HAL
open science

Du ”droit à la ville” au ”droit à la mobilité”. Pistes pour une critique socio-spatiale de la définition du ”touriste”

Chiara Rabbiosi, Prosper Wanner

To cite this version:

Chiara Rabbiosi, Prosper Wanner. Du ”droit à la ville” au ”droit à la mobilité”. Pistes pour une critique socio-spatiale de la définition du ”touriste”. Scritture Migranti, 2020. hal-03126259

HAL Id: hal-03126259

https://hal.science/hal-03126259v1

Submitted on 30 Jan 2021

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.

Du "droit à la ville" au "droit à la mobilité". Pistes pour une critique socio-spatiale de la définition du "touriste"[1]

Chiara Rabbiosi, Département des Sciences Historiques, Géographiques et des Antiquités - Dissgea, Centre d'Études Avancées Mobility & Humanities - Mohu, Université de Padoue

Prosper Wanner, Centre d'Etudes en Sciences Sociales sur les Mondes africains, américains et asiatiques - CESSMA, Université de Paris

Lors d'un séminaire qui s'est tenu à Paris sur les « non-lieux » de l'exil, il a été demandé aux participants qui collaborent à l'édition locale de Migrantour[2] de s'identifier avec une étiquette en choisissant entre migrant, exilé ou réfugié. Une des personnes impliquées dans le projet a répondu, surprenant le public présent, préférer l'étiquette de « touriste ». C'est la formule avec laquelle elle aurait voulu être identifiée. Face à la demande d'explication, la personne en question a expliqué qu'elle aimerait se sentir autant désirée, regardée avec complaisance et respectée dans ses droits qu'un touriste.

Qu'est-ce qui distingue la particularité des droits dont jouit le touriste et comment un hypothétique « droit au tourisme » s'entremêle-t-il avec des questions qui renvoient à une « justice de la mobilité » plus large, voire à un « droit à la ville »? Le mode de définition du tourisme et de la figure abstraite qui lui correspond, celle du touriste[3], la sélection des données qui découle de cette définition et l'usage qui en est fait, tend à construire une notion particulière de mobilité touristique qui se présente comme universelle, alors qu'en fait elle est non seulement toujours particulière, mais aussi exclusive. Si la mobilité humaine est indubitablement une réalité empirique marquée par la différence, elle est aussi certainement liée à des notions de justice sociale et spatiale (Cresswell 2006; Sheller 2018). C'est à partir de cette référence que nous discuterons de l'ambiguïté du « droit au tourisme » et de la manière dont celui-ci lie la mobilité touristique à d'autres types de mobilité, dont la mobilité migratoire, et même souvent la favorise. En particulier, nous examinerons comment une distinction est construite à partir des définitions statistiques, réglementaires et fiscales les plus utilisées pour délimiter le secteur du voyage et de l'hospitalité (touristique). Les catégories de « migrant » et de « touriste » sont deux concepts centraux dans la statistique internationale (Ortar et al. 2018), forgées pour quantifier et contrôler les populations mobiles. Adoptées en 1928 par l'Institut International de Statistique (IIS)[4], l'institution qui réunit les représentants des instituts nationaux de statistique, les deux catégories ont influencé la manière dont les sciences sociales, les États, les organisations non gouvernementales - mais peut-être aussi la société elle-même - comprennent et rendent compte de la mobilité géographique des êtres humains. La distinction a

---

[1] Cet article est le résultat du réseau de relations de recherche tissés dans le cadre du projet *Mobility & Humanities* du Département des Sciences historiques géographiques et de l'antiquité (Dissgea) de l'Université des Etudes de Padoue, et en particulier d'une résidence d'étude du doctorant Prosper Wanner (Université de Paris) au Centre d'Études Avancées *Mobilities & Humanities* (Mohu). Le projet *Mobility & Humanities* est financé en tant que projet d'excellence (2018-2022) par le Ministère italien de l'éducation, des universités et de la recherche (MIUR). Bien que l'article ait été conçu par les deux auteurs, l'introduction et le deuxième paragraphe sont imputables à Chiara Rabbiosi, les troisième et quatrième paragraphes à Prosper Wanner, tandis que les conclusions sont partagées.

[2] Migrantour est une initiative présente dans plusieurs villes européennes qui consiste à proposer des itinéraires urbains interculturels accompagnés par des citoyens d'origine immigrée et s'adressant aux résidents, aux touristes, aux étudiants et à toute personne curieuse de découvrir le territoire avec des yeux différents. Voir aussi http://www.mygrantour.org (dernier accès le 7 août 2020).

[3] Une figure abstraite que nous citons ici en utilisant la formule singulière masculine, conscients des limites de cet usage qui seulement à travers la linguistique cache une réduction de genre pour autant communément acceptée.

[4] Bulletin de l'Institut International de Statistique, tome XXIII, Le Caire, Imprimerie nationale, 1928, pp. 502-505

ainsi contribué à diviser les déplacements en deux grandes catégories de voyageurs qui sous-tendent l'ensemble des possibilités de déplacement : l'une pour des mouvements temporaires en raison de motifs de travail et l'autre pour des raisons non professionnelles.

Dans le prochain paragraphe, nous introduirons le débat sur ce que l'on appelle le « droit au tourisme » et nous essaierons de mettre en lumière comment ce débat peut être enrichi par la perspective de *mobility justice* récemment proposée dans le cadre des *mobility studies* (Sheller 2018). Nous mentionnerons également les liens étroits entre la mobilité touristique et la mobilité des migrants. Nous examinerons ensuite la construction de la frontière entre la mobilité touristique et d'autres types de mobilité, comme cela a été le cas au fur et à mesure que le secteur du voyage et de l'hospitalité s'est imposé au fil du temps. Enfin, nous allons ancrer ce qui a été discuté dans l'espace par un approfondissement sur Venise, pour discuter de façon plus circonstanciée de la façon dont le « droit à la ville » est nié par les définitions de la mobilité touristique actuellement en usage par les organismes nationaux et internationaux les plus connus. En se référant également à certains processus de transformation en oeuvre pendant la crise sanitaire liée à la propagation de la maladie de Coronavirus (Covid-19), nous affirmons dans les conclusions la nécessité de dépasser les limites imposées par la définition du touriste actuellement en vigueur, en cohérence avec une idée de *mobility justice* et de citoyenneté urbaine capable de proposer des possibilités de changement social au-delà, et malgré, ce cadre capitaliste.

Mobility justice et droit à la ville contre le droit au tourisme

Le terme mobilité renvoie à un phénomène qui a toujours existé dans l'histoire humaine mais qui a pris, à partir de la seconde moitié du 20ème siècle, un rôle particulièrement important dans un contexte de la radicalisation de la mondialisation et de l'émergence de technologies favorables à la mobilité qui ont permis sa plus grande diffusion du point de vue spatial et social. Le tourisme et les migrations sont certainement parmi les formes de mobilité qui se sont le plus développées et qui se sont rendues plus visibles, mettant en lumière toutes les contradictions économiques, politiques et spatiales du capitalisme global auquel elles sont associées. Le même terme de mobilité identifie également un paradigme épistémologique qui s'est répandu dans le domaine des sciences humaines et sociales à partir des premières années du deuxième millénaire (Ortar et al. 2018; Sheller et Urry 2006). Ce paradigme - dont la nouveauté a été remise en question sur plusieurs fronts (Merriman et Pearce 2017; Randell 2017) - conçoit la mobilité comme un aspect omniprésent de la société contemporaine susceptible de décomposer les cadres conceptuels avec lesquels définir et comprendre l'espace et la société. Il focalise également l'attention sur les aspects contextuels et intégrés de la mobilité, sur les idéologies qui sous-tendent les façons de comprendre le mouvement et sur la relation complexe entre mobilité et immobilité.

Parmi les représentants du courant des *mobility studies*, Tim Cresswell (2006) a mis en évidence comment l'idée de la mobilité est une composante géographique centrale des concepts tels que la liberté et la citoyenneté, souvent considérée comme acquise. En ce qui concerne les États-Unis, cet auteur a montré que la production légale de la mobilité - un objet de recherche peu thématisée du point de vue historique, a eu tendance à tourner autour de deux domaines de pratique : celui de la citoyenneté et celui du commerce (Cresswell 2006). L'évaluation positive de certains types de mobilité émerge non pas tant par l'exclusion d'autres mobilité évaluées négativement, mais nécessairement de manière relationnelle - à travers une logique de l'altérité où certains types de mobilités « pathologiques » sont coproduites en même temps et espacées par des mobilités définies comme centrales pour telle ou telle identité. Par exemple, dans le cas américain, Cresswell note que la Cour suprême a produit au fil du temps des notions de citoyens mobiles comprises de manière idéaliste et essentialisée - agents individuels et autonomes qui, par leur mouvement, ont aidé à construire la même nation. Mais c'est la présence simultanée

d'un Autre non nommé et autrement mobile - comme l'immigré ou le vagabond - qui rend la mobilité associée à la citoyenneté si spéciale.

La même clarification pourrait être faite au moment où se pose la question du « droit à la mobilité » à partir d'un hypothétique « droit au tourisme », un droit qu'un organisme international aussi connu que l'Organisation mondiale du tourisme (OMT/UNWTO) semble vouloir soutenir, bien que souvent non de manière explicite. Dans une récente analyse, Gascón (2019) a soutenu l'hypothèse selon laquelle une tentative est en cours d'affirmer le « droit au tourisme » comme stratégie visant à contrer la demande de réduction de la croissance du tourisme face à la manifestation de plus en plus évidente des externalités négatives causées par la sur-fréquentation touristique. Si le tourisme devient un droit, alors toute politique de lutte contre sa croissance perd de sa légitimité, protégeant l'industrie touristique de tout type de limitation.

Il existe différentes positions à propos du « droit au tourisme ». Breakey et Breakey (2013) ont fait valoir que l'article 7 du Code mondiale d'éthique du tourisme proposé en 1999 par l'OMT/UNWTO[5], consacré explicitement au « droit au tourisme », doit être compris comme le résultat naturel des articles 13 et 24 de la Déclaration Universelle des Droits de l'Homme (le premier se réfère à la liberté de mouvement, le second au droit aux loisirs et aux congés payés). Mais pour Mccabe et Diekemann (2015), le « droit au tourisme » serait plus un droit social qu'un droit humain. Une telle approche convergerait alors avec celle de ceux qui s'occupent du tourisme social. Dans la même logique Higgins-Desbiolles (2011) estime qu'une revendication du « droit au tourisme » devrait conduire à la création d'un agenda institutionnel du tourisme social. En résumé, si c'était un droit, le tourisme devrait être démarchandisé (Higgins-Desbiolles et Russel Mundine 2008).

La question est particulièrement ambiguë : le tourisme est considéré en général comme l'une des formes de mobilité les plus importantes du présent, au moins jusqu'à la crise sanitaire associée à la propagation du Coronavirus[6]. La révolution touristique est sœur jumelle de la révolution industrielle (Équipe MIT 2011), mais - à la différence de la première - avec la transformation du capitalisme industriel en capitalisme financier, elle s'est encore plus renforcée. La force négative du tourisme, pendant des années non reconnue, a comme capacité, désormais évidente, d'annihiler la créativité des territoires, d'expulser les populations les plus vulnérables de leurs espaces de vie et souvent de les intégrer dans son propre fonctionnement (par exemple dans les professions précaires de la restauration, de l'hôtellerie et de ses sous-traitants), les reléguant en position de subordination. En ce sens, le « droit au tourisme »

---

[5] https://www.unwto.org/global-code-of-ethics-for-tourism (ultimo accesso 24 luglio 2020).

[6] Alors que nous apportons les dernières révisions à cette contribution, certaines données sur l'impact sur le tourisme des mesures de confinement et de la fermeture des frontières commencent à être disponibles, avec l'OMT/UNWTO qui déclare dans un communiqué de presse du 27 octobre 2020, une perte de 70% des arrivées internationales au cours des huit premiers mois de 2020 (https://www.unwto.org/news/international-tourism-down-70as-travel-restrictionsimpact-all-regions, dernier accès le 27 octobre 2020). L'impact n'est pas seulement de type quantitatif, avec l'hypothèse - qui cependant doit encore être approfondie empiriquement - d'un retour au tourisme de proximité (apparemment confirmée en Italie par le Centro Studi Tci 2020). L'impact de la maladie Covid 19 sur la mobilité peut également être lu dans la relation entre le tourisme et la migration. Le sujet est trop vaste pour être abordé ici, et peut-être encore trop récent pour être analysé de manière approfondie. Le débat public a principalement porté sur la difficulté de gestion des flux touristiques face à la nécessité de garantir le transit transfrontalier et transrégional en toute sécurité (par exemple dans les gares, les ports et les aéroports) alors qu'il est également possible d'observer la mise en place de dispositifs d'accueil des travailleurs agricoles migrants saisonniers dans les mêmes espaces de transit (https://www.francetvinfo.fr/monde/europe/allemagne/allemagne-des-milliers-de-saisonnierss-appeles-en-renfort_3910771.html, dernier accès le 27 octobre 2020). Ce type de corridors, tout comme les corridors humanitaires, ont moins attiré d'attention que les corridors touristiques.

apparaît comme une antithèse directe du « droit à la ville » dont a parlé Henri Lefebvre (2009)[7]. Une capacité créative et inclusive, bien que conflictuelle, d'être dans la ville; ville comprise comme une œuvre partagée et en construction constante (Chiodelli 2013). Si Lefebvre s'est concentré sur le rôle nuisible de l'industrialisation sur le « droit à la ville » dans les années 60 et 70, on pourrait dire qu'aujourd'hui ce rôle est assumé par la touristification.

Lefebvre associe le « droit à la ville » à ce qu'il appelle le « droit à la fête », entendu comme modalité de subversion d'un quotidien aliéné par l'industrialisation et le capitalisme (Lefebvre 2009, 7). L'expression ludique est une forme d'agentivité culturelle - *cultural agency* - à travers lequel chacun s'approprie de la vie quotidienne et de la construction de la ville en subvertissant « l'évènementialisation passive » de la ville capitaliste (Grindon 2013, 209)[8]. Dans cette logique, le tourisme contemporain ne peut inévitablement pas être compris comme une pratique de réappropriation de l'espace urbain. De fait, la pensée d'Henri Lefebvre est largement utilisée par les mouvements et la littérature critique du tourisme (Salerne 2018).

Pourtant, en principe et selon ses meilleures significations, le tourisme ne devrait-il pas exprimer une forme de processus culturel à travers une expérience de loisir en mobilité? Au moment où, à travers le voyage, les citoyens ont la possibilité d'un échange symbolique entre personnes et espaces différents, capable de stimuler des processus créatifs de réappropriation de l' « espace-œuvre » (toujours pour employer une terminologie d'Henri Lefebvre) tant au niveau de la destination qu'au niveau du contexte d'origine et de l'espace de la mobilité lui-même, le droit à la ville pourrait également identifier un « droit à un tourisme-comme-fête », socialement hétérogène et inclusif, construit sur la « valeur d'usage » de l'espace urbain et inclusif de différents types de mobilité.

Le *mobility turn* a aussi mis en évidence comment des pratiques de mobilité différenciées peuvent néanmoins présenter des éléments de l'une et de l'autre. La séparation et la limitation de certaines formes de mobilité répondent à des motivations politiques spécifiques, comme peut le laisser à penser l'institutionnalisation de la séparation entre les déplacements touristiques et les autres formes de mobilité, dont celles migratoires. La mobilité est en effet une institution historiquement, socialement et spatialement située. Certains auteurs ont réfléchi sur les relations entre tourisme et migrations à partir de la difficulté à distinguer les migrations touristiques du tourisme migratoire. La situation pourrait facilement être résolue en considérant les deux concepts comme les deux extrêmes d'un continuum, s'estompant l'un dans l'autre (Williams e Hall 2000)[9].

Migration et tourisme sont des processus qui s'influencent considérablement (OMC 2009). Par exemple, un voyage de vacances peut également être utilisé pour recueillir des informations sur les futures possibilités d'immigration, tandis que la migration peut faire partie d'un choix associé à un mode de vie et comme moyen d'élargir ses possibilités de loisirs. Mais la question nous semble plus compliquée et politique. Parce que non seulement la traduction opérationnelle de ces distinctions a des implications profondes dans la façon dont, par exemple, les données sur le tourisme sont collectées, mais aussi - comme nous le soutenons ici – parce que l'utilisation d'une telle définition à des fins statistiques a une influence potentiellement non indifférente sur la formation des représentations de la mobilité qui contribuent de fait à normaliser spécifiquement des politiques de mobilité au caractère exclusif et injuste[10].

---

[7] https://www.decitre.fr/livres/le-droit-a-la-ville-9782717857085.html
[8] Cité dans Borelli (2019, 90).
[9] Notons aussi que celons certaines approches, les mobilités touristiques sont simplement considérées comme un type, entre autres, de migration (Gonnet 1971)
[10] Cela rappel la réflexion de Bauman (2001; 2003) sur les touristes et les vagabonds. Ces figures identifient des subjectivités métaphoriques de cette "modernité liquide" basée sur l'individualisme et la

Dans le prochain paragraphe, nous soulignerons le caractère discriminatoire des définitions qui sont utilisées dans les statistiques les plus connues pour distinguer les touristes des autres types d'identités en mouvement. En ce sens, nous considérerons les définitions statistiques comme énoncées et, en suivant Austin (1962), nous les considérerons comme énoncées non seulement descriptives, mais en mesure d'agir. Bien que la littérature sur le tourisme au cours des dernières décennies se soit concentrée sur la performativité des performances corporelles[11] (Edensor 2001; Bærenholdt et al. 2003), nous nous concentrerons ici sur la performance discursive qui découle des définitions statistiques et sur son « assemblage » avec d'autres objets qui peuvent faire une distinction entre différents types de mobilité (tels que les passeports et les visas). La performativité de ces objets (discursifs mais aussi matériels) contribue à l'affirmation d'un « droit à la mobilité » qui correspond à un « droit au tourisme » loin de ce « droit au voyage-fête » qui est aussi « droit à la ville ».

Dividi et impera : la construction discriminatoire du droit au tourisme

La crise sanitaire associée à la propagation soudaine du nouveau Coronavirus a mis en évidence le besoin d'hospitalité généralisée et le caractère discriminatoire des normes touristiques vis-à-vis de certains types de voyageurs. Mais comment est défini un touriste ?

La définition actuelle de la catégorie touriste a été utilisée pour la première fois au moment où a été mis en place au niveau international le système de contrôle des personnes en transit dans un État donné via la détention et la présentation d'un passeport. Le passeport peut être considéré comme un véritable dispositif fonctionnel du « droit à la mobilité ». Dans son étude socio-historique sur les dispositions prises pour réguler les déplacements des individus aux États-Unis et en Europe, Torpey (1999) a mis en évidence les raisons qui ont conduit les États à contrôler la circulation des personnes sur leur territoire, y compris l'exécution des obligations militaires, le paiement des impôts, le contrôle des travailleurs qualifiés ainsi que la mise en place de l'exclusion, de la surveillance et du contrôle des « éléments indésirables », en raison de leur caractère ethnique, national, racial, économique, religieux, idéologique ou sanitaire. La Première Guerre mondiale marque, à cet égard, un tournant. La dissolution des empires austro-hongrois, ottoman et russe conduira plusieurs nouveaux États à se définir selon de nouveaux critères nationaux, créant des millions d'apatrides en Europe. Le « passeport Nansen » adopté le 5 juillet 1922 par la Société des Nations comme document d'identification et de voyage pour deux millions de réfugiés russes sera accepté au niveau international et sera ensuite étendu à d'autres communautés qui vinrent à se trouver sans Patrie. Ce passeport permettait aux États d'accueillir des réfugiés et des apatrides sans s'engager à leur accorder des droits de citoyenneté et le droit international des réfugiés naîtra avec la création de ce système de passeports (Torpey 1999).

La représentation de la liberté de circulation d'avant la Première Guerre mondiale, que Stefan Zweig a rappelé dans *Le monde d'hier, souvenirs d'un Européen* (1942) en soulignant qu'avant 1914 la terre appartenait à tous les hommes qui pouvaient y circuler sans permission et sans limite de temps, est à re contextualiser. Il s'agissait tout au plus d'une libre circulation accordée à une minorité et un régime frontalier « *fondé sur une triple hiérarchisation des droits marquée par des discriminations raciales explicites ou non, le soupçon à l'encontre des circulations des plus pauvres et l'hostilité aux réfugiés*» (Blanchard 2018). C'est dans ce contexte que les acteurs du tourisme seront amenés à définir ce qu'est un touriste.

L'adoption du système de passeports a d'abord été critiquée par les acteurs du tourisme, car elle constituait un frein à la mobilité touristique et une entrave administrative. Un article de la revue

---

consommation où sont récompensés, au niveau social, économique, culturel, spatial et politique, ceux qui présentent un haut degré de mobilité et de connexion. Le touriste est un remarquable consommateur en transit, tandis que le vagabond (qui peut être un réfugié, un dissident, un migrant illégal) est identifié à un consommateur défectueux, en constante incertitude entre mobilité et immobilité forcée.

[11] https://www-cairn-info.sirius.parisdescartes.fr/revue-champ-psychosomatique-2008-3-page-129.htm

Le tourisme moderne paru en janvier 1921 s'intitule « A bas le passeport » (p. 3). L'auteur déplore que « *le passeport, en notre ère de paix, en cette époque de tourisme et d'échanges internationaux à outrance, représente un anachronisme ridicule et une entrave inutile* » au regard de l'exemple d'un homme d'affaires venu à Constantinople depuis Paris et qui dut passer autant de temps dans les couloirs administratifs et dans les antichambres des consulats qu'en voyage.

Avec le passeport, la première limite au mouvement est de type juridique. Selon l'origine du voyageur, son statut socioéconomique et le type de visa auquel il a droit, son déplacement sera considéré différemment. En outre, pour les autorités juridiques et les entreprises, le franchissement des frontières par les cadres sera perçu comme de la mobilité, tandis que le même franchissement sera considéré comme de la migration lorsqu'il sera réalisé par des ouvriers (Ortar et al. 2018).

Si les acteurs du tourisme se sont d'abord appuyés sur le droit à la libre circulation des personnes, ils chercheront peu à peu à distinguer le touriste comme typologie d'identité en mouvement avec des droits spécifiques. Par exemple, en 1958, le Commissaire Général du Tourisme de Belgique, faisait de l'ironie sur le caractère révolutionnaire de ses collègues de l'Union internationale des organismes officiels de tourisme (UIOOT) qui osaient se battre :

> *contre les règlements, les tabous administratifs, les impératifs de la routine, le conservatisme sacro-saint des habitudes. [...] Ils prennent un malin plaisir à renverser les barrières que fort sagement l'on oppose au déplacement des hommes. Ils ne rêvent de rien de moins que la suppression des passeports, registres, fiches, documents, papiers, souches, déclarations, formulaires, questionnaires, qui ont réussi jusqu'ici à grand peine à contenir quelque peu la curiosité des hommes. Ils entretiennent cette idée hérétique que chacun est libre de ses mouvements, et que même son argent doit lui être confié pour le dépenser où il lui plaît, sans se soucier d'aucun contrôle de devises. Ils considèrent nos contemporains sous l'aspect de « l'homo touristicus » (Cam 1958, 7)..*

Une analyse toute aussi intéressante concerne la définition du touriste proposée par le Comité économique de la Société des Nations en 1937 et adoptée en 1950 par tous les pays membres de l'Organisation pour la Coopération Économique Européenne (respectivement les ancêtres des Nations Unies et de l'OCDE). Il s'agit d'une définition qui met l'accent sur deux aspects essentiels du tourisme : en premier lieu, l'apport de devises que représente le tourisme étranger (d'où il ressort que les voyages d'affaires sont mis sur le même plan que les déplacements pour des raisons de santé ou de loisirs) et deuxièmement, la durée du séjour, d'un minimum de 24 heures et d'un maximum d'un an (Aa. Vv. 1950). Aspects qui excluent - comme on le sait - les migrants.

A la lecture de ces précisions et de leur motivation, la catégorie de touriste pourrait être apparentée à celle de « touriste consommateur » ou de quelqu'un qui, en consommant sur place dans un régime de marché, apporte de l'argent sans demander ni salaire ni assistance. De fait, le marché touristique, pour se stabiliser, a nécessité la création d'une typologie de voyageur qui n'existait pas jusqu'alors. Le touriste émerge ainsi comme dissemblable d'autres types de voyageurs et à qui correspond une hospitalité dédiée - une hospitalité échangée contre de l'argent - de laquelle sont exclues les personnes qui cherchent un emploi ou un autre type de refuge.

L'*homo touristicus* libre dans les mouvements et libre de dépenser (ou de contribuer avec) son argent comme bon lui semble deviendra une catégorie plus tard, à la Conférence des Nations Unies sur le tourisme et le voyage international qui s'est tenue à Rome en septembre 1963. Dans cette enceinte, UIOOT fera enfin adopter une définition du terme « touriste ou visiteur temporaire » à des fins statistiques (Chategnier 1963). C'est ainsi que l'*homo touristicus* acquiert un droit spécifique à la mobilité internationale (Omt 2016).

La catégorie statistique du « touriste » a ensuite fait l'objet d'une série de recommandations de la part de l'Organisation des Nations Unies (ONU) en 2008[12]. Dans le document de référence (ONU 2010), le « touriste » est défini comme une sous-catégorie du « voyageur » (traveller). Le voyageur est une personne qui se déplace entre deux lieux géographiques différents pour un but et une durée quelconque. Le touriste est un visiteur qui passe au moins une nuit sur place (ONU 2010, 10, §2.9).

Le touriste voyage pour une raison professionnelle ou selon certaines motivations principales résumées comme suit : vacances et loisirs; visites à des amis et des parents; éducation et formation; santé et soins médicaux; religion/pèlerinages; shopping; transit. À celles-ci s'ajoute un plus générique « autre ». La personne qui part en pèlerinage, qui va à un mariage, qui se déplace de son lieu de résidence habituel pour avoir accès à un soin particulier ou pour suivre un cours, qui part pour une croisière ou envoyée par une agence de presse, pour visiter un ami éloigné ou pour assister à une conférence : elle ne sera touriste que si elle passe au moins une nuit sur place. Les autres types de voyageurs comprennent les travailleurs transfrontaliers ou saisonniers, les voyageurs et les réfugiés, les migrants, les accompagnateurs, les militaires, les étudiants ou encore les malades de longue durée.

Ce sont les trois critères « environnement habituel », « durée du séjour » et « l'emploi par une entité résidente dans le lieu visité » qui permettent de distinguer les touristes des autres voyageurs. L'environnement habituel d'une personne comprend le lieu de résidence habituelle du noyau familial dont elle fait partie, son lieu de travail ou d'étude ou tout autre lieu qu'elle fréquente de manière régulière et assidue, à l'exclusion des résidences scolaires. En ce qui concerne la notion d'environnement habituel, le paragraphe 2.46 des Recommandations précise que :

> *Des considérations particulières s'appliquent au cas des nomades et des réfugiés. S'agissant des nomades, par convention, tous les lieux qu'ils visitent font partie de leur environnement habituel, si bien qu'en dehors du problème que pose dans certains cas la détermination de leur pays de résidence, ils ne sont pas des visiteurs. Quant aux réfugiés ou personnes déplacées sans lieu de résidence habituelle, le lieu de séjour est considéré comme étant leur environnement habituel : ils ne sont donc pas non plus des visiteurs* (Un 2010, 16).

Ainsi, les nomades sont automatiquement définis comme ceux pour qui tout lieu est habituel, comme s'ils devaient se sentir partout chez eux, tandis que les réfugiés qui ont dû quitter leur lieu de résidence habituelle sont considérés comme étant chez eux où qu'ils se trouvent. La mobilité intrinsèque de ces deux catégories les empêche donc d'être considérés comme des touristes.

L'ONU précise également que les étudiants et les malades de longue durée (qui sont des visiteurs depuis plus d'un an) sont considérés dans le pays de visite comme se trouvant dans leur lieu habituel et sont donc exclus de la catégorie des touristes. La notion de milieu habituel ne peut pas non plus s'appliquer aux migrants, leur situation pouvant être en désaccord avec la reconnaissance de leur présence et de leur statut par l'État dans lequel ils se trouvent à un moment donné (comme dans le cas des migrants illégaux présents dans un pays et donc formellement non reconnus) ou se trouver dans une situation incertaine (quand ils sont en cours de demande d'asile). Au sein de la catégorie générale des voyageurs, c'est donc la relation avec l'environnement habituel qui permet de distinguer les migrants, les étudiants et les

[12] Ce document est le résultat des décisions prises par la United Nation Statistical Commission en 2004 après révision des recommandations sur les statistiques touristiques adoptées par cette même commission en 1993 et publiées l'année suivante. Les recommandations sont le produit de la coopération entre l'Organisation Mondiale du Tourisme (Unwto), la United Nations Statistics Division et l'Organisation Internationale du Travail (OIT).

malades chroniques des touristes. Par contre, ceux qui partent en vacances peuvent - à juste titre pour l'ONU - être considérés comme des touristes.

En ce qui concerne la durée du séjour, les recommandations des Nations Unies indiquent une durée maximale d'un an comme limite pour être considéré comme un touriste. Le retour du voyage devra donc se faire dans les 12 mois car le voyage touristique n'est pas définitif, malgré le fait que le célèbre Grand Tour généralement présenté comme le début du tourisme moderne pouvait durer plusieurs années (Brilli 2008). Si le voyage devait durer plus longtemps, par exemple dans le cas d'une personne malade ou d'un étudiant, les personnes concernées ne sont pas considérées comme des touristes puisqu'elles entrent dans un nouvel environnement habituel. Les relevés statistiques de certains états réduisent la durée du séjour à trois mois, comme par exemple en France. Cette restriction permet d'éviter de compter les étudiants résidant dans un lieu donné pour des raisons d'études pendant moins de 12 mois. Les migrants aussi sont particulièrement touchés par ce critère de discrimination, car souvent leur voyage dure plus longtemps que le temps imparti, les faisant entrer dans la catégorie des « autres voyageurs ».

L'emploi par une entité résidente du lieu visité est le troisième critère qui différencie les « autres voyageurs » des touristes (ONU 2010, 13, §2.3). À cet égard, l'ONU s'appuie sur les définitions du Fonds monétaire international (FMI) pour définir la relation entre employé et employeur. Il s'agit d'une relation entre une entité et une personne régie par un contrat formel ou informel, selon lequel la personne travaille pour l'entité en échange d'une rémunération en numéraire ou autre. La référence au contrat de travail - formel ou informel - englobe, en fait, toutes les formes de travail. Mais la spécification « sur place » permet d'inclure parmi les touristes - par différence - ce qu'on appelle *business tourist*, figures centrales dans l'économie des foires et des congrès, et certaines activités de représentation commerciale, et de rejeter au contraire dans la catégorie « autres voyageurs » les travailleurs saisonniers, les travailleurs frontaliers, les travailleurs intérimaires, qu'ils soient ou non liés par un contrat de travail régulier.

La volonté de classer les migrants comme « autres voyageurs » a donc été affirmée par UIOOT, précurseur de l'actuelle Organisation Mondiale du Tourisme (Omt/Unwto) déjà après la Seconde Guerre mondiale, au moment où un projet d'unification du système statistique international s'apprêtait à reprendre. Quand l'organisation a constaté l'impossibilité d'établir un système uniforme pour tous les pays, elle a cependant formulé des recommandations telles que toute statistique touristique aurait été formulée de manière à exclure les migrants (Aa. Vv. 1950, 21-58). Ainsi, les trois critères – « environnement habituel », « durée du séjour » et « emploi par une entité résidant dans le lieu visité » - pris dans leur ensemble, formulent un réseau permettant d'isoler un groupe d'identités mobiles - les touristes - dont d'autres voyageurs sont exclus, y compris les migrants.

Par ce détour historique sur la façon dont la catégorie statistique de touriste s'est construite à l'origine et des critères principaux sur lesquels elle est basée, nous avons essayé d'illustrer une partie de la construction sociale qui sous-tend la discrimination entre deux formes de mobilité, le tourisme et celui des « autres voyageurs ». Il s'agit d'une définition à la fois ambiguë et associée à des intérêts spécifiques, notamment ceux des États-nations au XXème siècle et de leur nécessité de réguler la mobilité transfrontalière, mais aussi ceux d'une industrie en croissance toujours plus rapide, celle du tourisme, bien enracinée dans un système capitaliste et de marché.

Les définitions opérationnelles telles que celles utilisées pour compter les phénomènes de mobilités touristiques, et les identités qui en découlent, provoquent cependant des effets concrets, en modelant la réalité sociale et spatiale de différents lieux, comme nous allons le voir à travers le cas vénitien dans le prochain paragraphe.

Des définitions aux lieux : Venise et la taxe de débarquement

L'identification de qui est ou n'est pas un touriste, au niveau statistique comme au niveau légal (comme dans le cas des visas) est une question que la ville de Venise a dû affronter quand elle a décidé, à la fin de 2018, d'établir une soi-disant « taxe de débarquement », ou plutôt une contribution d'accès, pour ceux qui viendraient visiter la ville historique[13]. Cette décision, et les débats sur les conditions de sa mise en œuvre qui ont suivi, ont rendu visible la grande variété de mobilités à Venise : ses « autres voyageurs ». Annoncée pour mai 2019, l'application de la taxe de débarquement à Venise a d'abord été reportée à juillet 2020 pour des raisons opérationnelles et de gestion. Ensuite, avec la crise de la Covid-19, elle a encore été reportée à 2021[14].

Comme cela est largement connu, Venise est, avec des villes comme Naples, Rome et Florence, l'une des étapes du Grand Tour qui s'est développé entre le XVIème et le XXème siècle et qui a donné naissance au terme tourisme et touriste (Brilli 2008). À la même époque, apparait un premier secteur de l'hospitalité pour les marchands, les migrants et les touristes (Salzberg 2019). Avec la fondation de la Compagnie Hôtels Lido en 1906, le secteur touristique de type moderne commence à être visible. Dans la seconde partie du XXème siècle, le développement du tourisme deviendra stratégique pour sortir la ville de la crise industrielle, en le faisant devenir le secteur économique prédominant (Zannini 2014).

Aujourd'hui, la municipalité de Venise compte environ 270.000 habitants dont 53.000 dans le centre historique qui regroupe les 6 quartiers composés d'îles. Chef-lieu de la région de Vénétie (environ 5 millions d'habitants), Venise et sa lagune sont classées au patrimoine mondial de l'Unesco depuis 1987. Les données sur le tourisme dans la ville de Venise publiées par la Région en 2017 indiquent 9,5 millions d'arrivées touristiques et 37 millions de présences[15] (+8%) (Ville de Venise 2019). L'Observatoire Civique sur la maison et la résidence - Venise (Ocio) recense, à la fin de 2019, 76.273 lits sur toute la commune dont 27.123 dans des structures extra hôtelières[16]. Avec le boom des locations touristiques qui sont passées de 16.000 listées en 2016 à 33.000 en 2018, l'écart symbolique entre le nombre de résidents dans le centre historique (53.799) et les lits disponibles (43.685)[17] a tendance à se réduire de plus en plus et pourrait même s'inverser si rien n'était fait. L'UNESCO a également alerté la ville en 2017[18] sur la nécessité de prendre des mesures de sauvegarde sous peine d'entrer dans la liste des sites à risque. C'est dans ce contexte que la ville a décidé, fin 2018, d'adopter la mesure de la « taxe de débarquement » pour accompagner une meilleure gestion des flux sur une période de trois ans (comme demandé par L'UNESCO).

L'objectif est d'inverser le rapport entre le nombre de touristes qui séjournent au moins une nuit dans le lagon et le nombre d'excursionnistes quotidiens, rendant plus économique le séjour sur place. Avec un rapport de 20% de touristes résidentiels contre 80% d'excursionnistes, la situation est loin du rapport de 50/50 considéré comme optimal pour assurer la compatibilité

---

[13] « Règlement pour l'institution et la gestion de la contribution d'accès, par n'importe quel vecteur, à la ville antique de la Commune de Venise et aux autres îles mineures de la lagune » approuvé par délibération du Conseil municipal n. 11 du 26 février 2019. https://www.comune.venezia.it/it/content/clone-regolamento-lapplicazione-dellimposta-unica-comunale-iuc-tributo-i-servizi (Dernier accès 07/08/2020).

[14] https://corrieredelveneto.corriere.it/venezia-mestre/politica/20_marzo_24/coronavirus-sindaco-venezia-ticket-sbarco-rinviato-2021-968c9a76-6db3-11ea-a029-bd27a973074b.shtml? (Dernier accès07/08/2020).

[15] Les arrivées indiquent le nombre de personnes qui sont entrées dans un lieu d'hébergement (hôtel ou autre). Les présences indiquent le nombre d'arrivées multiplié par les jours de séjour.

[16] https://ocio-venezia.it/ (Dernier accès 07/08/2020).

[17] https://ocio-venezia.it/pagine/affittanze-dati/ (Dernier accès 07/08/2020).

[18] https://whc.unesco.org/fr/decisions/6717/ (Dernier accès 07/08/2020).

entre le tourisme et l'habitabilité de la ville (Bertocchi et al. 2020). La stratégie n'est donc pas de limiter la capacité d'accueil touristique de la ville : au contraire, les autorisations d'ouverture d'hôtels, surtout à bas prix, ne se sont pas arrêtées[19], notamment parce que - comme cela est connu - les touristes ont tendance à dépenser plus que les excursionnistes[20].

L'application de la « taxe de débarquement » a conduit la ville à devoir préciser qui en serait le sujet. Au-delà de quelques cas évidents et déjà prévus dès le début[21], comme les étudiants et les travailleurs, une première liste a été produite d'une vingtaine de types de visiteurs de la ville qui devraient être exemptés de la « taxe »[22]. Si ceux qui sont nés à Venise mais habitent ailleurs et auront besoin de venir dans la ville seront exemptés, il n'en est pas de même pour ceux qui sont invités à prendre part à des cérémonies religieuses ou civiles. Les personnes qui visiteraient la ville pour des raisons médicales (thérapies, examens) seront exemptées, mais pas les clients des professions libérales en exercice à Venise. Participer à une manifestation à Venise - droit protégé par la Constitution italienne - pourrait nécessiter le paiement du ticket, tout comme la visite à un ami. La question de l'accès à Venise se pose ensuite de manière significative pour les travailleurs au noir qui se rendent chaque jour pour fournir des services dans la restauration, dans les hôtels et dans toute une série de services à la personne. En 2017, selon la responsable de l'Inspection du Travail à Venise, le travail au noir avait augmenté par rapport aux années précédentes[23] et le secteur de la restauration et du tourisme étaient précisément ceux qui connaissaient le plus grand nombre d'irrégularités.

« Mettre les habitants au centre » - pour qu'ils ne soient plus dans les choix stratégiques de la ville une variable parmi beaucoup d'autres - est une demande récurrente de la part du monde associatif et des mouvements sociaux qui dénoncent les impacts négatifs de l'excès de tourisme sur les dynamiques urbaines. En ce sens, ils contribuent à réactualiser le « droit à la ville » postulé par Lefebvre (2009 [1968])[24]. Dans son fameux volume, Lefebvre défendait une idée de la ville qui n'était pas le produit exclusif des pratiques et des intérêts des élites et jugeait indispensable l'intégration des citoyens dans les processus de construction de la ville elle-même comme un aspect fondamental pour aller vers une ville plus juste, équitable et libre, même s'il y a conflit. La bataille actuelle pour le « droit à la ville » oppose à Venise des habitants et, à la fois, un tourisme d'élite basé sur une offre haut de gamme en croissance (hôtels de luxe, grandes expositions, restaurants) ainsi qu'un important tourisme de masse stimulé par une autre offre touristique à bas prix tout aussi croissante. Cette lutte se traduit par une impasse par rapport à un « droit à la ville » inclusif d'un « droit à la mobilité », annulant tous les « autres voyageurs », dont les migrants, du débat. Comme dans la construction de la définition statistique, dans ce cas aussi apparaît la construction d'identités mobiles Autres, subordonnées à celle de touriste mais marginalisées aussi par rapport à celle de résident. Est-il possible de supposer que la performativité de la distinction statistique s'est également ancrée dans la pratique courante de défense du « droit à la ville »?

Droit à la ville / Droit à la mobilité : des perspectives de changement ?

---

[19] Voir l'exemple: https://www.venetoeconomia.it/2019/06/mestre-alberghi-ostello (Dernier accès 07/08/2020).
[20] Selon le projet européen Alter Eco sur le tourisme durable coordonné par l'Université Ça Foscari en 2018, les touristes dépenseraient à Venise en moyenne 210 euros par personne et par jour, contre 60 euros pour les randonneurs.
[21] Article 1 comma 1129 de la Loi du 30 décembre 2018
[22] https://live.comune.venezia.it/it/contributo-accesso-sbarco-venezia-come-funziona (dernier accès 07/08/2020).
[23] https://www.veneziatoday.it/economia/dati-lavoro-nero-provincia-venezia-18-luglio-2018.html (dernier accès 07/08/2020).
[24] Les autres auteurs qui ont repris le thème du « droit à la ville » de Lefebvre en référence à sa dépossession par le tourisme à Venise sont Settis (2014) et Salerno (2018).

Le « droit à la mobilité » tel que nous le présentons, c'est-à-dire en association avec le « droit à la ville » proposé par Henri Lefebvre (2009 [1968]), oblige à penser l'hospitalité au-delà du système touristique actuel. En reprenant une terminologie chère au *mobility turn*, être mobile inclut aussi des formes d'habitation en mouvement (*dwelling-in-motion*, Sheller et Urry 2006) et nécessite des aires pour s'arrêter (*moorings*, Hannam et al. 2006). Les normes de l'industrie dite de l'hospitalité, ses modalités de fixation des prix et le système d'intermédiation ont été pensés pour pouvoir garantir l'accueil au seul voyageur « touriste » - où avec celui-ci s'est dessinée une figure de marché, consommateur de la ville dans sa seule dimension financière - au détriment des « autres voyageurs » qui visitent également une ville pour travailler, pour l'habiter plus ou moins temporairement, pour être assistés ou pour étudier. La définition statistique du touriste contribue à sédimenter un régime de mobilité très spécifique qui, in fine, se lie à d'autres instruments de régulation des flux dans l'espace urbain (pensez aux effets potentiels controversés de la « taxe de débarquement » proposée à Venise). Ainsi, la définition statistique du touriste se territorialise en produisant une frontière que séparent les mobilités et exclue certaines catégories de la jouissance non seulement du « droit à la mobilité » mais aussi de la pratique d'une spatialité à travers laquelle la subjectivité peut se réaliser.

Jusqu'à la crise sanitaire du Coronavirus, la rhétorique statistique sur le tourisme à Venise reposait sur le comptage des arrivées et des présences sur le modèle défini par l'Omt/Unwto. Mais avec le confinement sanitaire, ce comptage - déjà ambigu puisque qu'il ne distingue pas les visiteurs journaliers ("excursionniste" dans la terminologie statistique) et qu'il peut inclure dans les arrivées la même personne plusieurs fois, c'est-à-dire chaque fois que vous vous enregistrez dans un lieu d'hébergement, - prend une signification différente. Ne pouvant plus compter sur les consommations touristiques, la ville semble devoir compter avant tout sur les « autres voyageurs » pour stimuler l'économie urbaine. Les premières personnes qui se déplacent vers et dans la ville sont celles peu prises en compte hier : ceux qui viennent de l'aire métropolitaine, de la région ou d'Italie, puis les 20.000 étudiants et ensuite viendront les visiteurs internationaux individuels, seulement en dernier lieu les groupes.

De même, jusqu'à l'apparition de l'urgence épidémiologique de 2020, la ville de Venise, en face de ses 76273 lits touristiques dans toute la municipalité, était en mesure de fournir comme hospitalité pour les « autres voyageurs » seulement quelques centaines de lits dans les établissements d'enseignement supérieur et quelques dizaines de lits pour le personnel hospitalier ou les aidants[25], tandis que certaines familles accueillaient les réfugiés à leur domicile[26]. Comme à Paris, où le participant à Migrantour rêvait d'être traité comme un touriste, la légitimité d'être un visiteur de Venise ne semble être reconnue qu'aux touristes ou en tout cas à ceux qui séjournent temporairement dans la ville en se servant de l'hospitalité touristique.

Aujourd'hui, un autre récit, souvent implicite, commence à se faire entendre. Celui d'une relance de la ville en diversifiant les secteurs économiques publics et privés à partir de l'artisanat, de la recherche, des universités, de la restauration dans le domaine de l'art contemporain, des institutions internationales, des nouvelles technologies de l'information ou de l'ecoconstruction navale. Sur toutes ces propositions, les activités, les projets et le savoir-faire sont nombreux à Venise. Ce scénario repose sur une hospitalité propice à maintenir ensemble « droit à la ville » (Lefebvre 2009 [1968]) et « droit à la mobilité » entendu, ce dernier, comme capacité créative et inclusive, bien que conflictuelle (Chiodelli 2013), d'être des subjectivités mobiles dans la ville - au-delà de la classe sociale, du genre, de la race, du genre, de l'habileté, du passeport possédé, sans exclusion d'accès à n'importe quelle échelle géographique (Sheller 2018). Ce droit inclut également le droit de stationnement qui fait partie de l'habitation en mouvement (Sheller et Urry 2006).

---

[25] La maison d'hôte Canale al Pianto, réservée au personnel hospitalier et aux aidants ne compte que 43 lits.

[26] Deux familles ont accueilli des réfugiés en 2019 à Venise avec l'association Refugees Welcome Italie.

En particulier, deux projets de plateforme coopérative de voyage ont émergé récemment. La plate-forme Fairbnb[27] propose de lutter contre l'exode des habitants de la ville en versant 50% des commissions à des projets sociaux locaux et en n'acceptant pas plus d'une seule offre de logement par habitant. La plate-forme Les oiseaux de passage[28] concentre son positionnement sur la possibilité des communautés locales de développer un « guide de l'hospitalité locale augmentée » qui s'intéresse à *tous* les voyageurs, y compris les « autres ». Il s'agit essentiellement de mettre en avant les communautés locales en tant que communauté d'accueil capables de s'ouvrir aux mobilités via des offres d'hospitalité tant collectives qu'individuelles : des hôtels aux agritourismes, des auberges pour jeunes travailleurs aux résidences pour migrants, des espaces de co-travail aux résidences pour artistes. La particularité de ces deux plateformes de réservation d'hébergement est d'être la propriété collective des habitants et d'être gérées démocratiquement. Les habitants peuvent ainsi se réapproprier les critères de sélection des logements et des activités, l'orientation des flux financiers résultant du tourisme et les choix de valorisation de leur territoire.

Ces exemples peuvent être rapprochés d'une hypothèse que nous nous sentons en mesure de soutenir, à savoir que, dans un contexte d'augmentation exponentielle des flux de mobilité, touristiques et migratoires (malgré la crise sanitaire actuelle, une augmentation est prévisible concernant au moins les seconds, notamment avec le changement climatique), la distinction entre voyageurs inventée il y a plus d'un siècle n'est plus pertinente ou du moins devrait être repensée sur d'autres bases. À titre d'exemple, les Offices du tourisme ne pourraient-ils pas devenir des organismes d'utilité publique s'adressant à tout le spectre des figures mobiles - même si elles sont reconnues dans leur diversité - ainsi qu'aux résidents qui interagissent avec elles? Le calcul des tarifs des services d'hébergement, au lieu d'être lié à la saisonnalité touristique, ne pourrait-il pas s'adapter aux besoins des différentes identités mobiles comprises également dans leur stratification sociale ? Comme l'illustre la prise en compte nécessaire de la différence entre un aidant présent sur place pour une durée inconnue par rapport à ceux qui se rendent pour un city-break dans la ville. Et quid de la prise en compte de l'importante diversité des identités mobiles en termes de capital socio-économique? Les systèmes de réservation ne pourraient-ils pas faciliter les relations entre les différentes populations urbaines au lieu de n'assumer que le rôle d'intermédiaire? Les modalités de paiement ne pourraient-elles pas intégrer, outre la monnaie courante, l'échange de services, les aides à la mobilité et les monnaies locales? Cela semble utopique, mais comme nous l'avons vu en citant les exemples de Fairbnb et Les oiseaux de passage, il y a déjà des acteurs du tourisme qui s'adressent à un public mixte d'identité en mouvement qui permettrait aussi de ramener ce partage en ville, la créativité et le jeu qui fait partie intégrante du « droit à la ville » et du sens profond d'être des touristes et des voyageurs.

Bibliographie finale

Aa. Vv. (1950), *Le tourisme internationale en Europe,* Austin, «Etudes et conjoncture», vol. 5, n. 4, DOI : 10.3406/estat.1950.9468

Austin John L. (1962), *How to do things with words*, Cambridge, Ma, Harvard University Press.

Bauman, Zygmunt (2001), *Dentro la globalizzazione. Le conseguenze sulle persone,* Roma-Bari, Laterza.

Bærenholdt, Jørgen Ole, Haldrup, Michael, Larsen, Jonas, & Urry, John (2003), *Performing tourist places*, Aldershot, Ashgate.

[27] https://fairbnb.coop/it (dernier accès 07/08/2020).
[28] [28] https://lesoiseauxdepassage.coop (dernier accès 07/08/2020).

Bertocchi, Dario, Camatti, Nicola, Giove, Silvio, van der Borg, Jan (2020), *Venice and Overtourism: Simulating Sustainable Development Scenarios through a Tourism Carrying Capacity Model*, «Sustainability», vol.12, n. 2, DOI: 10.3390/su12020512

Blanchard, Emmanuel (2018), *La "libre circulation": retour sur le "monde d'hier",* «Plein droit, la revue du Gisti», vol. 116, n. 1, pp. 3-7, DOI : 10.3917/pld.116.0003

Borelli, Guido (2019), *Henri Lefebvre: la rivoluzione come festa,* «Sociologia Urbana e Rurale», vol. 118, pp. 86-113, DOI: 10.3280/SUR2019-118007

Breakey, Noreen, Breakey, Hugh (2013), *Is there a right to tourism?* «Tourism Analysis», vol. 18, n. 6, pp. 739–748, DOI: 10.3727/108354213X13824558470943

Brilli, Attilio (2008), *Il viaggio in Italia: storia di una grande tradizione culturale*, Bologna, Il Mulino.

Cam, Robert (1958), *XIIIème Assemblée Générale de l'Union Internationale des Organismes Officiels de Tourism,* «Worl Travel / Tourisme mondiale», vol. 8, n. 32, pp. 5-9, https://www.e-unwto.org/doi/epdf/10.18111/worldtravel.1958.8.32.1

Centro Studi Tci (2020), *Come sono andate le vacanze 2020 degli italiani,* «Tourisng Club Italiano», https://www.touringclub.it/news/come-sono-andate-le-vacanze-2020-degli-italiani (ultimo accesso 27/10/2020)

Chategnier, Christian (1963), *XVIIIme Assemblée Générale de l'Uioot,* «Worl Travel / Tourisme mondiale», vol. 13, n. 60, pp. 5-9, https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/worldtravel.1963.13.60.1

Chiodelli, Francesco (2013), *Planning and urban citizenship: suggestions from the thoughts of Henri Lefebvre,* «Planning Perspectives», vol. 28, n. 3, pp. 487–494, DOI: 10.1080/02665433.2013.800717

Cresswell, Tim (2006), *On the move: mobility in the modern Western world*, London, Routledge.

Città di Venezia (2019), *Annuario del turismo dati 2017,* https://www.comune.venezia.it/sites/comune.venezia.it/files/immagini/Turismo/ANNUARIO%202017.pdf

Edensor, Tim (2001), *Performing tourism, staging tourism: (Re)producing tourist space and practice*, «Tourist Studies», vol. 1, n. 1, pp. 59–81, DOI: 10.1177/146879760100100104

Équipe MIT (2011), *Tourismes. 3, La révolution durable,* Paris, Belin.

Franklin, Adrian (2003), *The tourist syndrome. An interview with Zygmunt Bauman,* «Tourist Studies», vol. 2, n. 3, pp. 205-217, DOI: 10.1177/1468797603041632

Gascón, Jordi (2019), *Tourism as a right: a "frivolous claim" against degrowth?* «Journal of Sustainable Tourism», vol. 27, n. 12, pp. 1825–1838, DOI: 10.1080/09669582.2019.1666858

Gonnet, Paul (1971), *Simples observations sur l'histoire des migrations touristiques,* «Annales de démographie historique», vol. Nouvelles recherches, pp. 43-56, DOI: https://doi.org/10.3406/adh.1972.2070

Grindon, Gavin (2013), *Revolutionary Romanticism. Henri Lefebvre's Revolution-as-Festival,* «Third Texts», vol. 27, n. 2, pp. 208-220, DOI: 10.1080/09528822.2013.772348

Hannam, Kevin, Sheller, Mimi, Urry, John (2006), Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings, «Mobilities», vol. 1, n. 1, pp. 1-22, DOI: 10.1080/17450100500489189

Higgins-Desbiolles, Freya (2011), *Resisting the hegemony of the market: Reclaiming the social capacities of tourism*, in Scott McCabe, Lynn Minnaert e Anya Diekmann (Eds.), *Social tourism in Europe: Theory and practice*, Bristol, Channel View Publications, pp. 53–68.

Higgins-Desbiolles, Freya, Russell-Mundine, Gabrielle (2008), *Absences in the volunteer tourism phenomenon: The right to travel, solidarity tours and transformation beyond the one-way*, in Kevin D. Lyons e Stephen Wearing (Eds.), *Journeys of discovery in volunteer tourism: International case study perspectives*, Oxfordshire, CABI, pp. 182–194.

Lefebvre, Henri (2014), *Il diritto alla città* [1968], Verona, Ombre corte.

McCabe, Scott, Diekmann, Anya (2015), *The rights to tourism: Reflections on social tourism and human rights,* «Tourism Recreation Research», vol. 40, n. 2, pp. 194–204, DOI: 10.1080/02508281.2015.1049022

Merriman, Peter, Pearce, Lynne (2017), *Mobility and the humanities*, «Mobilities», vol. 12, n. 4, 493–508, DOI: 10.1080/17450101.2017.1330853

Organisation Mondiale du Tourisme (2016), *Recueil de recommandations de l'OMT, 1975-2015,* Madrid, Organisation Mondiale du Tourisme, https://www.e-unwto.org/doi/epdf/10.18111/9789284417773

Ortar, Nathalie, Salzbrunn, Monika, Stock, Mathis (dir.) (2018), *Migrations, circulations, mobilités. Nouveaux enjeux épistémologiques à l'épreuve du terrain*, Aix en Provence, Presses universitaires de Provence.

Randell, Richard (2020), *No paradigm to mobilize: the new mobilities paradigm is not a paradigm*, «Applied Mobilities», vol. 5, n. 2, pp. 206–223, DOI: 10.1080/23800127.2018.1493063

Salerno, Giacomo-Maria (2018), *Estrattivismo contro il Comune. Venezia e l'economia turistica*, «ACME: An International Journal for Critical Geographies», vol.17, n. 2, pp. 480-505. https://www.acme-journal.org/index.php/acme/article/view/1489.

Salzberg, Rosa (2019), *Mobility, cohabitation and cultural exchange in the lodging houses of early modern Venice*, «Urban History», vol. 46, n. 3, pp. 398–418, DOI: 10.1017/S0963926818000536

Settis, Salvatore (2014), *Se Venezia muore*, Torino, Einaudi.

Sheller, Mimi (2018), *Mobility justice: the politics of movement in the age of extremes*, New York, Verso.

Sheller, Mimi, Urry, John (2006), *The new mobilities paradigm,* «Environment and Planning A», vol. 38, n. 2, pp. 207–226, DOI: 10.1068/a37268

Torpey, John (1999), *The invention of passport: Surveillance, citinzenship and the State*, Cambridge, Cambridge University Press.

Ufficio di Statistica della Regione del Veneto (2018), *Analisi del sistema turistico del Veneto: la domanda, l'offerta, l'impatto economico, sociale e ambientale,* http://statistica.regione.veneto.it/Pubblicazioni/studio_relazione_turismo_2018.pdf

United Nations (2010), *International Reccomendations for Tourism Statistics 2008*, «Studies in Methods», Series M No. 83/Rev.1, New York, United Nations.

Williams, Allan M., Hall, C. Micheal (2000), *Tourism and migration: New relationships between production and consumption*, «Tourism Geographies», vol. 2, n. 1, pp. 5–27, DOI: 10.1080/146166800363420

World Tourism Organization (Ed.) (2009), T*ourism and migration: exploring the relationship between two global phenomena,* Madrid, World Tourism Organization.

Zannini, Andrea (2014), *Il turismo a Venezia dal secondo dopoguerra ad oggi,* «Laboratoire italien» [En ligne], vol. 15, DOI: 10.4000/laboratoireitalien.848