

1ères DOCTORIALES du Tourisme

de la Chaire « Culture, Tourisme, développement »

TOURISME / TOURISM

Concepts et méthodes à la croisée des disciplines
Concepts and methods at the disciplinary crossroads

14-16 septembre 2011

Gwendal SIMON

Le « projet de voyage », un cadre interprétatif des pratiques touristiques en ville ?

Résumé : Le tourisme urbain est aujourd'hui un phénomène dont les dynamiques sont largement étudiées. L'enjeu de connaissance est paradoxalement peu porté sur ce que font précisément les touristes dans les métropoles, même dans une ville mondialement médiatisée comme Paris. Ce papier développe et discute la notion de « projet de voyage » comme cadre d'analyse des pratiques urbaines des touristes à Paris.

Mots clés : Tourisme, Pratiques, Projet, Voyage, Paris

Abstract : 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. This paper highlights how tourists' travel plans are used as an analytical framework for urban practices.

Key words : Tourism, Practices, Plan, Travel, Paris

Introduction

Le tourisme urbain est aujourd'hui l'objet de nombreuses études qui, pour beaucoup, visent les dynamiques économiques, territoriales et symboliques. Les recherches s'orientent peu vers l'examen ciblé des différentes pratiques touristiques dans les villes et les manières de vivre l'expérience urbaine. Celles-ci peinent à être saisies avec finesse, notamment parce que la connaissance de l'agencement des activités des touristes dans l'espace et le temps d'une localité donnée se heurte à plusieurs difficultés de méthodes. Quantitativement, aucune enquête ne couvre en France l'ensemble du territoire métropolitain et les mesures ciblent davantage les afflux que les flux (Terrier, 2006). D'un point de vue qualitatif, la conduite d'entretiens ou d'observations doit être réalisée sur des temporalités généralement courtes et sur des espaces qui attirent une grande variété de visiteurs pour des motifs très divers. Certes, il existe des éléments de réponse pour savoir où les touristes 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 et les modalités de l'expérience urbaine, dans la confrontation des touristes aux aménités, aux mobilités et aux médiations manquent d'une préhension plus globale et systémique. Pour lever ou, au moins, contrôler ces écueils et viser une saisie dynamique des pratiques touristiques en ville, nous avons élaboré un cadre interprétatif fondé autour de la notion de « projet de voyage ». Processus de construction et de sélection, la description sociologique est indissociable d'un regard théorique et interprétatif qui la guide et la rend « utile » (Lahire, 2005). Nous restituons ici les présupposés, la construction analytique et aussi les limites du « projet de voyage » comme schème interprétatif, notamment appliqué au territoire parisien.

1. Un cadre imaginaire et matériel au voyage

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 : 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 (Urbain, 2002, 2003). 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. 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. 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). Distinguons ces deux dimensions : le projet volitif (le voyage comme volonté) 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, porteur d'un désir, il constitue une représentation d'un contexte désiré. 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 peut se concevoir, avant tout, comme cette projection vers un ailleurs. 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, p. 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, éventuellement, de mieux y préparer l'action. Dans sa forme la plus avancée, le projet de voyage est une représentation élaborée de l'ailleurs, finalité stabilisée qu'il faut atteindre. C'est le projet « stratégie » (le voyage comme préparation au départ). 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. Sans cette attribution, 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. 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'accroche un moyen (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 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. 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.

Cependant, ce n'est cependant pas tant la projection elle-même qui nous intéresse que la constitution et l'existence de ces formes objectives de voyages que le « projet » engage dans sa version stratégique, c'est-à-dire dans l'aboutissement de la projection dans un pays ou une aire géographique. Les choix (et les non choix) constituent des éléments objectifs et significatifs imprimant une « marque » au voyage physique lui-même. Les visites peuvent se faire dans des lieux plus ou moins connus, via des modes d'hébergement classiques ou alternatifs, par des moyens collectifs ou individuels pour se déplacer, avec des aides extérieures fortement agissantes ou non sur le cours du voyage, dans la 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 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. Selon lui, les seuls éléments qui peuvent être atteints sont ceux qui se trouvent assez extérieurs pour être immédiatement visibles, propriétés qui 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.

La cumulation de ces formes préalablement choisies et actées par le touriste 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. Cependant, cette relation entre le projet de voyage et son accomplissement dans des formes concrètes d'espaces est davantage intelligible si on leur fixe des logiques différenciatrices. En effet, tous les projets ne se ressemblent pas : comment, alors, les distinguer et les classer ?

2. Les formes « rationalisées » et « standardisées » du « projet de voyage »

Afin de préciser et de différencier les « projets », nous leur attribuons des logiques spécifiques que nous nommons comme « rationalisation » et de « standardisation ».

L'idée de « rationalisation » est héritière d'une histoire ancienne, notamment développée par

Weber¹. 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 familier (Cohen, 1979 ; Knafo, Stock 2003). Et la distance à un univers assez massivement réglé par l'habitude et des savoirs acquis peut susciter des formes de désadéquation, par exemple une mauvaise maîtrise du cours des événements (le touriste se trouve désorienté) 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 avec l'environnement : un guide imprimé, un voyage « organisé » ou une carte géographique, des services d'encadrement, des visites guidées, un ensemble d'images et de représentations. La « rationalisation » se comprend alors 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 certains territoires, 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 normes sociales, la prescription marketing, 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 » 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.). Nous appréhendons ici la « standardisation » non pas comme renvoyant aux usages dominants et communs du tourisme ou comme critique de ses formes massifiées (Brunel, 2006 ; Choay, 2009) 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 « projet standardisé » est ainsi un projet inscrit dans une relation avec les formes massifiées et dominantes – dans un espace donné – du tourisme.

Cette perspective de projets diversement rationalisés et standardisés autorise de penser les voyages à travers 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. Plusieurs composantes du voyage peuvent être lues sous ces angles, que ce soit l'hébergement, les modes de transport, les programmes de visites, la durée du voyage, le caractère flexible de l'itinéraire, le degré de contact avec les populations locales, les services d'encadrement disponibles... Ainsi, 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. La durée de séjour participe du rapport « standardisé » à la ville car elle module l'accessibilité géographique et le rapport aux sites touristiques. La recherche de contact avec les populations locales peut constituer le gage d'un voyage authentique, c'est à dire une relation avec des formes non dénaturées d'altérité qui peuvent davantage s'actualiser à distance des formes trop classiques du tourisme massifié. Ces divers éléments du projet ouvrent à une inscription dans des pratiques et des espaces plus ou moins « standardisés » et « rationalisés » à Paris. 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'ordonnancement aéré des boulevards, la place structurante de la Seine...) peut également servir de ressources pour aux visiteurs.

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, 2005, p. 34), 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. 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. Regardons comment ces deux « projets » s'actualisent dans l'espace parisien : leurs caractéristiques initiales se modulent-elles, et comment ?

3. Les « projet » face au territoire parisien

Malgré leurs différences a priori, les deux « projets » étudiés 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 réelle à mettre en œuvre un répertoire d'action suffisamment cohérent pour uniformiser amplement les

représentations et les pratiques. 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 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. Mais si, globalement, Paris « résiste » tant, le cadre conceptuel du « projet » touristique et les hypothèses associées sont-ils à remettre en cause ?

Le « projet » est, théoriquement, un cadre pour le touriste en dessinant une configuration de voyage. Il donne une forme et fixe les paramètres à la manière d'un cadre dont l'espace intérieur demande 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, si les pratiques inscrites dans le projet n'ont qu'à se développer de façon linéaire en suivant un parcours déjà connu², le cadre du projet perd en pertinence, au moins dans sa dimension comparative. Il ne faut pas, pour autant, trop assouplir le « projet » et ne conserver que l'expression individuelle de touristes trop particuliers les uns des autres qui perd l'observateur 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'enquêteur³. Il faut, semble-t-il, réussir à

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'est donc 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). Une position intermédiaire doit permettre de questionner un ensemble de relations que les acteurs entretiennent avec le monde touristique et urbain parisien. Une position adéquate nous semble donc être 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 questionner les pratiques touristiques.

Cependant, les réponses empiriques autorisent de relire différemment ce cadre d'analyse car les populations étudiées, définies par des logiques de « rationalisation » et « standardisation » a priori, se révèlent mouvantes au contact du territoire parisien. Ainsi, sur le « projet » des backpackers, l'hypothèse d'un rapport peu « standardisé » à l'univers touristique est à remettre en cause. 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. Leur condition touristique assumée est néanmoins effectuée dans des pratiques en cohérence avec les données initiales. Les backpackers restent, en effet, relativement économes et autonomes dans leurs pratiques de la ville, ce qui implique en conséquence des usages marchands limités et un souci de faire par soi-même. L'expression d'une « standardisation » est amoindrie mais le voyage continue néanmoins d'être porté par des traits propres et conserve des spécificités (nécessité économique, recherche d'expériences...) 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. Un des traits significatifs de la confrontation des projets face au territoire parisien est la capacité de ce dernier à orienter les pratiques. Le contexte local - la structure urbaine et touristique de Paris - 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, p. 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. La ville (dans ses formes urbaines, ses réseaux de transport) est bel et bien un agent actif des pratiques en participant à recomposer partiellement certaines des données initiales des « projets ».

Conclusion

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. Mais c'est autant le projet lui-même que les expressions « standardisées » et « rationalisées » des deux types de voyage qui sont à considérer. 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 permettent 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. Paris, dans ses aspérités urbaines et symboliques, est également fortement agissant et autorise une relecture nuancée de l'expression a priori des « projets ». Mais pour bien saisir l'action des spécificités parisiennes, il convient d'engager des comparaisons sur d'autres espaces métropolitains.

Bibliographie

BRUNEL Sylvie, *La planète Disneylandisée. Chronique d'un tour du monde*, Paris, Editions Sciences Humaines, 2006.

CHOAY Françoise, *Le patrimoine en questions. Anthologie pour un combat*, Paris, Seuil, 2009.

COHEN Erik, (1979) « A Phenomenology of Tourist Types », *Sociology*, n° 13, pp. 179-201.

DURKHEIM Emile, *Les règles de la méthode sociologique*, Paris, Flammarion, 1988 [1895].

EQUIPE MIT, *Tourisme 1. Lieux communs*, Paris, Belin, 2002.

FOURNIER Pierre et MAZZELLA Sylvie, « La ville parcourue » in FOURNIER Pierre et MAZZELLA Sylvie (dir.), *Marseille, entre ville et ports. Les destins de la rue de la République*, Paris, La Découverte, pp. 300-308, 2004.

KNAFOU Rémy et STOCK Mathis, « Tourisme » in LEVY Jacques et Lussault Michel (dir.) *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, pp. 931-935, 2003.

LAHIRE Bernard, *L'esprit sociologique*, Paris, La Découverte, 2005

MONGIN Olivier, « De la ville à la non ville », in Collectif, *De la ville et du citadin*, Marseille, Editions Parenthèses, pp. 34-51, 2003.

MONDZAIN Marie-José, *L'image naturelle*, Paris, Le Nouveau Commerce, 1995

TERRIER Christophe, « Flux et afflux de touristes. Les instruments de mesure », in *Cahier Espaces*, n° 90, pp. 10-22, 2006.

URBAIN Jean-Didier *L'idiot du voyage. Histoires de touristes*, Paris, Payot et Rivages, 2002 [1991].

URBAIN Jean-Didier, *Ethnologue, mais pas trop*, Paris, Payot et Rivages, 2003.

Auteur

Gwendal Simon est docteur en sociologie de l'université Paris Est Marne-la-Vallée et post-doctorant au laboratoire Ville Mobilité Transport (Université Paris Est, IFSTTAR, Ecole des Ponts ParisTech). Ses recherches portent sur le tourisme urbain et les pratiques touristiques en ville.

¹ Pour Weber, la « rationalisation » renvoie au processus menant à une plus grande régularité et prévisibilité des conduites humaines. Il 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 pour comprendre les pratiques touristiques.

² Comme ce peut être le cas dans certains voyages organisés où les pratiques semblent enfermées dans un voyage qui ne fait que les actualiser).

³ Plus les désirs sont questionnés, plus ils apparaissent dans une finesse d'expression. En effet, plus l'échelle intra-individuelle est « dépliée », plus les strates sociales qui constituent l'individu apparaissent dans leur multiplicité.