expérimentation de circuits ou de thématiques. L'association « Ça se visite » veut développer un tourisme insolite en interaction avec le quartier de Belleville et ses habitants en proposant des balades urbaines en lien avec des artistes locaux et la visite de leur atelier, les faces cachées du canal Saint-Martin, etc. Dans le même registre, « Urban safari », structure privée propose des « safaris » dans la ville à partir de thèmes spécifiques (gastronomie, tendance, sport, etc.) en guidant les visiteurs par SMS, ceux-ci étant reçus à chaque étapes par des commerçants, des artisans…

Ces exemples, dont la liste pourrait être allongée, sont-il pour autant l'expression d'une dynamique alternative et pérenne face à l'offre patrimoniale ? Paris Plage a certes bénéficiée d'une forte visibilité médiatique mais reste avant tout destinée et fréquentée par les Parisiens et les Franciliens[354] et d'autres villes concurrencent dorénavant Paris sur ce concept de plages urbaines

[354] En 2004, Paris Plage était fréquentée par 3% d'étrangers et 9% de provinciaux contre 47% de parisiens et 41% de Franciliens. Cf. Mairie de Paris (2004).

(Budapest, Bruxelles, Tokyo). De même, « Nuit Blanche » est imitée à Rome, Montréal et en province...Les initiatives émanant au niveau local qui fondent leur démarche sur la rencontre avec les habitants élaborent certes une nouvelle forme de tourisme de proximité (Sallet-Lavorel, 2003) mais restent des structures précaires, à la recherche d'une assise économique entre les aides publiques et des bénéfices propres. Plus généralement, elles ne témoignent pas de formes véritablement novatrices puisqu'à l'étranger, les initiatives similaires sont plus anciennes et expérimentées, à New York et en Allemagne notamment[355].

En définitive, la dynamique alternative présente à Paris est localisée et n'est pas propre au cas parisien. Elle relève de dynamiques urbaines plus larges, propres aux métropoles et aux territoires, mêlant notamment un intérêt pour le local dans un contexte globalisé et une nécessité de se singulariser à partir de ressorts immatériels dans un environnement concurrentiel.

[355] A New York, *Big Apple Greeter*, fondée au début des années 1990, organise avec des bénévoles la découverte de quartiers méconnus pour les touristes comme le Bronx, le Queens ou Harlem, dont certaines des rues deviendront « branchées » suite à cette valorisation. En Allemagne, la fédération *Stattreisen*, qui a initialement émergé à Berlin en 1983, propose également dans plusieurs villes la découverte de quartiers et des rencontres avec leurs habitants. 250 000 touristes avaient en 2001 choisit les produits proposés par cette fédération (Holm, 2003).

ANNEXE 2. Tableau récapitulatif des caractéristiques socio-démographiques et des enquêtés et de leur voyage (backpackers)

	Prénom	Age	Sexe	Nationalité	Lieu de résidence	Profession/Activité	Durée du séjour à Paris	Durée totale du voyage
1	Altan	22	M	Canada (F)	Montréal	Etudiant	7 jours + 7 jours	2 mois
2	Azzia	22	M	Japon	Tokyo	Etudiant	6 jours	1,5 mois
3	Becky	27	F	Etats-Unis	Charlotte	Enseignante	5 jours	2 semaines
4	Ben	24	M	Australie	Perth	Etudiant	8 jours	10 mois
5	Bill	24	M	Canada (A)	Ottawa	Chauffeur	7 jours	3 semaines
6	Brian	22	M	Canada (A)	Edmonton	Etudiant	7 jours	4 mois
7	Brita	24	F	Allemagne	Hambourg	Etudiante	6 jours	2 mois
8	Carlos	32	M	Argentine	Buenos Aires	Psychologue	5 jours	3,5 semaines
9	Carola	23	F	Chili	Santiago	Etudiante	8 jours	2,5 mois
10	Caroline	26	F	Canada (F)	Montréal	Institutrice	4 jours	3 semaines
11	Chris	24	M	Australie	Newcastle	Etudiant	2 semaines	2 mois
12	Cristina	21	F	Argentine	Rosario	Etudiante	5 jours	2 mois
13	David	23	M	Australie	Sydney	Etudiant	6 jours	1,5 mois
14	Elizabeth	25	F	Canada (F)	Montréal	Graphiste free lance	3 jours	2,5 semaines
15	Emily	24	F	Nouvelle-Zelande	Auckland	Etudiante	7 jours	2 mois
16	Gareth	24	M	Canada (A)	Toronto (banlieue)	Etudiant	8 jours	4 mois
17	Hiram	28	M	Mexique	Mexico	Commercial	5 jours	2,5 semaines
18	Iren	21	F	Etats-Unis	Oklahoma City	Etudiante	8 jours	2 mois
19	Jade	22	F	Nouvelle-Zelande	Auckland	Etudiante	6 jours	1,5 mois
20	Jaimé	27	M	Espagne	Santander	Elagueur	3 jours	2 semaines
21	Jessica	24	F	Australie	Melbourne	Etudiante	9 jours	1,5 mois
22	Joe	30	M	Angleterre	Edimburg	Secrétaire chez un notaire	1 jours + 6 jours	2,5 semaines
23	Juan	18	M	Argentine	Buenos Aires (banlieue)	Etudiant	12 jours	3 mois

24	Juan G.	22	M	Espagne	Madrid	Sans emploi	13 jours	5 mois
25	Kate	21	F	Australie	Melbourne	Etudiante	7 jours	1,5 mois
26	Katia	21	F	Belgique	Gand (banlieue)	Etudiante	8 jours	2,5 mois
27	Marc	27	M	Canada	Montréal	Sans emploi	8 jours + 3 semaines	7 mois
28	Mikael	18	M	Allemagne	Brunswick	Etudiant	11 jours	2 mois
29	Neil	28	M	Angleterre	Londres (banlieue)	Manutentionnaire dans un cirque	2 jours + 5 jours	2 semaines
30	Raphaël	22	M	Canada (F)	Montréal	Etudiant	8 jours	3,5 mois
31	Rodolfo	22	M	Argentine	Buenos Aires	Etudiant	7 jours	2,5 mois
32	Sarah	23	F	Canada (A)	Vancouver	Etudiante	7 jours	2 mois
33	Tobi	20	M	Allemagne	Tübingen	Etudiant	12 jours	3 mois
34	Victoria	28	F	Mexique	Mexico	Psychologue	3 jours + 4 jours	3 semaines

ANNEXE 3 : Tableau récapitulatif des caractéristiques socio-démographiques et des enquêtés et de leur voyage (tour-opérateur)

		Age	Sexe	Profession / Activité	Origine résidentielle	Nbr pers.	Durée voyage	Prestations réservées avec l'agence	Réunion info	Nombre voyage à Paris
1	Brigitta	44	F	Mère au foyer	Helsinki	2	1 SEM	Louvre-Versailles	Oui	1
2	Christian	53	M	Médecin	Helsinki	1	1 SEM	-	-	8
3	David	52	M	Cadre bancaire	Helsinki	2	1 SEM	Louvre-Versailles-tour de ville	Oui	1
4	Edvard	63	M	Professeur d'anglais retraité	Lahti	2	G WE	Louvre	-	2
5	Ester	55	F	Retraitée de l'administration	Tampere	1	1 SEM	-	-	5
6	Gabriel	56	M	Entrepeneur	Helsinki	1	G WE	Louvre-Versailles-tour de ville	-	1
7	Hanna	38	F	Commerçante	Vantaa	2	P WE	Louvre-Versailles	Oui	1
8	Heidi	40	F	Comédienne pour la TV	Helsinki	2	1 SEM	Versailles-Tour de ville	Oui	1
9	Hella	39	F	Cadre dans l'audiovisuel	Helsinki	1	G WE	Versailles	Oui	1
10	Kati	39	F	Décoratrice d'intérieure	Helsinki	2	2 SEM	-	Oui	2
11	Maria	43	F	Infirmière	Helsinki	1	G WE	-	-	7
12	Martta	58	F	Médecin	Helsinki	1	G WE	-	Oui	2
13	Mikko	43	M	Entraineur de judo	Pori	2	G WE	Louvre-Versailles	Oui	1
14	Noora	55	F	Psychologue	Helsinki	2	G WE	Louvre-Versailles-Tour de ville	Oui	1
15	Paavo	43	M	Resp. fédération sportive	Helsinki	1	P WE	Louvres	Oui	2
16	Pekka	42	M	Ingénieur	Helsinki	2	P WE	Louvre-Versailles-Tour de ville	Oui	1
17	Risto	56	M	Restaurateur	Helsinki	2	1 SEM	Louvre - Versailles	-	5
18	Salli	45	F	Institutrice	Kotka	2	P WE	Louvre	Oui	1
19	Sakasi	45	M	Chauffeur de tramway	Helsinki	2	1 SEM	-	-	6
20	Sino	48	M	Instituteur	Porvoo	1	P WE	-	-	3
21	Suvi	59	F	Retraité de l'armée	Espoo	1	G WE	Louvre	-	2

22	Teiva	51	F	Entrepreneur	Rovaniemi	2	G WE	Tour de ville	-	1
23	Teuvo	44	M	Géomètre	Tampere	1	G WE	-	-	3
24	Tiina	47	F	Assistante sociale	Helsinki	1	P WE	Louvre-Tour de Ville	Oui	1
25	Tuomi	62	F	Chercheuse	Helsinki	1	1 SEM	Louvre-Versailles-Diner-Tour de ville	Oui	1
26	Tuomas	42	M	Cuisinier sans emploi	Espoo	1	P WE	-	-	1
27	Tuvo	61	M	Chauffeur de train	Tampere	1	P WE	-	-	1
28	Veera	53	F	Chef d'établissement (lycée)	Turku	1	G WE	Versailles	Oui	1
29	Yurki	37	M	Informaticien	Helsinki	1	G WE	-	Oui	3

ANNEXE 4 : Guide d'entretien en auberge de jeunesse[356]

Discussion préliminaire

Bonjour, je m'appelle Gwendal, je suis étudiant et je fais une étude sur les déplacements des touristes à Paris. Je souhaite, pour cette recherche, rencontrer des touristes qui viennent visiter Paris. Je veux savoir comment ils font pour se déplacer, les lieux qu'ils visitent dans la ville. Je voudrais donc vous poser quelques questions sur ce sujet. Acceptez-vous de me consacrer un peu de votre temps ?

Cadrage préalable :
- Vous êtes à Paris pour quelles raisons ? Touristiques ou…?
- Vous voyagez seul(e) ou…. ?
- Quand êtes-vous arrivé(e) à Paris ? Et vous repartez… ?

Langue dans laquelle sera mené l'entretien
- Quelle est votre nationalité ?
- Quelles langues parlez-vous le mieux ?

Cela vous dérange-t-il si j'enregistre l'entretien car c'est plus facile pour moi que de prendre des notes ?

Thème 1 - Espaces du dehors : lieux et mobilités

Lieux

[journée – visite]
- Vous êtes à Paris pour… ?
- Qu'avez-vous fait depuis votre arrivée ?

- Pouvez-vous décrire comment se déroulent vos journées ?
- Par exemple, comment se déroule la matinée… ? Et l'après-midi ?
- Comment se déroulent vos soirées ? Pouvez-vous nous dire ce que vous avez fait le premier soir, en arrivant ? Et hier soir ?

- Avez-vous fait des visites précises ? Des lieux, des monuments, des quartiers ?
- Etait-ce des visites déjà prévues ou… ?
- Qu'est-ce qui vous attire dans ces lieux ?
- Pendant ces visites, vous étiez seul(e) ou… ?

- Que faites-vous en dehors des visites ?
- Y a-t-il des visites que vous n'avez pas pu faire ?
- Allez-vous dans les cafés, les bars ?
- Avez-vous fait des sorties culturelles (type concert, cinéma…) ?
- Etes-vous sorti(e) de Paris, au-delà du périphérique ?

[repas – pratiques alimentaires]
- Comment faites-vous pour manger ?
- Est-ce que vous mangez à l'extérieur de l'auberge ?
- Est-ce dans des restaurants ?
- Faites-vous des courses ?

[356] Nous ne rendons pas compte, dans les annexes, des guides d'entretien consacrés aux « encadrants » des différents « projets ». En effet, le recueil de ce matériau a fait l'objet de discussions régulières lors des observations sur le terrain, souvent de façon « informelle », sur le mode de la discussion inopinée. Par conséquent, ces entretiens n'ont ni suivi un « déroulé » thématique ni une temporalité propre.

[Lieux du « dedans »]
- A quel(s) moment(s) restez-vous à l'auberge ?
- Qu'y faites-vous ?
- Avez-vous fait des rencontres dans l'auberge ?
- Avez-vous voyagé avec des gens rencontrés dans les auberges ?

Mobilités

[mode(s) principal(aux)]
- Comment vous déplacez-vous ?
- Quel est le mode de transport que vous avez le plus utilisé ?
- A quel(s) moment(s) le(s) prenez-vous ?
- Aviez-vous prévu de le(s) prendre avant de venir ?

[parcours dans la ville]
- Est-ce que vous vous promenez dans la ville ?
- Qu'est-ce que vous voyez de la ville en vous promenant ?
- Savez-vous toujours où vous allez ?
- Pouvez-vous me décrire un exemple de parcours que vous avez fait dans la ville ?
- Pouvez-vous me décrire un exemple de parcours au début de l'arrivée à Paris ? Et hier, ou avant-hier ?
- Comment vous repérez-vous ? Pouvez-vous me donner des exemples d'éléments de la ville qui vous ont servi de repères ?

[mode(s) délaissé(s)]
- Y a-t-il des modes de transport que vous avez moins utilisés ?

[transports « touristiques »]
- Connaissez-vous les transports pour les touristes ? Les avez-vous utilisés à Paris ? Et à d'autres moments du voyage ?

[difficulté(s) potentielle(s)]
- Avez-vous rencontré des difficultés durant vos déplacements ?
- Pouvez-vous me donner un exemple de difficulté rencontrée ?
- Vous êtes-vous perdu(e) ? Pouvez-vous me donner un exemple ?

Thème 2 - Médiations : ressources et objets

- Comment faites-vous pour trouvez des informations sur la ville ?

[guide(s) de voyage]
- Avez-vous un guide de voyage ?
- A quoi vous sert-il ?
- Quelles sont les informations que vous recherchez en priorité ?
- Quelles sont les informations qui vous ont servi pour ce voyage à Paris ?
- Avez-vous souligné des informations particulières ?
- Pouvez-vous nous le montrer si vous l'avez avec vous ?

[carte(s)]
- Avez-vous une carte de la ville ?
- Comment l'avez-vous trouvée ?
- A quel(s) moment(s) vous sert-elle ?
- Pouvez-vous nous la montrer si vous l'avez avec vous ?

[carnet de voyage]

- Avez-vous un carnet de voyage ?
- Qu'est-ce que vous y inscrivez ?

[photos]
- Est-ce que vous prenez des photos ?

[sac]
- Qu'est-ce que vous emportez dans votre sac lorsque vous vous déplacez ?
- Durant vos déplacements, est-ce qu'il un (ou des) objet(s) que vous emportez toujours avec-vous ?

[recherche de renseignements]
- Avez-vous cherché des renseignements sur Paris avant de venir ?
- Avez-vous été dans des structures de type « office de tourisme », « bureau d'accueil » ?
- Vous est-il arrivé de demander des renseignements dans la rue ? Pouvez-vous nous décrire une situation ?
- Avez-vous trouvé des informations avec des personnes de l'auberge ?

Thème 3 - Logiques du projet de voyage

[représentations a priori / a posteriori]
- Que connaissiez-vous de Paris avant de venir ?
- Pouvez-vous nous donner des exemples de ce qui vous semble différent ?
- Avez-vous découvert des endroits inattendus ?
- Qu'est-ce que vous avez préféré ?

[auberge]
- Pourquoi avoir choisi de loger dans cette auberge ?
- Comment l'avez-vous trouvée ?

[budge, financest]
- De quel ordre est votre budget de voyage, approximativement ?
- Quelles sont vos priorités en matière de dépense ?
- Est-ce que vous planifiez votre budget ?
- Paris vous semble-t-elle une ville chère par rapport à d'autres grandes villes ? Pouvez-vous nous donner des exemples ?

[voyage(s) passé(s)]
- Avez-vous beaucoup voyagé jusqu'à présent ?
- Quelles étaient les circonstances de ces voyages ?
- Etes-vous déjà venu(e) à Paris ? Dans quel contexte ?

[préparation du voyage]
- Depuis combien de temps préparez-vous ce voyage ?
- Comment l'avez-vous préparé ?

- Quelles ont été les étapes avant d'arriver à Paris ? Comment vous déplacez-vous entre ces étapes ?

[Lieu de résidence, prénom, âge, profession/activité]

FIN
L'entretien est terminé. Merci de m'avoir accordé un peu de votre temps. Bonne fin de séjour à Paris.

ANNEXE 5 : Guide d'entretien pour les touristes voyageant en tour-opérateur

Discussion préliminaire

Bonjour, je m'appelle Gwendal, je suis étudiant et je fais une étude sur les déplacements des touristes à Paris. Je souhaite, pour cette recherche, rencontrer des touristes qui viennent visiter Paris. Je veux savoir comment ils font pour se déplacer, les lieux qu'ils visitent dans la ville. Je voudrais donc vous poser quelques questions sur ce sujet. Acceptez-vous de me consacrer un peu de votre temps ? Si vous le souhaitez, on peut prendre rendez-vous à un moment dans la journée.

Cadrage préalable :
Vous êtes à Paris pour quelles raisons ? Touristiques ou…?
Vous voyagez seul(e) ou…. ?
Quand êtes-vous arrivé(e) à Paris ? Et vous repartez… ?

Langue dans laquelle sera mené l'entretien
Quelles langues parlez-vous le mieux ?

Cela vous dérange-t-il si j'enregistre l'entretien car c'est plus facile pour moi que de prendre des notes.

Thème 1 - Espaces du dehors : lieux et mobilités

Lieux
[journée – visite]
- Vous êtes à Paris pour… ?
- Qu'avez-vous fait depuis votre arrivée ?
- Pouvez-vous nous décrire comment se déroulent vos journées ?
- Par exemple, comment se déroule la matinée ? Et l'après-midi ?
- Comment se déroulent vos soirées ? Pouvez-vous nous dire ce que vous avez-fait le premier soir, en arrivant ? Et hier soir ?

- Avez-vous fait des visites précises ? Des lieux, des monuments, des quartiers ?
- Etait-ce des visites déjà prévues ou… ?
- Qu'est-ce qui vous attire dans ces lieux ?
- Pendant ces visites, étiez-vous seul(e) ou… ?

- Comment avez-vous décidé de visites ?
- Pendant ces visites, vous étiez seul(e) ou… ?
- Il y a des choses que vous n'avez pas faites mais que vous auriez aimé faire ?
- Etes-vous sorti(e) de Paris, au-delà du périphérique ?

- Que faites-vous en dehors des visites ?
- Y a-t-il des visites que vous n'avez pas pu faire ?
- Allez-vous dans les cafés, les bars ?
- Avez-vous fait des sorties culturelles (type concert, cinéma…) ?

[visites avec le tour-opérateur]
- Avez-vous fait des visites proposées par *Aurinkomatkat* ? Lesquelles ?
- Aviez-vous prévu ces visites ? A quel(s) moment(s) du voyage ?
- Pouvez-vous nous décrire comment se sont déroulées ces visites ? Quelles sont les informations que vous avez-reçues ?
- Avez-vous choisi des excursions organisées par d'autres agences ?

[repas, pratiques alimentaires]
- Comment faites-vous pour manger ?
- Est-ce que vous mangez à l'extérieur de l'hôtel ?
- Etes-vous allé(e) au restaurant ?
- Faites-vous des courses ?

[Lieux du « dedans »]
- A quel(s) moment(s) restez-vous à l'hôtel ?
- Qu'y faites-vous ?
- Avez-vous fait des rencontres dans le groupe ?
- Avez-vous échangé des informations ? Avez-vous fait des visites ensemble ?

Mobilités

[mode(s) principal(aux)]
- Comment vous déplacez-vous ?
- Quel est le mode de transport que vous avez le plus utilisé ?
- A quel(s) moment(s) le(s) prenez-vous ?
- Aviez-vous prévu de le(s) prendre avant de venir ?

[parcours dans la ville]
- Est-ce que vous vous promenez dans la ville ?
- Savez-vous toujours où vous alliez ?
- Pouvez-vous me décrire un exemple de parcours que vous avez fait dans la ville ?
- Pouvez-vous me décrire un exemple de parcours au début de l'arrivée à Paris ? Et hier, ou avant-hier ? Comment vous repérez-vous ?

[mode(s) délaissé(s)]
- Y a-t-il des modes de transport que vous avez moins utilisés ?

[transports « touristiques »]
- Connaissez-vous les transports pour les touristes ? Les avez-vous utilisés à Paris ? Et à d'autres moments du voyage ?
- Avez-vous fait un « tour de ville » en bus ? Etait-ce proposé par *Aurinkomatkat* ?
- Pouvez-vous nous décrire comment ça s'est passé ? Qu'est-ce que vous avez vu ? Qu'est-ce qu'a dit le guide ?

[difficulté(s) potentielle(s)]
- Avez-vous rencontré des difficultés durant vos déplacements ?
- Pouvez-vous me donner un exemple de difficulté rencontrée ?
- Vous êtes-vous perdu ? Pouvez-vous me donner un exemple ?

Thème 2 - Médiations : ressources et objets

- Comment faites-vous pour trouvez des informations sur la ville ?

[guide(s) de voyage]
- Avez-vous un guide de voyage ?
- A quoi vous sert-il ?
- Quelles sont les informations que vous recherchez en priorité ?
- Quelles sont les informations qui vous ont servi pour ce voyage à Paris ?
- Avez-vous souligné des informations particulières ?
- Pouvez-vous nous montrer le guide si vous l'avez avec vous ?

[carte(s)]
- Avez-vous une carte de la ville ?
- Comment l'avez-vous trouvée ?
- A quel(s) moment(s) vous sert-elle ?
- Pouvez-vous nous la montrer si vous l'avez avec vous ?

[carnet de voyage]
- Avez-vous un carnet de voyage ?
- Qu'est-ce que vous y inscrivez ?

[photos]
- Est-ce que vous prenez des photos ?

[sac]
- Qu'est-ce que vous emportez dans votre sac lorsque vous vous déplacez ?
- Durant vos déplacements, est-ce qu'il y a un (ou des) objet(s) que vous emportez toujours avec-vous ?

[recherche de renseignements]
- Avez-vous cherché des renseignements sur Paris avant de venir ?
- Avez-vous été dans des structures de type « office de tourisme », « bureau d'accueil » ?
- Vous est-il arrivé de demander des renseignements dans la rue ? Pouvez-vous nous décrire une situation ?

[encadrement par l'agence]
- Comment s'est déroulée l'arrivée à l'aéroport ? …et le trajet en car jusqu'à l'hôtel ?
- Est-ce qu'on vous a communiqué des informations ?
- Avez-vous participé à la réunion organisée au café ?
- Avez-vous demandé des renseignements à Pauliina, Liisa, Pirio ?
- Pouvez-vous décrire une situation où vous leur avez demandé un renseignement ?

Thème 3 - Logiques du projet de voyage

- Etes-vous déjà venu(e) à Paris ?

[Si premier voyage]
- Que connaissiez-vous de Paris avant de venir ?
- Pouvez-vous nous donner des exemples de ce qui vous semble différent ?
- Avez-vous découvert des endroits auxquels vous ne pensiez pas avant de venir ?
- Est-ce qu'il y a des endroits qui vous ont déçu(e) ?
- Qu'est-ce que vous avez préféré ?

[Si énième voyage]
- Pourquoi revenez-vous à Paris ?
- En quoi ce voyage est-il différent des précédents ? Pouvez-vous me donner des exemples de différences entre le 1e et le 2nd voyage ? Et entre le 2nd et le 3e voyage ?

[personne « accompagnante »]
- Voyagez-vous seul(e) ?
- Comment se déroule le voyage avec cette personne ?
- De quelle façon les décisions sont prises ? Pouvez-vous me donner des exemples ?
- Est-ce différent d'autres contextes de voyage ? Feriez-vous d'autres visites sans elle ?

[budget – finances]
- De quel ordre est votre budget de voyage, approximativement ?
- Quelles sont vos priorités en matière de dépense ?
- Est-ce que vous planifiez votre budget ?
- Paris vous semble-t-elle une ville chère par rapport à d'autres grandes villes ?

[voyage(s) passé(s)]
- Avez-vous beaucoup voyagé jusqu'à présent ?
- Quelles étaient les circonstances de ces voyages ?

[préparation]
- Depuis combien de temps préparez-vous ce voyage ?
- Comment l'avez-vous préparé ? Quelles sont les informations que vous avez cherchées ?

[Lieu de résidence, prénom, âge, profession/activité]

FIN
L'entretien est terminé. Merci de m'avoir accordé un peu de votre temps. Bonne fin de séjour à Paris.

Bibliographie

Adler J. (1985) « Youth on the Road. Reflections on the History of Tramping », *Annals of Tourism Research*, vol. 12 (3) pp. 335-354

Airault R. (2001) « De l'imprévu du voyage à l'usage du monde » in Amirou R. (Ed), *Imaginaire,tourisme et exotisme,* Les Cahiers de l'IRSA, n°5, pp. 85-92

Airey D., Bulter R., Poria Y. (2003) « The Core of Heritage Tourism », *Annals of Tourism Research*, vol. 30 (1) pp. 238-254

Aisner P., Plüss C. (1983) *La ruée vers le soleil. Le tourisme à destination du Tiers-Monde*, Paris, L'Harmattan

Amar G. (1993) « Pour une écologie urbaine des transports », *Annales de la Recherche Urbaine*, n°59-60, pp. 140-151

Amirou R. (1995) *Imaginaire touristique et sociabilités du voyage*, Paris, Presses Universitaires de France

Amirou R. (2001) « Vers une herméneutique du voyage » in Amirou R. (Ed), *Imaginaire, tourisme et exotisme,* Les Cahiers de l'IRSA, n°5, pp. 5-12

André J-M. (1966) *L'otium dans la vie morale et intellectuelle des Romains, des origines à l'époque augustéenne*, Paris, Presses Universitaires de France

APUR (2001) *Le tourisme de groupe à Paris. Eléments de diagnostic*, Atelier Parisien d'Urbanisme

Aramberri J. (1991) « The Nature of Youth Tourism: Motivations, Characteristics and Requirements » *International Conference on Youth Tourism*, New Delhi, World Tourism Organization

Arborio A-M., Fournier P. (1999) *L'enquête et ses méthodes. L'observation directe*, Paris, Nathan

Ascher F. (1997) « Introduction. Demain, la ville de tous les temps » in Obadia A. (Ed.) *Entreprendre la ville*, La Tour-d'Aigues, L'Aube, pp. 17-32

Ascher F. (1999) *Ces événements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs. Essai sur la société contemporaine*, La Tour-d'Aigue, L'Aube.

Ascher F., Godard F. (Eds) (2003) *Modernité: la nouvelle carte du temps*, La Tour-d'Aigues, L'Aube

Ascher F. (2003) « L'ambition moderne de maîtrise individuelle des espaces-temps : outils et enjeux » in Ascher F., Godard F. (Eds) *Modernité : la nouvelle carte du temps*, La Tour-d'Aigues, L'Aube, pp. 17-28

Ascher F. (2008) *Les nouveaux compromis urbains*, La Tour-d'Aigues, L'Aube

Ashworth G. (1990) « The historic cities of Groningen : which is sold to whom ? », in Ashworth G., Goodall B. (Eds), *Marketing tourism places*, London, Routledge

Augé M. (1997) *L'impossible voyage. Le tourisme et ses images*, Paris, Payot et Rivages

Bailly J-P., Heurgon E. (2001) *Nouveaux rythmes urbains : quels transports* ? La Tour-d'Aigues, L'Aube

Baron-Yellès N. (1999) *Le tourisme en France. Territoires et stratégies*, Paris, Armand Colin

Barthes R. (1957) *Mythologies*, Paris, Seuil

Barthes R. (1970) *L'empire des signes*, Paris, Skira

Baudrillard J. (1996) [1970] *La société de consommation*, Paris, Gallimard

Baudrillard J. (1981) *Simulacres et simulation*, Paris, Galilée

Bauer A. (2007) « Le tourisme de groupe n'est pas mort », *Cahier Espaces* n°95, pp. 16-17

Bauman Z. (1991) *Modernity and ambivalence*, Cambridge, Polity Press

Beaud S. (1999) « Un cas de sauvetage social. Histoire d'un jeune précaire racontée par un conseiller de mission locale », *Travail et Emploi*, n°80, pp. 77-89

Beck U., Giddens A., Lash S. (1994) *Reflexive modernization. Politics, traditions and aesthetics inthe modern social order,* Cambridge, Polity Press

Bégout B. (2005), *La découverte du quotidien*, Paris, Allia

Bell C. (2002) « The Big OE : Young New Zealand Travelers as Secular Pilgrims », *Tourist Studies*, vol. 2, pp. 142-158

Bellefleur M. (2002) *Le loisir contemporain. Essai de philosophie sociale*, Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec

Benjamin W. (2007) [1939] *Paris, capitale du XIXe siècle*, Paris, L'Herne

Benthien B. (1997) *Géographie der Erholung und des tourismus*, Gotha, Klett-Pethes

Berchet J-C. (1992) *Le voyage en Orient. Anthologie des voyageurs français dans le Levant au XIXe siècle*, Paris, Robert Laffont

Berger P., Luckmann T., (1997) *La construction sociale de la réalité*, Paris, Armand Colin

Berque A. (2000) *Ecoumène. Introduction à l'étude des milieux humains*, Paris, Belin

Bhattacharyya D. (1997) « Mediating India: An Analysis of a Guidebook », *Annals of Tourism Research*, vol. 24 (2) pp. 371-389

Blanchet A., Gotman A. (2001) *L'enquête et ses méthodes : l'entretien*, Paris, Nathan

Bonny Y. (2004) *Sociologie du temps présent. Modernité avancée ou post-modernité ?* Paris, Armand Colin

Boorstin D. (1963) *L'image ou ce qu'il advint du rêve américain*, Paris, Julliard

Boschetti A. (2001) *La poésie partout. Apollinaire, homme époque (1898-1918)*, Paris, Seuil

Bourdieu P. (1988) [1977] « Préface », in Rabinow P. *Un ethnologue au Maroc. Réflexions sur une enquête de terrain*, Paris, Hachette, pp. 11-14

Bourdieu P. (1993) (Ed.) *La misère du monde*, Paris, Seuil

Bourdieu P. (2003) [1997] *Méditations pascaliennes*, Paris, Seuil

Bourdin A. (2005) « La "creative class" existe-elle ? », *Urbanisme*, n°344, p. 54

Bourgois P. (2001) *En quête de respect*, Paris, Seuil

Boutinet J-P. (1990) *Anthropologie du projet*, Paris, Presses Univeristaires de France

Boyer M. (1999) *Histoire du tourisme de masse*, Paris, Presses Univeristaires de France

Boyer M. (2005) *Histoire générale du tourisme du XVIe au XXIe siècle*, Paris, L'Harmattan

Boyer M. (2007) *La maison de campagne. XVIIIe-XXIe siècle. Une histoire culturelle de la résidence de villégiature*, Paris, Autrement

Britton S. (1991) « Tourism, Capital and Place : Towards a Critical Geography of Tourism », *Environment and Planning : Society and Space*, n°9, pp. 451-478

Brody J. (2005) « Introduction », in Brody J. (Ed.) *La rue*, Toulouse, Presses Universitaires du Mirail, pp. 11-18

Brunel S. (2006) *La planète Disneylandisée. Chronique d'un tour du monde*, Paris, Editions Sciences Humaines

Brunet R., Ferras R., Théry H. (Eds.) (1993) *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*, Paris, Reclus-La Documentation Française

Burgelin O. (1967) « Le tourisme jugé », *Communications*, n°10, Seuil, pp. 65-96

Burns P. (1999) *An Introduction to Tourism and Anthropology*, Londres, Routledge

Candau J. (2005) *Anthropologie de la mémoire*, Paris, Armand Colin

Cassou J. (1967) « Du voyage au tourisme », *Communications*, n°10, Seuil, pp. 25-34

Cazes G., Knafou R. (1995) « Le tourisme » in Bailly A., Ferras R., Pumain D. (Eds) *Encyclopédie de géographie*, Paris, Economica, pp. 827-844

Cazes G., Potier F. (1996) *Le tourisme urbain*, Paris, Presses Universitaires de France.

Cazes G., Potier F. (2002) « Un système vacancier français », in Viard J., Potier F., Urbain, J-D (Eds) *La France des temps libres et des vacances*, La Tour-d'Aigues, L'Aube, pp. 45-62

Cederholm E. (2000) *The Attraction of the Extraordinary : Images and Experiences among Backpacker Tourists (in Swedish)*, Thèse de doctorat, Lund, Université de Clifford

Ceriani G., Knafou R., Stock M. (2004) « Les compétences cachées du touriste », *Sciences Humaines*, n° 154, pp. 28-31.

Certeau (de) M. (1980) *L'invention du quotidien. Tome 1 : arts de faire*, Paris, Gallimard

Chadefaud M. (1981) *Lourdes, un pèlerinage, une ville*, Aix-en-Provence, Edisud

Chauvel L. (2006) *Les classes moyennes à la dérive*, Paris, Seuil

Chave F., Chevrier S. Juguet S. Laousse D., Salesse G., Potier F. (2007) *La RATP, créatrice de transport événementiel. Ville, événements et mobilités : le cas des Championnats du monde d'athlétisme 2003*, Rapport PREDIT

Chemla G. (1990) « Hôtellerie de luxe et tourisme d'affaire à Paris », *Cahiers du CREPIF*, n°30, pp. 79-114

Chevrier S., Sauvage A. (2002) *Villes et Grands Mobiles. Grenoble, Lille, Rennes, Strasbourg*, LARES, Université Rennes 2-PUCA

Choay F. (2009) *Le patrimoine en questions. Anthologie pour un combat*, Paris, Seuil

Christin R. (2000) *L'imaginaire voyageur ou l'expérience touristique*, Paris, L'Harmattan

Cockerell N. (1998) « Les grandes tendances du tourisme urbain en Europe » in Cazes G., Potier F. (Eds), *Le tourisme et la ville : expériences européennes*, Paris, l'Harmattan, pp. 27-31

CODEV (2002a) « Pour le développement d'un tourisme harmonieux à Paris », Réflexions pour le CODEV

CODEV (2002b) « Pour le développement d'un tourisme harmonieux à Paris », *Deuxième rapport de proposition pour l'emploi*, Thème 4 : Tourisme, Rapport au Maire de Paris

Cohen E. (1972) « Toward a Sociology of International Tourism », *Social Research*, vol. 39, pp.164-189

Cohen E. (1973) « Nomads from Affluence : Notes on the Phenomenon of Drifter Tourism », *International Journal of Comparative Sociology*, vol. 14, pp. 89-103

Cohen E. (1974) « Who is a tourist ? A conceptual clarification », *Sociological Review*, vol. 22 (4), pp. 527-555

Cohen E. (1979) « A Phenomenology of Tourist Types », *Sociology*, n° 13, pp. 179-201

Cohen E. (1982) « Marginal Paradises : Bungalow Tourism on the Islands of Southern Thailand », *Annals of Tourism Research*, vol. 9 (2) pp. 189–228

Colliot-Thélène C. (2006) *Sociologie de Max Weber*, Paris, La Découverte

Conein B. (1990) « Peut-on observer l'interprétation ? » in Pharo P., Quéré L. (Eds.) *Les formes de l'action. Sémantique et sociologie*. Paris, Editions de l'EHESS, pp. 311-334

Cooper C. P. (1981) « Spatial and Temporal Patterns of Tourist Behavior », *Regional Studies*, 15, pp. 359-371

Corbin A. (1990) [1988] (Ed.)*Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage*, 1750-1840,Paris, Flammarion

Corbin A. (1995) *L'avènement des loisirs*, Paris, Flammarion

Cousin S., Réau B. (2009) *Sociologie du tourisme*, Paris, La Découverte

Csergo J. (1995) « Extension et mutation du loisir citadin. Paris XIXè début XXè siècle », in Corbin A. (Ed.) *L'avènement des loisirs*, Paris, Flammarion, pp. 119-168

Dacharry M. (1991) « Touristes d'un autre âge. Première partie : les Romains », *Centre des Hautes Etudes Touristiques*, n° 170, Aix-en-Provence

Dann G., Cohen E. (1991) « Sociology and Tourism », *Annals of Tourism Research*, vol. 18 (1) pp. 155-169

Dauphin L., Tardieu F. (2007) « Vacances : les générations se suivent et se ressemblent…de plus en plus », *INSEE Premières*, n°1154

Debarbieux B. (2003) « Imaginaire géographique » in Lévy J., Lussault M. (Eds.) *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, pp. 489-491

Demen-Meier C. (2005) « Le tourisme: essai de définition », *Management et Avenir*, vol. 1 (3), pp. 7-25

Desforges L. (1998) « "Checking out the Planet": Global Representations/Local Identities in Youth Travel » in Skelton T., Valentine G. (Eds.), *Cool Places: Geographies of Youth Cultures*, London, Routledge, pp. 175–192

Desportes M. (2005) *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace*, Paris, Gallimard

Devé M-O. (2003) « Les clientèles du tourisme urbain », *Cahiers Espaces* n°78, pp. 17-28

Dewailly J-M. (2006) *Tourisme et géographie. Entre pérégrinité et chaos ?* Paris, L'Harmattan

Dibie P. (2006) *Le village métamorphosé. Révolution dans la France profonde*, Paris, Plon

Di Méo G. (2003a) « Intentionnalité » in Lévy J., Lussault M. (Eds.) *Dictionnaire de la géographie et de l'espace et des sociétés*, Paris, Belin, pp. 516-517

Di Méo G. (2003b) « Phénoménologie » in Lévy J., Lussault M. (Eds.) *Dictionnaire de la géographie et de l'espace et des sociétés*, Paris, Belin, p. 712

Di Méo G. (2005) « Le renouvellement des fêtes et des festivals, ses implications géographiques » in Di Méo G. (Ed.) *Le renouveau des fêtes et des festivals,* Annales de Géographie, n° 643, pp. 227-243

Direction du tourisme (2000) « Schéma des Déplacements Touristiques », *Direction du tourisme/SOFRES*

Direction du tourisme (2006) « Poids du club "tourisme en ville" dans le tourisme urbain en 2005 », *Direction du tourisme/Maison de la France*, Rapport général

Direction du tourisme (2007a) « Suivi de la demande touristique », *Tourisme Infos Stat*, n°1

Direction du tourisme (2007b) « Mémento du tourisme », *Secrétariat d'Etat au Tourisme*

Duhamel P, Knafou R. (2007) « Le tourisme dans la centralité parisienne » in Saint-Julien T., Le Goix R. (Eds.) *La métropole parisienne. Centralités, inégalités, proximités*, Paris, Belin. pp. 39-64

Dumazedier J. (1962) *Vers une civilisation du loisir ?* Paris, Seuil

Duprez D., Leclerc-Olive M., Pinet M. (1996) *Vivre ensemble. La diversité des quartiers "sensibles" à l'épreuve de la vie quotidienne,* Lille, IFRESI-CNAF

Durkheim E. (1988) [1895] *Les règles de la méthode sociologique*, Paris, Flammarion

Edensor T. (2001) « Performing tourism. Staging tourism », *Tourist Studies*, vol. 1 pp. 59-81

Elliott J. M. C. (1981) *Tourism in Christchurch*, Thèse de doctorat, Université de Canterbury,

Elsrud T. (2001) « Risk Creation in Traveling: Backpacker Adventure Narration », *Annals of Tourism Research*, vol. 28 (3) pp. 597–617

Enzensberger H-M. (1973) [1962] *Culture ou mise en condition ?* Paris, Les Lettres Nouvelles

Equipe MIT (2002) *Tourisme 1. Lieux communs*, Paris, Belin

Erb M. (2000) « Understanding Tourists: Interpretations from Indonesia », *Annals of Tourism Research*, 27(3), 709-736

Fagnoni E., Aymard C. (2002) « Entre inertie et dynamisme touristique. Le cas parisien », *Téoros*, vol. 21 (1)pp. 4-11

Fainstein S., Judd D. (1999) « Global forces, local strategies and urban tourism » in Judd D., Fainstein S. (Eds), *The tourist city*, New Heaven, Yale University Press, pp. 1-17

Feifer M. (1985) *Going places. The ways of the tourist from Imperial Rome to the present day*, Londres, Macmillan

Florida R. (2002) *The rise of the creative class. And how it's transforming work, leisure, community and everyday life*, New York, Basic Books

Fournier P., Mazzella S. (2004) « La ville parcourue », in Fournier P., Mazzella S. (Eds) *Marseille, entre ville et ports. Les destins de la rue de la République*, Paris, La Découverte, pp. 300-308

Freytag T. (2008) « Making a difference : tourist practices of repeat visitors in the city of Paris », *Social Geography Discussions*, vol. 4, pp. 1-25

Frochot I., Légohérel P. (2007) *Le marketing du tourisme*, Dunod, Paris

Galaty J., Leavitt J. (1991) « Culture », in Bonte P., Izard M. (Eds.) *Dictionnaire de l'ethnologie et de l'anthropologie*, Paris, Presses Universitaires de France, pp. 190-196

Garat I. (2005) « La fête et le festival, élément de promotion des espaces et représentation d'une société idéale » in Di Méo G (Ed.). *Le renouveau des fêtes et des festivals,* Annales de Géographie, n° 643, pp. 265-284

Gauchet M. (1986) Le désenchantement du monde. Une histoire politique de la religion, Paris, Gallimard

Gibson J. (1989) [1979] *The Ecological Approach To Visual Perception*, Boston, MA : Houghton Mifflin

Giddens A. (1994) *Les conséquences de la modernité*, Paris, L'Harmattan

Goffman E. (1979) *Asiles*, Paris, Minuit

Goffman E. (1992) [1973] *La mise en scène de la vie quotidienne*, Tome 2, Paris, Minuit

Gottlieb A. (1982) « Americans Vacations », *Annals of Tourism Research*, vol. 9 (2) pp. 165-187

Graburn N. (2002) « The ethnographic tourist », in Dann G. (Ed.) *The tourist as a social metaphor of the social world*, Wallingford : CAB International, pp. 19-40

Gracq J. (1988) [1952] *Autour des sept collines*, Paris, José Corti, Paris

Gravari-Barbas M. (2001) « La leçon de Las Vegas : le tourisme dans la ville festive », *Géocarrefour*, vol. 76, (2), pp. 159-165

Gravari-Barbas M. (2003) « Lieux de culture/culture des lieux : quelques éléments de problématiques » in *Lieux de culture/culture des lieux. Production(s) culturelle(s) et émergence des lieux : dynamiques, acteurs, enjeux*, Gravari-Barbas M., Violier P. (Eds.), Rennes, Presses Universitaires de Rennes

Gravari-Barbas M. (Ed.) (2005) *Habiter le patrimoine. Enjeux, approches, vécu*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes

Gravari-Barbas M. (2006) « La ville à l'ère de la globalisation des loisirs », *Cahiers Espaces*, n° 234, pp. 48-56

Gravelaine F. (de), Masboungi A. (2005) *La culture comme projet de ville. Bilbao*, Editions de la Villette, Paris

Gross E. (1961) « A functional approach to leisure analysis », *Social Problems*, vol. 9, pp. 2-8

Halbwacks M. (1994) [1925] *Les cadres sociaux de la mémoire*, Paris, Albin Michel

Hall C.M., Williams A.M., Lew A.A. (2004) « Tourism: Conceptualizations, Institutions and Issues », in Lew A.A, Hall C.M., Williams A.A (Eds.) *A companion to tourism*, Oxford, Wiley-Blackwell

Hancock C. (2003) *Paris et Londres au XIXe siècle. Représentations dans les guides et récits de voyage*, Paris, CNRSEditions

Hoc J-M. (1987) *Psychologie cognitive de la planification*, Grenoble, Presses Universitaires de Grenoble

Holcomb B. (1999) « Marketing cities for tourism » in Judd D., Fainstein S. (Eds.), *The tourist city*, New Heaven, Yale University Press, pp. 54-70

Holm O. (2003) « De Paris à Berlin, de Bruxelles à New York. Visiter "autrement" les villes du monde », *Cahier Espaces,* n° 78, pp. 134-143

Houdé O. (2003) *Vocabulaire des sciences cognitives*, Paris, Presses Universitaires de France

IAURIF (2006) « Les pôles touristiques régionaux prioritaires, une politique d'aménagement touristique du territoire francilien », *Note Rapide Population- Modes de vie*, n°414

Jafari J. (Ed.) (2000) *Encyclopedia of tourism*, Londres, Routledge

Jarrigeon A. (2007) *Corps à corps urbains. Vers une anthropologie poétique de l'anonymat parisien*, Thèse de doctorat, Université Paris IV

Javeau C. (2003) *Sociologie de la vie quotidienne*, Paris, Presses Universitaires de France

Joseph I. (1991) « Voir, exposer, observer », in Collectif, *L'espace du public, les compétences du citadin*, Paris, Editions Recherches

Joseph I. (1998) *La ville sans qualités*, La Tour-d'Aigues, L'Aube

Joseph I. (2004) *Météor. Les métamorphoses du métro*, Paris, Economica

Joseph I. (2007) *L'athlète moral et l'enquêteur modeste*, Paris, Economica

Kaplan D., Lafont H. (2004) *Mobilités.net. Villes, transports, technologies face aux nouvelles mobilités*, Paris, Fing-RATP

Kaplan M. (1970) *Leisur in América*, New-York, Wisley

Kauffmann A. (2004) *Travellers*, Sainte-Marguerite sur Mer, Editions des Equateurs

Kaufmann J-C. (1999) *La femme seule et le prince charmant. Enquête sur la vie en solo*, Paris, Nathan

Kaufmann J-C. (2001) *Ego. Pour une sociologie de l'individu*, Paris, Nathan

Kaufmann J-C. (2005) [1997] *Le cœur à l'ouvrage. Théorie de l'action ménagère*, Paris, Nathan

Knafou R., Stock M. (2003) « Tourisme » in Lévy J., Lussault M. (Eds.) *Dictionnaire de la géographie et de l'espace et des sociétés*, Paris, Belin, pp. 931-935

Kontogeorgopoulos N. (2003) « Keeping up with the Joneses: Tourists, Travellers and the Quest of Cultural Authenticity in Southern Thailand », *Tourist Studies*, 3 (2), pp. 171-203

Lacarrière J. (1997) « Voyageurs, voyageants, voyagés », *Le Monde de l'Education*, n°248, p. 20

Lacoste Y. (1977) « A quoi sert le paysage ? Qu'est-ce qu'un beau paysage ? », *Hérodote*, n°7, pp. 3-41

Lacoste Y. (2003) *De la géopolitique aux paysages. Dictionnaire de la géographie*, Paris, Armand Colin

Lahire B. (1998) *L'homme pluriel. Les ressorts de l'action*, Paris, Nathan

Lahire B. (2002a) « Introduction » in Lahire B. (Ed.) *A quoi sert la sociologie ?* Paris, La Découverte, pp. 5-12

Lahire B. (2002b) *Portraits sociologiques*, Paris, Nathan

Lahire B. (2004) *La culture des individus. Dissonances culturelles et distinction de soi*, Paris, La Découverte

Lahire B. (2005) *L'esprit sociologique*, Paris, La Découverte

Lanfant M-F. (1972) *Les théories du loisir*, Paris, Presses Universitaires de France

Lanquar R. (1995) *Agences et industrie du voyage*, Presses Universitaires de France

Lash S., Urry J. (1994) *Economies of signs and space*, Londres, Sage

Lavadinho S. (2008) « Chemin de traverse et lignes de désir », *Urbanisme*, n°359 pp. 66-68

Law C. (1993) *Urban tourism. Attracting visitors to large cities*, London, Mansell

Le Breton E. (2004) *Les épreuves de la dispersion. Recherches exploratoires sur les expériences individuelles de la société dispersée*, Rapport pour le PREDIT

Leclerc G. (1979) *L'observation de l'homme. Une histoire des enquêtes sociales*, Paris, Seuil

Leiper N. (1979) « The framework of tourism : towards a definition of tourism, tourists and the tourist industry », *Annals of Tourism Research*, vol. 4 (6), pp. 390-407

Lett J. (1983) « Ludic and liminoid aspects of charter yatch tourism in the Caribbean », *Annals of Tourism Research*, vol. 10 (1), pp. 35-56

Lévy J. (2003a) « Capital spatial », in Lévy J., Lussault M. (Eds.) *Dictionnaire de la géographie et de l'espace et des sociétés*, Paris, Belin, pp. 124-126

Lévy J. (2003b) « Distance » in Lévy J., Lussault M. (Eds.) *Dictionnaire de la géographie et de l'espace et des sociétés*, Paris, Belin, pp. 267-270

Lévy J. (2003c) « Métrique », in Lévy J., Lussault M. (Eds.) *Dictionnaire de la géographie et de l'espace et des sociétés*, Paris, Belin, pp. 607-609

Lévy J. (2003d) « Urbanisation honteuse, urbanisation heureuse », in Collectif, *De la ville et du citadin*, Marseille, Editions Parenthèses, pp. 74-91

Li Y. (2000) « Geographical Consciousness and Tourism Experience », *Annals of Tourism Research*, vol. 27 (4), pp. 863-883

Loker-Murphy L. Pearce P. (1995) « Young Budget Travelers: Backpackers in Australia », *Annals of Tourism Research*, vol. 22 (4) pp. 819-843

Loker-Murphy L. (1996) « Backpackers in Australia: A Motivation-Based Segment Study », *Journal of Travel and Tourism Marketing*, vol. 54, pp 23-45

Lozato-Giotart J-P. (1990) *Géographie du tourisme*, Paris, Masson

Lussault M. (2003a) « Image », in Lévy J., Lussault M. (Eds.) *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, pp. 485-489

Lussault M. (2003b) « Urbanité » in Lévy J., Lussault M. (Eds.) *Dictionnaire de la géographie et de l'espace et des sociétés*, Paris, Belin, pp. 966-967

Lynch K. (1998) [1960] *L'image de la cité*, Paris, Dunod

Mairie de Paris (1996) « Protéger et mettre en valeur Montmartre », *Rapport de la Mairie de Paris*

Mairie de Paris (2004) « L'opération Paris-Plage. Principaux résultats », *Marie de Paris-TNS/Sofres*

Marchand B. (1993) *Histoire de Paris, XIXe-XXe siècles*, Paris, Le Seuil

Martucelli D. (1999) *Sociologies de la modernité*, Paris, Gallimard

Mathieson A., Wall G. (1982) *Tourism : economic, physical and social impacts*, Harlow, Longman

Matley I-M.(1976) « The geography of International Tourism », *Association of American Geographers*, n°76-1

McCabe S. (2005) « Who is a tourist? A critical review », *Tourist studies*, vol. 5, n°1 pp. 85-106

MacCannell D. (1989) [1976] *The tourist. A new theory of the leisure class*, New-York, Schocken Books

McKercher B. (1999) « A chaos approach to tourism », *Tourism Management*, vol. 20 (4),pp.425-434

Medlik S. (2003) *Dictionary of travel, tourism and hospitality*, Oxford, Butterworth-Heinemann

Meethan K. (2001) *Tourism in Global Society. Place, Culture, Consumption*, Basingstoke, Palgrave

Melnik A. (2005) « Portrait d'un touriste russe à Paris », *Espaces*, n° 223, pp. 38-43

Michaud J-L. (1995) *Les institutions du tourisme*, Paris, Presses Universitaires de France

Michaud Y. (2003) *L'Art à l'état gazeux. Essai sur le triomphe de l'esthétique*, Paris, Hachette

Miranda M. (2008) « L'impact symbolique des événements festifs sur l'espace fluvial des villes Françaises », in *Ville éphémère/ville durable. Quels acteurs pour la ville demain ?* 2ème colloque de l'Ecole doctorale Ville et Environnement, Champ sur Marne

Mollier J-Y (2002) « Un parfum de la Belle-Epoque » in Rioux J-P., Sirinelli J-F. *La culture de masse en France*, Paris, Fayard, pp. 75-115

Mondzain M-J. (1995) *L'image naturelle*, Paris, Le Nouveau Commerce

Mongin O. (2003) « De la ville à la non ville », in Collectif, *De la ville et du citadin*, Marseille, Editions Parenthèses, pp. 34-51

Morand P. (1994) [1927] *Le voyage*, Paris, Editions du Rocher

Moreu J. (1994) « Connaître la demande de tourisme urbain. L'exemple d'Amsterdam » *Cahiers Espaces*, n°39, pp. 98-101

Morfaux L-M. (1980) *Vocabulaire de la philosophie et des sciences humaines*, Paris, Armand Colin

Mounin G. (1963) *Les problèmes théoriques de la traduction*, Paris, Gallimard

Mukerji C. (1978) « Bullshitting: Road Lore Among Hitchhikers », *Social Problems*, vol. 25, pp. 241-252

Munt I. (1994) « The other Postmodern Tourist : Culture, Travel and the New Middle-Class » *Theory, Culture and Society*, vol. 11, pp 101-124

Murphy P. E. (1980) « Tourism management using land use planning and landscape design: the Victoria experience », *Canadian Geographer*, vol. 24 (1), pp. 71-90

Murphy P. E., Rosenblood, L. (1974) « Tourism: an exercise in spatial search », *Canadian geographer*, vol. 18 (3) pp. 201-210

Muzaini H. (2006) « Backpacking Southeast Asia : Strategies of "looking local" », *Annals of Tourism Research*, vol. 33 (1), pp. 144-161

Nancy J-L. (2003) *Au delà des images*, Paris, Galilée

Nash D. (1981) « Tourism as an anthropological subject », *Current Anthropology*, vol. 22 (5), pp. 461-481

Nash D., Smith V. L. (1991) « Anthropology and Tourism », *Annals of Tourism Research*, 18 (1), pp. 12-25

Noy C. (2004) « This trip really changed me : Backpackers'Narrative of Self-Change », *Annals of Tourism Research*, vol. 31 (1), pp. 78-102

Ortoli-Denoix V. (1990) « Géographie des restaurants de Paris au cours des deux derniers siècles », in Huetz de Lemps., Pitte J-R. *Les restaurants dans le monde et à travers les âges*, Grenoble, Glénat, pp. 17-25

OTCP (2006) « Le tourisme à Paris. Chiffres clés 2005 », *Office de Tourisme et de Congrès de Paris*

OTCP (2007) « Le tourisme à Paris. Chiffres clés 2006 », *Office de Tourisme et de Congrès de Paris*

Paquot T. (2001) « La tyrannie douce de l'air conditionné », *Le monde Diplomatique*, n°568, p. 24

Paris Promotion (1992) « Les activités des visiteurs internationaux à Paris », *Rapport de Paris Promotion pour la Mairie de Paris*

Pearce D. (1990) *Géographie du tourisme*, Paris, Nathan

Pearce D. (1996) « Analyzing the demand for urban tourism : issues and examples from Paris », *Tourism Analysis*, vol. 1, pp. 5-18

Pearce D. (1998a) « Tourism development in Paris. Public Intervention », *Annals of Tourism Research*, vol. 25, (2), pp. 457-476

Pearce D. (1998b) « Tourist districts in Paris : structure and functions », *Tourism management*, vol. 19 (1), pp. 49-65

Pearce D. (1999) « Tourism in Paris. Studies at the microscale », *Annals of Tourism Research*, vol. 26 (1), pp. 77-97

Petr C. (2006) « Comprendre le touriste pour mieux étudier le fait touristique », *Espaces*, n°238 pp. 44-54

Pinçon M. Pinçon-Charlot M. (2004) *Sociologie de Paris*, Paris, La Découverte

Pinçon M., Pinçon-Charlot M. (2005) *Voyage en grande bourgeoisie*, Presses Universitaires de France

Poon A. (1993) *Tourism, technology and competitive strategies*, Wallingford, CAB international,

Porter R. (1995) « Les anglais et les loisirs », in Corbin A. (Eds) *L'avènement des loisirs*, Paris, Flammarion, pp. 21-54

Potier F. (1998) « L'affirmation du tourisme urbain. Les pratiques des Français », in Cazes G., Potier F. (Eds) *Le tourisme et la ville : expériences européennes*, Paris, l'Harmattan, pp. 33-48

Potier F., Terrier C. (2007) *Atlas des mobilités touristiques en France métropolitaine*, Paris, Autrement

Poupeau. F, Réau., B. (2007) « L'enchantement du monde touristique », *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, n°170, pp. 4-13

Prost A. (1996) *Douze leçons sur l'histoire*, Paris, Seuil

Py P. (2002) *Le tourisme. Un phénomène économique*, Paris, La Documentation Française

Quéré L. (1990) « Agir dans l'espace public » in Pharo P., Quéré L. (Eds.) *Les formes de l'action. Sémantique et sociologie*, Paris, Editions de l'EHESS, pp. 85-112

Renimel S. (2005) « Les nouveaux musées, emblèmes urbains et machines touristiques », *Espaces,* n° 87, pp. 56-67

Riley P. (1988) « Road Culture of International Long-Term Budget Travelers », *Annals of Tourism Research*, vol. 15 (3) pp. 313-328

Robin R. (2009). *Mégapolis. Les derniers pas du flâneur*, Paris, Stock

Roncayolo M. (2003) « La ville est toujours la ville de quelqu'un », in Collectif, *De la ville et du citadin*, Marseille, Editions Parenthèses, pp. 52-73

Rosemberg M. (2000) *Le marketing urbain en questions*, Paris, Economica

Rosset C. (2006) *Fantasmagories, (suivi de) Le réel, l'imaginaire et l'illusoire*, Paris, Minuit

Said E. (2005) *L'Orientalisme. L'Orient crée par l'Occident*, Paris, Fayard

Sallet-Lavorel H. (2003) « Encourager le rapprochement entre visiteurs et Franciliens. Pour un tourisme urbain participatif en Ile-de-France », *Cahiers Espaces*, n° 78, pp. 118-133

Sassen S., Roost F. (1999) « The City. Strategic Site for the Global Entertainment Industry » in Judd D., Fainstein S. (Eds), *The tourist city*, New Heaven, Yale University Press, pp. 143-154

Schütz A. (1987) *Le chercheur et le quotidien. Phénoménologie des sciences sociales*, Paris, Méridiens Klincksieck

Selwyn T. (1996) *The tourist image*, Chichester, Wiley

Sorensen A. (2003) « Backpackers Ethnography », *Annals of Tourism Research*, vol. 30 (4),pp. 847-867

Stock M. (2001) *Mobilités géographiques et pratiques des lieux. Étude théorico-empirique à travers deux lieux touristiques anciennement constitués : Brighton & Hove (Royaume-Uni) et Garmisch-Partenkirchen (Allemagne)*, Thèse de doctorat, Université de Paris 7 – Denis Denis Diderot

Stock M. (2004) « L'habiter comme pratique des lieux géographiques » *EspaceTemps.net*, textuel, http://espacestemps.net/document1138.html

Suchman L. (1990) « Plans d'action » in Pharo P., Quéré L. (Eds.) *Les formes de l'action. Sémantique et sociologie*,Paris, Editions de l'EHESS, pp. 149-170

Sue R. (1983) [1980] *Le Loisir*, Paris, Presses Universitaires de France

Tarrius A. (2000) *Les nouveaux cosmopolitismes. Mobilités, Identités, Territoires*, La Tour-d'Aigues, L'Aube

Teas J. (1988) « 'I'm Studying Monkeys : What do You Do ?'': Youth and Travelers in Nepal » *Kroeber Anthropological Society Papers*, 67-68, pp. 35–41

Terrier C. (2006) « Flux et afflux de touristes. Les instruments de mesure », *Cahier Espaces,* n° 90, pp. 10-22

Tissier J-L. (2003) « Paysage » in Lévy J., Lussault M. (Eds.) *Dictionnaire de géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, pp. 697-701

Theuns L. (1991) « The significance of Youth Tourism: Economic Dimensions », *International Conference on Youth Tourism*, New Delhi, World Tourism Organization

Thomas W. I., Znaniecki T. (1998) [1919] *Le paysan Polonais en Europe et en Amérique. Récit de vie d'un migrant*, Paris, Nathan

Touraine A. (1969) *La société post-industrielle*, Paris, Denoël

Touriscopie (2001) « L'Ile-de-France et ses marchés jeunes », *Enquête Touriscopie*

Tribe J. (1997) « The indiscipline of tourism », in *Annals of Tourism Research*, 24 (3), pp. 638-657

Turco A. (2003) « Ailleurs » in Lévy J., Lussault M. (Eds.) *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, p. 53

Turner L., Ash J. (1975) *The golden hordes*, Londres, Constable

Urbain J-D. (2000) « Tourisme et mobilités : héritages, évolutions, innovations, tendances » in Michaud Y. (Ed.) *Qu'est-ce que la société ?*, Paris, Odile Jacob, pp. 227-235

Urbain J-D. (2002a) [1991] *L'idiot du voyage. Histoires de touristes*, Paris, Payot et Rivages

Urbain J-D. (2002b) *Paradis verts. Désirs de campagne et passions résidentielles*, Paris, Payot

Urbain J-D. (2002c) [1994] *Sur la plage*, Paris, Payot et Rivages

Urbain J-D. (2002d) « Les sphères de la mobilité d'agrément. Paradoxes, corrélations, tendances » in Viard J., Potier F., Urbain, J-D (Eds.) *La France des temps libres et des vacances*, La Tour-d'Aigues, L'Aube pp. 165-182

Urbain J-D. (2003a) « Le troisième mi-temp. Un au-delà du système des temps de travail et du loisir est-il concevable ? » in Ascher F., Godard F. (Eds.) *Modernité : la nouvelle carte du temps*, La Tour-d'Aigue, L'Aube, pp. 139-152

Urbain J-D. (2003b) [1998] *Secrets de voyages. Menteurs, imposteurs et autres voyageurs impossibles*, Paris, Payot et Rivages

Urbain J-D. (2003c) *Ethnologue, mais pas trop*, Paris, Payot et Rivages

Urbain (2005) « Du tourisme au touriste ou le monde inépuisable », Colloque Tourisme et culture, session *From the ideal dissemination of culture to the exhaustion of model's possibilities due to tourism*, Barcelone

Uriely N. (2001) « Touring workers and working tourists : variations across the interaction between work and tourism », *International Journal of Tourism Research*, vol. 3, pp. 1-8

Uriely N., Yonay Y., Simchai D. (2002) « Backpacking Experiences. A Type and Form Analysis », *Annals of Tourism Research*, vol. 29 (2), pp. 520-538

Uriely N. (2005) « The tourist experience. Conceptual developments », *Annals of Tourism Research*, vol. 32, 1, pp. 199-216

Urry J. (1990) *The tourist gaze*, Londres, Sage

Urry J. (2005) *Sociologie des mobilités. Une nouvelle frontière pour la sociologie ?* Paris, Armand Colin

Vacher L. (2009) « Comment les itinérances touristiques des retraités australiens nous interrogent sur la définition du tourisme », *Communication au Colloque Fins et Confins du tourisme*, 26-27 mai 2009, Grenoble

Vajda J. (2007) « L'élite voyageuse et la transformation de l'espace urbain parisien, 1855-1937 », in Duhamel P., Knafou R. (Eds.) *Les mondes urbains du tourisme*, Paris, Belin, pp. 116-127

Vandenberghe F. (2001) *La sociologie de Georg Simmel*, Paris, La Découverte

Vasset P. (2007) *Un livre Blanc*, Paris, Fayard

Veblen T. (1978) [1899] *Théorie de la classe de loisir*, Paris, Gallimard

Veijola S., Jokinen E. (1994) « The body in tourism », *Theory, Culture, Society*, vol. 6, pp.125-151

Veneto J. (2007) « Les nouveaux marchés du tourisme de groupe », *Cahier Espaces,* n° 95, pp. 10-15

Vester H-G. (1997) « Tourismus im Licht soziologischer Theorie. Ansätze bei Erving Goffman, Pierre Bourdieu und der World-System-Theory », *Voyage*, vol.1, p. 67-85

Viard J. (1984) *Penser les vacances*, Arles, Actes Sud

Viard J. (2003) « Le temps libre, acteur social », in Ascher F., Godard F. (Eds.) *Modernité : la nouvelle carte du temps*, La Tour-d'Aigues, L'Aube pp. 139-153

Violier P. (1991) « Les palais des congrès en France : l'inflation », *La lettre d'Odile*, n°8

Vivant E. (2006) *Le rôle des pratiques culturelles off dans les dynamiques urbaines*, Thèse de doctorat, Université Paris 8

Vogt J. (1976) « Wandering: Youth and Travel Behavior », *Annals of Tourism Research*, vol. 4 (1) pp. 25-41

Wackerman G. (1994) *Loisir et tourisme: une internationalisation de l'espace*, Paris, SEDES

Wagner A-C. (2007) *Les classes sociales dans la mondialisation*, Paris, La Découverte

Wall G. (2003) « Travel » in Jafari J. (Ed.) *Encyclopedia of tourism*, Londres, Routledge, pp. 600-601

Wang N. (2000) *Tourism and Modernity : A Sociological Analysis*, Oxford, Pergamon.

Warnier J-P. (2007) *La mondialisation de la culture*, Paris, La Découverte

Weber M. (1965) *Essai sur la théorie de la science*, Paris, Plon

Weber M. (1971) [1921] *Economie et Société*, Paris, Plon

Weber S. (2004) *Des chemins qui mènent à Rome. Trajectoires et espaces migratoires. Roumains, Ukrainiens et Polonais à Rome, 2000-2004*, Thèse de doctorat, Université Paris 1

White K. (1978) *Dérives*, Paris, Maurice Nadeau

White K. (1987) *L'esprit nomade*, Paris, Grasset

Wickens E. (2002) « The Sacred and the Profane. A Tourist Typology », *Annals of the Tourism Research*, vol. 29 (3) pp. 834-851

Winock M. (2002) *La Belle Epoque. La France de 1900 à 1914*, Paris, Perrin

Zukin S. (1991) *Landscapes of Power. From Detroit to Disney World*, Berkeley, University of California Press

Oeuvres vidéo et radiophonique

Cahen D. (1986) *Le bon plaisir de Jacques Derrida*, Emission de France Culture diffusée le 22 mars 1986

Deleuze G. (2004) [1995] « V comme Voyage », in Deleuze G. *Abécédaire*, Editions Montparnasse (DVD)

Tables des matières

Remerciements…….....7

Sommaire……...9

Introduction…….....11

1. Généalogie d'une recherche....11
2. Les mouvements intra-urbains des touristes comme enjeu de connaissance....14
3. Paris, une métropole touristique peu analysée....18
   - 3.1 Une symbolique urbaine puissante mais géographiquement limitée....19
   - 3.2 Prédominance des « métriques pédestres » dans Paris intra-muros....20
   - 3.3 Comprendre les *relations* des touristes à Paris....22
4. Le « projet » de voyage comme cadre d'analyse....24
   - 4.1 L e « projet », cadre interprétatif des pratiques....24
   - 4.2 La référence théorique à l'intentionnalité de l'acteur....25
   - 4.3 L'hypothèse de « projets rationalisés et standardisés »....26
   - 4.4 Problématique....28
5. Plan du mémoire ……28

PARTIE 1. LE PROJET, CADRE D'ANALYSE DES PRATIQUES ……31

Chapitre 1. Le projet, un cadre pour le voyageur 33

I. Définition du voyage....34

A. Les problèmes de la réduction du voyage à sa dimension physique 35

B. Tripartition du voyage.... 38

1. L' « avant » du voyage et les fonctions de l'imaginaire....38
2. L' « après » du voyage et les fonctions des souvenirs....41
   - 2.1 Le souvenir pour soi....43
   - 2.2 L'expérience du voyage en partage 44
   - 2.3 Conclusion 45

C. Qu'est-ce que le voyage ? 46

II. Le projet et les formes de l'action 49

A. Le projet, une notion inégalement opératoire vis-à-vis du futur 49

1. Les dimensions du registre intentionnel....49
   - 1.1 La structure intentionnelle de l'action....49
     - 1. 1. 1 Intentionnalité et subjectivité....49
     - 1. 1. 2 Intention et intentionnalité....50
     - 1. 1. 3 Intentionnalité et apport phénoménologique 50
   - 1.2 Conclusion 52
2. Les dimensions du registre stratégique 52
   - 2.1 Un lieu et un temps propre à distance de l'action....53
   - 2.2 Une finalité assortie de moyens et de ressources 53

2.3 Conclusion 56
3. La réflexivité dans le projet....56
3.1 Qu'est-ce que la réflexivité ? 57
3.2 Une réflexivité partielle et située 57
3.3 Réflexivité et échelles temporelles 58
B. Conclusion sur le projet et l'agir.... 59
III. Conclusion : le projet et les formes possibles du voyage....60
A. Le projet, élément inhérent du voyage.... 60
B. Formes graduées du projet de voyage.... 61
1. Le projet « volitif » : le voyage comme volonté....61
2. Le projet « stratégie » : le voyage comme préparation au départ....62
C. Formes « rationalisées » et « standardisées » du projet de voyage.... 63

Chapitre 2. Les logiques de la pratique touristique 65
I. Les freins à une clarté conceptuelle....66
A. L'absence d'une terminologie consensuelle 66
1. La complexité du fait touristique....66
1.1 La confusion entre le tourisme et le touriste....66
1.2 Définir le touriste et le tourisme face à la complexité 68
2. Des définitions rédhibitoires ou trop générales....69
B. Jugements de valeurs et croyances.... 70
1. Discours anti touristiques 71
1.1 Critique de la grégarité 71
1.2 Critique de l'authenticité....72
1. 2. 1 L'expérience illusoire de la réalité 73
1. 2. 2 L'expérience dépréciée de la réalité....73
1.3 Critique de l'hétéronomie....74
1. 3. 1 L'image....74
1. 3. 2 Le groupe....75
2. Le mythe du voyageur 76
2.1 Les attributs gratifiants du voyageur....76
2.2 Le voyage mythifié....77
2.3 Logiques de la singularité versus logiques de la banalité ?....78
2.4 Conclusion : le voyageur et le touriste, une distinction idéologique....80
II. Les catégorisations du touriste en questions 80
A. La catégorisation « institutionnelle».... 81
1. Les logiques discriminantes de la catégorie des « visiteurs »....82
1.1 Plus que les motifs, la durée prime 82
1.2 Seuls les motifs priment....83
2. Le loisir, principe commun aux touristes ?....85
2.1 Le loisir, un temps « permis » 85
2.2 Les formes sociales du loisir 87
2.3 Conclusion : le touriste, un voyageur de loisir....89

2. 3. 1 Le loisir comme principe commun 89
2. 3. 2 Quid de l'altérité et de l'exotisme ? 90
2. 3. 3 Le voyage de loisir et le questionnement sur la mobilité 92
3. Des logiques spécifiques à la pratique touristique ? 93
3.1 Une logique de circulation ? 93
3. 1. 1 La villégiature dans l'histoire. 94
3. 1. 2 La villégiature et ses usages. 94
3. 1. 3 Des usages spécifiques contestés. 96
3. 1. 4 Conclusion. 100
3.2 Une logique de rupture ? 101
3. 2. 1 Questions sur le touriste comme voyageur du hors-quotidien 101
3. 2. 2 Caractérisation du quotidien. 102
3. 2. 3 Caractérisation du hors-quotidien. 103
3. 2. 4 La déroutinisation, relativisation de la distinction quotidien/hors-quotidien 104
3. 2. 4. 1 La place de la réflexivité. 104
3. 2. 4. 2 Phénomène de dé-localisation et transformation de l'expérience touristique 105
3. 2. 4. 3 Reconfiguration du système vacancier 106
3. 2. 4. 4 Conclusion sur la déroutinisation. 107
3. 2. 5 Questions sur la distance et la rupture 109
3. 2. 6 Conclusion sur le touriste, le hors-quotidien et la rupture 111
B. Les catégorisations en termes d' « expérience touristique » 113
1. L'expérience du touriste 113
1.1 Premières approches de l'expérience touristique 113
1.2 La pluralité de l'expérience touristique 115
1.3 Catégoriser l'expérience touristique dans sa diversité 117
1. 3. 1 Différenciation de l'expérience et distance au rôle 117
1. 3. 2 Identification de traits communs à l'expérience et implications existentielles 119
1. 3. 3 Conclusion 121
2. L'émergence d'un « post-touriste » ? 121
2.1 L'influence du paradigme post-moderniste sur l'expérience touristique 122
2.2 Caractéristiques de la figure du « post-touriste » 124
3. Conclusion sur l'expérience touristique et la figure du « post-touriste » 125
3.1 Des visées unifiantes de l'expérience à des représentations fragmentées 126
3.2 La « réalité » de l'expérience touristique en questions 126
3.3 Réserves sur le « post-touriste » 127
III. Définition de la pratique touristique 128
A. Deux approches du touriste 128
B. Terminologie adoptée 129

Chapitre 3. La métropole parisienne comme espace touristique 133
I. La ville comme espace touristique 134
A. L'affirmation de l'espace urbain dans les pratiques touristiques 134
1. L'ancienneté d'une destination 134
2. L'importance renouvelée du tourisme urbain 135
2.1 L'essor des destinations urbaines 135
2.2 Les moteurs du tourisme urbain 137
2. 2. 1 Les court-séjours : des voyages flexibles et individualisés 137
2. 2. 2 L'appétence des individus et des territoires pour la culture 138
2. 2. 3 Les mutations des espaces urbains désindustrialisés 140

B. Le tourisme, un levier des stratégies urbaines 142
1. L'image de la ville à promouvoir 142
2. Logiques de différenciation 143
2.1 La difficile différenciation des villes touristiques 143
2.2 Les repères symboliques 144
2.3 Les grands événements 144
3. Conclusion sur la place du tourisme dans les stratégies urbaines 145
C. Les activités urbaines des touristes 146
1. La ville comme paysage 146
1.1 Paysage et regard touristique 146
1.2 Déambulations et circuits dans la ville 149
2. La ville comme destination culturelle 150
2.1 Les musées 150
2.2 Monuments, édifices et événements culturels 151
3. La ville comme lieu de divertissement et de consommation 152
3.1 La constitution d'enclaves ludiques 152
3.2 Le shopping comme pratique de consommation touristique en ville 153
4. Conclusion : un profil de touriste urbain ? 154
D. Conclusion sur le tourisme urbain 157
II. Le tourisme dans la métropole parisienne 157
A. L'ancienneté de la fonction touristique de Paris, ville capitale et mythique 159
1. L'affirmation d'une ville capitale aux XIXe et XXe siècles 160
1.1 L'héritage haussmannien et l'émergence de la « ville bourgeoise » 160
1.2 Le rayonnement artistique à Paris et la « Belle Époque » 162
2. L'affirmation d'une culture urbaine du loisir 164
2.1 L'espace public comme spectacle 165
2.2 L'émergence du modèle contemporain du loisir de masse 166
2.3 Une nouvelle représentation du territoire parisien 167
3. Conclusion sur les données historiques du tourisme à Paris 169
3.1 Un faste parisien ? 170
3.2 La constitution d'une centralité touristique ? 171
B. Paris, un tourisme de centre ? 172
1. Un statut de métropole mondiale 173
1.1 Paris en Europe et dans le monde 173
1.2 Le poids du tourisme d'affaire 174
1.3 La polarisation parisienne dans le contexte français 175
2. L'inégale répartition du tourisme à Paris 176
2.1 La concentration spatiale de l'offre culturelle et hôtelière 176
2.2 La centralité touristique à l'échelle de la ville et du quartier 177
2. 2. 1 L'existence d'un *Central Tourist District* à l'échelle de la ville 177
2. 2. 2 Les centralités touristiques à l'échelle du « district » 179
2. 2. 2. 1 L'Ile de la Cité 180
2. 2. 2. 2 Le quartier de l'Opéra et les Grands magasins 181
2. 2. 2. 3 Le quartier de Montmartre 182
2.3 Une polarisation des activités touristiques à Paris ? 184
2.4 Conclusion sur la centralité touristique parisienne 185
C. Paris, une métropole ouverte à la « rationalisation » et à la « standardisation » des pratiques 187

Chapitre 4. Choix et méthodologie des « projets touristiques »....191

I. Synthèse sur le « projet touristique » 191

II. L'analyse de deux « projets touristiques »....196

A. Les backpackers : entre autonomie, économie et pratiques authentiques....197

1. Données générales....197
2. Aux origines du backpacking....198
3. Le cadre conceptuel des années 1970 199
4. L'institutionnalisation des touristes « non institutionnalisés » ?....200
5. Le backpacking, un espace commun de pratiques ? 203

5.1 L'expérience et les pratiques authentiques 204
5.2 La place des interactions sociales dans le voyage 205
5.3 La question identitaire chez les backpackers....207
5.4 Aspects socio-démographiques du backpacking 208
5.5 Conclusion sur l'espace des pratiques possibles 210

6. Accéder aux backpackers dans la métropole parisienne 211

6.1 Le choix des auberges de jeunesse comme lieu d'accès aux backpackers....212
6.2 L'auberge de jeunesse « Jules Ferry » à Paris....214
6. 2. 1 Le choix de l'auberge....214
6. 2. 2 Caractéristiques générales de la population 216

B. Le voyage avec un tour-opérateur : niveau de service élevé et programme classique 217

1. Aux origines du voyage « organisé »....217
2. Questions sur le cadre conceptuel du tourisme « institutionnalisé »....219
3. L'état des lieux du tourisme de groupe à Paris 221
4. Choix d'un projet touristique et niveau d'« institutionnalisation » 223

4.1 Les limites d'un projet hyper-cadré et hyper-médié....223
4.2 Un projet conjuguant « haut niveau de services, programme classique et liberté d'action »....226
4. 2. 1 Données générales sur le voyage à Paris encadré par *Aurinkomatkat* 226
4. 2. 2 Niveau d'encadrement et de services 229
4. 2. 2. 1 Le transfert....230
4. 2. 2. 2 La réunion d'information 230
4. 2. 2. 3 Le classeur, document disponible dans les hôtels 231
4. 2. 2. 4 Présence et permanence de la « destination manager » 232
4. 2. 3 Un programme « classique » de visite....233
4.3 Conclusion sur le voyage en tour-opérateur 235

C. Conclusion sur les « projets »....236

III. Méthodes pour saisir les pratiques urbaines des touristes 237

A. L'entretien : une méthode d'enquête adéquate à notre recherche ?....238

1. Capacité d'action des touristes et place du sens subjectif....238
2. L'entretien comme recueil du sens subjectif....239

2.1 Qu'est-ce qu'un entretien ?....239
2. 1. 1 Une interaction verbale et sociale 239
2. 1. 2 Viser une communication « non violente » 241
2. 1. 2. 1 Intrusion et dissymétrie dans l'interaction....241
2. 1. 2. 2 Contrôle et conduite de l'interaction 242
2.2 Les enjeux de la posture compréhensive 243
2. 2. 1 Le « sens subjectif » donné à l'action et la reconstitution des motivations....243
2. 2. 2 Sociologie compréhensive et explication causale 244
2. 2. 3 Rapporter les motivations aux déterminants de l'action 245
2. 2. 4 Conclusion : sociologie compréhensive et technique d'enquête 246

B. Déroulement pratique de la recherche 247
1. Approcher le terrain 248
1.1 L'auberge de jeunesse 248
1.2 Le tour-opérateur 249
2. S'entretenir…….. 252
2.1 Avec qui s'entretenir ? 252
2.2 Quand et où s'entretenir ? Moments et lieux d'entretiens 256
2.3 Comment intervenir : l'accord linguistique et la traduction en questions 259
2.4 Sur quoi s'entretenir ? La grille d'entretien 262
2.5 Cumuler les méthodes ? 266

PARTIE 2. LES PRATIQUES URBAINES DES TOURISTES A PARIS 269

Chapitre 5. Les pratiques urbaines des backpackers 271

I. Les logiques globales du voyage 272
A. Logique d'économie 273
1. Le choix des auberges de jeunesse 273
2. Des budgets de voyage globalement restreints 275
2.1 Essai d'évaluation des budgets journaliers 275
2.2 Economie et statuts des enquêtés 276
B. Une logique de circuit 279
1. Etendue géographique et nature du circuit 279
2. Circuits et mobilités interurbaines 280
3. La place des interactions dans le circuit 281
C. Logique d'autonomie et de programmation minimale 282
1. La préparation du voyage 283
2. La programmation in situ 284
D. Logique de sociabilité 287
E. Logique expérientielle 290
1. Le premier « grand » voyage 290
2. Epreuves et bénéfices de l'altérité 292
2.1 Les mises à l'épreuve par le voyage 293
2.2 Epreuves et sentiments de l'aventure 294
F. Conclusion sur les logiques générales du voyage 295
II. L'espace-temps des aménités 297
A. Les espaces-temps de la « monumentalité » 298
1. Une base commune de visite 298
2. Des visites modulées par le temps et l'argent 299
2.1 Le facteur budgétaire 300
2.2 Le facteur temporel 302
2. 2. 1 Temporalités et mouvements dans la ville 303
2. 2. 2 Temporalités et niveaux de programmation 305
3. Le sens attribué au « monumental » 308

3.1 L'attraction des lieux symboliques 308
3. 1. 1 La puissance symbolique du patrimoine « monumental » 309
3. 1. 2 Paris, ville déformée et caricaturée....311
3.2 Forces sociales du voyage : images et témoignages 312
3.3 Conscience et positionnement de soi comme « touriste »....314
3. 3. 1 L'absence d'un « paradigme criticiste » 315
3. 3. 2 Les effets d'une destination classique....316
3. 3. 3 Agréments et plaisirs de la visite : que faire d'un discours du « beau » ?....317
4. Conclusion sur les espaces-temps du « monumental » : une relation dépersonnalisée ? 318
B. Espaces-temps du « banal » urbain 320
1. Les activités diurnes, entre occupations économes et « expériences » de la ville....321
1.1 Activités de « consommation »....321
1. 1. 1 Limitation relative des pratiques marchandes divertissantes....321
1. 1. 1. 1 Cafés, bars 322
1. 1. 1. 2 Economie dans les pratiques de restauration....323
1. 1. 1. 3 Pratiques culturelles....325
1. 1. 1. 4 Shopping et achats divers 326
1. 1. 2 Conclusion 327
1.2 Activités de déambulation et expérience de la ville....328
1. 2. 1 L' « expérience » de la ville comme programme....329
1. 2. 2 Les vecteurs de l' « expérience »....330
1. 2. 2. 1 Le spectacle des « gens »....330
1. 2. 2. 2 Les lieux du divers 332
1. 2. 2. 3 Les scènes de la vie urbaine....333
2. Les activités nocturnes, entre intérieur et extérieur 335
2.1 Les replis sur l'auberge....335
2.2 Les sociabilités festives de la soirée 338
2.3 Promenades nocturnes....340
3. Conclusion sur les espaces-temps du « banal », une relation singulière à la ville ? 341
C. Conclusion sur les espaces-temps des « aménités » 342
1. Une expérience de voyage composite ?....342
2. Les espaces-temps du « vide »....343
2.1 Dire les « temps morts » de la journée 344
2.2 L'espace des confins et de la périphérie....345
3. Les déterminants de la relation aux aménités 346
3.1 L'argent....346
3.2 Le temps 347
III. L'espace-temps des mobilités....348
A. La marche et le métro, deux niveaux d' « adhérences » complémentaires.... 349
1. La notion d' « adhérence »....350
2. La marche, opérateur d'urbanité....354
2.1 L'évidence relative de la marche....354
2.2 La marche, une « adhérence » maximale à la ville 355
2. 2. 1 L' « adhérence » incarnée dans les discours....355
2. 2. 2 Accéder en « continu » à la ville....356
2. 2. 2. 1 La déambulation comme ouverture sur l'imprévu....357
2. 2. 2. 2 Marche, déambulation et imbrication des supports d'informations 359
2. 2. 2. 3 Réalisation du déplacement piéton en mode non déambulatoire....361
2. 2. 2. 4 Réalisation du déplacement piéton en mode déambulatoire....363
2. 2. 2. 5 Conclusion : marche, déambulation et niveau d'information 364
2.3 Les activités de la marche....366
2. 3. 1 La ville comme paysage 366
2. 3. 2 Les interactions sociales furtives de la marche 367

2. 3. 3 La musique en marchant 368
2.4 Les éléments facilitateurs de la marche 369
2.5 Conclusion sur l'expérience piétonne 371
3. L'accessibilité « déterministe » comme efficace du métro 372
3.1 Le métro ou la fonctionnalité du « déplacement » 372
3.2 Structure et représentation du réseau 375
4. Conclusion sur le couple « marche-métro » 377
4.1 Une mobilité au service d'une visite autonome et globale 377
4.2 Une articulation dépendante du « temps » 379
B. Les limites et l'inadéquation relative des autres modes de transports 380
1. Le bus, l'envers du métro 380
2. Rareté du RER et du taxi 383
3. Relations aux transports touristiques et représentations du tourisme 385
3.1 Un assentiment relatif 385
3.2 Logiques de refus 387
3. 2. 1 Critique du tourisme de masse 388
3. 2. 2 Conscience touristique et valorisation de l'individu 389
3.3 Conclusion sur les mobilités collectives et le sentiment d'appartenance au tourisme 390
C. Questions sur la navigation urbaine 392
1. Appréhension de l'environnement 392
2. Nature des dérèglements 393
3. Conclusion sur la navigation urbaine 394
D. Conclusion sur les pratiques de mobilité 395
1. La mobilité imbriquée entre le mode, la ville et le projet 395
2. La place de la mobilité dans l'expérience touristique : moyen ou fin ? 396
IV. Les médiations du voyage 397
A. Les soutiens du voyage 398
1. Les soutiens embarqués 399
1.1 Les guides imprimés, intérêts et contextes d'usages 399
1. 1. 1 L'intérêt du guide et les limites d'un questionnement décontextualisé 399
1. 1. 1. 1 Les intérêts généraux du guide imprimé 399
1. 1. 1. 2 Les limites d'une analyse décontextualisée 401
1. 1. 2 Les contextes de sollicitation du guide 402
1. 1. 2. 1 Emporter le guide avec soi : support de connaissances sur la ville 403
1. 1. 2. 2 Laisser le guide à l'auberge : consultations pratiques et lectures distancées 404
1. 1. 3 L'absence de guide 407
1.2 La carte mobile et l'espace objectivé 409
1. 2. 1 Un objet mobile et provisoire 409
1. 2. 2 Un outil de représentation des réseaux 410
1. 2. 3 Contextes d'usages des cartes mobiles 411
1. 2. 3. 1 Planification avant le départ 411
1. 2. 3. 2 Planifications dans les pratiques du dehors et interactions avec l'environnement ..412
1. 2. 4 L'absence de carte 415
1.3 Les autres objets mobiles 416
2. Les soutiens distribués dans l'auberge et la ville 418
3. Conclusion sur les soutiens du voyage 422
B. Les traces du voyage 424
1. Les pratiques d'écritures 425
2. Les pratiques photographiques 427

V. Conclusion sur les pratiques urbaines des backpackers 430

A. La place des logiques de rationalisation 430

1. Logiques de rationalisation à l'échelle du voyage 430
2. Logiques de rationalisation dans l'espace parisien 432
3. Modulations de la rationalisation 435

B. La place des logiques de standardisation 437

1. Logiques de standardisation à l'échelle du voyage 437
2. Logiques de standardisation dans l'espace parisien 438
3. Une modulation de la standardisation 441
4.Les backpackers, retour sur une catégorie 441

Chapitre 6. Les pratiques urbaines encadrées par un tour-opérateur 447

I. Les logiques globales du voyage 448

A. Logique de « facilités » 448

1. Les services recherchés 449
2. « Facilités » et disposition économique 451
3. Les conditions sociales des dispositions économiques 453

B. Logique de « choix et de décisions en amont » 455

1. Paris, objet du désir 455
2. Les choix inégaux des enquêtés devant les prestations du tour-opérateur 457
3. S'informer sur Paris 460

C. Logique de labilité face au collectif 463

1. Acceptation globale et côtoiement temporaire 464
2. Le collectif à distance 465

D. Conclusion sur les « logiques globales » du voyage 466

II. L'espace-temps des « aménités » 468

A. Les logiques d'occupation des lieux « monumentaux » 468

1. Le reflet du prestige de la grande métropole 469
   1.1 Le côtoiement de l'Histoire 469
   1.2 Le « glamour » : une splendeur parisienne 470
2. Logiques de prescriptions des lieux « monumentaux » 472
   2.1 Conditionnements et perpétuations 472
   2.2 La place des lieux « monumentaux » dans la hiérarchie des prescriptions 474
3. Le nombre de voyages parisiens et les relations aux lieux « monumentaux » 477
   3.1 La logique de validation de la première visite 477
   3.2 La souplesse de la seconde visite 478
   3.3 La troisième visite, entre extension géographique et interstices dans la ville 480
   3.4 L'expérience de Paris et les imaginaires du passé 482
4. Programmation des visites et relations à l'espace « monumental » 485
5. La présence « naturelle » du tourisme dans la métropole 487
6. Conclusion sur la relation aux lieux « monumentaux » 488

B. Les aménités « banales » 489
1. La métropole exposée 489
1.1 L'observation touristique, entre engagement et détachement 490
1.2 Interactions et différences culturelles dans les espaces publics 492
1. 2. 1 Le contact avec l'ubranité métropolitaine 492
1. 2. 2 Visibilités et usages 493
1. 2. 2. 1 Densité des relations et étrangéité proche 493
1. 2. 2. 2 Usages réprouvés et visibilités dérobées 495
1. 2. 3 Exposition et commerce des « détails » 497
1. 2. 4 Conditions de possibilité des contacts et des regards 499
2. Des activités de consommations élargies 501
2.1 Restauration, cafés 501
2.2 Activités de shopping 502
2.3 Pratiques de soirées 503
3. Conclusion sur l'espace-temps des aménités « banales » 505
C. Conclusion sur la relation aux aménités 505
III. L'espace-temps des mobilités 507
A. Le métro, une locomotion de transplantation 508
1. Un relais à la déambulation de surface 508
2. Appropriation et connaissance pratique : la connaissance par l'expérience concrète 510
B. La marche, une logique de circulation 511
1. Le cadre structurant du mouvement piéton 511
2. Les formes et les activités de l'expérience piétonne 513
2.1 Conduite du mouvement et « accroches » de la ville 513
2.2 La marche comme mode perceptif 515
C. Le bus, l'autocar et le taxi comme mobilités occasionnelles 517
1. Le bus, mode négligé et prescription limitée 517
2. Le circuit en autocar, un abrégé visuel de la ville 519
2.1 Une « distance proche » : l' « adhérence » mitoyenne de l'autocar 519
2.2 L'expérience du « tour de ville » vue par les enquêtés 522
3. Les usages du taxi en phase avec les soirées 524
D. Conclusion sur les « mobilités » 525
IV. Les « médiations » du voyage 526
A. Les « soutiens » du voyage 526
1. Les structurations « collectives » 526
1.1 L'information distribuée à l'arrivée 527
1. 1. 1 Le temps du « transfert » 527
1. 1. 2 Le temps de la réunion d'information 529
1. 1. 2. 1 Diffusions de l'information 530
a) L'information sur les transports 530
b) L'information sur la ville 533
1. 1. 2. 2 Conditions de la réception et des interactions 534
a) Les formes de la réception 535
b) Des interactions stabilisées 536
c) Réception de la réunion d'information pour ceux qui reviennent 538
1.2 L'information délivrée dans le cours du voyage 539
1. 2. 1 Les visites guidées 539
1. 2. 1. 1 Le guide, passeur compétent pour « lire » la ville 540
1. 2. 1. 2 La ville comme texte à déchiffrer ? 544

1. 2. 1. 3 Attitudes de distance face aux excursions 544
1. 2. 2 Les permanences 548
1. 2. 3 Le recours à l'appel téléphonique....549
2. Les soutiens « individuels » 551
2.1 Les éléments « embarqués » 551
2. 1. 1 Le guide imprimé 551
2. 1. 2 Les cartes mobiles 553
2. 1. 3 Les objets emportés avec soi 555
2.2 Les soutiens « distribués » dans la ville....556
B. Les « traces » du voyage 557
C. Conclusion sur les « médiations » 559
V. Conclusion sur les pratiques urbaines des touristes voyageant en tour-opérateur 560
A. Logiques de « rationalisation »....561
B. Logiques de « standardisation » 563

Conclusion……..569
1. Conclusion sur l'analyse théorique 569
2. Conclusion sur l'analyse empirique 573
2.1 La « résistance » de Paris face aux projets touristiques....573
2.2 Qu'est-ce que pratiquer la ville en touriste ? 579
3. Limites observées et pistes de recherche à venir....582

Annexes……...589
Bibliographie……609
Table des matières……624

Pratiques touristiques dans la métropole parisienne. Une analyse des mouvements intra-urbains

Alors que le tourisme urbain est aujourd'hui un phénomène dont les dynamiques sont largement étudiées et que ses flux sont considérables dans certaines destinations, on sait paradoxalement assez peu de choses sur ce que font précisément les touristes dans les métropoles. Même dans une ville mondialement médiatisée comme Paris, les pratiques urbaines et les combinaisons d'activités des touristes dans le temps et l'espace sont peu connues.

Cette recherche, qui se base sur une méthodologie qualitative d'entretiens semi-directifs avec des touristes étrangers, est conduite en deux temps. Le premier temps pose le projet de voyage qui guide les touristes comme cadre d'analyse de leurs pratiques urbaines. Deux types de projets touristiques sont analysés, différenciés selon les relations qu'ils entretiennent avec les pratiques dominantes et les médiations de la sphère du tourisme dans la métropole parisienne (le tourisme autonome et économe du backpacking versus le tourisme encadré et organisé d'un tour-opérateur). Le second temps confronte cette analyse à la force de l'empirie. Trois enseignements généraux sont tirés : d'abord, les configurations de voyage a priori différentes résistent mal aux polarisations symboliques et spatiales de l'espace parisien ; ensuite, la durée et/ou le nombre de voyage participent à spécialiser les pratiques de la ville ; enfin, le rôle des mobilités « adhérentes » et des espaces publics agissent comme opérateurs d'urbanité et agents actifs de la découverte du territoire visité.

Mots-clés : Tourisme, Mobilité, Paris, Pratique, Backpacking, Tour-opérateur

Touristic practices in Greater Paris. An analysis of intra-urban movements

Although the dynamics of the urban tourism phenomenon are widely studied and tourism flows toward certain destinations are considerable, we paradoxically know rather little about what precisely tourists do in cities. Even in a city like Paris which receives much media coverage worldwide, tourists' urban practices and the ways in which they combine activities in time and space are not well known.

This research is based on qualitative methods employing semi-structured interviews with foreign tourists, and was conducted in two phases. In the first phase, tourists' travel plans are used as an analytical framework for urban practices. We distinguish between two types of touristic plans according to the relationships they maintain with the tourism sector's dominant practices and mediators, as well as those of the Paris metropolis itself. Specifically, autonomous and thrifty backpacking practices are contrasted with organized tourism managed by tour-operators . In a second phase, this analysis is confronted with more rigorous empiricism. First we demonstrate that these supposedly different travel configurations cannot resist the symbolic and spatial polarization Paris itself. Next, we stress the importance of the duration and/or number of trips in the specialization of urban practices. Finally, we highlight the active role of pedestrian mobility and of public space in the discovery of the city.

Key words: Tourism, Mobility, Paris, Practice, Backpacking, Tour-operator.