



HAL
open science

Comprendre le sens des déplacements par le choix des lieux : une réflexion à partir des mobilités récréatives vers les littoraux

Didier D. Vye

► **To cite this version:**

Didier D. Vye. Comprendre le sens des déplacements par le choix des lieux : une réflexion à partir des mobilités récréatives vers les littoraux. Géographie. La Rochelle Université, 2022. tel-04215669

HAL Id: tel-04215669

<https://hal.science/tel-04215669>

Submitted on 27 Sep 2023

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License



Mémoire d'Habilitation à Diriger des Recherches

Discipline : Géographie

Volume 2

Position et projet scientifique

Comprendre le sens des déplacements par le choix des lieux : une réflexion à partir des mobilités récréatives vers les littoraux

Didier VYE

Maître de Conférences en Géographie
Laboratoire LIENSs (UMRi 7266 CNRS – La Rochelle Université)
Présenté et soutenu publiquement à La Rochelle Université

Le 5 juillet 2022

Devant un jury composé de :

- Philippe DUHAMEL** Professeur de géographie, Université d'Angers, UMR ESO, *garant*
- Vincent HERBERT** Professeur de géographie, Université du Littoral et de la Côte d'Opale, ULR TVES, *rapporteur*
- Christophe IMBERT** Professeur de géographie, Université de Rouen, UMR IDEES, *examineur*
- Louis MARROU** Professeur de géographie, La Rochelle Université, UMRi LIENSs, *examineur*
- Nathalie ORTAR** Directrice de recherche en sociologie, ENTPE-UMR 5593 LAET, *rapporteuse*
- Samuel ROBERT** Directeur de recherche en géographie au CNRS, UMR ESPACE (CNRS/Aix-Marseille Université), *rapporteur*

Ce document correspond au volume « Position et projet scientifique » du dossier présenté pour l’Habilitation à Diriger des Recherches (HDR) selon les recommandations de la Section 23 « Géographie physique, humaine, économique et régionale » du Conseil National des Universités. Il est précédé d’un volume 1, disponible également sur HAL, et qui retrace mon parcours d’enseignant-chercheur accompagné d’un CV détaillé.

Contact : Didier VYE

Courriel : dvye@univ-lr.fr

Page chercheur : <https://lienss.univ-larochelle.fr/Vye-Didier-348>

Liste des publications sur HAL: <https://cv.archives-ouvertes.fr/didier-vye>

Sommaire

SOMMAIRE	5
INTRODUCTION	7
PARTIE 1. APPORTS ET LIMITES DES CADRES THÉORIQUES EXISTANTS POUR UNE APPROCHE GÉOGRAPHIQUE DES MOBILITÉS	11
INTRODUCTION DE LA PARTIE 1	13
1.1. Catégoriser les déplacements : une simplification du réel qui reflète une hiérarchisation des regards sur les mobilités	13
1.2. Dépasser la dualité circulation / migration : quelles approches transversales des mobilités ?.....	40
1.3. Du bon usage des spatialités dans l'analyse des mobilités récréatives	61
CONCLUSION DE LA PARTIE 1	77
PARTIE 2. À LA SOURCE DES DÉPLACEMENTS : ANALYSER LES MOBILITES RECRÉATIVES VERS LES LITTORAUX AU PRISME DU CHOIX DES LIEUX	79
INTRODUCTION DE LA PARTIE 2	81
2.1. Différenciation et agencement des lieux littoraux choisis à des fins récréatives	83
2.2. Les littoraux comme destinations préférentielles : une adéquation entre un projet et les valeurs récréatives d'un lieu	106
2.3. Des choix conditionnés par l'accessibilité et la disponibilité des lieux	126
CONCLUSION DE LA PARTIE 2	138
PARTIE 3. PROPOSITIONS POUR DONNER UN SENS AUX DÉPLACEMENTS RECRÉATIFS DANS UN CONTEXTE DE CRISES MULTIDIMENSIONNELLES	141
INTRODUCTION DE LA PARTIE 3	143
3.1. Saisir l'orientation des déplacements par le recours aux traces numériques contextualisées	145
3.2. Le déplacement comme acte signifiant pour l'individu comme pour les territoires littoraux.....	163
3.3. Réversibilités ? Les déplacements vers les littoraux à l'épreuve des crises	184
CONCLUSION	211
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	213
TABLE DES FIGURES	239
LISTE DES TABLEAUX	240
LISTE DES ENCADRES	240
TABLE DES MATIERES	241

Introduction

Prendre un verre en terrasse sur le vieux port de Marseille, aller à un concert de son groupe préféré dans un festival d'été en Bretagne, partir en week-end à Lisbonne, retrouver ses grands-parents dans la maison de famille sur la côte landaise... Tous ces déplacements à des fins de loisirs ont été particulièrement perturbés par la pandémie mondiale de COVID-19, indissociable arrière-plan de la rédaction de cette Habilitation à Diriger des Recherches.

« Matrice de toutes les expériences sociales » (Le Breton 2006), la mobilité spatiale est un concept clé en sciences humaines et plus particulièrement en géographie : c'est un moyen de maîtriser la distance qui induit un rapport particulier à l'espace et au temps et qui participe à l'hybridation des catégories sociales et spatiales (Cattan 2009). À la suite du *tournant mobilitaire* pris par les sciences sociales à la fin des années 1990 (Ortar, Saalzbrenn, et Stock 2018b), la mobilité est devenue un champ de recherche à part entière. Pour autant, l'hypothèse d'une valorisation grandissante de la mobilité par les sociétés contemporaines (Rémy 1996) et d'une « transition mobilitaire » (Knafou 2000; Knafou et al. 1997) est désormais questionnée par les récentes crises socio-environnementales. De plus, à l'heure du *digital turn*, des méthodologies de plus en plus sophistiquées renouvellent l'observation des mobilités, par définition très complexes à saisir (Ash, Kitchin, et Leszczynski 2018).

Au sens large, le déplacement est une concrétisation de la mobilité alors que cette dernière est une notion plus vaste renvoyant à des pratiques mais aussi à des idéologies, des choix politiques, des valeurs, des techniques (Kaufmann 2008). Pourtant, aujourd'hui, le terme *mobilité* a tendance à désigner une partie seulement des déplacements (quotidiens et intra-urbains). Cette ambiguïté plaide en faveur de l'emploi du terme *déplacement* qui nous semble approprié pour une approche géographique des mobilités car il exprime littéralement un changement de *place*, un mouvement vers un *autre* lieu. En substance, les lieux ont toujours de l'espace entre eux. Si l'espace rend possible le mouvement, le lieu représente une pause dans ce mouvement et chacune de ces pauses permet à un endroit de se transformer en lieu (Tuan 1977). Dès lors, le terme de déplacement amène à s'interroger sur la mise en relation des différents lieux fréquentés par les individus et permet d'appréhender des concepts essentiels en géographie sociale telles que *l'habiter* (Hoyaux 2002; Lazzarotti 2006; Mathieu 2014; Stock 2015) ou *l'agencement* (Lussault 2003a).

Nous considérons la mobilité non pas comme une agrégation de flux mais comme une combinaison de pratiques spatiales individuelles. Dans cette approche géographique, la *destination* compte plus que le *chemin* : il s'agit moins de traiter des déplacements pour ce qu'ils sont (choix des modes de transport, rites et expériences du voyage...) que de comprendre ce qu'ils nous disent des *territorialités* (Di Méo 2017).

Notre positionnement épistémologique s'inspire à la fois du tournant interprétatif de la géographie des années 1970 (Ley 1985) et du tournant *actoriel* des années 1990 (Stock 2006a). Nous empruntons au premier l'idée que le lieu n'existe qu'à travers le regard, les valeurs, les

pratiques et les interprétations des êtres humains. Le lieu sera ainsi considéré en tant que façon d'être au monde, en tant qu'expérience géographique signifiante. Il possède un sens pour un individu et c'est aussi une manière de comprendre le monde. Toutefois, afin d'éviter une posture constructiviste et phénoménologique radicale, nous considérons que les individus sont aussi des acteurs (Gumuchian et al. 2003) qui développent des stratégies en lien avec ces lieux. Ils sont en interactions permanentes avec d'autres acteurs et agissent en fonction d'un certain nombre de règles ou de contraintes.

Comprendre le sens géographique des déplacements nécessite de s'interroger sur les arbitrages spatiaux qu'un individu réalise dans un contexte donné. Pourquoi choisir de quitter un lieu ? Pourquoi se déplacer vers ce lieu en particulier ? Quelles sont les critères de sélection (voire d'élection) de nos lieux de vie ? Aborder les déplacements sous cet angle permet de proposer une approche socio-spatiale de la mobilité et évite le piège du déterminisme spatial (spatialisme). Nous considérons en effet que le déplacement n'est pas la conséquence d'une attraction mécanique que peut avoir un lieu ou un territoire sur un individu mais le résultat d'un arbitrage géographique complexe qui reflète le rapport des individus aux lieux.

La notion de choix dans le champ de la mobilité est surtout présente en sociologie des mobilités résidentielles (Authier, Bonvalet, et Lévy 2010b). Dans notre approche géographique, nous considérons qu'il y a d'une part, le choix de partir ou de rester dans un lieu et d'autre part, une plus ou moins grande variété de choix de lieux disponibles en fonction de critères complexes que nous chercherons à décrypter à partir de méthodologies associant enquêtes par questionnaire, entretiens semi-directifs et *focus groups*.

Ce volume propose ainsi une réflexion visant à mieux comprendre les logiques qui orientent et expliquent les déplacements des individus-acteurs. Nous partons du postulat que l'étude du choix des lieux par les individus donne du *sens* aux déplacements et que cette dimension géographique est essentielle à étudier à l'heure où la place des mobilités est particulièrement questionnée.

La mobilité est traitée de façon segmentée dans les sphères institutionnelle, médiatique et dans une moindre mesure scientifique : les phénomènes migratoires sont de plus en plus associés aux migrations internationales, délaissant ainsi l'étude des migrations internes ; les mobilités de loisirs ont longtemps été réservées au seul champ du tourisme, etc. Or, selon nous, saisir le *sens des déplacements* à travers une approche géographique nécessite de recourir à une approche transversale des mobilités mettant en évidence des interactions entre différents types de déplacements et cherchant à en révéler des logiques communes. En nous appuyant sur notre expérience de recherche, nous considérons que les déplacements à dimension *recréative* offrent la possibilité d'une approche décloisonnée qui explore le continuum des mobilités.

L'expression « récréative » renvoie aux travaux des chercheurs de l'équipe MIT (Knafou et al. 1997) qui ont transposé en français le mot anglais *recreation* pour l'inclure dans la définition qu'ils proposent du tourisme, à savoir un « système d'acteurs, de pratiques et d'espaces qui participent de la récréation des individus par le déplacement et l'habiter temporaire hors des lieux du quotidien ». La notion de mobilité à dimension récréative dépasse néanmoins le champ du tourisme. Selon nous, elle correspond à tout déplacement majoritairement motivé par la recherche de la détente, du plaisir et du divertissement participant à la quête de l'épanouissement personnel dans un environnement jugé propice à la réalisation de ces différents objectifs. Cette approche nous permet d'englober les mobilités de loisirs qui s'inscrivent dans le cadre du quotidien (pique-niquer sur une plage à proximité de son domicile), les mobilités touristiques en dehors des lieux du quotidien (partir en week-end à Barcelone), une grande partie des circulations résidentielles (se rendre dans sa résidence secondaire) ainsi que de nombreuses migrations (internes ou internationales) qualifiées d'agrément ou de *lifestyle migrations*. Travailler sur les mobilités récréatives permet ainsi d'associer plusieurs types de déplacements souvent pensés séparément en montrant les liens qui existent entre eux : par exemple, une expérience touristique peut influencer un choix résidentiel. Cette approche donne aussi l'occasion de reconsidérer les catégories souvent binaires des individus-acteurs (ex : habitant/touriste). Bien que ces distinctions soient intéressantes à étudier pour leur dimension performative, elles renseignent peu sur la plasticité du statut des individus mobiles dans le lieu.

Au regard de notre parcours scientifique, nous appliquerons notre réflexion aux littoraux particulièrement convoités comme ceux de la façade atlantique française. Étudier le choix des littoraux à des fins récréatives présente l'avantage de montrer les limites d'une approche spatialiste. En effet, certains travaux ont tendance à considérer que ce *géotype* de substance biophysique attirerait *par nature* les populations ou les activités (cf : les expressions comme *héléo/halio-tropisme*, *littoralisation*, *effet Sun Belt*, etc.). Notre approche appréhende le littoral comme un construit social véhiculant de puissants imaginaires géographiques en partie façonnés par le tourisme et les loisirs depuis deux siècles. De plus, l'urbanisation côtière est notamment fondée sur la recherche de la vue sur mer, quintessence du paysage littoral (Robert 2009). Ces mêmes fonctions contribuent également à modifier la trajectoire de certains territoires, les villes portuaires, par exemple, initialement non touristiques.

Les territoires littoraux donnent ainsi à voir une multiplicité de types de lieux désirés et/ou choisis (lieux génériques comme « la plage », « l'île », la « ville touristique » ou spécifiques comme la côte basque, le bassin d'Arcachon, la plage de Copacabana). Au sein de ces lieux, s'entrecroisent mobilités touristiques, résidentielles, pendulaires et migrations internationales. Pour les individus mobiles qui les fréquentent, ces lieux peuvent être des ports d'attache comme de transit, des lieux rêvés et convoités comme des lieux d'exode, des lieux fréquentés quelques heures, de manière saisonnière ou toute l'année, des lieux que l'on choisit pour se promener, passer ses vacances ou sa retraite.

Cependant, des enjeux socio-environnementaux récents perturbent ce *désir de rivage* (Corbin 1988). C'est le cas du dérèglement climatique qui questionne certains choix résidentiels voire touristiques : vivre en bord de mer c'est aussi vivre avec le risque d'érosion et/ou de submersion. De plus, se pose pour les pouvoirs publics, la question de la gestion des fréquentations, à l'heure des discours sur l'*overtourism* (Dodds et Butler 2019). Or, les mobilités touristiques ou résidentielles vers les littoraux sont souvent étudiées en termes de flux et d'*impacts* (socio-économiques, environnementaux). Si cette approche agrégative et surplombante a son intérêt, elle ne nous paraît pas suffisante pour analyser les dynamiques socio-écologiques des territoires littoraux. Nous proposons donc d'enrichir cette analyse en adoptant une démarche inverse centrée sur la compréhension des choix et des pratiques des individus qui se déplacent à un moment ou à un autre vers les espaces littoraux à des fins récréatives.

La première partie montre les apports et les limites des cadres théoriques existants pour une approche géographique des mobilités. Si certains regards scientifiques et sociétaux sont encore très marqués par une segmentation et une hiérarchisation des types de mobilité, nous mettons en évidence les travaux qui cherchent à en proposer une lecture plus transversale et systémique tout en évitant le piège du déterminisme spatial.

Considérant que le déplacement est d'abord la conséquence d'un arbitrage géographique, la deuxième partie propose un cadre d'analyse permettant de *remonter à la source* des déplacements. Il s'agit d'identifier les mécanismes qui président au choix des lieux dans le cadre d'une mobilité récréative. Cette partie s'appuiera principalement sur un certain nombre de résultats publiés issus d'enquêtes de terrain auprès de populations ayant choisi le littoral atlantique français comme lieu de vie ou de vacances.

Fort de ce cadre d'analyse, la troisième partie élabore, à partir de projets en cours ou futurs, des propositions génériques et des perspectives scientifiques destinées à caractériser les différents *sens* des déplacements (orientation, signification, réversibilité) dans un contexte d'incertitudes et de crises socio-écologiques qui affectent, notamment, les littoraux.

**PARTIE 1. APPORTS ET LIMITES DES
CADRES THÉORIQUES EXISTANTS
POUR UNE APPROCHE
GÉOGRAPHIQUE DES MOBILITÉS**

Introduction de la partie 1

Cette première partie présente, sous la forme d'un état de l'art, les apports et les limites des cadres théoriques existants pour une approche géographique des mobilités. Elle vise à inscrire notre réflexion dans les différents champs qui s'intéressent aux déplacements en sciences humaines et sociales.

Nous montrerons d'abord que les regards scientifiques et sociétaux sur les différentes formes de mobilité sont principalement marqués par deux logiques : d'une part, la segmentation et d'autre part, la hiérarchisation. En effet, la diversité et la complexité des formes de déplacement rend nécessaire leur catégorisation. La question des données disponibles pour analyser des phénomènes par nature difficiles à saisir est également posée d'autant plus que certains déplacements sont plus visibles statistiquement que d'autres. Tout cela conduit à une simplification du réel qui reflète une hiérarchisation des regards et des discours sur les déplacements comme sur les individus en situation de mobilité (1.1).

Partant de ce constat, il est ensuite utile d'analyser les approches théoriques qui proposent une lecture plus transversale et systémique des mobilités. Nous verrons comment une analyse des déplacements à dimension récréative rend possible ce décloisonnement (1.2).

Enfin, il conviendra de s'interroger sur la place des spatialités dans les travaux scientifiques sur les mobilités. En effet, l'espace est parfois utilisé comme un simple support, en arrière-plan de l'analyse des déplacements. Dans d'autres travaux, il semble au contraire déterminer les déplacements, en particulier lorsqu'il s'agit de l'espace littoral (1.3). C'est justement cette approche spatialiste que nous chercherons à dépasser dans la deuxième partie.

1.1. Catégoriser les déplacements : une simplification du réel qui reflète une hiérarchisation des regards sur les mobilités

Prendre tous les matins sa voiture pour se rendre au travail, quitter son pays en raison d'un conflit armé, déménager en bord de mer pour y passer sa retraite...Il est difficile de penser la mobilité comme un champ d'étude unique du fait de la diversité des pratiques et des enjeux associés. Dans une large majorité des travaux scientifiques notamment en géographie, l'analyse des mobilités est donc segmentée. Cela a ses avantages : les questionnements et les enjeux à traiter d'un point de vue académique ou opérationnel sont souvent très différents selon les types de mobilité. Cependant, ces catégorisations ne permettent pas toujours de cerner certaines évolutions récentes ni des formes d'hybridation complexes de la mobilité. De plus, la tendance actuelle à une simplification normative des terminologies dans le langage de nombreux acteurs institutionnels voire scientifiques provoque un certain nombre d'effets performatifs.

Nous commencerons par analyser les principales classifications existantes en s’interrogeant sur leurs effets normatifs et performatifs (1.1.1). Puis nous montrerons que certaines mobilités sont plus visibles que d’autres selon les sources disponibles, les méthodes d’analyse et les enjeux sociétaux (1.1.2). Enfin, nous traiterons du vocabulaire employé pour désigner les individus mobiles qui, selon nous, illustre le rapport paradoxal qu’entretiennent les sociétés avec la mobilité (1.1.3).

1.1.1. Distinguer les mobilités : normativité et performativité des catégorisations existantes

La distinction migration/circulation de Zelinsky

Dans la littérature scientifique, les déplacements sont classiquement divisés en deux grandes catégories : les migrations et les circulations. Cette différenciation fondamentale a été mise en évidence par le géographe Wilbur Zelinsky (1971) dans son article sur l’hypothèse d’une *transition mobilière*. La distinction proposée servait alors à montrer que la transition mobilière correspondrait au passage d’un monde de *migrations* à un monde de *circulations*. Le tableau 1 résume les principales différences entre ces deux notions.

Tableau 1. La distinction Migration/Circulation

	Migration	Circulation
Caractéristique principale du déplacement	Changement de résidence habituelle	Déplacement impliquant au moins un aller-retour
Place de la résidence habituelle	Lieu de départ	Lieu fixe
Modification de l’habiter	Significative	Marginale
Temporalité	Long-terme	Court-terme
Fréquence	Plutôt exceptionnelle	Plutôt répétitive et cyclique
Réversibilité	Faible	Forte

D’après Zelinsky, 1971; Poncet & Lussault, 2003; Bell & Ward, 2000; Kaufmann 2005, 2008.

Zelinsky s’appuie sur la définition des Nations Unies datant de 1970¹ pour affirmer que les migrations se distinguent des autres formes de déplacement par un changement de résidence habituelle. Mais ce changement de résidence est bien plus qu’un simple déménagement. C’est un « *transfert spatial d’une unité sociale (ou d’un quartier) à une autre qui tend ou rompt les*

¹ “A migration is defined as a move from one migration-defining area to another (or a move of some specified minimum distance) that was made during a given migration interval and that involved a change of residence”.

*liens sociaux antérieurs*² » (Zelinsky 1971, 226). Cette idée a perduré des années 1970 jusqu'à nos jours comme le prouve la définition donnée par Patrick Poncet et Michel Lussault dans le *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Pour ces auteurs, la migration est un « déplacement d'un individu ou d'un groupe d'individus suffisamment durable pour nécessiter un changement de résidence principale et impliquant une modification significative de l'existence sociale quotidienne » (Poncet et Lussault 2003, 615). Cette définition n'impose pas une limite administrative minimale à franchir. Implicitement, il s'agit cependant d'exclure tout changement de résidence au sein d'un même immeuble, d'une même rue ou d'un même quartier. La migration exprime alors un déplacement durable - généralement supérieur à un an - avec une recomposition profonde des relations sociales et des ancrages territoriaux. Dès lors, *l'habiter*, en tant que spatialité typique de l'individu-acteur selon Jacques Lévy et Michel Lussault (2003), s'en trouve sensiblement modifié.

La circulation est une notion plus hétérogène qui correspond à toutes les formes de déplacements n'entraînant pas de changement durable de résidence. Ce type de déplacement implique au moins un aller-retour par rapport à un lieu de vie, généralement la résidence principale. L'individu mobile part de son domicile mais finit toujours par y revenir à court et moyen terme. Entre temps, il *circule* selon des itinéraires parfois complexes. Si Zelinsky considère que la circulation se traduit généralement par des mobilités répétitives, il est admis que ces allers-retours s'inscrivent dans des temporalités et des distances variées. Il peut s'agir des déplacements domicile-travail jusqu'aux séjours touristiques de longue durée à des milliers de kilomètres de chez soi. La circulation n'affecte pas la distribution spatiale de la population puisqu'il y a toujours un lieu de référence (le domicile) où sont comptabilisés les individus au moment du recensement. La circulation a un caractère *réversible* au sens de Vincent Kaufmann (2005) : il s'agit de mobilités qui permettent parfois aux individus d'éviter une migration ou en tout cas de garder le plus longtemps possible toutes les options ouvertes (cf. page 185).

La dualité Migration/Circulation est parfois fondée sur des critères temporels. Bell et Ward distinguent en effet des *migrations permanentes* et des *mobilités temporaires* (Bell et Ward 2000). Or, le qualificatif de *permanent* (en anglais) est souvent traduit en français par *définitif* ou par *irréversible* (Domenach et Picouet 1987). Cela laisse supposer qu'une fois la migration effectuée, il n'y a pas de retour en arrière possible, excluant par exemple les migrations de *retour au pays*. Cela peut également entretenir une confusion entre *migration* définitive et *destination* définitive, la seule destination réellement définitive pour chaque être humain étant le lieu de sépulture... La même ambiguïté existe pour l'expression *mobilité temporaire*. Celle-ci peut être récurrente et fortement répétitive, du travailleur rural saisonnier jusqu'au résident secondaire qui depuis 30 ans revient chaque été dans sa maison sur l'île d'Oléron. De plus, il existe une multitude de *migrations temporaires* : quitter Clermont-Ferrand pour rester cinq ans à Paris pour ses études ou pour un premier emploi fait bien de ce déplacement une

² "It is a spatial transfert from one social unit or neighbourhood to another which strains or ruptures previous social bonds" (Zelinsky 1971, 225).

mobilité temporaire à l'échelle d'une vie. En somme, pour qu'elle puisse être pertinente, la dualité Migration/Circulation doit être fondée sur une différenciation selon la configuration spatiale d'un déplacement - impliquant ou non un aller-retour par rapport à un lieu de vie - et non exclusivement selon des critères temporels.

La typologie de Caroline Gallez et Vincent Kaufmann

Il est possible d'identifier des catégories plus fines. Ainsi, les sociologues Caroline Gallez et Vincent Kaufmann identifient quatre principaux types de déplacement : **migration, mobilité résidentielle, voyage, mobilité quotidienne** (Gallez et Kaufmann 2009). Cette catégorisation recoupe assez bien la dichotomie Migration/Circulation. Cette typologie illustre certains glissements sémantiques dans le vocabulaire actuellement employé pour désigner les mobilités dans le champ scientifique.

En effet, les auteurs associent implicitement le terme de **migration** aux migrations internationales. Il est vrai que depuis les années 1990, la multiplication des conflits, les déséquilibres démographiques et économiques planétaires, la reconfiguration des politiques migratoires, les enjeux d'intégration des populations immigrées ont fait de la question migratoire un défi sociétal majeur autant qu'un objet d'étude grandissant. En 1985, le géographe Gildas Simon crée le laboratoire de recherche interdisciplinaire MIGRINTER (CNRS/Université de Poitiers) qui deviendra une référence pour les travaux sur les migrations internationales avec une appétence forte pour l'étude des migrations des pays pauvres vers les pays riches. Aujourd'hui, la coloration presque exclusivement internationale des migrations se retrouve dans la littérature scientifique francophone comme le montre la bibliographie réalisée par Marion Mare, pour le site *Géoconfluences* dans le cadre de la question « Migrants, migrations, territoires dans le monde » proposée au concours d'entrée 2021 de l'ENS Paris Ulm (Mare, 2020).

Tableau 2. L'omniprésence des migrations internationales dans la littérature académique francophone concernant la mobilité

Classement bibliographique	Nombre total de références	Migrations internationales	Migrations internes	Généralités sur les mobilités ou sur un autre thème associé
Ouvrages généraux	11	11	0	0
Jalons épistémologiques	40	40	0	0
Migrations, trajectoires individuelles et collectives	78	69	6	3
Espaces et territoires de la migration	98	73	12	13
Documentaires et œuvres de fiction	14	14	0	0
Effectifs totaux	241	207	18	16
%	100	86	7	7

Source : Marion Mare, 2020. Traitement : Didier Vye, 2022

Bien que la lettre de cadrage de la question au concours insiste sur la nécessaire prise en compte de l'ensemble des migrations, la part consacrée aux migrations internationales dans la littérature francophone sélectionnée est écrasante : sur les 241 références, 86% traitent uniquement de ces dernières. Les quelques références sur les migrations internes portent essentiellement sur les déplacements liés aux crises ou catastrophes environnementales, sur les relations migratoires ville-campagne ou plus rarement sur les enjeux résidentiels au sein des villes ou du périurbain. Les migrations à dimension récréative, les migrations des élites sont quasi absentes de ce corpus où prédominent largement les déplacements de « crise » avec une forte visibilité des travaux portant sur les migrants originaires des pays en développement. Cette sélection de plusieurs centaines de références illustre le fait que la migration est devenue un déplacement implicitement international. Notons enfin que, dans la lignée des travaux d'Alain Tarrus ou de Geneviève Cortes (cf. [page 44](#)), le terme de *circulation* en tant que déplacement complexe articulant différentes formes de mobilité, est lui aussi progressivement annexé au champ des migrations internationales (Dubucs et Imbert 2014).

Les migrations internes n'ont pas pour autant disparu des radars de la production scientifique francophone. Elles sont simplement dénommées autrement. En effet, l'expression *mobilité résidentielle* témoigne d'une volonté de centrer l'analyse sur les changements de résidence plutôt que sur les changements de pays avec passage de frontière. L'emploi du terme mobilité plutôt que celui de migration amène à étudier les changements de logement, notamment à l'échelle intra-urbaine. De ce fait, les travaux portant sur les mobilités résidentielles sont

largement dominés par des géographes ou des sociologues de l'urbain ou du périurbain (Bonvalet et Dureau 2000; Cailly et Dodier 2007; Authier, Bonvalet, et Lévy 2010b). Cette focalisation sur les mobilités résidentielles de proximité est logique puisque comme nous le rappelle l'INSEE, en 2014, la moitié des ménages qui ont changé de logement sur une année l'ont fait en restant dans la même commune. Cependant, les mobilités résidentielles de plus longue distance, notamment interrégionales, sont étudiées depuis longtemps, en particulier par la géographe Brigitte Baccaïni (1993) qui a participé au plus récent rapport sur la question publié à ce jour (Haran et Garnier 2019). L'analyse de ces déplacements, selon une approche par flux, a pour but de mettre en évidence les principales dynamiques démographiques (villes et régions attractives ou en décroissance) et les effets des mobilités résidentielles sur le développement territorial. Selon cette approche, il est donc logique qu'ils aient été étudiés principalement en géographie économique (Davezies 2009; Talandier 2007), rurale (Béteille 1974; Pistre 2013) ou urbaine (Brun 1993; D. Pumain 1986). Cependant, la mobilité résidentielle est ici entendue comme un changement de logement principal (ou habituel). Les acquisitions d'autres résidences (résidence secondaire, pied-à-terre) et les circulations associées sont globalement peu étudiées dans ce cadre et lorsque c'est le cas, ces travaux s'inscrivent plus largement dans le champ du tourisme.

Dans leur typologie, Caroline Gallez et Vincent Kaufmann ne mentionnent pas la mobilité touristique et préfèrent employer le terme de **voyage**. Ce choix sémantique peut surprendre dans la mesure où il contribue à invisibiliser des déplacements pourtant vecteurs d'enjeux majeurs (*overtourism*, effets économiques et environnementaux, expression de la mondialisation, etc.). En revanche, il a le mérite de ne pas assimiler tout voyage à un déplacement touristique. En effet, l'approche géographique du tourisme développée par l'équipe MIT au tournant des années 2000 insiste sur la dimension non contraignante du projet touristique ce qui explique pourquoi certains voyages dont la destination s'impose à l'individu comme les voyages d'affaires, les missions diplomatiques ou les pèlerinages religieux ne sont pas considérés comme touristiques³.

Enfin, les **mobilités quotidiennes** constituent la seule catégorie fondée sur un critère temporel. Leur caractère répétitif en fait l'archétype de la circulation selon Zelinsky. Les déplacements qui rythment le plus la vie quotidienne (domicile-travail ou domicile-études) sont aussi ceux qui attirent le plus le regard des chercheurs comme des acteurs publics, au regard des multiples enjeux socio-spatiaux qui les accompagnent (Massot et Orfeuillat 2005). Par leur caractère répétitif et régulier, ces déplacements sont souvent dénommés *navettes* (*commuting* dans le monde anglophone). En revanche, il est erroné de les appeler *migrations*

³ Ils le sont en revanche, pour l'Organisation Mondiale du Tourisme pour laquelle le « tourisme est défini comme l'ensemble des activités déployées par les personnes au cours de leurs voyages et de leurs séjours dans des lieux situés en dehors de leur environnement habituel pour une période consécutive qui ne dépasse pas une année, à des fins de loisirs, pour affaires et autres motifs non liés à l'exercice d'une activité rémunérée dans le lieu visité ». L'OMT identifie différents motifs de la visite ou du voyage : les loisirs, détente et vacances ; les visites à des parents ou amis ; les affaires et les motifs professionnels ; le traitement médical ; la religion ou les pèlerinages. Source : Organisation Mondiale du Tourisme.

*pendulaires*⁴, puisque ces déplacements ne s'accompagnent pas d'un changement de résidence principale et d'une modification significative de l'*habiter*. Même l'adjectif *pendulaire* est désormais discutable dans la mesure où ces déplacements s'effectuent de moins en moins à heure fixe. Certains travaux soulignent le développement de déplacements longue distance, nommés *grandes mobilités* (Ravalet et al. 2015). Ces derniers peuvent parfois dépasser 24h rejoignant ainsi les logiques de *circulation résidentielle* entre domicile familial et « pied-à-terre ». Cependant, d'autres types de déplacements, moins visibles et moins étudiés, structurent le temps du quotidien : mobilités d'accompagnement, visite à des proches et plus généralement toutes les mobilités de loisirs. Il semble évident que Gallez et Kaufmann les incluent dans la catégorie des **mobilités quotidiennes** dans la mesure où elles ne peuvent être placées dans la catégorie **voyages** qui implique au moins une nuitée en dehors de son domicile habituel. Cela semblerait alors correspondre à la distinction classique faite par l'OMT entre *séjour touristique* (avec au moins une nuit en dehors de sa résidence habituelle) et *excursionnisme* (visites à la journée).

L'annexion du terme mobilité au champ des mobilités quotidiennes

Les pionniers de l'École de Chicago comme Ernest Burgess ou Robert Ezra Park ont été les premiers à montrer le lien étroit entre mobilité et organisation urbaine. Aujourd'hui, les principes de la planification urbaine durable (ville compacte, mixité fonctionnelle, ville des proximités) cherchent à optimiser les déplacements afin de rompre avec le paradigme de la ville zonée et fonctionnaliste de la Charte d'Athènes (1935). Au regard de ces évolutions, il n'est guère surprenant de constater que le terme générique de *mobilité* soit devenu un élément de langage incontournable de la planification territoriale. Ainsi, ces dernières années, ce terme s'est substitué à celui de *transport* ou de *déplacement* qu'il s'agisse de lois (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs en 1983 à la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019), d'acteurs (les Autorités Organisatrices des Transports devenues Autorités Organisatrices de la Mobilité en 2014) ou d'instruments (les Plans de Déplacements Urbains devenus Plans de Mobilité en 2020). Cette annexion sémantique consacre la fusion entre une approche techniciste fondée sur les infrastructures de transport, l'analyse des trafics et de l'accessibilité et une approche comportementale qui étudie les pratiques et les représentations des usagers (Beaucire et Desjardins 2014). Les infrastructures de transport sont au service des individus dont il est nécessaire de comprendre les comportements pour mieux favoriser les mobilités actives et décarbonées (Huré 2020). En revanche, le recours quasi exclusif au terme de mobilité en lieu et place de celui de transport contribue à invisibiliser les flux quotidiens de marchandises qui sont également marqués par d'importants enjeux socio-écologiques (pollution, congestion, etc.).

⁴ Cette expression était particulièrement fréquente dans les années 1980/1990 à la fois dans le vocabulaire institutionnel (l'INSEE l'a longtemps utilisé), dans les manuels scolaires et même chez certains géographes travaillant sur les mobilités. Jacques Brun par exemple, considère que la mobilité se distingue de la migration dans la mesure où cette dernière est un fait identifiable, un déplacement effectif tandis que la mobilité exprime une capacité à se déplacer. Selon cette définition, tout déplacement est une migration (Brun 1993).

Cette assimilation du terme mobilité aux seules mobilités quotidiennes concerne aussi le champ scientifique. Deux ouvrages récents le prouvent. Le premier, *La mobilité en questions* est centré sur les mobilités quotidiennes (Bierlaire, Kaufmann, et Rérat 2017). Seul un article portant sur l'intégration de la mobilité pendulaire dans le choix du lieu d'habitation fait le lien explicite avec les mobilités résidentielles. Le second, *Manuel de sociologie des mobilités géographiques* (Belton-Chevallier, Oppenchaim, et Vincent-Geslin 2019), est présenté comme le « premier manuel de sociologie en langue française sur la question des mobilités géographiques, en particulier du quotidien ». Cependant, il est aussi possible de tomber dans l'excès inverse. Ainsi, dans l'introduction de leur ouvrage *Entre tourisme et migration*, Olivier Dehoorne et Rémy Tremblay distinguent six types de mobilité : « les réfugiés, la migration (de travail), le tourisme (plaisir, affaires, santé), le tourisme résidentiel, le tourisme de retraite, la migration d'agrément/de style de vie » (Dehoorne et Tremblay 2018, 13). Force est de constater que les auteurs oublient les mobilités quotidiennes dans leur typologie⁵. Il est vrai que ces deux auteurs sont des spécialistes du tourisme et ne travaillent pas sur les mobilités quotidiennes. Inversement, une grande partie des sociologues des mobilités travaillent sur ces dernières mais ne sont pas des spécialistes du tourisme, ce qui peut expliquer l'absence de ce terme dans la typologie proposée par Caroline Gallez et Vincent Kaufmann. En bref, les catégorisations dépendent beaucoup des champs scientifiques de chacun. On touche ici aux limites d'une approche segmentée qui provoque un certain nombre d'effets performatifs dans le champ institutionnel comme scientifique.

Différencier les mobilités selon le motif du déplacement

Cette approche présente l'avantage de proposer une réponse à une question simple : pourquoi se déplacer ? Mais elle est discutable dans la mesure où il est rare qu'une seule intention motive un déplacement : un cubain émigré à Miami peut avoir quitté son pays pour des raisons politiques autant qu'économiques. Pour que cette catégorisation selon le motif puisse être opératoire, il faut réfléchir en termes de choix dominant⁶ : quelle est la raison principale du déplacement ? Pour cela, il est possible de raisonner par statut (un émigré qui obtient le statut de réfugié sera comptabilisé parmi les migrants « politiques ») ou par type de destination (les déplacements vers la ville de Lourdes sont essentiellement des mobilités de pèlerinage). Mais le meilleur moyen pour déterminer les motifs du déplacement reste l'enquête directe auprès des individus mobiles. Cependant, cette méthode déclarative n'évite pas le risque d'un décalage entre la justification officielle d'un déplacement (ou son projet initial) et la réalité des pratiques exercées.

Plusieurs chercheurs ont proposé des typologies des déplacements à partir des motifs. Une des plus connues est celle proposée par le sociologue britannique John Urry dans son ouvrage *Mobilities* (Urry 2007).

⁵ Ils assimilent aussi à tort les déplacements d'affaires ou de santé à du tourisme.

⁶ C'est pour cette raison que nous employons tout au long de ce manuscrit l'expression *mobilité à dimension récréative* pour montrer que ce type de déplacement peut être lié à d'autres motivations, néanmoins plus secondaires.

Encadré 1. Les 12 formes principales de mobilité selon John Urry

1. Voyages et migrations de réfugiés, de demandeurs d'asile et de sans-abris
2. Voyages d'affaires/professionnels
3. Voyages de découverte par des étudiants ou des jeunes (au pair) en tant que rite de passage
4. Voyages de santé vers des hôpitaux, spas, cabinets ou cliniques médicales spécialisées
5. Mobilités des personnels de l'armée (et du matériel associé)
6. Mobilités de retraite à la recherche d'un style de vie transnational
7. Voyages accompagnés d'enfants ou de proches
8. Mobilités liées aux diasporas (migrations internationales et circulations post-migrations)
9. Migrations de personnels peu qualifiés vers les villes globales y compris « l'esclavage moderne »
10. Voyages touristiques en lien avec la visite de lieux ou d'évènements vus à travers le « regard touristique »
11. Visites à des proches
12. Mobilités liées au travail y compris les mobilités quotidiennes (*commuting*)

Source : Urry J., 2007, pp. 10-11. Traduction personnelle.

Cette classification a le mérite de préciser certaines catégories de la typologie proposée par Gallez et Kaufmann. Urry distingue les voyages touristiques des voyages d'affaires ou de santé, montre la diversité des migrations internationales (migrations de réfugiés, migrations liées aux diasporas, migrations de style de vie...) comme celle des mobilités ordinaires liées au travail, à la visite de proches, à l'accompagnement. Cependant, cette typologie passe sous silence la dimension résidentielle de la mobilité qu'elle soit internationale ou interne ainsi que la majorité des mobilités quotidiennes de loisirs.

Une autre typologie réalisée par deux géographes australiens propose de classer les déplacements selon deux critères : les temporalités et les motifs (Bell et Ward, 2000). Trois niveaux de temporalité sont proposés :

- les mobilités *permanentes* que nous préférons nommer de *long terme* pour éviter l'ambiguïté du terme soulignée antérieurement ;
- les mobilités *temporaires* avec au moins une nuit en dehors de sa résidence habituelle ;
- les mobilités avec un déplacement à l'échelle d'une journée que nous préférons appeler *quotidiennes*.

Deux grandes familles de motifs de déplacement sont ensuite identifiées : les motifs liés à la *production* (essentiellement liés au travail) et les motifs liés à la *consommation* (de biens ou de services marchands ou non). Les auteurs précisent que cette distinction est schématique et qu'il convient de réfléchir par dominante. Bell précisera dans un article ultérieur la catégorie *consommation* en identifiant une catégorie *Recherche du plaisir (Pleasure-Seeking)* assez proche de notre définition des mobilités récréatives. Cette typologie est pédagogique mais présente selon nous deux problèmes. D'une part, la distinction production/consommation laisse entendre que les déplacements obéissent à une rationalité économique, ce qui, nous le verrons, est aujourd'hui remis en cause. D'autre part, elle évacue certains déplacements qui

tiennent à l'insécurité du lieu de départ soit pour des raisons politiques ou environnementales.

Le **Tableau 3** propose ainsi une synthèse des différentes approches selon le motif en tentant de combler certains manques, avec l'ajout des motifs liés à la *sécurité*. Nous préférons cette expression à celle de *migration forcée*. Ces dernières, si elles ont pu exister par le passé à l'image des migrations d'esclaves dont la chanson *Strange Fruit*⁷ retrace l'ultime voyage, sont aujourd'hui très rares sans avoir totalement disparu.

Tableau 3. Une typologie possible des mobilités selon le motif de déplacement

Grand type de mobilité	Temporalité du déplacement	Motifs du déplacement			
		Liés à la "sécurité"	Liés à la "production"	Liés à la "consommation"	
				Recherche du "plaisir" ou du "ressourcement"	Autres "consommations"
Migration (ou mobilité résidentielle)	Long terme (avec changement de résidence habituelle)	Migration avec obtention d'un statut de réfugié (1)	Migration de travail (12, 8, 9)	Migration « d'aménités » (Lifestyle migrations) dont migration de retraite (6)	Recherche d'un meilleur logement
		Mobilité "refuge" en situation transitoire (sinistrés, déplacés environnementaux etc.)	Mobilité des demandeurs d'asile en attente de régularisation (1)	Voyage professionnel dont affaires (2), mission des personnels militaires (5) et stages	Visites longue distance à des proches
Travail saisonnier	Snowbirding/Sunbirding (6)		Santé/Hospitalisation (4)		
	Séjour touristique (10)		Congrès/Séminaires/Conventions (9)		
			Accompagnement longue distance (7)		
			Pèlerinage		
Quotidienne avec un déplacement plus ou moins répétitif à l'échelle d'une journée	Navette domicile-travail (12)	Shopping	Navette domicile-études		
		Loisirs	Accompagnement (7)		
		Visite à des proches résidant à proximité (11)	Office religieux		

Conception et réalisation : Didier Vye, 2021. D'après Zelinsky, 1971 ; Bell & Ward, 2000 ; Urry, 2007 ; Bell & Brown, 2006. Les numéros correspondent aux 12 formes de déplacement selon John Urry (Encadré 1)

Ce tableau croisant la dimension temporelle et le motif de déplacement ne prétend pas à l'exhaustivité⁸, pas plus qu'il ne distingue les échelles spatiales de la mobilité. Le géographe peut donc légitimement se sentir frustré par ce type de classification. Néanmoins, il permet d'avoir une lecture assez fine des logiques de déplacement. Nous le réutiliserons pour définir plus précisément les mobilités à dimension récréative en montrant dans quelle mesure ces dernières décloisonnent les catégories préexistantes (cf. page 54).

⁷ Billie Holiday, *Strange Fruit*, 1939.

⁸ On pourrait par exemple ajouter les déplacements aux motifs hybrides tels que le bénévolat qui relève de pratiques partiellement *déroutinisantes* s'inscrivant à la fois dans le champ productif comme dans celui du ressourcement ou de la récréation (Elias et Dunning 1994; Violier 2015). On peut aussi citer les déplacements liés aux pratiques sportives en compétition en amateur comme en professionnel.

1.1.2. Des mobilités plus ou moins visibles selon les sources, les méthodologies et les enjeux sociétaux

Si les moments essentiels de l'existence tels que la naissance, le mariage ou la mort sont bien renseignés dans les pays développés, il n'en est pas de même pour cet événement permanent qu'est le déplacement (Courgeau 1988; 1973). Les géographes, notamment ceux de l'École Française de Géographie réunis autour de Vidal de la Blache, ont longtemps privilégié une logique fixiste considérant que les déplacements de populations relevaient davantage de l'anomalie que d'une forme structurante du rapport à l'espace. Le courant de la Nouvelle Géographie s'est intéressé aux mouvements dans l'espace en privilégiant une approche par flux, quantitative et agrégative, à l'image des travaux de Denise Pumain et/ou de Thérèse Saint-Julien (1986; 2004). Or, tout chercheur travaillant sur les mobilités est confronté à la qualité inégale des statistiques descriptives produites par les sources institutionnelles. Il existe ainsi un décalage entre l'importance des déplacements à toutes les échelles et la difficulté à les évaluer et à les observer.

Des sources officielles souvent frustrantes

L'observation des **migrations internationales** est fortement perturbée par l'importance des déplacements illégaux dont on ne connaît pas par définition l'ampleur exacte. Des estimations existent à l'échelle de chaque pays mais elles sont liées à la capacité des États à contrôler leurs frontières. Les principales sources de ces déplacements illégaux sont donc policières et sont liées au nombre d'arrestations aux portes maritimes ou continentales des États ou des ensembles étatiques comme l'Union européenne. Pour cette dernière, les littoraux et espaces insulaires sont souvent en première ligne (îles grecques, archipel des Canaries, île de Lampedusa, enclaves espagnoles de Ceuta et Melilla, Gibraltar, Calais, etc.). L'autre source utilisable pour évaluer l'ampleur des migrations illégales est le nombre de décès survenus dans des zones dangereuses, en mer pour rejoindre l'Europe depuis l'Afrique ou le Moyen-Orient, ou à travers le désert pour rejoindre les États-Unis depuis le Mexique. Cette comptabilité morbide à laquelle s'ajoute l'implantation de camps de migrants bloqués aux frontières, donnent une forte visibilité à la « question migratoire » (Simon 2008; Wenden 2018). Ici, le décalage est grand entre l'incertitude statistique du phénomène et sa forte visibilité médiatique et politique. S'agissant des migrations légales, la majorité des statistiques officielles, centralisées par l'Organisation Internationale pour les Migrations (OIM), sont relatives au pays d'arrivée. La connaissance des migrations internationales est d'abord une connaissance de l'immigration plus que de l'émigration.

On pourrait penser que la quantification des **migrations internes** est plus aisée au sein des démocraties occidentales dans la mesure où la question de l'illégalité de ce type de mobilité ne se pose pas, en dehors de cas très marginaux (évadés de prison, squatteurs etc.). Pour autant, alors même qu'il s'agit de déplacements beaucoup plus fréquents que les migrations internationales, la qualité des sources officielles varie fortement d'un pays à un autre en fonction de l'existence de registres de population. Ces derniers compilent les données d'état-

civil ainsi que les changements de résidence des individus, ce qui offre la possibilité de suivre en continu et à partir d'une source statistique unique, les migrations résidentielles. Une large majorité de pays européens a adopté ce système d'enregistrement, à la différence de la France (Poulain et Herm 2013). En effet, la dernière tentative d'enregistrement obligatoire des changements de résidence remonte à 1941 quand l'État de Vichy souhaitait contrôler, sous la pression de l'occupant nazi, les déplacements des individus en « zone libre ». Ce lourd héritage explique certainement la réticence de la population française vis-à-vis d'une éventuelle obligation de déclarer son changement de domicile alors même que beaucoup le font auprès d'organismes publics ou privés. De manière générale, comme l'a aussi montré la crise sanitaire, toute tentative de suivre les déplacements est considérée par l'opinion publique comme une atteinte à la vie privée.

En France, nous pourrions penser que le **recensement** puisse pallier ce manque d'informations sur les migrations internes. Or, le recensement exhaustif de la population a été remplacé à partir de 2004 par une enquête annuelle qui ne porte que sur une partie de la population française : seuls 40% des habitants des communes de plus de 10 000 habitants sont recensés. De plus, une seule question du bulletin individuel porte sur les migrations résidentielles. Jusqu'en 2010, la question était la suivante : « où habitiez-vous le 1^{er} janvier [de l'année du dernier recensement] ? La période de référence pour mesurer les « migrations » a donc longtemps été la période intercensitaire soit 5 ans depuis 2004 mais 9 ans dans les années 1990. Cela ne permettait donc pas de savoir si une personne avait changé plusieurs fois de résidence entre ces deux périodes. De ce fait, l'INSEE recensait des « migrants »⁹ et non des migrations (Vye 2011). En 2011, l'INSEE a réduit la période à un an, ce qui permet de mesurer des déplacements à une échelle temporelle plus fine. En revanche, ce changement de méthodologie rend impossible toute comparaison avec une période antérieure à 2011. Enfin, de nombreux fichiers administratifs qui enregistrent un changement d'adresse pourraient renseigner le chercheur mais ils sont souvent incomplets (fichiers électoraux, EDF) ou difficiles d'accès (ex : fichiers fiscaux...). La création par l'INSEE en 2018 d'une large base de données portant sur les logements et les individus (FIDELI) offre cependant la promesse d'une meilleure connaissance des migrations résidentielles (cf. [page 201](#)).

S'agissant des **circulations touristiques**, malgré d'importants efforts d'harmonisation internationale, l'insécurité statistique est de mise face aux « insaisissables touristes » (Violier 2015). De ce fait, une grande partie des déplacements touristiques demeurent inobservés (De Cantis et al. 2015) d'autant plus qu'à l'échelle internationale, les modalités de production des données varient beaucoup selon les États. Dans la comptabilité du tourisme international, la confusion entre touriste non-résident et touriste étranger complique les choses. Par exemple,

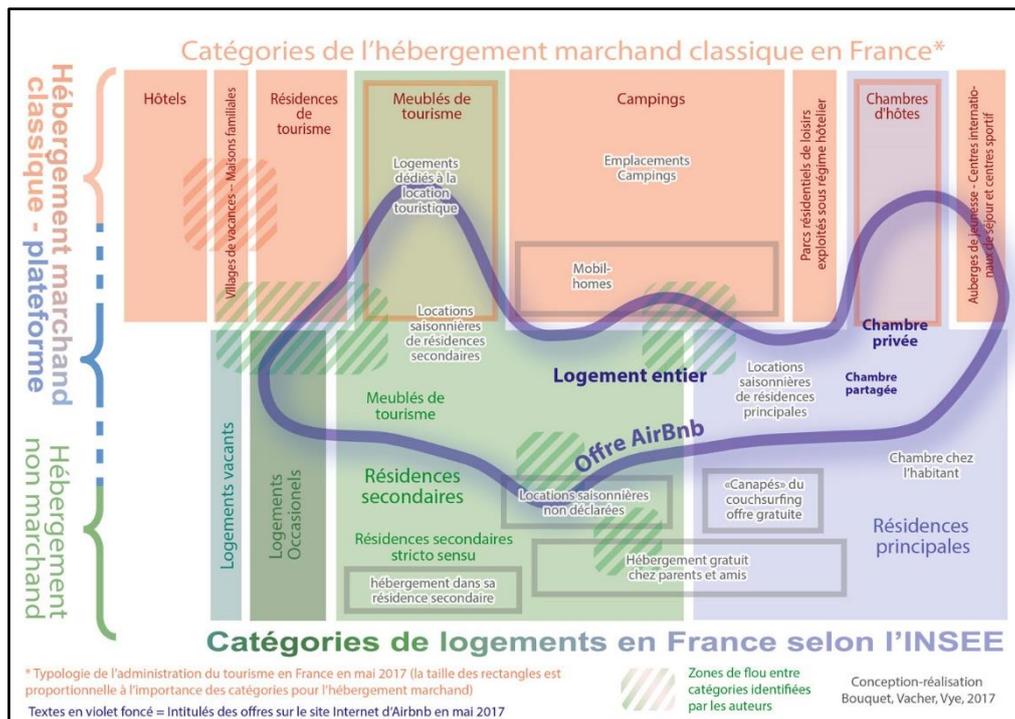
⁹ Et encore, pas de manière exhaustive, trois catégories n'étant pas comptabilisées : les personnes parties à l'étranger au cours de la période intercensitaire, les individus qui ont pu changer de résidence mais qui sont décédés entre temps et donc les personnes ayant fait au moins deux changements de résidence avec retour dans la résidence de départ.

le Maroc tient compte de leurs ressortissants résidant à l'étranger pendant que la Tunisie les exclut (Violier 2015).

Comme pour les migrants, il faut trouver un lieu de référence pour pouvoir comptabiliser les « touristes », ce lieu est soit une porte d'entrée, soit une destination. Dans le premier cas, des données sont collectées aux frontières, notamment dans les aéroports internationaux mais les arrivants, s'ils sont bien des voyageurs, ne sont pas tous des touristes, au sens de l'équipe MIT même s'ils le sont au sens de l'OMT (**voir note n° 3**). Pour rajouter à la confusion, 66 États ne dénombrent que les visiteurs à la journée (Violier 2015). Enfin, ce type de données ne permet ni de mesurer la fréquentation d'un lieu touristique par les touristes internationaux (Shaw, Williams, et Greenwood 1990), ni d'en évaluer les variations saisonnières (De Cantis et al. 2015).

S'agissant de la destination, il s'agit d'identifier des lieux précis et fiables. Or, les offices de tourisme ont tendance à survaloriser les primo-visiteurs tandis que les sites payants (ex : musées, salles de concert, festivals d'été) n'accueillent pas que des touristes. Les lieux d'hébergement sont une possibilité évidente mais ils présentent plusieurs limites : tous les voyageurs ne sont pas des touristes, notamment dans les grandes métropoles, et seuls les hébergements marchands peuvent, en théorie, fournir des statistiques fiables notamment via la taxe de séjour. De plus, c'est la fréquentation des hébergements marchands collectifs (hôtels, campings...) qui est la mieux renseignée, ce qui laisse de côté non seulement l'hébergement chez des proches mais aussi la location de meublés. Or, c'est un véritable problème à l'heure où explose l'hébergement via les plateformes numériques de location entre particuliers telles que *Airbnb*. Comme le montre la **Figure 1**, la grande porosité entre l'offre d'hébergement classique et celle des plateformes numériques complique encore plus l'évaluation des fréquentations (Bouquet, Vacher, et Vye 2019).

Figure 1. Une vision de la place de l'offre Airbnb dans l'hébergement touristique en France



Conception et réalisation : Claire Bouquet, Luc Vacher et Didier Vye, 2017.

Mobilités en stock

De manière générale, les données officielles sur les mobilités portent le plus souvent sur des *stocks* plutôt que sur des *flux*. Elles sont le plus souvent relatives au lieu d'arrivée : on enregistre d'abord un nombre de visiteurs, un nombre de « migrants internationaux » (c'est-à-dire selon l'OIM, toutes les personnes qui résident dans un pays dans lequel ils ne sont pas nés), un nombre de nouveaux résidents, etc. Mais cette logique de stock conduit à étudier des « cumuls » d'individus, qu'ils soient immigrés ou touristes dont le calcul dépend du moment de la comptabilisation. Pour les migrants internationaux, il s'agit de la date du recensement. Or, aux États-Unis, premier pays du monde pour le nombre de ces immigrés (appelés *foreign-born*), celui-ci a lieu tous les 10 ans. Ces *foreign-born*, à moins de retourner dans leur pays d'origine, ont donc un statut immuable de *migrant* sans qu'il soit pour autant possible de connaître toutes les migrations intermédiaires qu'ils ont pu effectuer avant d'être identifiés comme tels.

Dès lors, pour évaluer des flux, il faut recourir à des statistiques bi-localisées c'est-à-dire qui renseignent à la fois un lieu de départ et un lieu d'arrivée. En France, c'est systématiquement le cas pour les déplacements domicile-travail - grâce au recensement INSEE - fréquemment le cas pour les migrations internes ou internationales - lorsqu'on connaît uniquement le pays de naissance des *foreign-born* - et assez souvent le cas pour les mobilités touristiques. Cette approche par flux reste cependant en trompe-l'œil, puisque dans le meilleur des cas, seuls les points de départ et les points d'arrivée sont connus. Tous les lieux de transit, les villes-étapes,

les circuits touristiques, les itinéraires résidentiels ou migratoires ne sont pas connus. S'agissant des mobilités quotidiennes, il est impossible à travers le recensement INSEE de connaître les déplacements intermédiaires entre le domicile et le travail, parfois nommés *chaînes de déplacement* (Kieffer et Audard 2014). Cela s'avère pourtant primordial pour comprendre les choix modaux. Déposer et récupérer ses enfants à l'école, faire ses courses en grande surface, aller au club de sport après le travail sont autant de déplacements quotidiens qui impliquent souvent le recours à l'automobile, notamment au sein des espaces périurbains.

Les enquêtes thématiques nationales réalisées par l'INSEE ainsi que l'échantillon démographique permanent sont potentiellement des sources très riches pour les démographes et sociologues (Shon 2007). Elles s'avèrent cependant frustrantes pour les géographes car la représentativité nationale de l'échantillon ne permet pas de mettre en avant des différenciations spatiales à l'échelle infrarégionale. *L'Enquête sur la Mobilité des personnes*¹⁰ a l'avantage d'étudier les mobilités quotidiennes, comme celles de plus longue distance et de fournir un cadrage national de référence sur les pratiques de mobilité. Cependant, le périmètre de référence est celui du Zonage en Aire Urbaine (ZAU) de l'INSEE qui fait fi de certaines différenciations spatiales (métropole, ville touristique, ville côtière)¹¹. De surcroît, les nombreuses enquêtes locales de déplacement sont difficilement comparables entre elles car la période de réalisation dépend du calendrier d'élaboration de chaque document de planification puisqu'elles ont pour but d'en alimenter le diagnostic.

Ainsi, les sources officielles sur les mobilités ne permettent guère de saisir efficacement le sens des déplacements et de comprendre les relations et les agencements entre les lieux que tissent les migrants, les touristes, les navetteurs.

Qu'en est-il des indicateurs produits à partir de ces sources de données ?

Indicateurs en solde

Le solde migratoire est un des indicateurs les plus fréquemment utilisés dans l'étude géographique des flux de populations. Celui-ci mesure, dans le cadre des migrations uniquement, la différence entre le nombre de personnes entrées et le nombre de personnes sorties sur un territoire de référence. En France, il s'agit d'un indicateur calculé par défaut par l'INSEE. Il résulte non pas d'une comptabilité effective des entrées et sorties mais d'une différence entre l'évolution de la population totale connue grâce au recensement et le solde naturel connu grâce aux actes de naissance et de décès enregistrés auprès de l'État-Civil, d'où son appellation officielle de solde *apparent des entrées-sorties*.

Par ailleurs, il est hasardeux d'utiliser cet indicateur pour comparer le niveau d'attraction migratoire des territoires les plus peuplés, telles que les métropoles, avec ceux de faible densité (**Tableau 4**).

¹⁰ Qui a remplacé l'Enquête Nationale Transport et Déplacements en 2018.

¹¹ Le ZAU a été remplacé en 2020 par un zonage davantage en conformité avec celui utilisé à l'échelle européenne (le Zonage en Aires d'attraction), ce qui complique les comparaisons entre les différentes enquêtes.

Tableau 4. Le solde migratoire : un indicateur à interpréter avec précaution

	Creuse	Métropole du Grand Paris
Unité spatiale	Département	EPCI
Population en 2017	118 638	7 057 905
Nombre de ménages en 2017	57 546	3 168 952
Variation de la population : taux annuel moyen entre 2012 et 2017, en %	-0,5	0,3
<i>dont variation due au solde naturel : taux annuel moyen entre 2012 et 2017, en %</i>	-0,9	0,9
<i>dont variation due au solde apparent des entrées sorties : taux annuel moyen entre 2012 et 2017, en %</i>	0,4	-0,6

Sources : Insee, RP2012 et RP2017 - exploitations principales (périmètres au 01/01/2020).

Entre 2012 et 2017, la Métropole du Grand Paris et ses 7 millions d'habitants perd chaque année 0,6 % de sa population par le jeu des migrations pendant que le département de la Creuse (118 600 habitants) en gagne 0,4% grâce aux échanges migratoires apparents. Une lecture rapide de cet indicateur laisse entendre que la Creuse serait plus attractive que la Métropole du Grand Paris. Or, le solde masque le niveau d'intensité des flux entrants et sortants sur un territoire. Ainsi sur la seule année 2012, la métropole du Grand Paris a bien enregistré une perte globale de 46 100 habitants par le jeu des entrées-sorties. Cependant, les seules entrées avoisinent les 200 000 personnes, soit deux fois la population totale de la Creuse. L'intensité des flux est gommée par un solde migratoire proche de zéro, ce qui ne signifie pas que les échanges sont faibles ou nuls. L'ge solde global masque également les profils des individus entrants et des individus sortants. Comme la plupart des métropoles, Paris accueille surtout des nouveaux résidents pour des motifs liés aux études et au premier emploi et voit le départ d'actifs plus âgés ou de retraités. C'est l'inverse pour la Creuse. C'est d'ailleurs cette configuration migratoire inversée qui explique pourquoi Paris poursuit sa croissance démographique (+0,9% par an) alimentée par l'arrivée d'une population jeune. Ceci explique la forte positivité de son solde naturel, pendant que la Creuse continue de perdre des habitants permanents (-0,5% par an) en raison du vieillissement progressif de la population du fait d'arrivées de personnes âgées, ce qui plombe son solde naturel. Un solde migratoire positif peut donc signifier un dépeuplement et/ou un vieillissement tandis qu'un solde migratoire négatif révèle parfois un rajeunissement.

Dans les mailles du filet

Une approche géographique des mobilités implique de questionner les unités spatiales de référence utilisées pour mesurer les déplacements. Il est fréquent de comparer des unités spatiales de même niveau administratif (deux régions, deux États, etc.). Cependant, outre un effet de taille (superficie, population), il existe un effet de maille propre à chaque niveau. Le cas de l'Europe géographique est révélateur de ce biais surtout si on la compare à l'Amérique du Nord, autre grande destination migratoire et touristique internationale. Ainsi, concernant les migrations, le nombre de migrants internationaux en Europe (plus de 82 M) est largement supérieur à celui de l'Amérique du Nord (60 M). Il serait alors tentant d'en conclure que

l'Europe et le principal pôle d'attraction migratoire de la planète en valeur absolue. Mais ce chiffre ne traduit que partiellement « l'attraction » du continent européen. Il faut en effet soustraire une bonne moitié de migrants « internes » (42 M) : les immigrés portugais en France, les Anglais installés en Espagne, etc. Dès lors, l'Europe n'accueille plus « que » 40 M d'immigrés extra-européens soit largement moins que l'Amérique du Nord où près de 59 M d'immigrés sont nés en dehors du Canada et des États-Unis. Le morcellement géographique et l'histoire migratoire du continent européen influencent donc les statistiques relatives au nombre total de migrants. Il en est de même pour les circulations touristiques : plus le morcellement de l'unité spatiale de référence est grand, et a fortiori si les mailles sont des destinations touristiques de premier ordre, plus le poids de cette destination est surestimé dans les statistiques du tourisme international, ce qui est le cas de l'Europe (Violier 2015). Quel que soit le type de mobilité considéré, ce problème de maillage peut néanmoins être contourné en excluant de la comparaison tous les déplacements entre entités de rang immédiatement inférieur à l'unité spatiale de référence, à condition de ne pas confondre le déplacement (logique de flux) et l'individu mobile (logique de stock).

Les statistiques officielles peuvent aussi être biaisées par des regroupements géographiques fondés sur un principe d'égalité des territoires. Le regroupement des statistiques de fréquentation touristique en France par grand type d'espace géographique - littoral, montagne, campagne et ville - ou certaines subdivisions internes - les Alpes coupées en deux quand le Massif central reste un tout - donnent l'illusion d'une égalité des territoires devant le tourisme (Violier 2015). De plus, dans le contexte d'une France devenue largement urbanisée, le maillage départemental, hérité de l'idéologie égalitariste de la Révolution française a comme conséquence de surestimer le poids des espaces ruraux de faible densité et gomme certaines différences internes, comme entre le littoral et l'intérieur.

Populations ? Présentes !

Pour faire face à cette insuffisante connaissance institutionnelle des mobilités, plusieurs méthodologies se sont développées depuis le début du XXIème siècle. Elles ont notamment comme objectif de cerner les variations de la population d'un territoire en lien avec les circulations. À l'échelle internationale, citons certaines méthodes indirectes de comptage comme les productions de déchets, les consommations d'électricité, la vente de journaux (De Cantis et al. 2015). En France, on pense aux travaux de l'INSEE et du Ministère du Tourisme sur la notion de *population présente* (Terrier 2007)¹². Ces derniers travaux ont le mérite d'intégrer les mobilités de tourisme et de loisirs dans le calcul des variations démographiques d'un territoire, permettant de saisir les effets de saisonnalité des territoires touristiques, de

¹² Cette estimation repose entre autres sur l'enquête mensuelle « Suivi de la demande touristique » (SDT) qui étudie les déplacements touristiques d'un échantillon de 20 000 personnes âgées de 15 ans et plus. Prenant comme base la population résidente à l'année, l'estimation est effectuée jour par jour à l'échelle d'une année. Elle est réalisée sur l'ensemble du territoire métropolitain français et tient compte aussi bien des mobilités à l'intérieur de l'hexagone grâce l'enquête SDT que de celles en provenance de l'étranger, ces dernières étant calculées à partir de plusieurs sources : enquêtes aux frontières, enquêtes mensuelles de fréquentation des hôtels et des campings.

relativiser le « vide » de certains territoires ruraux (Talandier 2007), ou de suggérer l'importance des populations fréquentant un lieu dans l'économie locale (Davezies 2009). Cependant, le calcul se fait sur une base départementale, ce qui ne permet pas de descendre à une échelle fine (la ville touristique, le littoral, les îles par exemple) au contraire de la méthodologie développée dans la thèse de Magali Talandier. Celle-ci propose le calcul d'un *taux de présence* à l'échelle communale grâce à une extrapolation statistique. Dans les deux cas, les circulations résidentielles comme celles des résidents secondaires ne sont pas explicitement intégrées dans le calcul (Blondy, Vacher, et Vye 2013). Surtout, ces approches sont centrées sur les déplacements touristiques et « oublie » les déplacements quotidiens - domicile-travail/domicile-études, excursionnisme (Vacher et Vye 2012b).

Suivis à la trace

Au tournant des années 2000-2010, la révolution digitale liée à l'avènement d'Internet puis à la généralisation des objets mobiles connectés transforme nos pratiques quotidiennes (Ash, Kitchin, et Leszczynski 2018). D'innombrables traces numériques sont laissées volontairement ou non par l'« Homme-Trace », c'est-à-dire un individu connecté en quasi permanence (Zlitni et Galinon-Melenec 2013). Par ailleurs, ces données numériques sont presque toutes à dimension spatiale (Beaude 2015). Par la masse de données potentiellement disponibles, toutes ses traces portent la promesse d'une observation en temps réel des territoires (González-Bailón 2013; Lucchini et Elissalde 2016). Elles offrent donc des perspectives vertigineuses dans l'étude des circulations (Aguiléra et Belton-Chevallier 2017) notamment touristiques (Li et al. 2018) dans la mesure où elles constituent des alternatives séduisantes aux méthodologies classiques souvent coûteuses et chronophages (Fournier et Jacquot 2014; Shoval et Isaacson 2007). Elles rendent possible une véritable analyse des déplacements et non une observation de stocks d'individus mobiles.

L'observation des variations spatio-temporelles de la fréquentation est un domaine d'application pour lequel il est fréquent de recourir aux signaux émis par les téléphones mobiles et regroupés par antenne-relais. Les méthodologies sont développées par les opérateurs privés, à l'image d'ORANGE (programme FLUX VISION) ou de SFR (programme GEOSTATISTICS). Les données sont essentiellement destinées aux acteurs institutionnels tels que les Comités régionaux ou les Agences départementales du Tourisme (Brémond, Brizon, et Berlingué 2014). L'accès aux données par les chercheurs des laboratoires publics nécessite un partenariat avec les opérateurs téléphoniques comme en Italie (Marchettini, Pulselli, et Tiezzi 2010) ou en France (Fen-Chong 2015; 2012; Vanhoof et al. 2017). La fréquentation de certains sites touristiques est aussi mesurée par la collecte de photos géolocalisées via les sites web de partage comme *Flickr* (Chareyron, Da-Rugna, et Branchet 2013; Jain, Seufert, et Bedathur 2010). Le recours aux traces numériques rend aussi théoriquement possible la distinction en plusieurs catégories des visiteurs d'un lieu (excursionnistes, résidents, touristes français ou internationaux) grâce aux informations relatives à l'adresse de facturation dans le cas des données de téléphonie mobile.

Les données numériques offrent aussi l'avantage de retracer les déplacements qu'ils soient effectués à l'échelle du site touristique *outdoor* (un parc national) ou *indoor* (un musée), de la ville (Gwiazdzinski et Klein 2014) ou de la région (Modsching et al. 2008; Önder, Koerbitz, et Hubmann-Haidvogel 2016). Les traces GPS représentent alors les principales données collectées (Girardin et al. 2009; Harder, Tradišauskas, et Blichfeldt 2010; Kellner et Dr. Egger 2016; Shoal et Isaacson 2007). Ces dispositifs permettent d'identifier les déplacements au sein d'espaces de faible densité (montagne, espace maritime par exemple) palliant l'impossibilité de recourir aux données de téléphonie en raison de la moindre présence d'antennes-relais. La création d'applications dédiées au recueil de traces GPS rend possible l'observation des mouvements de la foule en lien avec un événement touristique comme un festival (Blanke et al. 2014). La géolocalisation s'avère également utile pour reconstituer des déplacements liés à des pratiques sportives comme le surf (Guyonnard et Vacher 2016). Le GPS mesure aussi des vitesses de déplacement et des temps d'arrêt ce qui permet de déterminer à une échelle fine des points d'intérêt dans différents sites tels que les parcs urbains (Harder et al. 2008). Enfin, ces dispositifs amènent à mieux saisir les mobilités quotidiennes dans un contexte urbain et périurbain (Ahas et al. 2010; Cailly et Pourtau 2018; Feildel 2014).

Nuançant cette promesse technoscientifique (Joly 2010), certains auteurs mettent en garde sur les limites de ces dispositifs en insistant sur le paradoxe du numérique qui, bien que prenant une place centrale dans nos vies, reste marqué par l'incertitude voire « *l'intransparence [...] en posant un voile sur les déplacements individuels et collectifs* » (Vidal 2015, 4). Ainsi, beaucoup de données possiblement récupérables sur la toile (via les API¹³ par exemple) sont de plus en plus verrouillées par les géants du numérique (*Google, Facebook, Airbnb*, etc.), désireux de contrôler à des fins commerciales ces données éminemment stratégiques (Quesnot 2016). De ce fait, il est possible de questionner le réel potentiel heuristique des traces numériques dans le champ des sciences sociales en général (Bastin et Tubaro 2018) et de la géographie en particulier (Mericskay, Noucher, et Roche 2018; Noucher 2017). C'est ce que nous nous emploierons à faire pour les mobilités récréatives dans le cadre du projet **DA3T** (voir page 145).

1.1.3. Le sens des mots désignant les individus mobiles : l'expression d'un rapport paradoxal à la mobilité

Les mobilités contemporaines s'inscrivent dans ce que James Hollifield appelle le paradoxe libéral de la mondialisation (Hollifield 1998). D'un côté, le nouvel esprit du capitalisme (Chiapello et Boltanski 2011) prône une circulation accrue des capitaux et des individus dans une logique d'ouverture et de mise en relation des territoires à l'échelle mondiale. De l'autre côté, des stratégies de fermeture sont mises en place par chaque État ou groupe d'États pour

¹³ Les API (*Applications Programming Interface*) sont des interfaces de programmation qui permettent de se connecter sur une application ou un site web pour aspirer ou échanger des données.

maintenir ou développer leur souveraineté politique, leur influence économique ou les intérêts supposés de leur peuple. Cette fermeture se traduit par une limitation graduelle de la mobilité des êtres humains au gré de politiques migratoires sélectives. Les mobilités sont tout autant encouragées que freinées et, selon leur profil, les individus mobiles peuvent être convoités, stigmatisés ou rejetés. Ces injonctions contradictoires se retrouvent dans les politiques publiques¹⁴ comme dans les imaginaires et les représentations sociales ambiguës associées aux mobilités (Vincent-Geslin et Ravalet 2015) notamment à travers le vocabulaire utilisé pour nommer et catégoriser les individus mobiles.

Migrant ou expatrié ?

Employer un vocabulaire différent pour désigner des personnes qui partagent globalement une même pratique de mobilité est significatif des représentations associées à ces populations. Dans le cas des migrations internationales de travail, un jeune malien quittant la région de Kayes pour trouver un emploi peu qualifié à Paris sera un *migrant* quand un cadre chevronné d'une firme multinationale française prenant un poste à Hong-Kong sera un *expatrié*. Dans l'imaginaire collectif, le premier est souvent un *clandestin* marginalisé dans un pays qui n'a d'accueil que le nom tandis que l'autre sera valorisé par son entreprise ou par la société de son pays d'origine. En effet, la figure de l'expatrié est conforme avec l'*idéologie mobilitaire* (Mincke 2016; Mincke et Montulet 2010) qui fait du déplacement une preuve de souplesse, d'agilité et d'adaptation (Borja, Courty, et Ramadier 2014). L'expatrié utilise la mobilité comme une compétence pour être en phase avec une *modernité liquide* (Bauman 2000), c'est-à-dire fondée sur l'émancipation et le bonheur individuel, la réussite sociale par le travail et la fluidité des espace-temps à toutes les échelles d'un monde qui va plus vite. En face, le *migrant* aura pourtant lui aussi fait preuve d'agilité et de souplesse pour traverser au péril de sa vie de multiples frontières, des déserts ou des mers. Cette opposition migrant/expatrié n'est pas sans rappeler la différenciation soulignée dans les années 1970 par le courant de la géographie radicale entre la mobilité *subie* par une main d'œuvre de *travailleurs* plus ou moins servile et la mobilité *choisie* des élites, qui disposent d'un large éventail de lieux de résidence possibles (Brun 1993).

De quoi le nomade est-il le nom ?

Les contradictions au sujet des mobilités se retrouvent dans une inversion des valeurs attachées à certaines figures clés, en particulier celle du nomade. À mesure que les États modernes se construisaient sur des bases sédentaires, certaines populations itinérantes tels que le vagabond ou le *bohémien* (en Europe), le *hobo* (en Amérique du Nord), le *nomade* au sens premier (en Afrique ou en Asie) se sont éloignées de la norme sociétale tout en devenant un sujet de fascination dans le champ culturel et scientifique. C'est à partir des années 1970 dans un contexte d'élaboration de pensées alternatives à l'idéologie dominante que la figure du nomade est réhabilitée voire glorifiée en sciences humaines, sous l'impulsion de

¹⁴ À l'image de l'espace Schengen en Europe qui facilite les déplacements au sein de la zone mais qui les freine à ses frontières.

philosophes ou d'anthropologues (Clastres 1965; Berque, Virilio, et Ziegler 1975; Deleuze et Guattari 1980; Amselle 2011). Puis au tournant du millénaire, l'imaginaire du néo-nomadisme devient en phase avec l'idéologie mobilitaire valorisée dans le cadre de la mondialisation à l'image de l'ouvrage *L'Homme Nomade* de Jacques Attali paru en 2003. La géographie elle-même n'est pas en reste avec l'hypothèse de la transition mobilitaire au sein de la *planète nomade* (Knafou 1998). Mais progressivement, ce mot échappe à la sphère de la pensée pour devenir un stéréotype, recyclé et décliné dans la sphère commerciale et marketing (forfait téléphonique, vélo électrique, etc.). La figure du nomade incarne ainsi une inversion dans la hiérarchie des valeurs entre les sociétés enracinées et les sociétés mobiles. L'*hypermobilité* devient alors le *nec plus ultra* de la modernité, malgré les réserves que l'on peut apporter à ce référentiel de plus en plus écrasant (Frétigny 2015).

La guerre des Mondes

Joël Bonnemaïson avec sa double métaphore de *l'arbre et de la pirogue* a montré à partir du cas de l'archipel de Vanuatu que beaucoup de sociétés dites « primitives » concilient ancrage et mouvement (Bonnemaïson 1986). Pour autant, cette dialectique est souvent pensée en termes d'opposition voire de clivage politique. Ainsi, la géographie du vote aux élections américaines de 2020 faisait écrire à Jacques Lévy, Sébastien Piantoni, Ana Povoas et Justine Richelle que deux mondes se trouvaient face à face. D'un côté, il y a une Amérique « bleue » (démocrate) habitant majoritairement les aires urbaines les plus peuplées et qui est « *celle qui bouge dans les deux sens du terme : on y définit son identité dans le mouvement environnant mais aussi dans le changement de soi, par l'acquisition permanente de nouvelles capacités personnelles* ». En face, la *Red America* des électeurs de Trump « *qui cherche à résister au tourbillon du monde en défendant pied à pied des acquis menacés* » (Lévy et al. 2020). Le registre de l'antagonisme entre ceux qui sont en mouvement et les autres se retrouve dans d'autres distinctions binaires : les *touristes* ne sont pas des *habitants*, les *circulants-usagers* se différencient des *habitants-électeurs* (Béhar, Estèbe, et Vanier 2014), les *outsiders* s'opposent aux *insiders* (Relph 2008). Selon les enjeux, les thèmes et les idéologies, les mêmes seront tantôt les bons ou tantôt les méchants, les victimes ou les bourreaux.

Pas d'amalgame !

Certaines confusions sémantiques - généralement volontaires - participent à une stigmatisation de certains individus mobiles. Ainsi, les Roms, première minorité transnationale du continent européen, sont soumis aux pressions contradictoires des discours sur la liberté de circulation au sein de l'Union européenne (Asséo 2004). Le terme de *Rom* est défini par le Conseil de l'Europe sur des bases culturelles et ethniques désignant un peuple de tradition nomade originaire d'Inde et arrivé en Europe autour du XIV^{ème} siècle (Delépine 2012; Simhandl 2006). Ce terme a progressivement remplacé celui de *tsigane* jugé trop péjoratif en Europe centrale et orientale. Selon cette définition, les Roms présents sur le territoire français peuvent correspondre à deux types de population : d'une part les 300 à 400 000 *Gens du voyage* et d'autre part, les 20 000 Roms venus au tournant des années 2010 d'Europe de l'Est, principalement de Roumanie. Or, aujourd'hui, tout oppose ces populations en termes de

mode de vie et de statut. Les *Gens du voyage* correspondent à une catégorie juridique propre à la France. Ils sont citoyens français et une majorité est encore semi-nomade, bien que la sédentarisation se développe (Bergeon 2014). Les Roms originaires d'Europe de l'Est sont des migrants de nationalité étrangère mais sont sédentarisés, les camps de Roms installés notamment en région parisienne reproduisant les quartiers d'habitat précaire du pays d'origine. Or, pour des raisons idéologiques, ces populations sont souvent amalgamées dans les discours y compris au plus haut sommet de l'État (Bergeon 2010; Geisser 2007) partageant le point commun d'être considérées comme marginales, donc dérangeantes, et par-là même stigmatisées (Blum Le Coat, Catarino, et Quiminal 2013). Ce flou volontairement entretenu à des fins idéologiques rappelle celui entre *l'immigré*, qui est une notion géographique, et *l'étranger* qui renvoie à un statut juridique et non à un déplacement.

Cachez ce touriste que je ne saurais voir

La différenciation sémantique peut aussi avoir pour objectif d'éviter la confusion avec d'autres catégories jugées moins valorisantes socialement. Ainsi, la figure du *touriste* avance parfois masquée, notamment par le vocabulaire qui lui est attribué. Pour certains acteurs en charge du développement touristique, le terme *touriste* est presque devenu un « gros mot ». Lors d'une sortie de terrain avec les étudiants, un directeur d'une station balnéaire au bord de l'Atlantique nous confiait qu'il jugeait le mot *touriste* obsolète lui préférant le terme de *voyageur*. Cette distinction *touriste/voyageur* est soulignée par plusieurs auteurs. Certains la critiquent (Équipe MIT 2002; Urbain 1991) d'autres la revendiquent (Paquot, 2014¹⁵). Un *voyageur* serait un individu mobile qui raconte une histoire, fruit d'une expérience forcément enrichissante pour lui-même et pour les autres. Il représente un retour aux sources de l'expérience touristique, pionnière, romantique, passionnée. Le *voyageur* est un aventurier, il expérimente, il n'est pas pressé, c'est un flâneur. Le *touriste* se déplace en masse dans des lieux bondés. C'est un envahisseur pressé, superficiel dans son rapport aux autres, collectionnant les destinations comme des trophées tout en « impactant » l'environnement. C'est un « idiot du voyage » (Urbain 1991). S'il est soumis à un certain mépris de classe, il se méprise presque autant lui-même. Il n'est ainsi guère surprenant que le marketing touristique finisse lui aussi par gommer la figure du *touriste* comme le montre la campagne publicitaire du Comité régional du Tourisme de la Bourgogne (**Figure 2**).

¹⁵ Voir à ce sujet la critique de son ouvrage par Philippe Violier (Violier 2014).

Figure 2. Campagne de communication pour promouvoir le tourisme en Bourgogne



Source : Comité régional du Tourisme en Bourgogne, 2011

Le slogan « En Bourgogne, il n’y a pas de touristes » s’adresse aux visiteurs potentiels de la région en leur disant : venez en Bourgogne car ce n’est pas une destination bondée de touristes ; vous y serez tranquilles et en compagnie de gens de qualité, dont vous faites partie évidemment, car comme eux, vous avez bon goût et vous souhaitez vous adonner à des pratiques valorisantes, d’autant plus que ce n’est pas en Bourgogne que vous bronzeriez *idiot*.

Ce stratagème de mise à distance du « touriste » est également utilisé par certains résidents secondaires¹⁶, une catégorie d’individus mobiles difficile à cerner, comme l’ensemble des multi-résidents.

Les multi-résidents, des passants qui interpellent

Le plus souvent en dehors des radars de la statistique publique, les multi-résidents, c’est-à-dire les personnes partageant leur vie entre plusieurs logements éloignés (McIntyre, Williams, et McHugh 2006), représentent une catégorie d’individus mobiles incontournable dans l’analyse géographique des déplacements. Ces *circulants* s’inscrivent dans des modes d’habiter complexes tantôt qualifiés de « poly-topiques » (Stock 2006b), de « poly-spatiaux » (Viard 1994) ou de « multi-locaux » (Hamman et al., 2014). Derrière cette appellation générique, se cache une profonde hétérogénéité de profils et de pratiques (Duchêne-Lacroix,

¹⁶ À l’occasion des *focus groups* organisés dans le cadre du programme **RS17** (voir partie 2), beaucoup de propriétaires de résidence secondaire rejetaient le qualificatif de « touristes » dans une forme de mise à distance qui faisait appel aux rythmes de fréquentation (« nous ne venons pas qu’en été »), aux sociabilités (« les commerçants nous reconnaissent ») ou au statut résidentiel (« nous sommes propriétaires et donc contribuables »).

Hilti, et Schad 2013). En effet, l'évolution des modes de vie, l'interconnexion croissante entre les lieux de résidence grâce aux réseaux matériels ou immatériels ont progressivement diversifié les formes de multi-résidentialité.

Les multi-résidents véhiculent des imaginaires forts et font l'objet de débats sociétaux. Depuis son origine antique - les riches citoyens romains et leurs *villas* - la circulation résidentielle est considérée comme l'apanage des élites. La multi-résidentialité part donc d'un présupposé : ces individus mobiles sont forcément privilégiés car ils possèdent plusieurs logements. C'est évidemment en grande partie une réalité : parmi tant d'autres, évoquons Mick Jagger, le chanteur des Rolling Stones qui navigue entre ses résidences américaines de Richmond (Virginie), de New York et de Sarasota (Floride), son château de Fourchette en Touraine ou sa villa sur l'île privée de Mustique dans les Caraïbes¹⁷. Il appartient ainsi à la jet-set cette « *microsociété constamment en mouvement et sautant d'une résidence à une autre selon des itinéraires saisonniers largement préétablis* » (Knafo 2000, 93), stade ultime de la transition mobilière.

Il en est de même pour la catégorie des résidents secondaires. Ces « *passants qui restent et ces habitants qui passent* » (Urbain 2002, 516) interpellent par leur position entre la sphère résidentielle et la sphère touristique (Sacareau, Vacher, et Vye 2013). Parce qu'ils ne sont ni vraiment touristes, ni résidents à part entière, parce qu'ils sont contribuables mais rarement électeurs, ils entretiennent une relation ambivalente avec leur territoire de villégiature (Coppock 1977). Dans les espaces ruraux ou insulaires, la maison de campagne est souvent un marqueur de la gentrification rurale (Richard, Dellier, et Tommasi 2014). Sur les littoraux ou dans les espaces de montagne, la résidence secondaire est associée à un processus de dégradation environnementale donnant lieu à de vifs débats (Debarbieux 2013) tout en étant située en première ligne face aux effets du changement climatique (Rey-Valette et al. 2015). Pour l'économie locale, la résidence secondaire est critiquée par son inoccupation une large partie de l'année (« volets fermés »¹⁸) ou parce que c'est un hébergement qui échappe à l'économie marchande (« lits froids »¹⁹).

Comme pour le tourisme, c'est autant l'objet que le sujet qui est mis en accusation. Il faut dire que le portrait-robot du résident secondaire a tout de l'*usual suspect*. Par rapport aux « mono-propriétaires », les propriétaires de résidence secondaire en France sont presque deux fois

¹⁷ Source : Le Fur Antoine, 2021. [La nouvelle maison de Mick Jagger va ravir les fans de bling-bling](#). Magazine « Elle Décoration ».

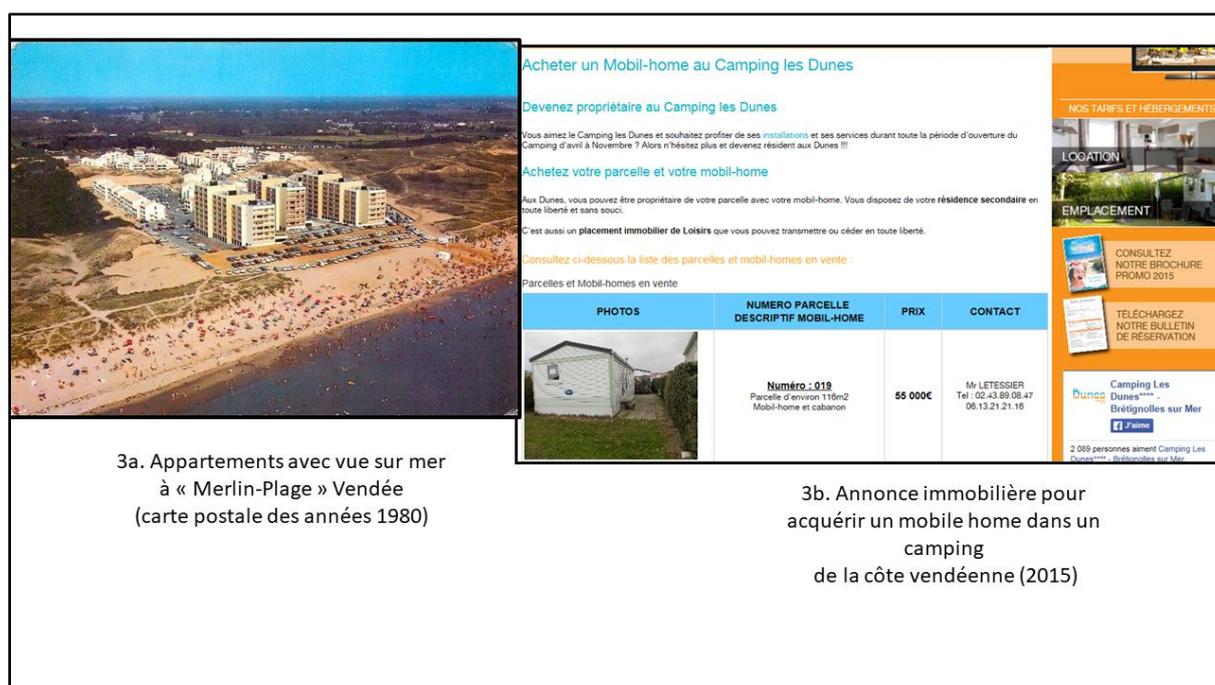
¹⁸ Selon une enquête nationale réalisée en 2010, le taux d'occupation des résidences secondaires atteint 42 nuitées par an dont 30 par le propriétaire et sa famille (Atout France 2010).

¹⁹ Selon l'INSEE, en 2011, l'hébergement non marchand (qui inclut aussi les résidences principales) constitue 72% de l'ensemble des lits touristiques en France.

plus nombreux à résider dans l'agglomération parisienne²⁰. Ils sont globalement plus aisés²¹ et plus âgés²² (Demaison et al. 2017). C'est la figure du « riche Parisien » en villégiature sur l'île de Ré ou au Cap-Ferret qui est ici convoquée avec ses représentations négatives qui accompagnent souvent les ressortissants de la métropole-capitale dans les pays historiquement centralisés.

Pour autant, ce profil-type masque la diversité des situations socio-spatiales. Tout d'abord, certains propriétaires, y compris en zone côtière, ne sont pas tous des « CSP+ » habitant une luxueuse villa non loin du petit bois de *Trousse Chemise* chanté par Charles Aznavour. La **Figure 3a** nous rappelle que pendant les 30 glorieuses, la construction de nombreux appartements avec vue sur mer, à l'image de Merlin-Plage sur la côte vendéenne (Cloarec 1995), a favorisé l'accès à la résidence secondaire pour des couches sociales modestes. Le rêve d'un second logement bon marché près de la mer est aujourd'hui revisité à travers le *mobile home* comme le montre cette annonce produite par un camping à Brétignolles-sur-Mer (Vendée) en 2015 (**Figure 3b**).

Figure 3. Des formes alternatives de la résidence secondaire



Sources : Compte Twitter de Renaud Epstein @renaud_epstein - Un jour, une ZUP, une carte postale : Merlin Plage (Saint-Hilaire-de-Riez), tweet du 1^{er} juillet 2018 (figure 3a); Capture

²⁰ Cela inclut les propriétaires possédant un logement occasionnel, c'est-à-dire, selon l'INSEE, un logement temporairement occupé pour le travail.

²¹ 65,4 % des ménages propriétaires de résidence secondaire appartiennent au quatrième quartile de revenu par Unité de Consommation contre 34,2% des ménages propriétaires de leur résidence principale (source : enquête Logement, 2013).

²² La moitié des ménages propriétaires de résidence secondaires est âgée de plus de 65 ans contre 36% des propriétaires de résidence principale.

d'écran du site <http://www.campinglesdunes.fr/services/devenez-propretaire/> Consulté le 10 janvier 2015 (figure 3b).

La confusion est également faite entre le bien, le propriétaire et l'utilisateur. Or, de nombreuses résidences secondaires sont utilisées par des tierces personnes. Celles-ci peuvent être des proches à qui l'on prête un bien ou des clients dans le cadre de transactions marchandes qui se sont particulièrement développées via l'utilisation des plateformes numériques de location (Bouquet, Vacher, et Vye 2019). Bien sûr, cela ne change rien à la position sociale du propriétaire. Au contraire, c'est dans le second cas une source d'augmentation substantielle de revenus. Cela contribue néanmoins à un certain brassage social et générationnel au sein des lieux touristiques.

Enfin, c'est l'ensemble des multi-résidents qui est parfois amalgamé dans l'appellation « résidents secondaires ». Il suffit de lire ou d'écouter les discours de certains médias à l'issue du premier confinement de mars 2020 quand, grâce aux données des opérateurs téléphoniques, il a été estimé que des milliers de « Parisiens » avaient fui la région Île-de-France pour la « province ». Contentons-nous d'apprécier ce dessin humoristique qui résume bien la confusion des genres (Figure 4).

Figure 4. Quand la crise sanitaire conforte les stéréotypes



Source: compte Facebook du caricaturiste Dadou, post du 17 mars 2020

Le multi-résident peut aussi bien être un riche propriétaire qui a la chance de pouvoir se replier dans un logement secondaire plus spacieux le temps du confinement qu'un étudiant ou un jeune actif, possédant un pied-à-terre pour le travail et revenant dans sa famille. En effet, selon l'enquête Famille et Logements de 2011 réalisée par l'INSEE, sur les 1,2 millions d'adultes partageant leur temps entre au moins deux logements, près de 30% ont entre 18 et 29 ans (Couleaud et al. 2015). Or, la probabilité qu'il y ait des propriétaires de résidence secondaire parmi ces jeunes est infime. En revanche, il est possible de faire l'hypothèse que bon nombre d'entre eux fasse partie de ces milliers d'individus qui ont fui le confinement en

région parisienne. Mais ces multi-résidents sont beaucoup moins visibles médiatiquement ou même scientifiquement, à l'image des enfants en garde alternée au sein de familles recomposées dont le nombre progresse pourtant fortement²³.

Ce constat n'empêche pas de souligner que la pandémie a révélé une forme d'injustice entre ceux qui possèdent une alternative résidentielle et les *assignés à résidence*, notamment les locataires d'appartements HLM exigus. Parmi eux, se trouvent des travailleurs étrangers qui ont quitté leur pays d'origine pour des raisons économiques. Cependant, eux aussi peuvent appartenir à la catégorie des multi-résidents (Demaison et al. 2017) car ils ont conservé souvent des liens forts avec leur région d'origine dans laquelle ils se rendent presque tous les ans selon une logique de circulation transnationale (Cortes et Faret 2009). Difficile ici de qualifier ce multi-résident de privilégié d'autant plus que la fermeture des frontières lors de la pandémie de COVID-19 a fortement contraint ce repli résidentiel.

Ainsi, les imaginaires de la mobilité sont tout autant des imaginaires associés aux individus mobiles. Le rapport paradoxal à la mobilité des sociétés contemporaines est aussi celui d'une relation ambiguë avec celui ou celle qui se déplace. Comme le souligne Rémy Knafou « *tout déplacement quelle que soit sa portée et sa motivation nous entraîne sur le territoire des autres* » (Knafou 2000, 88). Les représentations et les imaginaires des individus mobiles en disent beaucoup sur notre rapport à l'Autre, que cet Autre s'appelle migrant, touriste ou résident secondaire. Plus généralement, cette première sous-partie aura permis de déconstruire les catégories toutes faites. De plus, l'analyse des sources et méthodes utilisées pour étudier les mobilités montre l'intérêt de ne pas s'en tenir uniquement à une approche par flux, à des données agrégées, certes utiles mais fortement dépendantes de statistiques parfois aléatoires, sensibles aux effets *boîte noire* et parfois assujetties aux idéologies associées aux mobilités.

²³ Selon l'INSEE, la proportion d'enfants en garde alternée a doublé en France entre 2010 et 2016 pour atteindre 2,7% soit 400 000 enfants ou adolescents de moins de 18 ans (Algava et al., 2019).

1.2. Dépasser la dualité circulation / migration : quelles approches transversales des mobilités ?

Quels sont les travaux scientifiques qui proposent un cadre théorique global permettant d'analyser l'ensemble des mobilités ? Nous montrerons dans un premier temps que le tournant mobilitaire (*mobility turn*) qu'ont connu les sciences humaines et sociales à partir des années 2000 participe de cette vision holistique. Cependant, il faut en relativiser la rupture épistémologique d'autant plus que l'analyse systémique qu'il sous-tend peut s'avérer décevante pour une approche géographique (1.2.1). Il s'agira alors de montrer comment de nombreux travaux, bien qu'issus de champs scientifiques longtemps séparés (*migration studies, tourism studies...*) s'inscrivent dans une même démarche systémique et spatialisée (1.2.2 et 1.2.3). Dans ce registre, les mobilités à dimension récréative parce qu'elles s'inscrivent aussi bien dans le champ des circulations que dans celui des migrations représentent une grille d'analyse possible pour envisager les mobilités selon un continuum mettant en évidence des interfaces entre plusieurs formes de déplacements (1.2.4).

1.2.1. Des mobilités au tournant ? Apports et limites du New Mobilities Paradigm

Il est d'usage de considérer que les travaux sur la mobilité en sciences sociales connaissent à partir des années 2000 une rupture épistémologique qualifiée de tournant mobilitaire sous l'impulsion du sociologue britannique John Urry (Urry 2005b). Cette rupture supposée se traduit par une volonté de faire dialoguer différents champs scientifiques (*migration studies, tourism studies, urban studies, etc.*) qui ont été construits séparément malgré quelques rares passerelles (Hui 2016). Il s'agit alors de proposer un cadre théorique commun et interdisciplinaire - *le New Mobilities Paradigm* (Sheller et Urry 2006). Celui-ci aura également sa déclinaison éditoriale avec la création de la revue *Mobilities* qui embrasse à peu près tous les types de mobilité de manière interdisciplinaire. Son comité éditorial regroupe des sociologues comme Mimi Sheller et des géographes comme Tim Cresswell ou C. Michael Hall.

Étudier la société à travers les mobilités

Le *New Mobilities Paradigm* (NMP) part d'un postulat à la fois simple et radical : il s'agit désormais d'étudier la société par le prisme des mobilités car ces dernières constituent la clé de lecture des dynamiques sociétales contemporaines. L'emploi du pluriel dans la dénomination de ce paradigme démontre la volonté de prendre en compte l'ensemble des mouvements dans l'espace, non seulement les individus qui se déplacent, mais aussi les objets, les capitaux, les idées, les imaginaires, etc. Le NMP invite à décentrer le regard de la société vers les mobilités. Les processus sociaux doivent ainsi être appréhendés à travers les déplacements, ces déplacements influençant à leur tour les représentations sociales. Ce renouvellement épistémologique s'appuie sur le constat d'une multiplication et d'une complexification des mobilités à toutes les échelles permises par la compression des espaces-

temps (Harvey 1989), la fragmentation progressive des identités et des pratiques sociales (Giddens 1991) et l'avènement d'une société en réseau consécutive à l'entrée des sociétés dans l'ère de l'information et de la communication mondialisées (Castells 2001). Ces profondes mutations socio-techniques justifient ainsi l'idée que les mobilités reconfigurent désormais les pratiques et les normes sociales autant qu'elles en sont l'expression. Dans la lignée de travaux apparus simultanément (Bauman 2000; Chiapello et Boltanski 2011; Kaufmann 2008), le NMP considère que la mobilité ne se résume pas un simple mouvement physique dans l'espace mais interroge la société dans son ensemble en montrant les liens intrinsèques entre mobilité spatiale et mobilité sociale. Elle n'est pas non plus qu'un simple révélateur de changements socio-spatiaux tels que la mondialisation, mais bien un élément constitutif de ces derniers.

Le *mobility turn* est d'abord un tournant pour la sociologie. En effet, l'analyse sociologique s'est longtemps construite selon une démarche structurale et « statique » étudiant les relations sociales des individus en coprésence immédiate et non en mouvement. Le NMP permet ainsi de révéler des pratiques sociales « *enfouies* » (Urry 2007, 18) soulignant que la vie sociale est également possible entre des individus ou des groupes pourtant très éloignés les uns des autres. Ces derniers peuvent entrer en interaction, d'une part en se déplaçant physiquement grâce à des moyens de transport de plus en plus rapides mais aussi grâce à la circulation parfois quasi instantanée de flux d'informations facilités par la révolution numérique. Le NMP permet ainsi de questionner les identités individuelles et collectives et les relations entre les différents éléments du corps social. D'une certaine façon, ce paradigme constitue une forme de réappropriation par la sociologie de travaux qui allaient de la démographie à la socio-économie des transports en passant par la géographie (Ortar, Saalbrunn, et Stock 2018a).

Le NMP : un paradigme holistique ?

En proposant la notion de *système de mobilité*, John Urry met en lumière les liens entre les individus mobiles, les objets et les informations (Urry 2005a). Non seulement l'individu se déplace de plus en plus mais sa mobilité est facilitée par de multiples objets connectés à des réseaux numériques devenus omniprésents. L'individu mobile (physiquement ou virtuellement) contribue également à multiplier les échanges, les connexions, les liens sociaux réels ou symboliques. De plus, étudier les mobilités implique de croiser les pratiques avec les conditions et les outils permettant (ou limitant) celles-ci : conditions techniques, représentations sociales, modalités de contrôle et de régulation politique, inégale capacité des individus à être mobile. S'agissant de ce dernier point, ce courant de pensée d'origine anglophone s'imprègne néanmoins de travaux sociologiques francophones : ainsi, Urry cite et contribue à diffuser la notion de *motilité*²⁴ définie par Vincent Kaufmann (Kaufmann 2001; Kaufmann, Bergman, et Joye 2004) montrant que la mobilité est un capital inégalement partagé (Urry 2007). Ces interactions participent bien d'une approche conciliant une vision

²⁴ Capacité/aptitude d'une personne ou d'un groupe à être mobile, spatialement et virtuellement, à se mouvoir dans l'espace et dans le temps (Kaufmann, Bergman, et Joye 2004). Voir aussi [page 126](#).

techniciste des mobilités fondée sur les infrastructures et une approche sociale fondée sur les pratiques, les usages ou les représentations socio-politiques. Ainsi, prendre sa voiture ou son vélo n'est pas juste un choix modal, c'est aussi une certaine expérience du mouvement. Son principal intérêt réside donc dans le fait de traiter des interrelations entre objets, sujets et environnements de la mobilité.

Cependant, malgré les apports indéniables de ce « nouveau » paradigme, il convient d'en relativiser la portée.

Le NMP : rupture ou continuité ?

Tout d'abord, certains auteurs francophones, y compris en sociologie, n'ont pas attendu le tournant mobilitaire des années 2000 pour considérer la mobilité comme un élément central des pratiques sociales. Vingt ans auparavant, le sociologue Michel Bassand considérait que la mobilité était un « *phénomène social total, c'est-à-dire qu'elle n'est jamais seulement un déplacement mais toujours une action au cœur de processus sociaux de fonctionnement et de changement* » (Bassand 1986, 25). Au moment du *mobility turn*, ces travaux sont remobilisés par d'autres chercheurs francophones qu'ils soient sociologues (Vincent Kaufmann) ou géographes (Jacques Lévy, Mathis Stock) pour montrer que la rupture épistémologique est à relativiser. Ces auteurs ont permis un dialogue interdisciplinaire important comme en témoignent des ouvrages couvrant l'ensemble des mobilités : « *Les sens du mouvement* » (Allemand, Ascher, et Lévy 2005) ; « *Migrations, circulations, mobilités* » (Ortar, Saalzbrenn, et Stock 2018a). Ces propositions affirment l'existence dans la recherche francophone d'une approche interdisciplinaire des mobilités alors que le courant impulsé par John Urry a parfois été jugé trop socio-centré (Ortar, Saalzbrenn, et Stock 2018b). Le NMP est aussi accusé de proposer une approche surtout focalisée sur une échelle globale alors que les mobilités se déploient à toutes les échelles, du corps à celle du monde (Cresswell 2010).

De ce fait, la soi-disant fluidité du monde moderne ne fait pas disparaître les logiques d'ancrage et d'attachement territorial comme nous le montrerons dans la partie 2. À trop vouloir insister sur un changement de paradigme, le courant du NMP laisse supposer qu'un *monde nouveau* « liquide », déterritorialisé et réticulaire a remplacé *l'ancien monde*, fixiste, sédentaire, barricadé dans des frontières à défendre. Or, les crises récentes (terroristes, sanitaires, politiques) rappellent avec acuité la survivance de cet *ancien monde* qui cohabite de manière plus ou moins conflictuelle avec le nouveau.

De plus, à trop vouloir être englobant, le NMP aurait tendance à masquer les spécificités et les enjeux des différentes formes de mobilité. Nathalie Ortar, Mathis Stock et Monique Saalzbrenn rappellent que la migration n'est pas une forme de mobilité parmi d'autres car elle « *implique le franchissement de frontières spatiales et symboliques, à un faire avec l'absence des proches, à une adaptation à un nouvel espace social, à l'apprentissage de normes culturelles voire linguistiques* » (Ortar, Saalzbrenn, et Stock 2018c, 200). Les auteurs défendent ainsi l'idée que les *migration studies* doivent être considérées comme un champ d'étude à part entière qu'il convient de ne pas noyer dans les *mobility studies* prônées par les tenants

du NMP. Il est vrai que l'approche de John Urry simplifie certaines formes de mobilité, en particulier les migrations internationales qu'il tend à réduire à des déplacements, plutôt forcés, des pays du Sud vers les pays du Nord (Urry 2007, 37). L'auteur les distingue ainsi des mobilités de « plaisir », comme s'ils n'existaient pas de migrations internationales motivées par une dimension récréative.

Enfin, si la notion de *systèmes de mobilité* est judicieuse lorsqu'elle insiste sur des interrelations à un niveau supérieur, celui des objets, des sujets et des environnements d'un *monde mobile*, elle ne propose toutefois pas une analyse multi-scalaire des interactions entre les différentes pratiques de mobilité : voyages, séjours touristiques, changements de résidence, migration internationale de travail, migrations d'agrément, etc. In fine, le NMP semble un cadre théorique plus adapté à l'étude des circulations et participe donc au glissement sémantique (mobilité=circulation) déjà évoqué. Or, c'est plutôt dans le champ des *migration studies* que l'on trouve des référentiels théoriques pour penser les mobilités de manière systémique, en plaçant l'individu au centre de l'analyse.

1.2.2. L'apport des travaux sur les migrations pour penser les mobilités en systèmes spatialisés

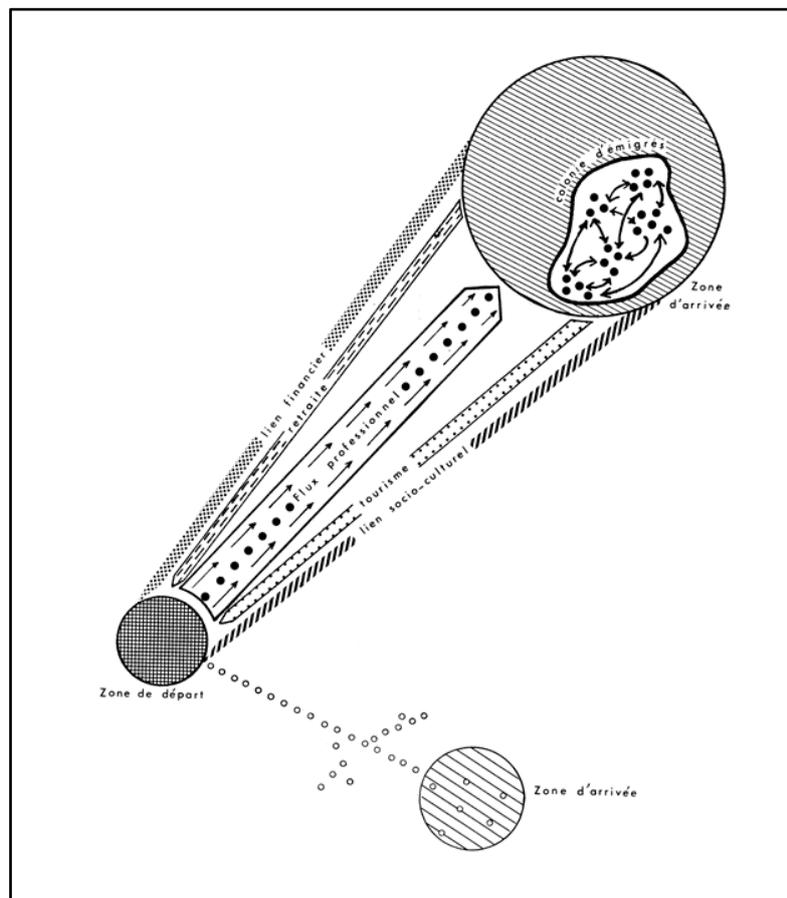
Dès le début des années 1980, les travaux de Michel Bassand et de son équipe insistent sur la nécessité de « *penser les mobilités en système* » (Bassand et Brulhardt 1983, 51). Plus globalement, ce sont essentiellement des spécialistes des migrations qui ont mis en avant le fait que les différentes formes de mobilités sont des phénomènes interdépendants qui s'inscrivent dans des lieux que les déplacements mettent en relation.

Champs migratoires

Il existe une *géographicit * du regard sur les mobilités qui est d'abord une spatialisation des migrations (Simon 2006). Elle s'exprime dès les années 1970 en France par le concept de *champ migratoire*. Cette expression est employée pour la première fois par le démographe Daniel Courgeau afin d'insister sur l'importance d'une approche spatiale du fait migratoire (Courgeau 1970). Le *champ migratoire* est d'abord utilisé pour les migrations internes qui servent alors à caractériser l'aire d'influence régionale des villes (Schwab 1971). Dans le cadre de sa thèse d'état, le géographe Gildas Simon utilise cette notion pour analyser l'espace des travailleurs tunisiens en France : le champ migratoire désigne alors l'ensemble de l'espace parcouru par les migrants, « *spécifique, structuré par des flux importants et significatifs englobant à la fois le pays de départ et le pays d'emploi* » (Simon 1981, 85). Cette notion remet en cause la dichotomie habituelle entre pays d'émigration et pays d'immigration en centrant l'analyse du point de vue du migrant lui-même et de son réseau de relations qu'il tisse à la fois en France et en Tunisie. Le champ migratoire est proche de la notion d'*espace relationnel* utilisé dans le cadre des migrations internes des Aveyronnais   Paris par le géographe ruraliste Roger B teille (B teille 1981; 1974). L'espace relationnel est un espace de vie de dimension nationale caractérisé à la fois par une émigration vers la capitale dans le cadre de l'exode rural,

des circulations entre espace d'origine et de destination (visites à la famille, villégiature estivale) ainsi que des migrations de retour, notamment de retraite. Il montre aussi, au sein de la région parisienne comment se structurent des relations de proximité géographique et culturelle entre les Aveyronnais partis à Paris tout comme il existe des solidarités au sein des territoires de départ qui favorisent l'émigration comme le retour au pays. Cependant, pour Gildas Simon, la notion de *champ*, qui s'inspire du champ social de Bourdieu, donne à voir un espace social *sous tension* : charge symbolique et affective de la migration, altérité, forces socio-politiques qui dépassent l'échelle individuelle (Simon 2006).

Figure 5. Le champ migratoire selon Roger Bêteille (1981)



Source : Bêteille, R., 1981. *Une nouvelle approche géographique des faits migratoires : champs, relations, espaces relationnels*. *L'Espace géographique* 10, 189–197.

Territoires circulatoires

Les chercheurs travaillant sur les migrations internationales font émerger à partir des années 1990 des concepts pour traduire des nouvelles formes de mobilité produites par des acteurs dans le cadre de la mondialisation. L'anthropologue Alain Tarrus propose le concept de *territoire circulatoire* qui parle au géographe : « *le couple migration-territoire fait aujourd'hui autrement sens que le couple immigration-insertion* » (Tarrus, 1993, p. 50). Tarrus utilise dès 1993 l'expression *paradigme de la mobilité* dont il territorialise la définition : « *se déplacer*

dans l'espace, c'est toujours traverser les hiérarchies sociales. Pour les populations de migrants, c'est accrocher tous les lieux, parcourus par soi-même et les autres que l'on reconnaît comme identiques, à une mémoire qui, devenue collective, réalise une entité territoriale » (Tarrus, 1993, p. 51). En tant qu'anthropologue, il s'intéresse à l'individu migrant - de toutes conditions sociales - dont il décrypte la complexité des parcours migratoires et l'élaboration d'identités transnationales. Il donne à voir des projets, des récits individuels ou familiaux, des adaptations incessantes là où les États ne voient que des flux, des émigrés à faire repartir au pays ou des immigrés « à intégrer ». Il s'interroge sur les superpositions spatio-temporelles des trajectoires migratoires. En forgeant la notion de *territoire circulatoire*, il cherche à créer une double rupture : d'une part, avec une conception fixiste, sédentaire, « bornée » du territoire et d'autre part avec une vision techniciste et logistique des circulations (vues en tant que flux)²⁵. Comme les notions de champ migratoire ou d'espace relationnel, la notion de *territoire circulatoire* contribue à dépasser l'opposition migration-circulation en montrant l'interdépendance entre différentes pratiques de mobilité au sein de territoires complexes, discontinus spatialement mais unifiés par les déplacements individuels.

Cette transversalité peut se lire aussi à travers la notion de *circulation migratoire* (Doraï, Hily, et Loyer 1998; Dubucs et Imbert 2014; Hily 2009). Celle-ci englobe les itinéraires, les pratiques effectives et affectives des espaces parcourus par les migrants renommés *transmigrants* car ils circulent entre plusieurs pays. Cette notion permet de « réinterpréter le champ d'expérience et l'horizon d'attentes des migrants et de reposer à nouveaux frais la question des temporalités sociales, des rapports des hommes à l'espace et à leur histoire identitaire (Hily 2009, 21). Il s'agit de ne pas voir la migration internationale comme un simple flux mais bien comme un système de mobilités, de pratiques, de lieux et de réseaux associés, plus ou moins stables. Il s'agit de décrypter les processus d'apprentissage et/ou d'adaptation permanente pour respecter ou contourner les règles mises en place par les organisations étatiques ou supra-étatiques pour contrôler les migrations internationales. Les circulations migratoires participent ainsi à faire émerger des *espaces sociaux transnationaux* (Salzbrunn 2016) qui s'affranchissent des limites territoriales classiques et du contrôle des États. C'est aussi pour cela que ce type de pratiques de mobilité est si compliqué à évaluer statistiquement et que seule une approche qualitative centrée sur les individus mobiles parvient à cerner.

Systèmes résidentiels

L'éclatement des lieux de vie, le dépassement des limites territoriales, l'implication dans des lieux différenciés sont autant de processus associés à la notion de *système résidentiel*. Conceptualisé par Françoise Dureau afin de rendre compte du caractère multilocal des pratiques spatiales, le système résidentiel vise à « mieux décrypter les relations entre les différentes échelles de temps de l'individu - du quotidien au biographique - entre les différentes échelles spatiales de la mobilité - du quartier aux mouvements internationaux - et les

²⁵ Prolongeant la notion de territoire circulatoire, la géographe Stéphanie Lima, à partir du cas des Maliens originaires de la région de Kayes, propose la notion de *territoire multi-situé* afin de penser la territorialité des individus et des collectifs de manière réticulaire dans le contexte de mobilités multiples (Lima 2013).

différentes échelles sociales - de l'individu à la famille ou une autre unité socio-économique opératoire » (Dureau 2002, 355). Confortant la pertinence d'une approche globale des mobilités spatiales, ce concept est construit à partir d'études empiriques menées dans les pays du Sud (Afrique, Amérique latine²⁶). Il révèle ainsi la complexité des espaces de vie²⁷ loin d'une pensée unique et occidentale (un ménage=un logement) et de ses constructions statistiques associées (ex : résidence principale/secondaire). Il renouvelle également l'approche démographique classique qui, jusqu'aux années 1980, assimilait la mobilité à la migration et sous-estimait la dimension sociale de l'espace. La transposition de cette notion à des pays comme la France s'avère ainsi pertinente. Daniel Pinson en a eu l'intuition en 1988 en définissant le système résidentiel comme un « *mode d'habitat articulant plusieurs aires de résidence séparées dans l'espace et occupées différenciellement dans le temps* » (Pinson 1988, 73). L'application de cette notion aux pays développés aboutit à une prise en compte plus importante des mobilités à dimension récréative alors que pour les pays en développement ou émergents, cette notion est centrée sur les mobilités circulaires de travail notamment dans l'agriculture ou l'industrie. Dans les deux cas, le système résidentiel a l'avantage de conduire la réflexion à l'échelle de ce que Françoise Dureau appelle le *groupe domestique*²⁸ plutôt qu'à l'échelle de l'individu. Cela a ainsi le mérite de montrer que la dispersion géographique des lieux de vie est aussi une ressource et pas seulement un obstacle à la pérennité d'une vie familiale.

Appréhender les mobilités en système : un défi méthodologique

Cette volonté de proposer une vision articulant différentes formes de mobilité spatiale a aussi pu déboucher sur des réflexions à visée méthodologique. Comme nous l'avons vu, le défi à relever dans ce domaine est immense.

Le projet MOBIDYC (2007) - *Mobilités et dynamiques de peuplement : représentations graphiques et production d'indicateurs* – a réuni des chercheurs de trois UMR (Poitiers, Grenoble et Rennes) en géographie, démographie, économie, statistiques et psychologie environnementale afin de travailler sur différentes formes de mobilité spatiale (quotidienne, résidentielle, interne, internationale). L'objectif était de réfléchir à des méthodologies qui améliorent la chaîne de traitement de l'information spatio-temporelle sur les mobilités spatiales à partir de sources de données variées (enquête Ménages et Déplacements, enquêtes biographiques, enquête de mobilité des enfants croisée avec des traces GPS, etc.).

S'appuyant sur un appareil méthodologique qui croisent Systèmes d'Information Géographique (SIG) et « récits de vie spatialisés », Hélène Bailleul et Benoît Feildel

²⁶ Françoise Dureau a plus spécifiquement travaillé sur les cas équatorien (Quito) et colombien (Bogota).

²⁷ Comme le souligne Françoise Dureau (2002), la notion d'*espace de vie* forgé notamment par Jacques Chevalier (1974) ou Daniel Courgeau (1975) renvoie initialement à un espace structuré par les mobilités quotidiennes alors que la notion de système résidentiel se veut plus global. Nous utiliserons de manière plus large cette notion d'*espace de vie* dans la partie 2 en tant qu'ensemble des lieux fréquentés par les individus.

²⁸ Cette expression évite de recourir au terme *ménage* particulièrement employé dans le langage de l'INSEE. La notion est plus souple impliquant les individus qui vivent sous le même toit et qui partagent des liens familiaux forts. Nous utiliserons régulièrement cette expression par la suite.

questionnent la relation entre mobilité et identité à partir d'une analyse de trajectoires biographiques (Bailleul et Feildel 2016). Le défi est considérable car la méthode choisie « *relate et intègre les différentes formes de mobilités, depuis la mobilité quotidienne jusqu'à la mobilité résidentielle, en passant par la mobilité occasionnelle – ou encore certaines formes de mobilités a-spatiales, mobilités sociales et changements dans l'environnement socio-spatial* » (Bailleul et Feildel 2016, 28). L'approche des mobilités est donc très englobante. La mobilité géographique est utilisée pour montrer la différenciation entre les tranches de vie d'un individu. En valorisant l'approche diachronique, elle donne surtout à voir des déplacements résidentiels qui sont généralement les plus marquants dans le récit d'une vie.

Ainsi, dans le champ des *migration studies*, de nombreux chercheurs partagent depuis près de 50 ans une idée fondamentale : comprendre les migrations dans leur dimension socio-spatiale nécessite d'intégrer les autres formes de déplacement dits « circulatoires ». Cependant, les mobilités liées au tourisme ou aux loisirs sont finalement peu présentes dans ces travaux, en tout cas pas de manière implicite. Or, il s'avère que dans le même temps, certains scientifiques appartenant au champ des *tourism studies* partageaient la même préoccupation d'une approche transversale des mobilités et des lieux associés.

1.2.3. Du tourisme à l'habiter : les mobilités comme un continuum de spatialités

Bien que travaillant sur des individus au profil et au projet de mobilité a priori radicalement différents de ceux étudiés par les spécialistes des migrations internationales, beaucoup de spécialistes du tourisme ont cherché à montrer les interdépendances entre les différentes formes de déplacement. Parce que le loisir et plus généralement le temps libre est devenu une valeur essentielle au sein des sociétés (Dumazedier 1962; Viard 2015), les déplacements touristiques illustrent l'idée d'une mobilité généralisée à l'échelle de la planète et sont un argument de poids en faveur de l'hypothèse d'une transition mobilière (Knafou 1998). D'ailleurs, peu de temps après avoir impulsé le *mobility turn*, John Urry se penche sur le *regard touristique* (Urry et Larsen 2011). L'entrée par le tourisme est ainsi un bon moyen pour envisager les déplacements non pas comme des catégories distinctes mais comme un continuum fait d'interfaces et d'hybridations entre plusieurs formes de mobilité.

Tourisme, migration et style de vie

Dans la littérature anglophone, de nombreux travaux abordent la question du lien entre tourisme et migration. Ce lien est même consubstantiel au tourisme depuis l'époque où les aristocrates britanniques adeptes du Grand Tour ont stimulé l'arrivée dans le Sud de l'Europe d'une main d'œuvre destinée à fournir tout une gamme de services à ces « proto-touristes » (Hamilton 1982). C. Michael Hall et Alan Williams ont été les premiers à réellement structurer une recherche internationale très dispersée jusque dans les années 2000 (Dehoorne 2002). Hall et Williams ont mené ou fait connaître des études montrant comment l'économie touristique favorisait les migrations de « travail » (Aitken et Hall 2000; Monk et Alexander

1986) ou de retour (Kenna 1993), comment le tourisme affinitaire²⁹ était une cause et une conséquence de mouvements migratoires (Dwyer et al. 2014) ou comment l'expérience touristique du lieu expliquait de nombreuses migrations de retraite (King, Warnes, et Williams 1998; Williams et al. 2000)³⁰. Ces travaux remettent en cause la dichotomie entre les migrations de *production* et celles de *consommation* (**Tableau 3**). Ils soulignent également à quel point le développement des résidences secondaires traduit l'importance de l'interface tourisme/migration (Hall et Müller 2018; Hall 2014) notamment parce que l'acquisition d'une résidence secondaire est souvent liée à une expérience touristique préalable tout en préfigurant une installation plus durable (McHugh, Hogan, et Happel 1995; Müller 2002). Dans un contexte d'essor du tourisme international, de diminution des temps de déplacement, de vieillissement de la population, de montée en puissance de valeurs socio-environnementales, ces auteurs prônent donc une approche holistique intégrant l'ensemble de ces dimensions (Hall et Williams 2013; Williams et Hall 2000; 2002).

Le lien entre tourisme et migration a ainsi donné lieu à une profusion de termes dans la littérature internationale depuis le début des années 2000 (Huete et Mantecón 2012). Davantage que le discutable « tourisme résidentiel » (McWatters 2009; Tremblay 2017)³¹, c'est la notion de *Lifestyle Migrations* (LSM) qui reste la plus connue et la plus opératoire. La définition la plus répandue des LSM est celle de Michaela Benson et de Karen O'Reilly : « *mobilité spatiale d'individus relativement aisés de tous âges, se déplaçant à temps partiel ou à temps plein vers des lieux qui, pour diverses raisons, signifient pour le migrant une meilleure qualité de vie* »³² (Benson et O'Reilly 2009a, 2).

Bien que qualifiées de migrations, les LSM englobent des formes de circulations (qualifiées ici de mobilités à temps partiel) comme par exemple les mobilités cycliques ou saisonnières (*snowbirding*, circulation résidentielle, etc.). D'ailleurs, Norman McIntyre lui préfère le terme de *Lifestyle mobilities* définies comme le « *déplacement de personnes, de capitaux, d'informations et d'objets associés au processus de relocalisation volontaire vers des lieux perçus comme offrant un style de vie meilleur ou du moins différent* »³³ (McIntyre 2009, 232). Cette définition s'inspire du NMP de John Urry dans sa volonté de traiter de la mobilité des personnes comme de la mobilité des capitaux ou des informations.

La notion de *style de vie* est empruntée au sociologue Anthony Giddens (1991). Elle correspond à un ensemble de pratiques sociales qui remplissent des fonctions utilitaires (améliorer son statut social, avoir un meilleur salaire) mais qui participent aussi à la construction d'une identité individuelle (*self-identity*) par l'autoréalisation (affirmer qui l'on

²⁹ VFR tourism en version originale ; VFR signifiant : *Visiting Friends and Relatives*

³⁰ En ce sens, ces travaux font écho à ceux de Françoise Cribier sur le cas français (Cribier 1994; 1984).

³¹ Cette notion a priori intégratrice ne tient pas compte des migrations qui peuvent être plus ou moins influencées par la pratique touristique (Forget 2017).

³² "The spatial mobility of relatively affluent individuals of all ages, moving either part-time or full-time to place that, for various reasons, signify, for the migrant a better quality of life".

³³ "The movements of people, capital, information and objects associated with the process of voluntary relocation to places that are perceived as providing an enhanced or at least different lifestyle".

est, donner du sens à sa vie), l'épanouissement personnel et la quête du bien-être individuel (McIntyre 2009). Dès lors, cette notion remet en cause la dichotomie « migration de production /migration de consommation » en étudiant les projets de mobilité sous l'angle du désir des individus. Ces mobilités résidentielles sont effectivement le fruit de motivations variées autour de la recherche d'une vie meilleure. Certes, c'est une quête qui est propre à chaque migration, y compris celles dites de « travail » (Forget 2017). Pour autant, dans la LSM, l'individu, souvent aisé, ne migre pas par nécessité économique. Il est moins contraint par des obligations familiales ou professionnelles et possède une plus grande liberté de choix, en lien avec la théorie des *capabilités* d'Amartya Sen et la notion de *motilité* (cf. page 126). En ce sens, il n'est pas surprenant que ce type de mobilité soit classée parmi les *privileged mobilities* (Croucher 2012) au premier rang desquelles figurent les migrations de retraite en provenance des régions ou des pays développés (Le Bigot 2017). Mais il existe aussi une forte dimension existentielle fondée sur le paradigme de l'*évasion* (*escape*). La LSM amène à s'évader de son environnement actuel jugé non propice à son bien-être tout en recherchant un lieu qui répondra à ses désirs³⁴ (Benson et O'Reilly 2009a). Cela permet d'inclure des catégories de migrants tels que les néo-ruraux en rupture avec la société de consommation et à la recherche d'un mode de vie alternatif. Cela n'exclut toutefois pas un *individualisme utilitariste* (Hayes 2018) qui passe par l'exploitation d'un différentiel économique avantageux à l'image de certains néo-retraités qui choisissent le Maroc plutôt que la France parce que le coût de la vie y est moins cher.

La notion de LSM est très proche de la notion d'*Amenity Migrations* traduite dans la littérature francophone par *migrations d'agrément* (Martin, Bourdeau, et Daller 2012). Toutefois, McIntyre suggère d'utiliser l'expression LSM lorsque l'analyse concerne d'abord l'individu mobile à travers son projet, ses attentes, son expérience, ce qui en fait un concept opératoire en sociologie, ethnographie et psychologie. Il considère ainsi que la notion de migration d'agrément est plus utile lorsqu'il s'agit de comprendre les facteurs extérieurs aux individus qui influencent ce type de mobilité - les *aménités* - dont certains peuvent être géographiques.

Dans ce cadre, le lien avec le tourisme est plus ou moins explicite. Pour Romella Glorioso et Laurence Moss, les migrations d'agrément sont motivées par la « *différenciation culturelle et une qualité d'environnement perçues comme supérieures* » (Glorioso et Moss 2012, 37), autant de critères valables pour un déplacement touristique. Le tourisme est donc bien « *la porte d'entrée de la migration d'agrément* » (Martin, Bourdeau, et Daller 2012, 408) dans la mesure où les caractéristiques touristiques d'un lieu (notamment culturelles et/ou environnementales) jouent aussi sur l'arrivée de populations non touristiques. Ainsi, les migrations d'agrément, « *à l'intersection entre le tourisme et la migration, constituent bien l'une des facettes du système des mobilités* » (Dehoorne et Tremblay 2018, 9). Elles ont néanmoins leur propre spécificité : le travail n'est pas la motivation première de ce type de

³⁴ "LSM is about escape, escape from somewhere and something, while simultaneously an escape to self-fulfilment and a new life – a recreation, restoration, or rediscovery of oneself, of personal potential or of one's true desires"³⁴ (Benson et O'Reilly 2009a, 3).

déplacement qui est impulsé par des motifs qui s'apparentent au tourisme tels que l'hédonisme. Les migrations d'agrément sont plus globalement guidées par un rapport au monde serein et par la quête de l'altérité culturelle et environnementale.

L'approche sociologique et ethnographique fondée sur la recherche du bonheur individuel et de la « belle vie » (*good life*) ne doit pas masquer la réalité des enjeux territoriaux. Certes, à l'échelle internationale, les individus mobiles, notamment lorsqu'ils sont retraités, sont les bienvenus dans les pays d'accueil qui développent parfois des politiques incitatives à leur égard. Mais cela n'empêche pas l'existence de tensions et d'enjeux locaux - gentrification, marchandisation des paysages (Perlik 2011). La *qualité de vie* des uns a parfois des effets sur celle des autres, dans la mesure où celle-ci a souvent une valeur au sens social, nous y reviendrons, comme au sens économique³⁵. De plus, il s'agit de bien préciser la notion *d'aménité* : s'agit-il uniquement des caractéristiques culturelles et environnementales d'un lieu ? Les aménités ne sont-elles pas socialement et spatialement différenciées ? Nous développerons ces questions **page 119**.

Les apports de l'équipe MIT (Mobilités, Itinéraires, Tourismes)

Dans la littérature francophone, l'approche systémique des mobilités incluant les déplacements touristiques doit beaucoup aux chercheurs qui, de près ou de loin, ont collaboré au sein de l'équipe MIT. Son fondateur, Rémy Knafou, plaide pour que les déplacements touristiques et de loisirs soient considérés comme l'un des éléments du système global des mobilités (Knafou 2000). Celui-ci inclurait également le rapport aux lieux des individus mobiles et transgresserait les frontières académiques classiques : « *il s'agit par conséquent de se donner les moyens de dépasser les études sectorielles afférentes aux différents types de mobilité pour reconstituer, à travers leurs mobilités, la vie des individus qui composent notre société. (...) Nous sommes placés dans l'obligation lorsque nous entendons jeter les bases d'une approche globale et systémique de nos mobilités, de redéfinir les rapports à des lieux multiples que supposent ces pratiques. Cette redéfinition nécessite de sortir des champs habituels d'action de la recherche tels qu'ils sont pratiqués par les spécialistes des deux domaines dominants, à savoir les transports, d'une part et les migrations internationales d'autre part* (Knafou 2000, 86).

À l'image des travaux menés dans le monde anglophone, une partie de ceux de l'équipe MIT explore l'interface tourisme/migration. Ainsi, la thèse que soutient Philippe Duhamel en 1997, sous la direction de Rémy Knafou, montre que les résidents étrangers européens à Majorque vivant à l'année ou fréquentant temporairement leur résidence secondaire ont majoritairement connu et pratiqué l'île principale des Baléares en tant que touristes (Duhamel 1997; Sastre Alberti et Duhamel 1996). Ainsi, les pratiques touristiques sont bien une passerelle possible entre migration et circulation. Cependant, par rapport aux travaux menés par Hall, Williams et Müller, ou par les spécialistes des LSM, la démarche se veut plus ambitieuse : il s'agit de proposer une approche globale et décloisonnée des mobilités

³⁵ Voir en économie, la méthode des *prix hédonistes*.

articulant individus et lieux tout en ne se limitant pas aux seules mobilités touristiques. La question est moins de savoir si le déplacement est une circulation ou une migration que de comprendre l'articulation entre des lieux de vie multiples, fréquentés par les individus à travers l'ensemble de leurs déplacements.

Habiter poly-topique

Appartenant à l'équipe MIT, Mathis Stock réaffirme cette idée en proposant le concept d'*habiter poly-topique* (Stock 2006b). Au sein des sciences sociales en général, et en géographie sociale et culturelle en particulier, *habiter* ne signifie plus simplement *résider*, de la même manière qu'en anglais, *home* est un concept quand *house* est un objet. Habiter signifie *faire avec l'espace* (Stock 2015). Les individus tissent des liens avec les lieux par l'ensemble des pratiques qui y sont associées. Dès lors, le déplacement devient incontournable dans l'étude de l'habiter car il contribue à assembler toutes les pratiques des individus qui se meuvent d'un lieu à l'autre en fonction de leurs intentionnalités, qu'elles soient touristiques, professionnelles, familiales. Pour Mathis Stock, le concept d'habiter « *permet de s'interroger sur les ressorts de la mobilité géographique proposant de définir des systèmes individuels de mobilité qui expriment des modes d'habiter* » (Stock 2004, 9). Par rapport à la notion de système de mobilité proposé par John Urry, Mathis Stock invite à envisager la mobilité spatiale à l'échelle des individus quand Urry place la réflexion à un niveau supérieur articulant objets, sujets et environnements des mobilités. Le caractère poly-topique de l'habiter présente l'intérêt de ne pas hiérarchiser *a priori* les différents lieux composant l'espace de vie. Certes, ce sont des idées également mises en avant dans le champ des *migration studies* mais cette approche comporte des singularités comme la prise en compte explicite des déplacements de tourisme et de loisirs ou bien l'importance des représentations mentales et des imaginaires qui occupent une place importante dans le champ des études touristiques (Gravari-Barbas et Graburn 2012).

Par sa proximité étymologique, il est tentant de rapprocher l'habiter poly-topique de la notion de *multilocalité* (Hamman et al. 2014) ou de celle de *l'habiter multilocal* (Duchêne-Lacroix, Hilti, et Schad 2013). Cependant, si la multilocalité illustre l'éclatement des lieux de vie au sein de la famille et bat en brèche la hiérarchisation entre résidence principale et résidence secondaire, elle reste focalisée sur les différents logements occupés à un moment donné par un individu. S'inscrivant dans la sphère des mobilités résidentielles, la *multilocalité* actualise, sans vraiment le renouveler, le concept de *système résidentiel*. Dans ce cadre, les déplacements s'articulent autour d'un triptyque logement/famille/travail tandis que les déplacements à finalité récréative sont implicitement inclus lorsque ceux-ci se font vers une résidence dite secondaire. En revanche, les déplacements touristiques habituels vers des formes d'hébergement marchand ou d'autres formes de déplacement en dehors des « logements » ne sont pas pris en compte. Ainsi, le concept d'habiter poly-topique nous semble de plus grande portée heuristique.

Mobilités et échelles spatio-temporelles de l'habiter

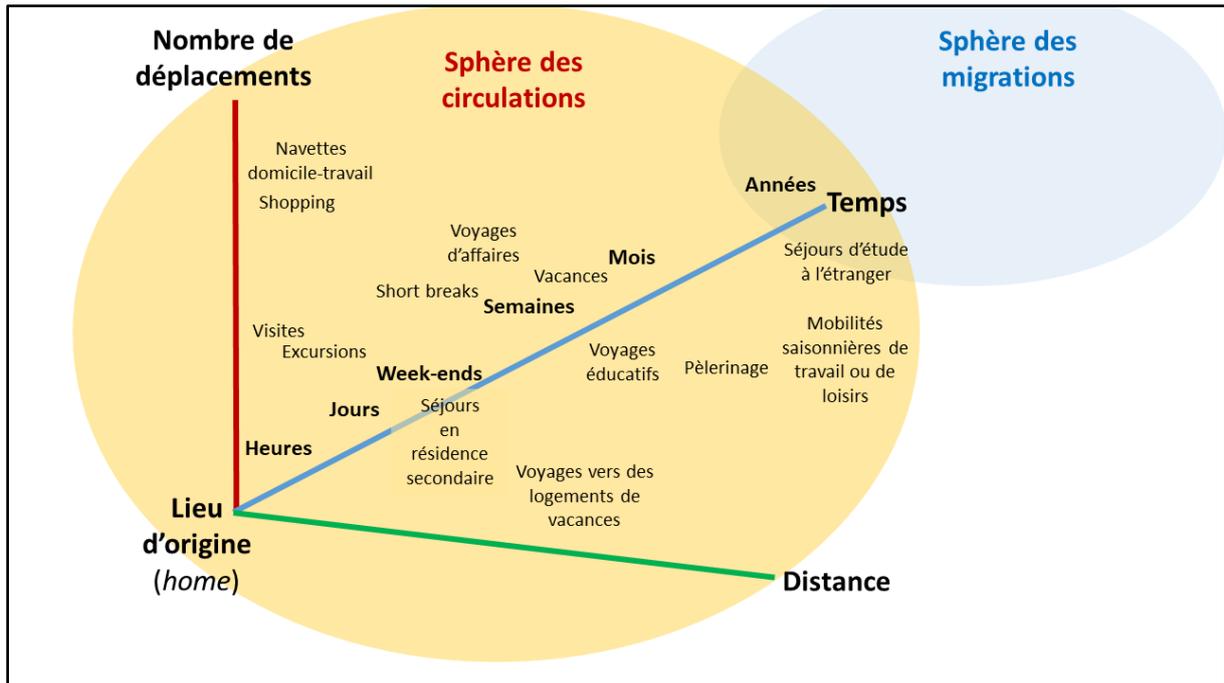
Le concept d'habiter a notamment pour objectif de dépasser le clivage mobilité/migration (Ortar, Saalzbrenn, et Stock 2018a). Il est aussi suffisamment large pour être mobilisable par la communauté des géographes francophones, qui, au-delà du MIT, se réclament d'une géographie sociale et culturelle. C'est ainsi que le groupement de recherche SCALAB (2004)³⁶ proposait de mieux cerner les « échelles de l'habiter ». Il s'agissait de mesurer, cartographier, interroger les relations des individus à l'espace à travers cinq dimensions : le voisinage, la vie quotidienne des lieux habités, les stratégies d'habitat, les temporalités touristiques à partir du « remplissage des lieux » et les dynamiques du peuplement sur le temps long. Il partait du principe que les spatialités des individus ne sont pas uniquement structurées autour du binôme domicile-travail, en raison de la multi-résidentialité croissante et d'une localisation plurielle des pratiques professionnelles, commerciales, culturelles, etc. Le module « Stratégies d'habitat » proposait de rapprocher les stratégies résidentielles des pratiques quotidiennes afin de reconsidérer la notion de territoire d'appartenance. Le volet « Voisinage des individus », grâce à des enquêtes sur différents terrains (Tours, Paris, La Rochelle-Ré), avait pour objectif de « *désenclaver nos images des mobilités* » (Groupement SCALAB 2004, 16) en répertoriant l'ensemble des déplacements, assortis de leur motif, sur une période d'un an. Le recueil de données se faisait par le biais d'une reconstitution mémorielle des déplacements et des lieux de vie à travers une série d'entretiens à une époque où la géolocalisation numérique n'était pas encore développée. L'étude, en retraçant la grande diversité des configurations spatio-temporelles de l'habiter, a clairement contribué à une approche systémique et spatialisée des déplacements.

Continuums et interfaces

Dès 1983, Zelinsky précisait : « *il n'y a aucune coupure nette, naturelle et construite par l'homme dans le spectre spatio-temporel de la mobilité. Dans le continuum allant de la mobilité temporaire à la mobilité permanente, il n'y a pas de points de rupture logique* » (Zelinsky, 1983 cité et traduit par Dupont et Dureau, 1994, p. 806). Vingt ans plus tard, Jacques Lévy ne dit pas autre chose : « *La mobilité est partout, dans un continuum, du quotidien au biographique, de l'éphémère au définitif, des choses aux hommes, de l'infra-local au mondial* » (Lévy 2004, 298). C. Michael Hall en cherchant à visualiser l'ensemble des mobilités temporaires selon un gradient d'intensité qui croise temps, distance et fréquence, met également en pratique cette idée (**Figure 6**).

³⁶ Projet financé par le Plan Urbanisme Construction Architecture et coordonné par Jacques Lévy, Serge Thibault, Anne Péré, François Moriconi-Hébrard, Olivier Lazzarotti et Sylvine Pickel.

Figure 6. Le continuum des mobilités temporaires



Conception et réalisation : Didier Vye, 2022 d'après C. Michael Hall (2005).

Le principal intérêt d'envisager les mobilités comme un *continuum* est d'établir une complémentarité entre une approche réductionniste – qui étudie séparément chaque élément du système – et une approche holistique. En effet, le plus difficile - mais aussi le plus stimulant - dans une analyse décroisée des mobilités réside dans la possibilité de travailler sur les articulations entre les formes de mobilité : identifier des critères communs, traiter des interfaces, révéler des formes d'hybridation comme celles entre tourisme et migration.

La complexité d'un phénomène nécessite parfois de le penser en catégories. Mais cela ne signifie pas pour autant qu'il faut s'en tenir à des catégories normatives, définies a priori. Il s'agit de travailler sur les recompositions possibles de l'existant, puis de construire des typologies pertinentes en lien avec des questionnements scientifiques clairs. Karen O'Reilly (1995) a ainsi classé les populations britanniques présentes à Fuengirola sur la Costa del Sol en Espagne, qu'elles soient immigrées, résidents secondaires ou touristes, selon l'intensité de leur engagement par rapport au pays d'accueil. Marie-Antoinette Maupertuis, Caroline Tafani et Audrey Poggiolo (2017) ont dégagé plusieurs profils de résidents secondaires en Corse selon leur degré d'ancrage au territoire. Du résident « ancré » au résident « détaché », elles mettent en avant le caractère protéiforme des pratiques de cette catégorie hybride d'individus mobiles. Ces deux exemples, parmi tant d'autres, témoignent de l'intérêt d'étudier les mobilités selon un fil conducteur structurant qui peut être la dimension récréative des déplacements.

1.2.4. La dimension récréative des déplacements : une façon d'explorer le continuum des mobilités

Vous avez dit « récréation » ?

Comme évoqué en introduction, c'est l'équipe MIT qui a inventé le néologisme *récréation* pour l'inclure dans la définition qu'elle propose du tourisme (Knafou et al. 1997; Knafou et Stock 2003). Ce mot est inspiré du terme anglais *recreation* qui désigne toute activité qui reconstruit le corps ou l'esprit, satisfait et apporte du plaisir aux gens et dans laquelle ils s'engagent volontairement pendant leur temps libre³⁷. Les pratiques récréatives s'inscrivent dans un même espace-temps, celui du *loisir* (au singulier), c'est-à-dire l'ensemble des activités et des temps du *hors-travail*, selon la définition de Rémy Knafou (2003). Le temps du loisir, et donc de la récréation, correspond au temps libre³⁸, c'est-à-dire un temps affranchi des exigences du temps contraint. Le hors-travail comprend à la fois les pratiques et les temps de récréation incompressibles telles que les fonctions physiologiques vitales (dormir, manger...) ou les fonctions sociales (participer à la vie associative, prendre soin de ses enfants, etc.) mais aussi les pratiques de loisirs (au pluriel) c'est-à-dire l'ensemble des activités ludiques et de divertissement proprement dites (Knafou et al. 1997). Des combinaisons et hybridations multiples existent comme aller manger dans un restaurant étoilé, participer à une association sportive tout en étant pratiquant, etc.

Toute pratique *récréative*, qu'il s'agisse ou non de loisirs, ne s'accompagne pas nécessairement d'un déplacement : Philippe Duhamel (2018a) rappelle que les principales pratiques de loisirs des Français (écouter de la musique, regarder la télé, lire) se passent d'abord chez soi. Mais un individu peut décider de se déplacer pour s'adonner à de multiples pratiques récréatives en dehors de son logement habituel. C'est là qu'intervient la notion de *mobilité à dimension récréative*.

³⁷ *Refreshment of body and mind : form of play or amusement* selon The Advanced Learner's Dictionary of Current English, Oxford cité par (Knafou et al. 1997). Dans son acception la plus récente, le terme de *recreation* est défini ainsi : "any activity that refreshes, satisfies, and brings enjoyment to people, in which they engage on a voluntary basis during leisure time". Source: Oxford Reference, [Dictionary of Environment and Conservation](#), consulté le 31 mai 2021.

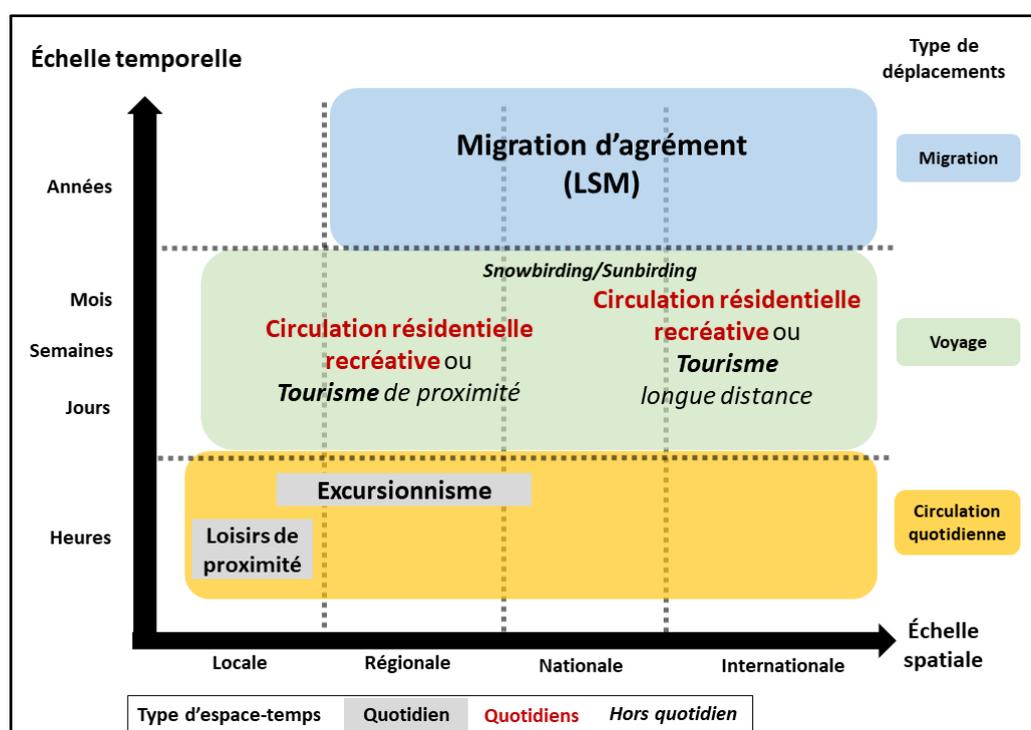
³⁸ Les deux notions peuvent se confondre à l'image de l'étymologie du mot loisir qui vient de *licere* (être libre).

Définir les mobilités à dimension récréative

Selon nous, une mobilité à dimension récréative correspond à un déplacement individuel ou collectif majoritairement motivé par la recherche de la détente, du plaisir et du divertissement et qui participe à la quête de l'épanouissement personnel dans un environnement jugé propice à la réalisation de ces différents objectifs.

Cette expression n'a pas pour but de créer une nouvelle catégorie normative. Il s'agit de montrer que la dimension récréative couvre l'ensemble du spectre spatio-temporel des mobilités, des déplacements quotidiens aux migrations internationales en passant par les voyages pour reprendre la formule de Caroline Gallez et Vincent Kaufmann.

Figure 7. La place des mobilités à dimension récréative dans l'ensemble des déplacements



Conception et réalisation : Didier Vye, 2022³⁹

La définition proposée permet d'englober :

- Les **déplacements de loisirs** au sens strict, c'est-à-dire, s'inscrivant dans l'espace-temps du quotidien qu'il s'agisse des loisirs de proximité (ex : aller faire de la voile en sortant du travail) ou d'excursionnisme (ex : passer une journée à la plage, assister à un évènement culturel à proximité de chez soi). Ces mobilités sont avant tout des circulations (impliquant un aller-retour) limitées à 24 heures et de portée spatiale réduite. Elles peuvent être de plus longue portée grâce à la connexion de certains lieux

³⁹ Pour une partie de ce schéma, en particulier la distinction des espaces-temps, nous nous sommes inspirés de celui réalisé par l'équipe MIT en 1997 dans l'Atlas du tourisme du GIP RECLUS (Knafo 1997).

aux réseaux à grande vitesse (faire ses courses de Noël à Londres en prenant l'Eurostar depuis Paris). Dans les régions frontalières, ces excursions peuvent aussi se traduire par un passage de frontière (quitter Saint-Jean-de-Luz pour passer la soirée dans le Vieux San Sebastian). Ces circulations quotidiennes sont donc parfois internationales.

- Les **mobilités touristiques**, proprement dites, c'est-à-dire en dehors des lieux du quotidien (partir en week-end à Lisbonne, passer ses vacances à la mer, etc.). Elles peuvent concerner des séjours en hébergement marchand ou non et recouvrent une grande diversité de pratiques associées à des déplacements de plus ou moins longue portée. Cependant, la mobilité touristique est plutôt une mobilité de proximité notamment au niveau national (Potier et al. 2007).
- La majorité des **circulations résidentielles** : il s'agit essentiellement de l'acquisition puis de la fréquentation d'une résidence secondaire. Ces circulations s'inscrivent dans le champ des quotidiens (au pluriel) et de la multi-résidentialité en raison du passage d'un lieu de vie à un autre.
- Les ***lifestyle migrations*/migrations d'agrément** qu'elles soient internes (quitter un poste de cadre à Paris pour devenir moniteur de surf sur la côte landaise) ou internationales (passer sa retraite dans l'Algarve portugais).

Il s'agit de ne pas réserver le caractère récréatif du déplacement aux seules circulations touristiques mais bien de l'étendre au champ des migrations en mobilisant la notion de *lifestyle migration*. Ce type de migration, nous l'avons vu, est principalement fondé sur l'épanouissement personnel, la quête du bien-être individuel, la recherche de l'altérité, autant d'éléments qui interviennent dans le processus de *recréation*. L'intégration des LSM dans l'analyse permet également de montrer que les mobilités à dimension récréative se traduisent par une reconfiguration de l'habiter des individus en intégrant des lieux choisis spécifiquement pour cela car perçus comme différents et compatibles avec le projet récréatif. Il peut s'agir des lieux du quotidien, des lieux touristiques comme de nouveaux lieux de vie : en ce sens, elles participent non seulement à la *recréation* des individus mais aussi à la (re) *création* d'un espace de l'habiter en permanence recomposé (cf. page 85).

Libre de ses mouvements ?

L'autre point commun à l'ensemble de ces déplacements réside dans leur caractère globalement moins contraint par rapport à ceux dictés par le travail (ou la « production ») mais aussi par rapport à d'autres déplacements (pour raison de santé, pour des motifs familiaux impérieux), les déplacements liés à l'insécurité (politique, sociale, environnementale) étant les plus contraignants.

Les motivations d'ordre productif (se rendre au travail, trouver un emploi...) ne sont pas considérées comme décisives. Mais elles ne sont pas non plus totalement absentes. L'expression à *dimension* récréative est donc utilisée pour raisonner selon une logique de gradient plutôt que d'opposition. Il s'agit de montrer le caractère dominant mais non exclusif de la *recréation* dans le projet comme dans la pratique de mobilité : il est par exemple possible

de se rendre dans sa résidence secondaire pour y télé-travailler tout en profitant du cadre de vie qu'elle offre et s'adonner dans le même temps à des pratiques récréatives. La mobilité à dominante récréative peut donc associer de manière secondaire, des logiques plus contraignantes et/ou utilitaristes liées au travail, aux obligations familiales, etc. Si l'amélioration des conditions matérielles n'est pas la raison principale du déplacement à dimension récréative, il peut toutefois prendre en compte des considérations financières telles que le coût du voyage ou du déménagement ou encore la recherche d'un coût de la vie moins onéreux. C'est, par exemple, le cas de certains migrants originaires des États-Unis qui ont choisi l'Équateur après la crise financière de 2008 afin de vivre (ou de paraître) comme des privilégiés dans un pays du Sud plutôt que comme des précaires dans un pays du Nord (Hayes 2018).

Enfin, ce type de déplacement peut être influencé par *des passages obligés*, c'est-à-dire des injonctions sociales variables selon le statut de l'individu mobile : visiter *Disneyland Paris* pour un couple avec enfant, acheter un bel appartement avec vue sur mer pour un couple de retraités fortunés, aller au festival *Hellfest* à Clisson pour un fan de musique *metal* (Guibert 2015).

Ces pratiques récréatives ne sont donc pas simplement des *pauses* entre des pratiques jugées plus sérieuses ou contraignantes telles que le travail comme le suggère la définition française de *récréation*⁴⁰.

Interfaces et hybridations récréatives

Analyser les déplacements par le prisme de leur dimension récréative conforte l'idée d'un continuum qui permet de traiter des interfaces entre différentes formes de mobilité à la fois dans le temps et dans l'espace (**Tableau 5**).

Tableau 5. Quelques interfaces révélées par les mobilités à dimension récréative

Référentiels	Interfaces diachroniques	Interfaces synchroniques
Individus	Mobilité touristique/Migration	Modes d'habiter poly-topiques
Lieux, espaces, territoires	Lieu touristique/Lieu de vie	Mise en désir touristique/résidentielle Coprésence

Conception et réalisation : Didier Vye, 2022.

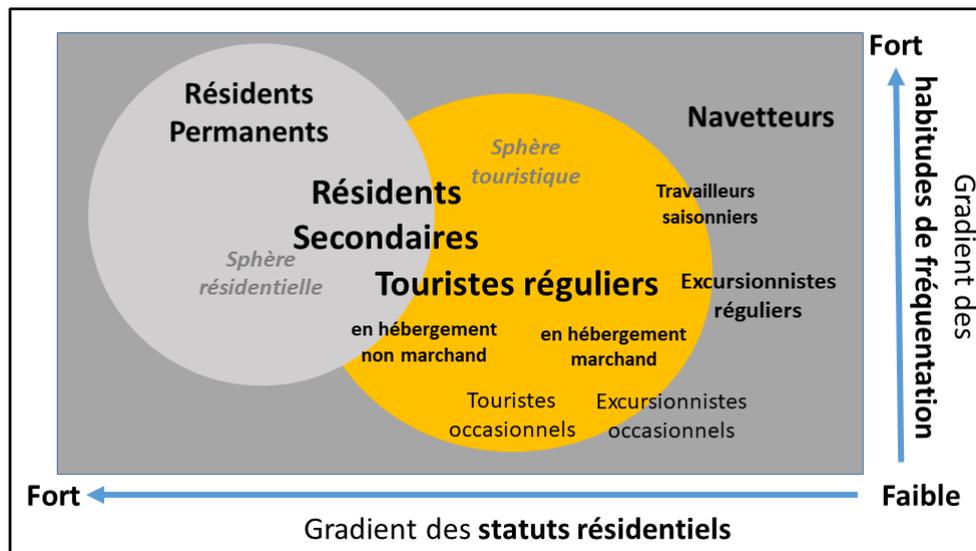
⁴⁰ La définition du Petit Robert de récréation est la suivante : *une détente et un délassement après une activité plus sérieuse*. En 1997, au moment de l'apparition du concept de récréation par Rémy Knafou et son équipe, une polémique éclata avec deux autres géographes spécialistes du tourisme, Jean-Michel Dewailly et Emile Flament, qui prônaient le maintien de l'accent. Roger Brunet (1997) considéra alors que cette distinction récréation/recréation manquait de clarté et qu'il ne lui prédisait pas un grand avenir.

Les articulations entre différentes formes de déplacement peuvent être diachroniques, c'est-à-dire qu'elles s'inscrivent dans des trajectoires temporelles. Ces interfaces diachroniques s'expriment à l'échelle de l'individu lorsqu'une expérience touristique préalable influence une migration ou inversement quand une stratégie résidentielle débouche sur des mobilités récréatives itinérantes telles que le *big trip* de certains retraités australiens, qui après avoir vendu leur maison, traversent l'Australie pendant plusieurs mois (Vacher 2004). D'autres interfaces diachroniques concernent les lieux et leurs trajectoires : certains se transforment en lieu de vie après avoir été majoritairement des lieux touristiques (Brulay 2007; Morice, Désiré-Pébarthe, et Violier 2008).

Ces interrelations peuvent être synchroniques (simultanément dans l'espace) à l'échelle des individus dans le cadre des modes d'habiter poly-topiques ou à l'échelle d'un lieu, lorsque se révèlent des formes de coprésence et/ou d'interactions entre différentes catégories d'individus mobiles (touristes, excursionnistes, résidents) qui se retrouvent dans un même endroit qu'ils ont choisi pour leur caractère récréatif : une plage, une salle de concert, un quartier touristique. Ces individus cohabitent avec des personnes qui n'ont pas forcément choisi ce lieu pour cela parce qu'ils y travaillent (les employés d'un Center Park) ou parce qu'ils y résident (les habitants d'un immeuble où la majorité des appartements est louée sur la plateforme *Airbnb*). Cette coprésence débouche sur des modalités variées de relation (indifférence, synergies, complémentarités, tensions, conflits) et des spatialités complexes (du retranchement résidentiel à la mixité plus ou moins fantasmée). Ainsi, Victor Piganiol a montré à partir du cas de Bordeaux, la forte conflictualité du modèle *Airbnb* dans une ville touristique (Piganiol 2021).

Étudier les déplacements à travers leur dimension récréative permet ainsi de dépasser les oppositions trop schématiques comme la dualité touriste/habitant ou plus généralement la distinction entre *outsider* et *insider*. Habiter un lieu touristique est une pratique partagée par les habitants temporaires comme les touristes ou les excursionnistes. Mais les résidents à l'année ont aussi des déplacements récréatifs au sein de ce lieu vers lequel ils ont pu migrer parce qu'il était touristique. La **Figure 8** représente l'ensemble des *habitants* d'un lieu touristique, ici une station balnéaire. Les habitants sont définis en tant qu'individus-acteurs participant, par leur présence dans un lieu, à la construction du monde qui les entoure, chacun et chacune faisant de ce dernier une expérience singulière (Chabrol, Hémond, et Olganier 2020; Hoyaux 2002; Lazzarotti 2006). Il est alors possible de mettre en évidence des gradients selon les habitudes de fréquentation et/ou le statut résidentiel (relatif au logement) entre ces habitants. Certains habitants s'inscrivent dans des sphères différentes : les résidents permanents appartiennent à la sphère résidentielle – ils possèdent ou louent un logement dans lequel ils résident à l'année ; les touristes en hébergement marchand sont dans la sphère touristique dans la mesure où ils séjournent dans des logements uniquement dédiés à cela. D'autres habitants sont en situation d'interface entre les deux sphères comme les résidents secondaires, à la fois touristes par leurs pratiques et résidents par le fait qu'ils possèdent un logement sur place.

Figure 8. Typologie des habitants d'un lieu touristique en bord de mer



Conception et réalisation : Didier Vye, 2019

L'approche par les mobilités à dimension récréative aide enfin à discerner les nombreuses hybridations des mobilités contemporaines à l'image des mobilités itinérantes comme celles des camping-caristes, des *backpackers* (Vacher 2010; Le Bigot 2017) ou des plaisanciers au long cours (Gaugue 2020). Ces derniers envisagent ainsi leur voyage comme un mode de vie entre la sédentarité et le nomadisme, la mobilité et l'ancrage (Bernardie-Tahir et Bernard 2020). Ainsi, le prisme choisi dans le cadre de ce manuscrit révèle, tout du moins dans les sociétés occidentales développées, des frontières de plus en plus floues entre des binômes longtemps structurants : l'ici et l'ailleurs; le temps de travail et le temps libre ; le lieu de résidence et le lieu de vacances, le résident permanent et le résident secondaire, les espaces-temps du quotidien et du hors quotidien.

Hérauts du quotidien

Dans *La vie quotidienne dans le Monde moderne* (1968), Henri Lefebvre soulignait dès la fin des années 1960 que la sphère du quotidien traditionnellement fondée sur la famille avait été profondément transformée par des mobilités structurées par le travail et par les loisirs. Si le quotidien incarne la *routine*, au sens de la vie de tous les jours, tenue pour acquise et rassurante, il est d'usage de considérer que la mobilité touristique est *déroutinisante* et s'inscrit donc dans l'espace-temps du *hors quotidien*. Cependant, des mobilités classiquement considérées comme touristiques s'inscrivent dans le registre de la répétition, de la *revisite* (Celhaiguibel 2013), de la *routine vacancière* (Urbain 2002) : revenir dès que possible dans sa résidence secondaire en bord de mer, retrouver le même emplacement dans un camping chaque été, etc. Elles appartiennent alors à la sphère *des quotidiens* (Knafou 1997), c'est-à-dire les espace-temps des nouveaux modes de résidence exprimant le caractère poly-topique de l'habiter. Pour qualifier certaines pratiques telles que l'acquisition et la fréquentation d'une résidence secondaire, des auteurs emploient le terme *de tourisme résidentiel* (McWatters

2009; Tremblay 2017). Cette expression pourrait révéler une hybridation entre mobilité touristique, circulation résidentielle et migration. Cependant, le séjour prolongé et/ou répété dans sa résidence secondaire, qui s'inscrit dans la sphère des quotidiens, est-il encore du tourisme ? De plus, le qualificatif résidentiel (qui peut aussi concerner les résidences principales) laisse supposer que l'on puisse aussi faire du tourisme...chez soi. Pour ne pas brouiller les pistes, et lancer un débat complexe sur la nature touristique de la mobilité des résidents secondaires, nous préférons la qualifier de *circulation résidentielle récréative* (cf. **Figure 7**).

Les loisirs et les éventuelles mobilités associées rythment inégalement l'espace-temps du quotidien des individus selon qu'il s'agisse d'un retraité en pleine santé dont l'emploi du temps est organisé par les activités de loisirs ou du *navetteur* longue distance vivant en couple avec enfants et qui doit jongler avec de fortes contraintes spatiales et temporelles. L'émergence d'une *rythmologie* (Drevon 2019), dans le cadre de la *time geography* est alors intéressante à mobiliser pour montrer quelle est la place accordée aux mobilités à dominante récréative dans les rythmes de vie du quotidien. Étudier la *concordance des temps* du quotidien (temps du travail, temps de la vie sociale et familiale, temps physiologiques, temps libre) aide à cerner la notion de temps *disponible* dans la mesure où le temps libre est défini comme le temps qu'il reste lorsque tous les autres se sont écoulés (Ås 1978). Cette réflexion nourrira la notion de *disponibilité* (cf. **page 131**).

Étudier la dimension plus ou moins récréative des mobilités ne signifie pas pour autant que nous partageons l'idée d'une « *touristification généralisée* » (Bourdeau 2012, 29) qui d'une certaine façon nous entrainerait dans l'ère de *l'après-tourisme* (Bourdeau 2012; Viard 2015). Si nous reconnaissons la puissance évocatrice de la formule en lien avec le concept de postmodernité, nous considérons que vouloir multiplier les ruptures diachroniques et séquentielles (un avant et un après) nous paraît contreproductif⁴¹. Des évolutions et des hybridations ? Oui, très certainement notamment dans le contexte de crises multidimensionnelles que nous connaissons (cf. partie 3). Mais faut-il pour autant penser que « *la planète entière est devenue un espace de migrations postmodernes à partir du moment où des lieux répondent aux principes de la nouvelle vie : Chamonix est emblématique de ce mouvement de même qu'on peut observer des attirances pour La Rochelle et les pôles d'excellence qui se développent sur la côte basque autour des pratiques de la glisse* » (Corneloup 2012, 107) ?

Dès lors, afin de consolider la portée heuristique de la notion de mobilité à dimension récréative et pour éviter que notre approche holistique se transforme en nébuleux halo, il faut en revenir aux espaces, aux lieux, aux territoires, qui sont autant de repères évidents pour toute approche géographique des mobilités, à condition toutefois que ces spatialités restent à *bonne distance*.

⁴¹ Quelques années après, Philippe Bourdeau reconnaît lui-même les limites d'une telle notion et préfère plutôt évoquer un « dispositif interprétatif » (Bourdeau 2018).

1.3. Du bon usage des spatialités dans l'analyse des mobilités récréatives

Nous entendons par spatialité, l'ensemble de dimensions spatiales d'une réalité sociale. Ces dimensions spatiales peuvent concerner des *espaces*, des *lieux* ou des *territoires*. Parmi ces trois notions, le lieu est la plus centrale dans notre analyse. Nous nous distinguons toutefois d'une approche purement phénoménologique qui considère qu'un lieu n'est pas circonscrit à une échelle unique et que le Monde peut aussi être un lieu (Dardel 1990). Pour nous, le lieu sera défini comme une unité spatiale élémentaire repérable, d'échelle *locale* avec une distance relative considérée comme nulle. Le lieu renvoie à l'expérience située des individus et n'existe que par les relations entretenues avec d'autres lieux. Nous emploierons également le terme de territoire en tant qu'ensemble de lieux pratiqués, appropriés, délimités par les individus-acteurs comme par les groupes sociaux. Enfin, le terme d'espace sera considéré de manière neutre, en tant que simple étendue, *amorphe* (au sens strict), intangible et qui sert de contexte aux lieux et à toute forme d'appropriation.

Étudier les spatialités dans le champ des déplacements apparaît comme une évidence. Cependant, il est fréquent que dans le cadre des *mobility studies*, notamment dans l'étude sociologique des circulations, la dimension spatiale ne soit qu'un décor, un arrière-plan, un support (1.3.1). À l'inverse, particulièrement dans l'étude des mobilités récréatives, lorsqu'il s'agit d'étudier *l'attrait* pour certains géotypes (notamment les littoraux), les spatialités sont parfois survalorisées jusqu'à être essentialisées (1.3.2). Il s'agit de trouver un équilibre entre ces deux logiques afin de remettre les spatialités à leur *juste place*. Cela passe notamment par la clarification de certaines notions que nous avons travaillées par le passé comme *l'attraction* ou *l'attractivité* (1.3.3).

1.3.1. Les spatialités : un arrière-plan dans l'analyse des mobilités ?

Depuis la fenêtre d'un train à grande vitesse, le paysage défile et disparaît dans des *brumes liquides*⁴² selon la vitesse atteinte ou le degré d'attention que le voyageur lui accorde. Dans le champ des *mobility studies*, qui s'intéressent surtout aux circulations, il est tentant d'en déduire que l'espace n'est qu'un décor qui, à la différence du temps, importe peu.

Le temps de déplacement fait-il disparaître l'espace ?

Ce qui importe généralement le plus au voyageur, c'est arriver à destination *en temps et en heure*. Pour répondre à cette impératif, les circulations s'inscrivent dans un monde interconnecté où prime la vitesse et/ou l'optimisation des temps de déplacement. La dimension spatiale de la mobilité est alors matérialisée dans des réseaux (routiers, ferroviaires, cyclables etc.) associés à des modes de transport dans lesquels on prend place

⁴²« Et tu veux voir le monde autour dans des brumes liquides, et c'est pour ça que tu cours toujours sur la voie rapide » Francis Cabrel, « [Chauffard](#) » (1981).

(train, avion, voiture, transport en commun). Le temps de déplacement devient alors l'information essentielle, notamment depuis l'invention des applications d'aide au déplacement telles que *Waze*. L'espace fondé sur des distances euclidiennes et des repères cardinaux peut ainsi se retrouver déformé en fonction des temps de transport entre deux lieux, à l'image des représentations sous la forme de cartogrammes au sein desquels le temps remplace la métrique spatiale (**Figure 9**).

Figure 9. Une représentation de l'espace français selon les temps de parcours en TGV depuis Paris



Source : Agence d'urbanisme de Rennes, repris par le [site internet REDDIT](https://www.reddit.com), 2017 ; Consulté le 23/04/2021.

Les infrastructures de transport participent ainsi à l'*accessibilité* des lieux qu'il s'agisse de mobilités humaines, de marchandises ou d'informations. Toutefois, comme nous le détaillerons ultérieurement (**page 126**), la notion d'accessibilité ne se résume pas à l'importance des infrastructures de transport ou aux distances-temps théoriques d'un lieu à un autre mais sur la possibilité effective de pouvoir les utiliser (Lévy 2003). Quoiqu'il en soit, l'accessibilité des lieux (de transit ou d'arrivée) est une condition spatiale de la mobilité, en particulier récréative.

Space or place : un tournant spatial ?

La sociologie des mobilités priorise la compréhension du déplacement en tant que pratique sociale. Il peut s'agir de l'analyse de l'inégale *motilité* des individus (voir **page 126**), de l'étude des choix modaux (place de la voiture, recours aux modes de transport alternatifs), de

l'évolution des formes de mobilité dans les parcours de vie⁴³ des individus, ou du voyage, considéré comme une pratique sociale à part entière investie symboliquement et jalonnée par des activités plus ou moins ritualisées (lire, écouter la radio, refaire le monde entre amis).

Cependant, la littérature académique anglophone identifie une rupture épistémologique qualifiée de *spatial turn* (tournant spatial). Celle-ci serait apparue à la suite de la parution quasi-simultanée de deux ouvrages de géographes américains : *Postmodern geographies : the reassertion of space in critical social theory* de Edward W. Soja et *The Condition of Postmodernity* de David Harvey (Harvey 1989; Soja 1989). S'inspirant de penseurs français comme Michel Foucault ou Henri Lefebvre, ces travaux ont connu un fort retentissement au sein des sciences sociales anglophones (sociologie, histoire, anthropologie, philosophie) qui avaient jusqu'alors négligé la dimension spatiale des pratiques et des phénomènes sociaux (Besse, Clerc, et Robic 2017). Pour Marie-Claire Robic, dans le contexte des années 1990 et de la perspective - discutée - de la *fin de l'Histoire* théorisée par Francis Fukuyama, le *spatial turn* participe à la déconstruction du mythe d'un grand récit, au profit d'une lecture de pratiques sociales situées, ici et maintenant. Cela traduit, d'une certaine manière, une revanche de l'espace sur le temps dans la structuration des pratiques sociales. En sociologie des mobilités, une filiation évidente s'opère entre le *spatial turn* et le *mobility turn*. Pour Mimi Sheller et John Urry, il s'agit de montrer comment les infrastructures de transport ont des effets sur l'organisation spatiale dans une logique de réseaux multi-scalaires (Sheller et Urry 2006).

Le tournant spatial est-il pour autant un tournant *géographique* pour reprendre l'expression de Jacques Lévy (1998)? Dans les autres sciences humaines et sociales, en particulier en sociologie, l'espace est employé *lato sensu* et désigne plutôt une scène décorative, un arrière-plan (Besse, Clerc, et Robic 2017). L'espace est alors une réalité palpable et objective autant qu'une métaphore, une idée, une immatérialité (Mincke et Kaufmann 2017). De ce fait, et c'est aussi notre choix, des géographes comme John Agnew, James Duncan ou Tim Cresswell lui préfèrent le concept de *place (lieu)* qu'ils jugent plus pertinent pour exprimer la dimension spatiale des pratiques sociales dont les *déplacements* (Agnew et Duncan 1989; Cresswell 2015; 2011). *Le lieu/place* souligne le caractère *situé et localisé* de nos actions ce qui ne l'empêche pas d'être un concept opératoire en sociologie, en tant que lecture de la *position* des différents individus qui cherchent à trouver leur *place* dans la société.

Lieux de mouvement

Pour les chercheurs qui se revendiquent du NMP, le choix d'utiliser *place* plutôt que *space*, se retrouve à travers le concept de *place of movement* (Hetherington 1998; Sheller et Urry 2006). Une station de métro, une gare, un aéroport ne sont pas que des simples lieux de transit. Ce sont des lieux structurants et dynamiques dans le système des mobilités (selon John Urry), matérialisant des relations, des échanges à différentes échelles. Ces lieux, notamment ceux qui participent aux échanges mondialisés, sont d'une grande complexité sociale, avec leurs propres logiques organisationnelles. Les aéroports internationaux (Roissy-Charles-De-Gaulle,

⁴³ Terme préféré à « cycle de vie », cette dernière expression étant fondée sur une vision assez traditionnelle de l'existence : mariage stable, famille nucléaire, emploi sûr, retraite assurée (Rérat et al. 2008).

Amsterdam Schiphol par exemple) sont des lieux d'urbanité intense, mettant en coprésence différentes populations et différentes fonctions - résidentielles, économiques, logistiques, culturelles, politiques (Frétigny 2013). La figure de la *ville-aéroport* (*aerotropolis*) est parfois convoquée pour nommer ces lieux qui sont aussi des lieux de centralité (Kasarda et Lindsay 2011). Cette expression est cependant critiquée dans la mesure où elle participe à une rhétorique de marketing territorial visant à assoir le rayonnement international des métropoles. Elle a donc une forte dimension performative. Or, malgré le gigantisme qui caractérisent certaines d'entre elles, il s'agit de villes incomplètes, sans véritable pouvoir politique, habitées par des voyageurs et non par des citoyens. Enfin, géographes et sociologues qui travaillent sur ces lieux du mouvement sont aujourd'hui unanimes : les gares ferroviaires comme les plateformes aéroportuaires ne sont pas des *non-lieux* (Augé 1992). Ce sont des points d'ancrage même temporaires pour les individus *hypermobiles* qui les fréquentent régulièrement (Frétigny 2015). À ce titre, ils participent à la structuration des modes d'habiter poly-topiques.

Cependant, la réflexion sociologique du NMP porte moins sur les points de départ ou de destination que sur ce qui *fait le voyage*, ce qui n'est guère surprenant puisque nous l'avons vu, ce paradigme concerne avant tout les *circulations*.

Les mobilités récréatives face à la paresse de la dichotomie

La plupart des sociologues des mobilités travaillent sur les circulations quotidiennes. Ces dernières sont largement dominées par des déplacements non récréatifs tels que les navettes domicile-travail. De ce fait, la majorité de ces travaux ne s'intéresse pas aux lieux de destination souvent considérés comme largement contraints, dans la mesure où on choisit rarement son lieu de travail quand on est salarié. Parmi ceux qui s'intéressent à la dimension récréative des déplacements, figurent, nous l'avons vu, les chercheurs travaillant sur les LSM. Dans ce cas de figure, le lieu d'arrivée est choisi. On pourrait donc s'attendre à ce que s'engage une réflexion interrogeant les *qualités* de ces lieux, à l'image des travaux de l'équipe MIT sur les lieux touristiques (cf. **page 119**). Or, malgré de nombreuses études de cas portant sur des territoires variés, certains sociologues qui travaillent sur les LSM généralisent les caractéristiques des lieux d'arrivée. Lorsqu'en 2011, Glorioso et Moss réactualisent la définition des migrations d'agrément, on constate par rapport aux définitions antérieures, une sorte d'enfermement dialectique : la migration d'agrément étant un « *mouvement vers ou adjacents aux lieux perçus comme ruraux et offrant un environnement naturel de meilleure qualité et/ou de cultures plus distinctives* (Glorioso et Moss 2012, 44). Tout se passe comme si le monde des mobilités récréatives se divisait en deux : la ville que l'on quitte parce que dense, bruyante et stressante et la campagne perçue comme verdoyante, paisible, spacieuse et offrant une altérité culturelle favorable au ressourcement. *L'exode urbain* (voir aussi **page 186**) a supplanté *l'exode rural* conduisant à la *France du Vide* (Roger Béteille). Depuis, la rhétorique s'est inversée au profit d'une *renaissance rurale* selon l'expression de Bernard Kayser (1990).

Cette lecture binaire de l'espace est symptomatique de ce que Samuel Depraz nomme la *paresse de la dichotomie*, c'est-à-dire une représentation du monde selon des catégories spatiales opposées, porteuses d'imaginaires et de *lieux communs* fondés sur une approche manichéenne (Depraz 2018) : la ville polluante contre la campagne verdoyante ; la mégapole monstrueuse, aliénatrice des corps et des esprits⁴⁴ contre la ville moyenne ni trop grande, ni trop petite où il fait *bon vivre*; la France des métropoles ouvertes et connectées à la mondialisation contre la *France périphérique* des déclassés et des oubliés mise en scène par Christophe Guilluy (2014). Cette survalorisation des antagonismes laisse peu de place à la nuance et appauvrit considérablement la réflexion sur le sens des déplacements. Si la force des imaginaires associés aux différents géotypes (ville, campagne, frontière, montagne, littoral) n'est pas à négliger, encore faut-il s'entendre sur quel(s) territoire(s) concret(s) ces géotypes lui sont associés. S'agissant de la ville, dans un pays au réseau urbain très centralisé comme la France, le débat est biaisé par l'omniprésence de la métropole parisienne dans les pratiques, les fonctions et les mobilités. Plaque tournante des déplacements touristiques ou résidentiels, l'agglomération parisienne véhicule des représentations ambivalentes provenant de l'*autre* France qu'elle se nomme selon les époques et les éléments de langage, *province*, *régions* ou *territoires*.

Le modèle centre-périphérie peut ainsi avoir ses limites dans l'analyse des déplacements qui comportent non seulement des pôles de départ et des pôles d'arrivée mais également des lieux de transit. Pour casser cette dialectique binaire, Jean-Jacques Bavoux, à partir du cas de la Bourgogne, propose la notion d'*espace intermédiaire*, c'est-à-dire un espace situé entre deux Centres et essentiellement défini comme territoire d'accueil de leurs liaisons (Bavoux 1993). Il déconstruit le mythe de l'accessibilité engendrée par la densité des réseaux de transport et les discours autour de la notion de carrefour pour mieux insister sur la spécificité de ces régions dominées par le transit et marquées par l'effet tunnel propre aux axes à grande vitesse en particulier les LGV. Il est d'ailleurs remarquable de constater que les différentes régions françaises pouvant être assimilées à ce modèle (Picardie, Bourgogne, Poitou-Charentes, Champagne-Ardenne) ont disparu au moment du redécoupage des régions en 2015.

Nous reviendrons sur la place des espaces littoraux dans ce schéma dichotomique, notamment en 3^{ème} partie (**page 188**). À ce stade, soulignons que dans le cadre des LSM, les études qui portent sur les rivages sont assez peu nombreuses. C'est en Australie que l'on retrouve le plus de travaux sur les migrations d'agrément vers les littoraux, comme ceux relatifs aux *lifestylers* (Curry et al. 2001; Gurran and Blakely 2007). Les représentations positives de ces espaces côtiers, par opposition aux modes d'organisation spatiale et aux conditions environnementales du *Continent brûlé*, accordent logiquement beaucoup moins d'importance aux imaginaires associés à la *countryside*, à la différence des pays d'Europe occidentale. En Europe, ce sont autour des migrations de retraite que les travaux sur les littoraux sont les plus nombreux à l'image de ceux sur l'Algarve portugais (Williams et

⁴⁴ À l'image de la *Metropolis* du cinéaste allemand Fritz Lang (1927).

Patterson 1998) ou sur le littoral turc (Südaş et Mutluer 2006). Il est possible d'expliquer la place relativement marginale du littoral dans les travaux sur les LSM par le fait que, dans la majorité des cas, les littoraux échappent au schéma binaire ville-campagne. La forte urbanité de la plupart des littoraux (densité, diversité, coprésence) en partie liée au tourisme (Duhamel et Violier 2009), associé au caractère substantiellement naturel de ce géotype contribue à brouiller les pistes. Ainsi, l'interface ville-mer (Robert 2019) complexifie la nature du désir de rivage. C'est une différence fondamentale avec la montagne, autre géotype de substance naturelle valorisé par le tourisme et particulièrement étudiée par les géographes français qui travaillent sur les LSM⁴⁵.

1.3.2. La force aveuglante des déterminismes naturels

À partir des années 1970-1980, la plupart des pays occidentaux connaissent une inflexion des mobilités résidentielles de courte comme de longue distance. Classiquement orientés vers les grands centres urbains, les changements de résidence s'effectuent désormais majoritairement vers des espaces périphériques. Cette logique centrifuge remet alors en cause les grands modèles théoriques des migrations comme les *Lois* de Ravenstein (1885) élaborées dans le contexte de la Révolution industrielle et de la forte urbanisation de la fin du XIX^{ème} siècle⁴⁶. Cela donne lieu à une kyrielle de formules chocs dans la littérature francophone telles que la *revanche du Sud* (Berger, Catanzano, et Fornairon 1988) ou l'émergence d'une *France inverse* (Uhrich 1987). Il est vrai qu'en particulier en géographie, les héritages de la pensée radicale et de son modèle centre-périphérie fondé sur une logique de rapport de domination imprègnent encore les esprits. Cette réorientation des flux migratoires longue distance résulte d'un faisceau de causes : redistribution des emplois et développement d'une économie présentielle alimentée par le tourisme (Davezies 2009; Talandier 2007), croissance des migrations de retraite en raison du vieillissement de la population et du bon niveau de vie des retraités (Cribier 1984), démocratisation de l'accès à la résidence secondaire (Sansot, Strohl, et Torgue 1978), émergence des pouvoirs locaux dans un contexte de décentralisation, etc. Cependant, cette complexité des réalités socio-économiques est mise à mal par une rhétorique simplificatrice qui fait la part belle à des déterminismes fondés sur des éléments biophysiques.

Plein soleil

Aux États-Unis, la croissance démographique des États côtiers du Sud (Floride, Texas, Louisiane) et de l'Ouest (Californie), largement alimentée par les migrations, a fait émerger la notion de *Sun Belt*. Le terme de *Belt* (ruban ou ceinture) date du XIX^{ème} siècle et désigne une zone définie selon un critère commun. Celui-ci peut être une activité agricole (*Corn Belt*),

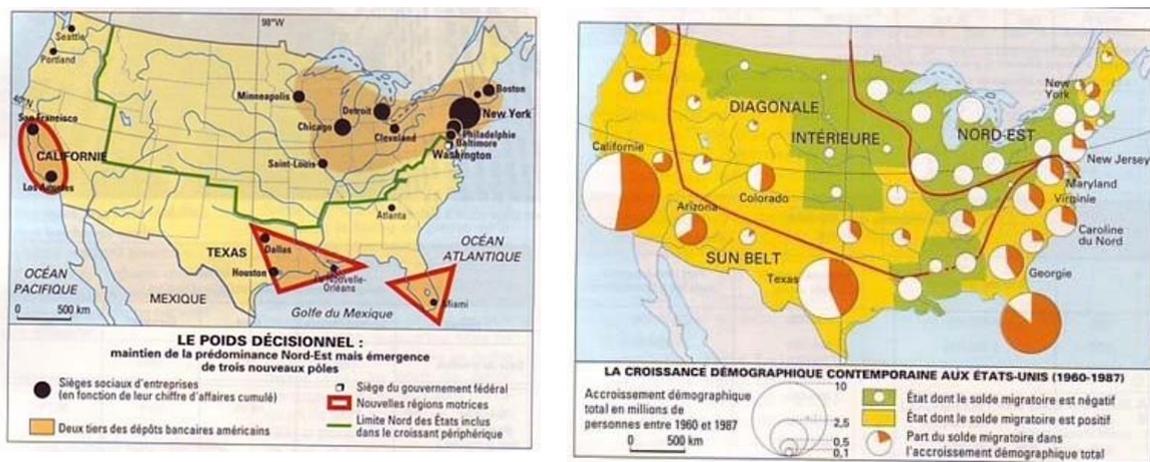
⁴⁵ Voir par exemple la thèse de Françoise Cognard (2010) portant sur la moyenne montagne (Drôme, Nièvre et Ariège).

⁴⁶ La loi 1 de Ravenstein stipule que les migrations longue distance se dirigent préférentiellement vers les centres industriels ou de commerce.

industrielle (*Rust Belt*) ou une spécificité culturelle (*Bible belt*). La *Sun Belt* (Soleil) qui s'oppose à la *Snow* ou *Frost Belt* (Givre) du Nord-Est des États-Unis, est le premier type d'espace associé à un élément biophysique, en l'occurrence ici climatique⁴⁷.

En France, la figure de la *Sun Belt* rayonne dans les programmes scolaires du collège et du lycée à partir de la fin des années 1970. Elle propose une visualisation simple de l'organisation régionale de la première puissance mondiale. Ce succès est aussi conforme à l'évolution épistémologique de la géographie qui, à cette époque, de la chorématique au modèle centre-périphérie, fait la part belle à la modélisation graphique. Malgré un certain intérêt didactique, le recours à la notion de *Sun Belt* conduit à des amalgames surtout lorsqu'elle est confondue avec celle de *croissant périphérique*. En effet, cette notion alternative inventée par Alain Reynaud et Gérard Dorel en 1973 dans leur ouvrage *Les États-Unis en devenir* préfigure le modèle centre-périphérie, rendu célèbre par le premier. Mais, parce qu'il s'affranchit du critère climatique, le *croissant périphérique* englobe toute la côte Ouest, y compris la ville de Seattle qui est pourtant une des villes les moins ensoleillées des États-Unis ! Peu importe, la figure plus évocatrice de la *Sun Belt* l'emporte sur celle du croissant périphérique comme le prouvent les deux cartes de la **Figure 10** issues d'un manuel du secondaire (Wastable 2010).

Figure 10. Quand la Sun Belt va jusqu'à...Seattle



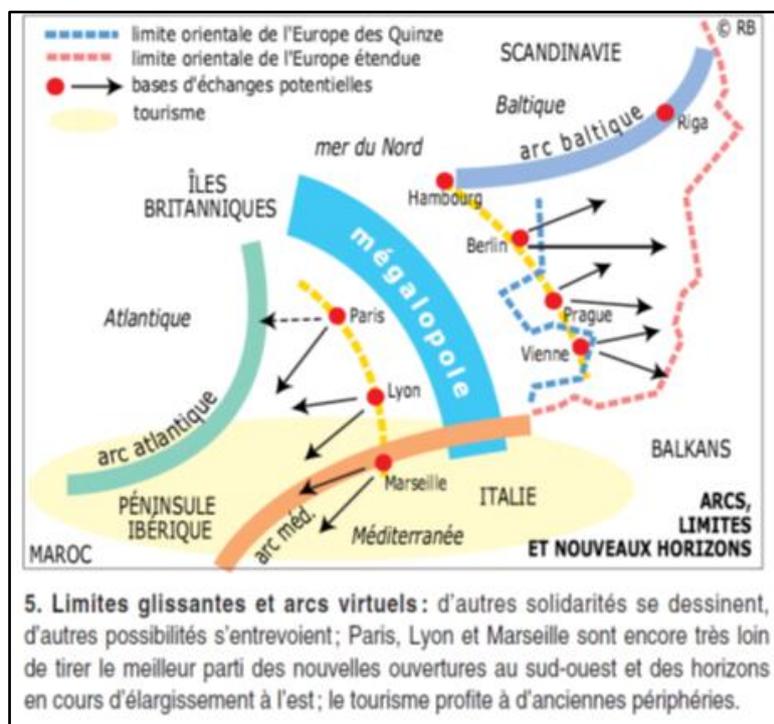
Source : Knafou R., 1992, *Géographie, Le nouveau système monde, Terminales ABCD, Belin.*
Cité par Wastable (2010).

Construite sur la logique d'une croissance démographique et économique de vastes territoires, l'expression *Sun Belt* présente l'inconvénient de gommer les disparités et discontinuités internes : inégale répartition de la population, contraste entre des métropoles dynamiques boostées par la *high tech* et des petites villes mono-industrielles ou entre les

⁴⁷ L'origine de l'expression *Sun Belt* n'a pourtant rien à voir avec un quelconque déterminisme climatique. L'auteur de cette expression est le journaliste américain Kevin P. Philipps. En 1969, celui-ci fait l'hypothèse que la croissance démographique des États du Sud traditionnellement conservateurs aurait joué un rôle dans l'élection de Richard Nixon à la présidence des États-Unis.

littoraux touristiques et l'intérieur des terres à l'écart des mobilités récréatives. Cette critique n'épargne pas les chorèmes, structures élémentaires de l'espace, proposés par Roger Brunet jusqu'au début des années 2000. Ainsi, pour visualiser les *lignes de force* de l'Union européenne (**Figure 11**), un Centre nommé Dorsale ou Mégalopole européenne, domine ainsi des périphéries tels que les littoraux baltiques, atlantiques ou méditerranéens et dénommés *arcs* dont les deux derniers « *profitent du tourisme* » (Brunet 2002). Cela laisse croire que le littoral est *par nature* périphérique et que l'activité touristique représente le seul levier de développement. Ces *lois de l'espace*, sont des simplifications commodes mais réductrices de la complexité des organisations territoriales.

Figure 11. Une représentation chorématique de la place des littoraux dans l'organisation de l'espace européen



Source : Brunet Roger, 2002, *Lignes de force de l'espace européen*, Mappemonde, n°66-2 - pp.14-19

À la fin des années 1980, en préface de la *France Inverse* de René Uhrich, Pierre Pflimlin⁴⁸ tente d'expliquer pourquoi les régions méridionales du pays sont devenues attractives : « *Le Midi et le Sud-Ouest, voilà des régions certes attirantes en période de vacances mais peu propices pensait-on à l'énergie créatrice... Première explication : le soleil. Oui le soleil n'incite plus au farniente. Il est devenu un puissant élément d'attraction pour les implantations industrielles dans une période où le choix n'est plus dicté seulement par des calculs de rentabilité mais aussi par les préférences des hommes et des femmes sensibles à l'environnement dans lequel ils sont*

⁴⁸ Ancien président du Conseil sous la IV^{ème} république, maire de Strasbourg pendant plus de 20 ans, président du Parlement européen.

*appelés à vivre*⁴⁹ ». Cette référence à l'astre solaire comme déterminant des comportements humains se retrouve tout au long de l'ouvrage avec des titres évocateurs telles que « *Vivre et travailler au soleil* », « *Du nouveau sous le soleil* ». Ici, la référence à la *Sun Belt* est claire mais on ne retient finalement que le facteur climatique. Le texte évoque implicitement une autre notion encore plus problématique : *l'héliotropisme*.

Tristes tropismes

« *Il semble que la misère serait moins pénible au soleil* »
Charles Aznavour, [Emmène-moi](#) (1967).

L'expression *héliotropisme* provient des sciences de la vie et de la botanique et désigne l'orientation de certaines plantes ou de certains insectes en direction de la lumière du soleil. Un certain nombre d'individus, qu'ils soient touristes ou nouveaux résidents seraient donc irrésistiblement attirés par le soleil...tels des tournesols. Comme l'affirme Gilles Fumey : « *nostalgie du milieu naturel vidalien, l'exotique héliotropisme est une commodité intellectuelle dont les géographes devraient user avec prudence* (Fumey 1995). Pourtant, l'expression figure dans les *Mots de la Géographie* de Roger Brunet⁵⁰. Elle continue d'être utilisée par certains auteurs comme Gérard-François Dumont qui parle même *d'héliotropisme négatif* à propos des effets du changement climatique (canicule, sécheresse) qui conduirait au départ de certaines populations (Dumont 2007).

Les variantes de l'héliotropisme existent : le géographe Jean-Pierre Corlay dans un article défendant à juste titre une géographie sociale du littoral, parle *d'haliotropisme*⁵¹ comme « *d'une propriété de se tourner vers la mer* » (Corlay 1995, 248). Bien moins répandue que l'héliotropisme, cette notion est pourtant régulièrement présente dans certains articles ou ouvrages scientifiques destinés aux futurs enseignants d'Histoire-Géographie. Dans son livre *La France, mutations des systèmes productifs*, paru en 2013, Laurent Carroué débute son propos sur les littoraux comme suit : « *les littoraux sont globalement l'un des espaces où l'économie résidentielle pèse d'un poids considérable du fait de l'importance de la population résidente et des activités touristiques liée au processus d'haliotropisme* ». (Carroué 2013, 217).

S'agissant des mobilités touristiques proprement dites, si l'expression très vidalienne *d'espace à vocation touristique* n'a pas survécu aux années 1980, Philippe Violier montre que le discours essentialiste est encore présent jusque dans les années 1990 à travers la notion de *ressource touristique* (Violier 2001).

Cette critique n'empêche pas d'affirmer que les critères climatiques peuvent jouer dans le processus migratoire, en particulier pour les retraités. Ces derniers, affranchis des contraintes de l'emploi sont effectivement beaucoup plus sensibles aux caractéristiques du cadre de vie

⁴⁹ Pflimlin P. in Urich R., 1987, *La France inverse? Les régions en mutation*, Paris, Economica, page 6.

⁵⁰ « Attraction par le soleil, mouvement vers les régions ensoleillées (...) qui commande la masse des migrations touristiques saisonnières et quelques glissements continus de population vers la *Sun Belt* américaine ou les Midis français » (Ferras et Brunet 1993b)

⁵¹ Du grec *Halios*, qui a trait à la mer.

(environnement ensoleillé, proximité de la mer) comme l'ont montré les travaux sur les LSM. Cela nourrit aussi des stratégies de marketing territorial de la part des acteurs publics (la Californie, autoproclamée *The Sunshine State*) ou de promoteurs immobiliers à l'image de *Sun City* en plein désert d'Arizona qui regroupe plus de 27 000 résidences, des terrains de golf, ou des hôpitaux dans une sorte de *gated community* géante et réservée aux seniors. L'arrivée de retraités stimule à son tour une arrivée de populations plus jeunes et actives qui viennent travailler dans le secteur de la *silver economy*.

Mais, la figure du *tropisme* qu'il soit lié à la mer ou au soleil laisse croire que la combinaison d'une exposition littorale et ensoleillée serait suffisante pour expliquer l'arrivée de nouvelles populations. Certes, en France, la réorientation des flux migratoires vers les littoraux méditerranéens (de 1960 à 1990) puis atlantiques (depuis 1990) présente une certaine analogie avec la *Sun Belt* américaine. Mais ce modèle ne fonctionne pas partout en Europe : en Italie, le *Mezzogiorno* n'est pas une *Sun Belt* ; au Royaume-Uni, certains littoraux écossais sont plus dynamiques que le sud de l'Angleterre. Surtout, comme nous l'avons montré, cette croissance est essentiellement portée par les métropoles régionales - Nantes, Bordeaux, Rennes - et par certaines villes moyennes dynamiques - Vannes, La Rochelle, la conurbation basque (Vye 2011). L'urbanité littorale, notamment par la diversité des emplois et des services qu'elle propose compte autant sinon plus que la *rente de situation* climatique ou géographique, et offre un cadre propice à l'arrivée de néo-résidents aux profils variés (étudiants, actifs plus ou moins qualifiés, retraités).

La notion de *tropisme* est assez proche de deux autres référentiels que nous avons particulièrement travaillés et qu'il convient d'explicitier.

1.3.3. Attraction, attractivité...Remettre les lieux à leur place

Les littoraux sont très régulièrement qualifiés d'espaces *attractifs*, ce qui laisse supposer qu'ils attirent par leur *nature intrinsèque* entre terre et mer, notamment dans le cadre des mobilités récréatives. Cependant, ce qualificatif peut renvoyer à la notion d'*attraction* comme à celle d'*attractivité*⁵². Dans le cadre de notre thèse de doctorat soutenue fin 2005⁵³, nous avons discuté de la différence entre ces deux notions⁵⁴. C'est l'occasion d'y revenir dans le cadre de cette HDR afin d'en évaluer leur portée heuristique dans le cadre d'une étude de géographie sociale sur le sens des déplacements.

⁵² Le terme *attrait* (et son qualificatif *attrayant*) nous semble relever davantage de la dimension idéale et cognitive de la mobilité. Il ne suppose pas nécessairement un *passage à l'acte* : les Seychelles peuvent représenter pour certains une destination touristique attrayante sans pour autant qu'ils s'y rendent en raison de multiples facteurs structurels (coût) ou conjoncturels (disponibilité, crise sanitaire, etc.). *L'attrait* est donc proche de la notion de *préférence géographique* (cf. **page 109**).

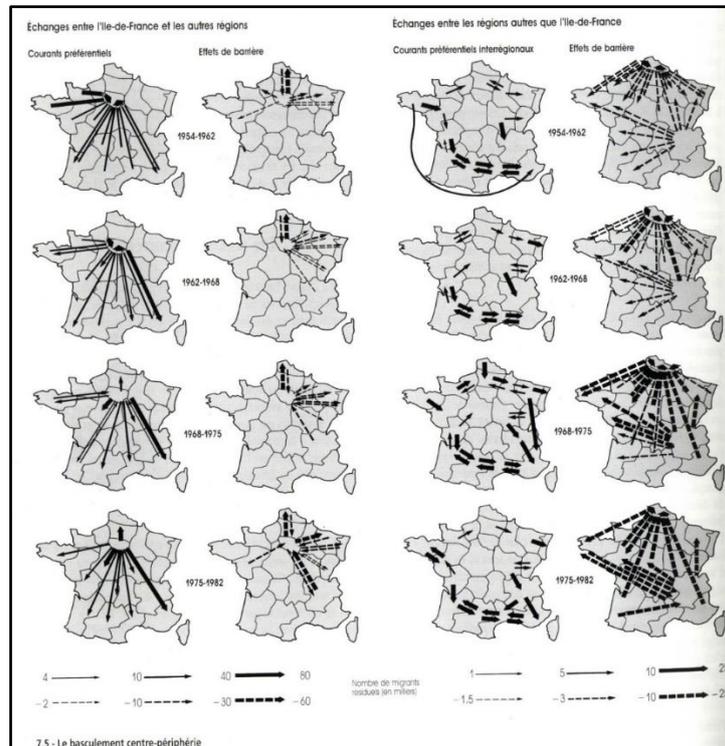
⁵³ Voir Volume 1. Point 3.1.2.

⁵⁴ Cette distinction ne va pas de soi : ainsi le glossaire du site *geoconfluences* de l'ENS Lyon fait l'amalgame entre ces deux notions. Source : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/attraction-attractivite>

Attraction... désastre ?

Proche de la notion de *polarisation*, la notion d'attraction désigne « *l'influence d'un espace sur des réalités sociales consistant à les orienter ou à les déplacer dans sa direction* » (Moriconi-Ebrard 2003). Elle renvoie à des flux de toute nature et puise son origine dans le cadre de la montée en puissance de l'analyse spatiale, notamment en géographie urbaine, qui cherche à modéliser les propriétés et la configuration de l'espace des sociétés. Dans ce contexte, les interactions spatiales entre pôles de départ et pôles d'arrivée peuvent être analysées en ayant recours aux *modèles gravitaires*. Ces derniers ont été mis au point dans les années 1960 et 1970, à partir des travaux du fondateur de la science régionale américaine Walter Isard sur les échanges commerciaux internationaux (Isard et Bramhall 1960). Ces modèles sont qualifiés de gravitaires car ils sont fondés sur la loi de gravitation universelle de Newton. Le modèle gravitaire appliqué aux migrations suppose que les interactions entre deux espaces sont proportionnelles à leur poids démographique (ou éventuellement leur superficie) et diminuent à mesure que la distance entre eux augmente. Il permet de faire émerger des *courants préférentiels* entre espaces lorsque les flux observés sont supérieurs aux flux estimés, ou inversement des *effets de barrière* (flux observés inférieurs aux flux estimés). Comme tout modèle, il présente l'avantage de démontrer que les migrations ne sont pas des phénomènes aléatoires, et qu'il est possible de les prévoir dans une démarche de prospective territoriale. Il n'est guère surprenant que l'âge d'or des modèles d'interaction spatiale ait été celui correspondant à la Nouvelle géographie. Point d'orgue de cette forte diffusion, le traitement des migrations internes effectué dans le cadre de la publication du premier volume de la nouvelle version de la Géographie Universelle et consacré notamment à la France (**Figure 12**).

Figure 12. La migration en modèle d'interaction spatiale : le cas des cartes de migrations internes en France parues dans la Géographie Universelle en 1990



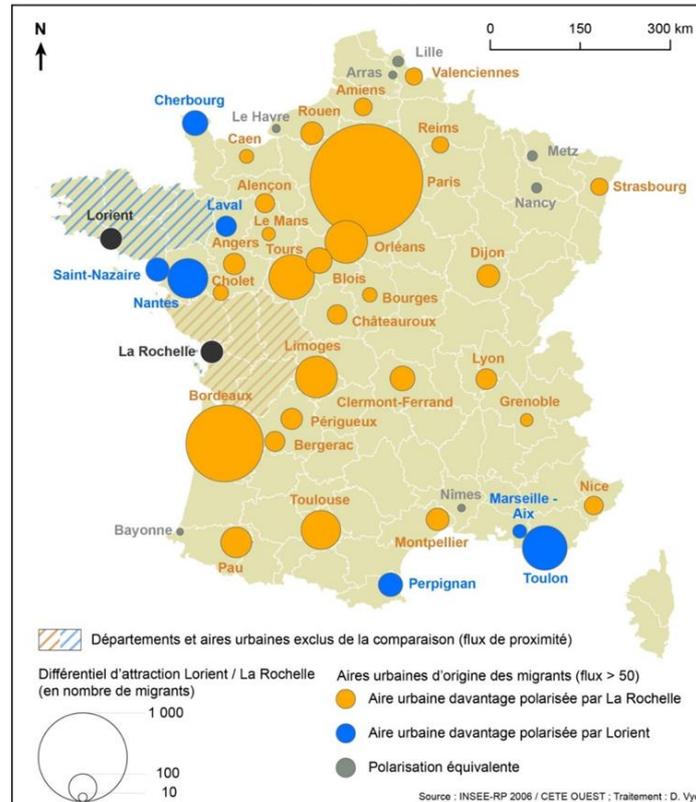
Extrait de PUMAIN D., SAINT-JULIEN T., FERRAS R., 1990, *France, Europe du sud, Géographie universelle*, Paris, Hachette/Reclus, 479 p.

Ce modèle gravitaire relatif à des espaces ne doit pas être confondu avec ceux qui cherchent à expliquer les comportements et que nous questionnerons **page 106**. De plus, ce type de modèle a été conçu pour mettre en équation des marchandises et non des hommes et des femmes. Cependant, il conserve un intérêt réel pour une géographie sociale des mobilités à condition de le considérer sous un angle descriptif fondé sur une logique de flux. Ainsi, le modèle gravitaire permet de visualiser à partir de données agrégées des formes d'interaction spatiale (Pumain 1986). Il est également possible de l'utiliser pour comparer des situations dans l'espace et dans le temps, essentiellement à méso-échelle.

Toujours d'un point de vue descriptif, il est possible de comparer l'étendue d'*aires d'attraction* de pôles urbains de taille comparable et situés sur le littoral. Nous avons montré que l'aire urbaine de La Rochelle reçoit davantage de flux résidentiels en provenance de la plupart des aires urbaines françaises (dont Paris, Tours, Angers, etc.) que celle de Lorient qui polarise des villes relativement proches géographiquement (Nantes) ou économiquement – les ports militaires de Toulon et de Cherbourg (Vye 2011). La rente de situation littorale n'est pas donc pas *en soi* une condition de l'attraction puisque Lorient, qui est tout aussi côtière, peuplée et portuaire que La Rochelle, est une ville qui possède une aire d'attraction résidentielle plus restreinte (**Figure 13**). Ces différentiels montrent bien que la notion d'attraction, bien que

descriptive, ne se situe pas dans une approche essentialiste des mobilités qui ferait du littoral un espace attractif *par nature*.

Figure 13. La Rochelle et Lorient : deux attractions d'inégale amplitude (2001-2006)



Conception : Didier Vye. Réalisation : Pascal Brunello, 2011

L'expression *littoralisation* des sociétés s'inscrit dans cette même logique. Désignant le processus de concentration des activités et des hommes sur les littoraux, il s'agit là encore d'une notion descriptive qui ne concerne pas uniquement les mobilités humaines. Cela ne signifie pas pour autant que l'ensemble des littoraux attire population et activités, depuis toujours et pour longtemps. La *littoralisation* doit donc être considérée comme un processus inégal dans le temps et dans l'espace et non comme une dynamique inéluctable. Il est ainsi possible, sous un angle diachronique, d'identifier des accélérations - en Occident à partir de la fin du XVIIIème siècle comme l'a montré Alain Corbin (1988), des décélérations voire des ruptures - la Riviera du Caucase dans les années 1990 (Scharr, Steinicke, et Borsdorf 2012). Il est ensuite possible de les expliquer par différents facteurs socio-économiques (mondialisation et maritimisation de l'économie), socio-culturels (imaginaires touristiques), géopolitiques (conflits) comme pour n'importe quel type d'espace. Ainsi, Samuel Robert a montré que l'engouement pour les littoraux résultait d'une combinaison de facteurs essentiellement de type anthropo-biologiques et secondairement de nature plus sociologique et culturelle (Robert 2019; 2009).

Les notions d'attraction ou de littoralisation sont donc potentiellement utiles à l'analyse des mobilités à condition de ne pas surestimer leur valeur heuristique : essentiellement descriptives, elles n'ont pas pour objectif de fournir des éléments d'interprétation des comportements de mobilité à un niveau micro (Piguet 2013).

De l'attraction à l'attractivité

La notion d'*attractivité*, nous semble distincte de la notion d'attraction lorsqu'il s'agit de s'intéresser à la dimension spatiale de la mobilité. Telle que définie dans les *Mots de la géographie* par Roger Brunet (1993), elle désigne la capacité à attirer des biens, des capitaux ou des personnes. Elle exprime donc le pouvoir d'attraction d'une entité spatiale (Moriconi-Ebrard 2003). Nous considérons qu'à la différence de l'attraction, c'est une notion qui peut fournir des clés de lecture explicatives et contextualisées de l'organisation des flux, qu'ils soient migratoires ou circulatoires, sans pour autant essentialiser l'espace étudié.

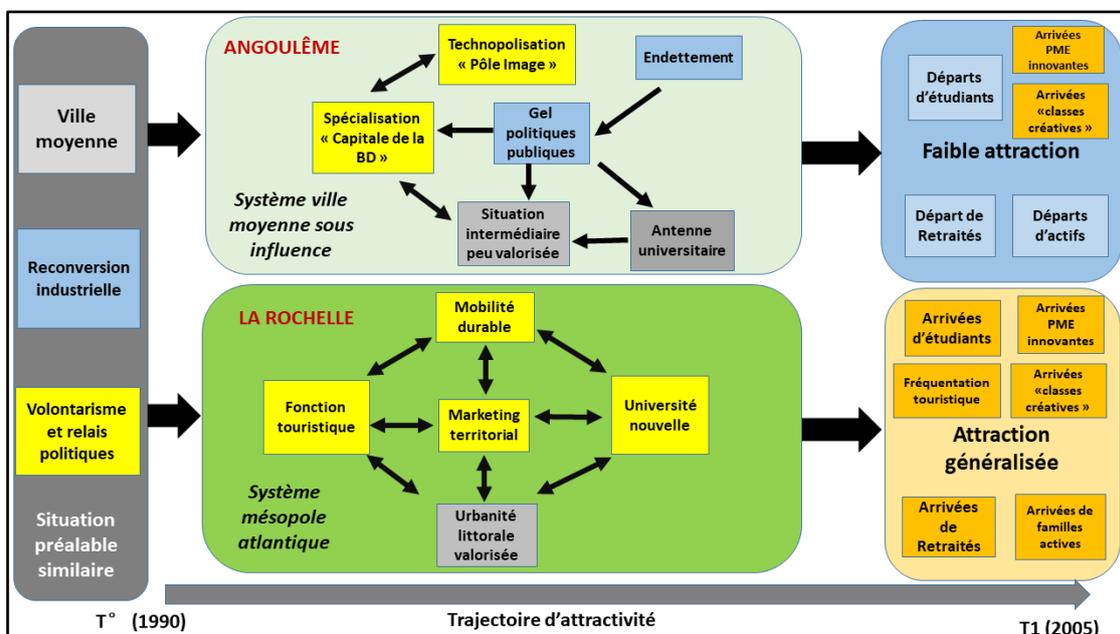
L'attractivité est d'abord une injonction et une rhétorique : un territoire *se doit* d'être attractif dans le contexte d'une mise en concurrence mondialisée sous peine de déclin économique. De nombreux responsables politiques, du chef de l'État au maire, insistent sur l'attractivité *retrouvée* ou à *conquérir* de leur territoire d'élection. Ainsi, l'attractivité désigne non seulement la capacité à attirer mais aussi le pouvoir de retenir les flux : empêcher les délocalisations d'entreprise, faire que les jeunes puissent étudier sur place, enrayer la *fuite des cerveaux*, favoriser le tourisme *domestique*, etc. Elle est autant une exigence qu'un impératif et touche à la fois les métropoles bien positionnées dans la mondialisation comme les villes en décroissance (*Shrinking cities*) comme l'a montré la thèse de Yoan Miot (2012).

De plus, les travaux de Laurent Davezies sur l'économie résidentielle ont montré comment les déplacements favorisaient les transferts de revenus des métropoles vers « *les territoires à base économique résidentielle et touristique* » pour reprendre la terminologie de l'étude prospective de la DATAR (Territoires 2040). L'économie résidentielle de Davezies, fondée sur les revenus, a été reprise par l'INSEE avec la notion d'économie présente fondée sur les emplois. De nombreux littoraux sont concernés (70% des emplois du département de Charente-Maritime étaient liées à la sphère présente en 2009). S'il s'agit là encore d'une logique de flux, en l'occurrence ici économiques, ces travaux présentent un intérêt pour notre approche. En effet, l'influence des facteurs démographiques dans le développement économique d'un territoire ne peut se limiter uniquement à la prise en compte de la population résidente à l'année. Les mobilités à dimension récréative révèlent donc des logiques d'interdépendance plus que d'opposition entre les métropoles « productives » et les espaces « résidentiels ». Ces logiques tranchent avec le dualisme d'une « France périphérique » marginalisée face à des métropoles dynamiques et connectées dans la mondialisation.

Ce cadre normatif de l'attractivité implique donc de comprendre comment un *territoire*, à travers les acteurs publics qui l'organisent à différentes échelles (Union européenne, État, collectivités territoriales) mettent en place des stratégies qui visent à maintenir ou à

augmenter un pouvoir d'attraction, qu'il s'agisse de touristes, de nouveaux résidents, de capitaux, d'investisseurs, etc. Cela passe notamment par la combinaison entre du *savoir-faire* (projets et équipements structurants) et du *faire-savoir* (marketing territorial). Il est dès lors possible de confronter, l'attractivité *souhaitée* (par les décideurs publics) avec l'attractivité *vécue* par les populations (et les entrepreneurs), c'est-à-dire en étudiant leurs stratégies résidentielles ou d'implantation (Vye 2005). Cette confrontation permet de montrer que le pouvoir d'attraction d'un territoire, quel qu'il soit, est la résultante de *jeux d'acteurs territorialisés* qui peuvent varier dans le temps. La comparaison de deux trajectoires d'attractivité de deux villes moyennes, La Rochelle et Angoulême, telle que réalisée dans le cadre de la thèse illustre cette idée (Figure 14).

Figure 14. Angoulême et La Rochelle : deux villes moyennes, deux trajectoires d'attractivité divergentes (1990-2005)



Conception et réalisation : Didier Vye (2005, 2021).

Au cours des années 1980, Angoulême et La Rochelle sont deux villes moyennes en reconversion industrielle et leurs trajectoires de l'époque auraient pu tendre vers une dynamique de *shrinking cities*. Elles sont toutefois caractérisées par un volontarisme politique fort : Michel Crépeau comme Jean-Michel Boucheron sont deux maires qui, dès les années 1970, ont compris l'importance de se lancer dans des projets fédérateurs en interne et séduisants en externe (ex : vélos en libre-service à La Rochelle, festival de la BD à Angoulême). Ils bénéficient également des effets de la décentralisation et des bonnes relations avec le président de la République de l'époque, François Mitterrand. Cependant, à partir des années 1990, les trajectoires d'attractivité divergent : Angoulême poursuit sa spécialisation comme ville de la BD en lançant le projet *Magelis* autour des métiers du cinéma d'animation et du jeu vidéo mais devient une ville endettée. Cela va profondément fragiliser les initiatives publiques

locales. Dans le même temps, La Rochelle connaît une diversification de ses fonctions économiques. La fonction touristique est complétée par la création d'une Université de plein exercice, favorisée par des relations jusqu'au plus haut sommet de l'État et la volonté de celui-ci de créer des universités de proximité pour faire face à la massification de l'enseignement supérieur. Dans le même temps, Angoulême demeure une simple antenne universitaire. La ville de La Rochelle consolide également son image de ville *écologique* en investissant de manière significative dans le domaine des mobilités douces, ce qui lui confère un profil de ville dans *l'air du temps* (Knafou 2018) au moment où le développement durable devient un référentiel incontournable dans la société. Pendant qu'Angoulême reste une ville moyenne sous influence des capitales régionales proches (Poitiers, Limoges, Bordeaux), La Rochelle gagne en urbanité (diversification fonctionnelle, densification de l'offre culturelle) et accède ainsi au rang de *mésopole* (Farinelli 1997) soit une ville moyenne dotée de fonctions métropolitaines. Dès lors, au milieu des années 2000, Angoulême et La Rochelle présentent deux types d'attraction bien différents : grâce à cette urbanité littorale valorisée, La Rochelle attire ou retient les principales catégories d'individus mobiles (étudiants, retraités, actifs d'âge intermédiaire) pendant qu'Angoulême les voit partir. Sa fréquentation touristique continue à progresser à la différence de celle d'Angoulême qui reste très ponctuelle. L'autoproclamée capitale mondiale du neuvième art voit tout de même l'arrivée de « classes créatives » (Florida 2012) qui restent cependant cantonnées dans des métiers très spécialisés (cinéma d'animation, jeux vidéo). Cette spécialisation ne compense pas les pertes d'emplois dans le secteur industriel (Vye 2008) à la différence de La Rochelle qui bénéficie de créations d'emplois importantes grâce à l'implantation de l'Université comme de PME innovantes notamment dans le domaine du développement durable (ex : LEA NATURE).

Cette analyse comparative de deux trajectoires d'attractivité montre les limites d'une approche essentialiste de l'espace : la situation en bord de mer de la ville de La Rochelle n'est pas le facteur déterminant de sa capacité à attirer en comparaison avec une ville non littorale. Aucun *génie des lieux* ne sort de sa boîte pour dicter un déplacement touristique ou résidentiel. Ce sont les interrelations entre plusieurs éléments, sociopolitiques, économiques, conjoncturels ou structurels qui conduisent à expliquer l'*attraction* de tel ou tel lieu, ici celle d'une *mésopole atlantique*. La situation géographique n'est qu'un des éléments du système : la position littorale n'est pas *attractive* en elle-même mais elle est valorisée par des acteurs publics ou privés dans un cadre territorial plus global fait d'interactions socio-écologiques et socio-politiques qui combinent des pratiques spatiales tout en s'appuyant sur de nouveaux imaginaires géographiques. C'est alors que l'attractivité devient une notion utile pour une approche géographique des mobilités et non un simple élément de langage des décideurs ou une essentialisation de l'espace. Elle possède enfin une dimension performative. En s'affichant comme attractif, un territoire peut alimenter les propres conditions de son attractivité dans la rhétorique et les imaginaires associés à ces lieux.

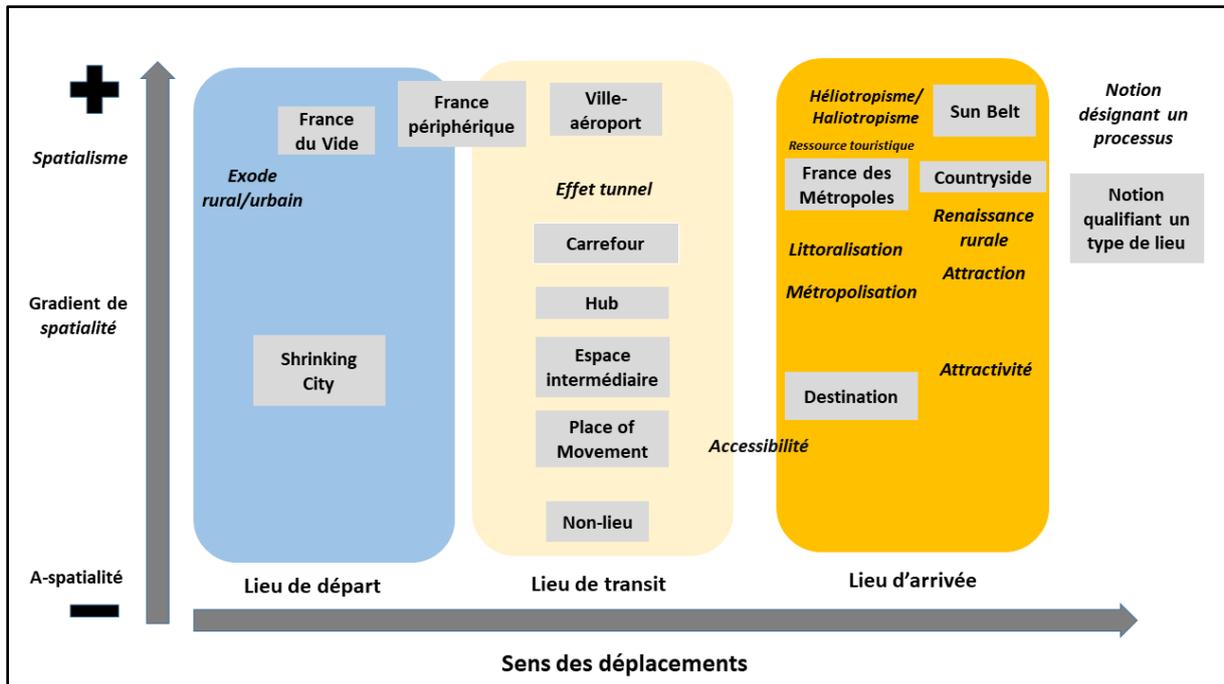
Au moment de notre thèse, nous avons envisagé cette notion dans le cadre du tournant *actoriel* (Stock 2006a) de la géographie qui place les *acteurs*, ces « oubliés du territoire »

(Gumuchian et al. 2003) au cœur de la réflexion géographique. C'est donc à notre sens une notion plus complexe que celle d'attraction. Cette dernière est en effet fondée sur la description des flux quand l'attractivité met en évidence des jeux d'acteurs territorialisés. Cependant, si nous avons choisi de ne pas faire de l'attractivité une notion centrale dans ce volume scientifique, c'est parce que nous la jugeons plus en adéquation avec une recherche de géographie économique et moins adaptée à l'approche défendue ici, à savoir une géographie sociale des mobilités. En effet, contrairement à notre doctorat, ce manuscrit n'aborde pas de manière aussi centrale, la question des politiques publiques et surtout ne traite pas des flux d'entreprises. Il accorde en revanche, une place centrale aux mobilités à dimension récréative, finalement peu abordées dans le cadre de la thèse et surtout, il recentre l'analyse sur la dimension individuelle à travers la notion de choix des lieux que nous abordons dans la partie suivante.

Conclusion de la partie 1

La **Figure 15** ci-dessous regroupe la plupart des notions abordées dans la sous-partie 1.3. Certaines sont relatives à des processus (*en italique*), d'autres servent à qualifier un lieu de la mobilité (encadrés gris) qu'il soit de départ, de transit ou d'arrivée (classés de gauche à droite selon le sens des déplacements). Ces différentes notions sont ensuite positionnées selon leur caractère plus ou moins déterministe. En haut du schéma, les notions qui présentent un fort déterminisme spatial : l'espace semble agir comme un « moteur » des flux, il les détermine. Il est possible de parler de *spatialisme*, c'est-à-dire un « mode de raisonnement, souvent implicite, qui fait de l'espace une chose-en-soi, dont les principes d'organisation et les lois d'évolution ne devraient être cherchés et trouvés qu'en elle-même (...) que les formes spatiales matérielles détermineraient l'organisation et les pratiques sociales (Lussault 2003b, 864). En bas du schéma, les rares notions pour lesquelles la dimension spatiale est quasi évacuée (a-spatialité) : ici, l'espace se résume à une simple étendue, un décor, un arrière-plan. Au centre, celles qui apparaissent comme plus équilibrées : les lieux y semblent à leur *juste place* soit parce qu'ils sont désignés par rapport à un processus descriptif et non explicatif (ex : attraction, pôle d'attraction) soit parce qu'ils relèvent de logiques systémiques (ex : attractivité, *place of movement*).

Figure 15. Synthèse des principales notions relatives à la place de l'espace dans l'analyse des mobilités



Conception et réalisation : Didier Vye 2021

S'agissant du spatialisme propre aux lieux d'arrivée, tout se passe comme si un déterminisme en avait chassé un autre : les modèles classiques des migrations en science régionale faisaient des centres urbains les pôles d'attraction majeurs des flux, notamment en lien avec l'emploi. Puis, l'inversion d'une partie des flux vers les périphéries a perturbé ces modèles. Dès lors, le déterminisme économique a en quelque sorte cédé la place à un déterminisme spatial pour interpréter les mouvements vers la campagne, la montagne, le littoral. Dans le champ des mobilités récréatives, le piège de l'essentialisation de l'espace est encore plus difficile à éviter, puisque l'emploi n'est pas considéré comme le moteur des migrations d'aménités (LSM) qui privilégient *le cadre de vie*.

L'approche proposée dans la partie suivante a dès lors pour objectif de dépasser ce débat entre un espace *support* ou au contraire *moteur*. Il s'agit d'insister sur la relation consubstantielle entre le lieu et l'individu en situation de mobilité. Réfléchir à travers le prisme du choix des lieux selon une démarche constructiviste pragmatique nous semble ainsi une manière de remettre l'espace à sa (bonne) place lorsqu'il s'agit de comprendre le sens des déplacements.

**PARTIE 2. À LA SOURCE DES
DÉPLACEMENTS : ANALYSER LES
MOBILITES RECRÉATIVES VERS LES
LITTORAUX AU PRISME DU CHOIX DES
LIEUX**

Introduction de la partie 2

[Should I Stay Or Should I Go?](#)

The Clash (1982)

« *Devrais-je rester ou devrais-je partir ?* ». Cette question existentielle, qui est aussi le titre d'une célèbre chanson du groupe de punk-rock anglais « The Clash » résume l'alternative primordiale qui s'offre aux individus-acteurs en termes de mobilité. La réponse sera guidée par un ensemble de critères qui détermineront des questions encore plus géographiques (« *Où vais-je ?* » « *Où pourrais-je aller ?* ») ou comme dans le questionnaire de Marcel Proust (1886) « *Quel est le pays où je désirerais vivre ?* ». Ce sont donc les logiques qui président au choix des lieux à des fins récréatives que nous analyserons dans cette deuxième partie. Nous proposons ainsi de remonter à la source du déplacement, ce dernier étant souvent la conséquence d'un choix entre plusieurs lieux. À partir de nos travaux de recherche sur les espaces littoraux, nous structurerons cette partie autour de trois postulats.

- (1) Les mobilités à dimension récréative s'effectuent en direction de lieux effectivement choisis, ce qui participe à l'agencement des espaces de vie des individus.
- (2) Le sens de ces déplacements dépend de la relation que les individus tissent avec les lieux, notamment des *valeurs* qu'ils leur attribuent, ce qui permet de faire émerger des *destinations préférentielles*.
- (3) Le choix des lieux est néanmoins influencé par de nombreux paramètres ce qui invite à opérer une distinction entre une *préférence* (un souhait, un projet) et un *choix* (une action, une pratique effective).

Nous présenterons donc dans un premier temps l'agencement des lieux au sein des espaces de vie des individus en réfléchissant sur la place des lieux littoraux dans cet agencement (2.1). Les deux sous-parties suivantes montreront qu'un déplacement à dimension récréative résulte d'un mécanisme de décision complexe. Il s'agira d'abord de comprendre pourquoi l'individu préfère une destination résidentielle ou touristique à une autre, ses préférences variant en fonction de l'adéquation entre son projet de mobilité et les valeurs qu'il attribue aux lieux (2.2). Cependant, la liberté de choix est limitée par un certain nombre de paramètres qui renseignent sur le caractère plus ou moins disponible et accessible des lieux pour l'individu. C'est particulièrement vrai pour le littoral, espace à la fois très convoité tout en faisant l'objet de régulations socio-politiques fortes, ce qui contribue à son caractère sélectif (2.3). Nous conduirons cette partie en nous appuyant sur un certain nombre de travaux de recherche qui nous ont amené à nous interroger sur les choix de mobilité de populations fréquentant les littoraux qu'ils soient nouveaux résidents permanents, résidents secondaires, touristes, excursionnistes. Ces travaux sont résumés dans le **Tableau 6**⁵⁵.

⁵⁵ Dans le texte, les références aux différents programmes se font par des acronymes **en gras**.

Tableau 6. Récapitulatif des projets de recherche alimentant la deuxième partie

Programme de recherche	Thèse de doctorat	Résidences Secondaires et Qualité de l'Environnement	CPER – Observatoire ECOP des pratiques de tourisme et de loisir	
Acronyme présent dans le texte	(VYE, 2005)	(RS17,2016) ⁵⁶	(ECOP, 2014) ⁵⁷	(Airbnb,2017)
Temporalité	2000-2005	2013-2016	2008-2014	2017
Principal enjeu scientifique (en lien avec l'HDR)	Comprendre les choix résidentiels des nouveaux résidents s'installant dans une <i>mésopole</i> ⁵⁸ atlantique	Décliner différentes formes de relation aux lieux des habitants temporaires des littoraux	Analyser les pratiques et les représentations des usagers des plages	Comprendre les transformations relatives à l'hébergement des lieux touristiques induites par le numérique
Concepts plus spécifiquement mobilisés (en lien avec l'HDR)	Préférences géographiques Destinations préférentielles Attributs spatiaux Accessibilité	Sens et valeur des lieux Habiter poly-topique Espace de circulation récréative Agencement spatial Destination récréative Préférences géographiques Qualité des lieux	Pratiques Recréatives Attributs spatiaux Qualité des lieux	Disponibilité des lieux Attributs spatiaux
Défi sociétal	Croissance démographique/littoralisation	Gouvernance des espaces littoraux/Littoralisation	Gestion des fréquentations touristiques	Tensions autour du tourisme
Types d'individus-acteurs	Néo-arrivants (résidents principaux et chefs d'entreprise)	Multi-résidents	Plageurs (usagers des plages)	Touristes
Type de lieu touristique littoral	Ville touristique	Tous types	Site touristique (plage)	Ville touristique Île touristique
Terrains littoraux	La Rochelle	Littoraux et îles de Charente-Maritime	Ile de Ré, La Rochelle, Fouras	La Rochelle Île de Ré
Périmètre	Aire urbaine	Département	Infra-départemental	Commune
Rôle dans le projet	Doctorant	Co-porteur et encadrant		
Méthodes	Questionnaires Entretiens semi-directifs	Questionnaires <i>Focus Groups</i> Entretiens téléphoniques	Questionnaires	<i>Webscrapping</i>

Conception et réalisation : Didier Vye, 2022.

⁵⁶ Des prolongements du programme **RS17** ont lieu dans le cadre du projet **MASALA** et du collectif **ADAPTACOTE**. Cela a permis de publier notamment un article transversal sur la notion de relation au lieu (Bousquet et al. 2021).

⁵⁷ Pour simplifier les références dans le texte, la date mentionnée est la dernière année des enquêtes réalisées chaque été depuis 2008.

⁵⁸ Ville moyenne dotée de fonctions métropolitaines (Farinelli 1997).

2.1. Différenciation et agencement des lieux littoraux choisis à des fins récréatives

En géographie sociale, il est fréquent de différencier les types de lieux fréquentés par un individu selon l'usage principal qu'il en fait : lieu de résidence, de travail, de loisirs, de vie sociale, etc. C'est ce que certains auteurs nomment les *modes d'habiter* (Stock 2003; Cailly et Dodier 2007; Robert 2019). La théorie de l'habiter poly-topique de Mathis Stock (Stock 2006b) va plus loin en insistant sur le fait que chaque individu pratique ces différents lieux selon un *agencement* qui lui est propre. « *Assemblage spatial des réalités sociétales qui exprime l'action d'un individu-acteur* » (Lussault 2003a, 45), la notion d'agencement conforte l'idée que les logiques d'organisation spatiale résultent de constructions sociales. Cet assemblage spatial n'a donc rien d'aléatoire. Il a du *sens* pour l'individu observé comme pour l'observateur. De plus, la notion d'agencement permet de dépasser l'opposition entre une vision holiste et une vision réductionniste dans l'étude des systèmes complexes (DeLanda 2009). Les agencements sont constitués de segments et sont ainsi analysables séparément mais aussi en tant que système. De plus, la théorie des agencements souligne qu'une relation peut changer sans que les termes changent : un individu peut rester le même en termes de statut social, de pratiques et de représentations du monde tout en multipliant ses déplacements dans de nouveaux lieux de vie. Ainsi, les parties d'un agencement peuvent être détachées de l'ensemble et être connectées à un autre agencement. La souplesse de cette approche est utile dans l'analyse des déplacements : Hadrien Dubucs et Christophe Imbert, dans leur étude sur les circulations des individus entre Lisbonne et d'autres métropoles européennes, montrent l'agencement spatio-temporel des différents lieux de circulation et en quoi ils sont constitutifs d'espaces de vie transnationaux (Dubucs et Imbert 2014). Cette approche permet de traiter et de qualifier séparément chaque lieu fréquenté au-delà de la dialectique « lieu attractif/lieu répulsif ».

Pour autant, la question de la hiérarchisation d'un certain nombre de lieux-clés autour desquels s'organisent les mobilités n'est pas toujours clairement abordée dans la littérature, notamment lorsqu'il s'agit d'étudier les pratiques de circulation des multi-résidents. Pour cela, nous proposons une réflexion autour de la notion *d'espace de circulation récréative* (2.1.1). De plus, comment prendre en compte la dimension diachronique de cet agencement ? Autrement dit, quelle profondeur temporelle, quelle place pour les lieux anciennement fréquentés et quelles dynamiques évolutives des espaces de vie (2.1.2) ? Il s'agira enfin de définir quelle est la place du littoral dans l'espace de circulation récréative en s'interrogeant d'une part sur son périmètre (2.1.3) puis en classant les types de lieux situés en bord de mer, vers lesquels les individus se déplacent à des fins récréatives (2.1.4).

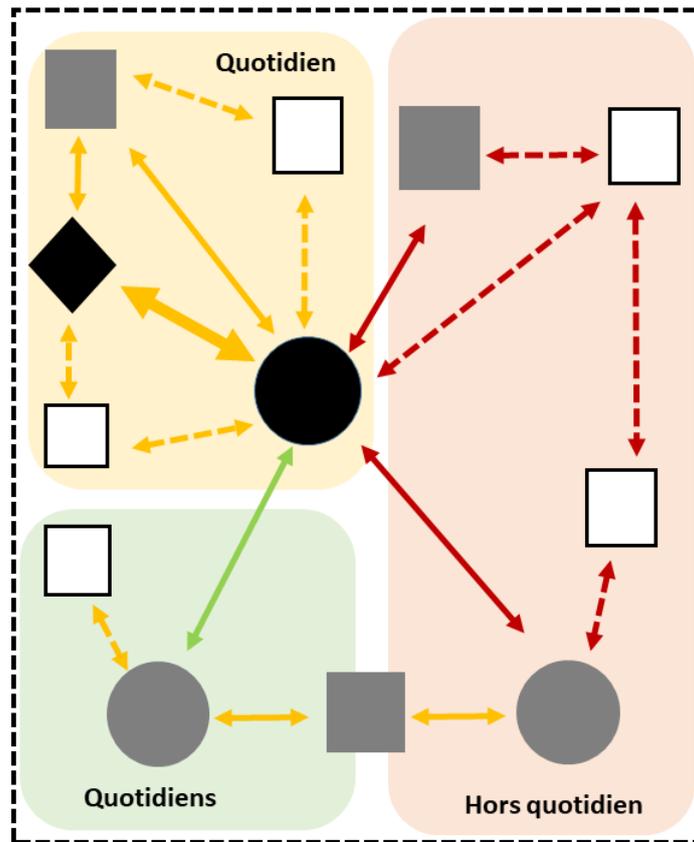
2.1.1. Synchronie : saisir l'espace de circulation récréative organisé autour de plusieurs lieux de vie

Dans la géographie sociale francophone, « *l'ensemble des lieux fréquentés par une personne ou un groupe social* » est qualifié d'*espace de vie* (Frémont 1980, 49). Cette notion se distingue de celle d'*espace vécu* qui correspond aux « *valeurs psychologiques qui s'attachent aux lieux et qui unissent les hommes à ceux-ci par des liens immatériels* » (ibid.). Le concept d'espace vécu insiste donc sur l'importance des dimensions affectives de la relation aux lieux que nous développerons dans la sous-partie 2.2.3 (page 119).

Dans un premier temps, nous proposons d'utiliser la notion d'espace de vie pour une lecture *synchronique* des modes d'habiter, c'est-à-dire *ici et maintenant*. Il s'agit alors d'identifier, d'un point de vue théorique et sans prétendre à l'exhaustivité, quels sont les types de lieux effectivement fréquentés par un individu à des fins récréatives.

Il s'agit également de circonscrire cette identification dans une temporalité courte. Contrairement à certaines définitions (Di Méo 1990; Ferras et Brunet 1993a), nous considérons que l'espace de vie ne résume pas à celui de la vie *quotidienne*. Conformément à l'approche holiste développée dans la partie 1, nous pensons que l'espace de vie doit intégrer toutes les formes de circulations, y compris celles du *hors quotidien* (circulations touristiques) et/ou des *quotidiens* (circulations résidentielles), qu'elles soient habituelles, régulières ou exceptionnelles. Cette approche rejoint celle développée par Nicolas Robette (2012) s'inspirant de celle de Daniel Courgeau pour qui l'espace de vie est « *une portion d'espace où l'individu effectue ses activités. Cette notion englobe non seulement les lieux de passage et de séjour, mais également tous les autres lieux avec lesquels l'individu est en rapport* (Courgeau 1988). En revanche, il nous paraît raisonnable de limiter cette lecture synchronique à une temporalité inférieure à un an, ce qui permet de nous consacrer à une des déclinaisons de l'espace de vie appelée *l'espace de circulation récréative* (Figure 16).

Figure 16. L'agencement théorique de l'espace de circulation récréative



Espace-temps	Quotidien	Quotidiens	Hors Quotidien
Statut résidentiel	Résident principal	Multi-résident	Touriste
Sphères	Résidentielle		Touristique

Agencement de l'espace de circulation récréative		Fréquentation		
		Habituelle	Régulière	Exceptionnelle
Lieux	Lieu de vie (ex: domicile, résidence secondaire, mobile home)	●	●	
	Lieu non récréatif (ex: lieu de travail)	◆		
	Autre lieu fréquenté à des fins récréatives (ex: plage, salle de spectacle)		■	□
Circulations	« Quotidienne »	↔	↔	↔
	Résidentielle		↔	
	Touristique		↔	↔

Conception et réalisation : Didier Vye, 2022.

La notion de lieu de vie

Au sein de l'espace de circulation récréative, il est indispensable d'identifier des lieux particuliers autour desquels s'organisent les déplacements. De plus, la configuration et les caractéristiques de ces lieux structurants influencent le choix des autres lieux de l'espace de circulation récréative. Nous choisissons de les appeler des *lieux de vie*⁵⁹. Chaque lieu de vie est un point de départ mais aussi de retour d'un déplacement. Il est repérable à macro-échelle : une adresse, des coordonnées géographiques, etc. L'identification objective de ces lieux est fondée sur une durée de présence importante et non sur un degré d'attachement ou d'ancrage qui relève davantage de la notion d'espace vécu.

Identifions d'abord le *lieu de vie habituel* (en cercle noir sur le schéma) qui est défini comme étant le lieu dont l'intensité de fréquentation est la plus élevée (fréquence habituelle). Il s'inscrit dans la sphère (ou l'espace-temps) du quotidien. Par convention autant que par commodité, ce lieu est assimilé à *la résidence principale* de l'individu (ou le domicile dans le langage administratif). C'est un lieu qui a du sens pour l'administration fiscale, pour le statisticien de l'INSEE, pour le chercheur et bien sûr, pour l'individu lui-même. Cela a en fait ainsi le passage obligé de toute enquête de mobilité qu'elle soit quotidienne, touristique ou résidentielle. Cependant, il peut exister un écart entre le domicile déclaré d'un point de vue administratif et la réalité de son usage. Pour des raisons fiscales, il est possible de déclarer une résidence principale sans que celle-ci soit le lieu de vie habituel. Ce lieu est plus ou moins choisi par l'individu et la dimension récréative dans ce choix n'est évidemment pas systématique. Il est possible d'identifier des déplacements à dimension récréative à partir de ce lieu, qu'il s'agisse de circulations quotidiennes, résidentielles (vers les autres résidences) ou touristiques⁶⁰. La notion de lieu de vie habituel est proche de celle de *centre de gravité* de l'espace de vie développé par Michel Poulain, (cité par Robette 2012) et de *résidence-base* d'Hervé Domenach et Michel Picouet (1987).

Cependant, à la différence de ces approches, nous considérons que l'émergence des différentes formes de multi-résidentialité dans le cadre des modes d'habiter poly-topiques suggère qu'il existe plusieurs lieux de vie au sein d'un même espace de circulation. Le lieu de vie ne se résume donc pas toujours au domicile. Il s'agit ainsi des autres lieux au sein desquels l'individu séjourne régulièrement et vers lesquels des circulations résidentielles ou touristiques s'établissent. Autour de ces lieux, ce sont plutôt des circulations quotidiennes (de loisirs) ou touristiques qui peuvent également s'organiser. Dès lors, en dehors de la résidence principale, trois autres catégories de lieux de vie sont repérables :

⁵⁹ Nous préférons ce terme à celui de lieu de *départ* en raison de l'ambiguïté de la formulation quant à sa place dans le parcours de mobilité : un aéroport peut aussi être un lieu de départ, alors qu'il n'est dans les faits qu'un lieu de transit.

⁶⁰ Le lieu de vie habituel ne doit pas être assimilé au *lieu d'origine* qui renvoie au lieu de naissance. Or, s'il y a bien un lieu qui n'est jamais choisi par l'individu, c'est bien l'endroit où l'on naît comme le chante avec poésie Maxime Le Forestier : « *On ne choisit pas non plus les trottoirs de Manille, de Paris ou d'Alger pour apprendre à marcher* » - Maxime Le Forestier, [Né quelque part](#) (1987).

- Les résidences de la sphère familiale (de ses parents ou beaux-parents, de ses enfants, de ses frères et sœurs, de son conjoint/concubin dans le cadre des couples « non-cohabitants ») au sein desquels l'individu séjourne régulièrement, et le plus souvent à titre gratuit.
- Les autres résidences qui sont principalement occupées par l'individu : il y a celles qui sont directement en lien avec une mobilité récréative (ex : une résidence secondaire) et celles qui ne le sont pas mais qui peuvent être le point de départ de mobilités récréatives : pied-à-terre professionnel, logement étudiant, logement de fonction, etc. À l'exception du dernier cas, l'individu loue ou est propriétaire de ce bien.
- Certains hébergements touristiques marchands faisant l'objet de séjours répétés d'une année sur l'autre, à l'image de certains touristes qui reviennent passer leurs vacances chaque année dans le même camping ou dans la même location touristique.

Les deux premières catégories sont relatives à l'espace-temps des quotidiens tandis que le troisième cas est plutôt inscrit dans le hors quotidien et appartient donc à la sphère touristique, notamment en raison de la nature des hébergements choisis. Le nombre de ces lieux de vie est très variable d'un individu à l'autre car il dépend de la position de celui-ci dans le parcours de vie, de son niveau social et de l'intensité de ses relations socio-spatiales.

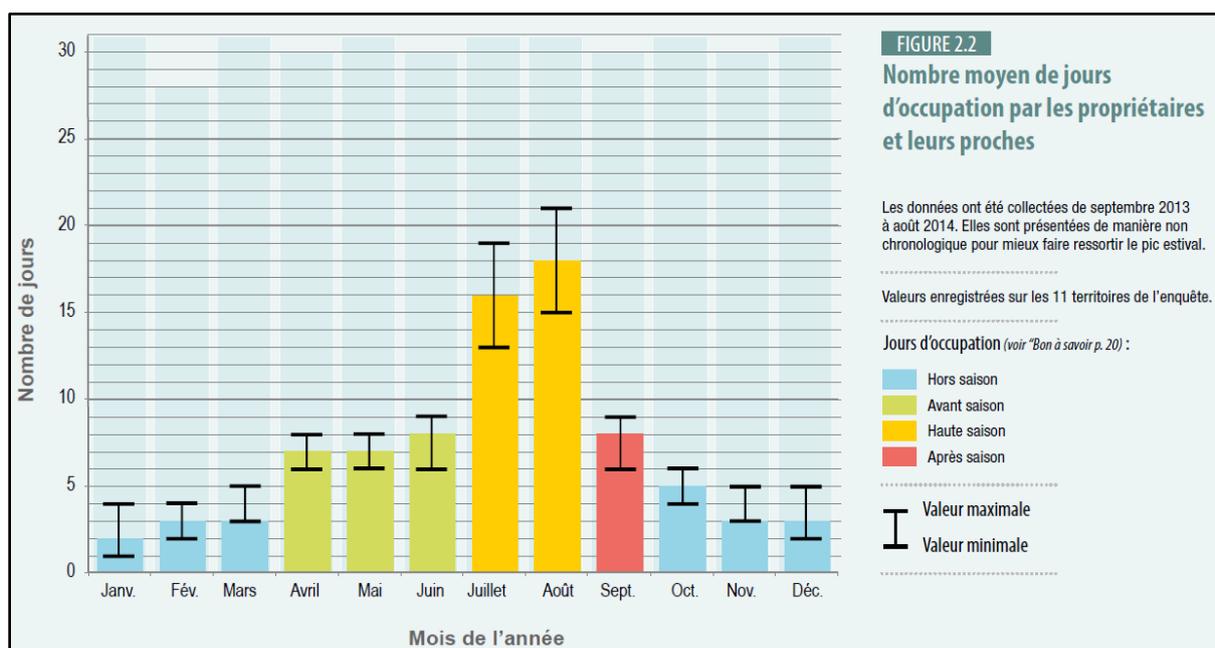
Dans le cadre de nos travaux, nous avons plus spécifiquement travaillé sur les résidences secondaires. C'est donc la réflexion autour de ce type de lieu de vie que nous allons plus particulièrement développer.

Les résidences secondaires sont souvent associées dans l'imaginaire collectif aux *volets clos* (Coppock 1977) suggérant une fréquentation faible et/ou fortement concentrée dans le temps, ce qui pourrait remettre en cause l'idée qu'il s'agit bien d'un lieu de vie. Or, elles peuvent présenter, dans certains cas, des taux d'occupation importants. Le programme **RS17** a ainsi montré que le nombre de jours d'occupation pour l'ensemble des résidences secondaires qui ont fait l'objet d'une enquête en Charente-Maritime, était en moyenne de 82 jours par an soit près de trois mois d'occupation annuelle cumulée - atteignant même près de 100 jours sur l'île de Ré⁶¹ (**RS17, 2016**). Certes, comme le montre la **Figure 17**, la fréquentation est logiquement plus forte en haute saison (35 jours en juillet et en août) mais la part des deux mois d'été ne compte que pour 42% de leur présence annuelle alors que la saison estivale concentre 60% de la fréquentation annuelle pour l'ensemble des clientèles touristiques en Charente-Maritime. De plus, les fréquentations sont assez importantes en avant et après-saison et non négligeables au cœur de l'hiver. Ces résultats fondés sur un nombre conséquent de répondants (8000) dans 11 territoires d'étude différents contredisent les rares études de fréquentation disponibles à l'échelle nationale et qui font état d'une fréquentation beaucoup

⁶¹ Ce chiffre représente le taux d'occupation par le propriétaire et ses proches. Il ne tient donc pas compte du prêt possible du logement à une tierce personne (soit 24 jours par an en Charente-Maritime). Les pratiques de location (notamment sur les plateformes numériques comme Airbnb) sont également une réalité pour certains propriétaires mais elles représentent un sujet sensible et sont par conséquent difficiles à évaluer dans le cadre d'une enquête par questionnaire.

plus faible : 42 nuitées par an dont 30 par le propriétaire (Atout France 2010). Ces chiffres sont aussi confirmés par des enquêtes plus récentes et réalisées selon une méthodologie proche comme celle de la Communauté de communes Cœur de Loire en juillet 2019 et qui fait état d'une occupation de 91 jours par an en moyenne⁶².

Figure 17. Nombre de jours d'occupation par les propriétaires de résidence secondaire et leurs proches en Charente-Maritime



Conception et réalisation : Équipe du projet **RS17**, 2016

Les autres lieux de l'espace de circulation récréative

Le lieu de travail ou d'études est généralement un lieu structurant au sein de l'espace de vie. Un certain nombre de déplacements de loisirs peuvent en effet avoir lieu à partir de celui-ci, notamment si le lieu de travail est à proximité de sites de loisirs tels que les plages⁶³. Bien que non récréatif, il structure certains déplacements à caractère récréatif réguliers ou exceptionnels d'où sa présence au sein de la **Figure 16** (losange). Ce type de lieu appartient à l'espace-temps du quotidien.

Se pose également la question de la place des lieux touristiques fréquentés de manière exceptionnelle/unique. Ils font clairement partie de l'espace de circulation récréative que nous avons identifié. De plus, l'hébergement choisi fait office de pôle de centralité autour duquel l'individu organise ses déplacements dans le cadre du séjour. Cependant, nous

⁶² Enquête réalisée sur un échantillon de 91 résidents secondaires. Source : [Communauté de Communes Cœur de Loire](#). Consulté le 24 août 2021.

⁶³ Les enquêtes **ECOP** ont ainsi montré que les deux plages de centralité urbaine de la commune de La Rochelle (plage des Minimes, plage de la Concurrence) sont fréquentées en saison estivale par des populations actives des quartiers adjacents soit à l'occasion de leur pause méridienne (pique-nique, pause sandwich) soit après le travail (baignade, bronzage). Source : **ECOP, 2014**.

considérons que ces lieux d'hébergement épisodique ne font pas partie des lieux aussi structurants que les lieux habituellement fréquentés cités précédemment. De plus, la pratique touristique peut dans une large mesure être itinérante (circuit touristique, randonnée etc.) ce qui rend alors caduque la notion de lieu de vie.

Il est enfin important d'évoquer les *lieux de mouvement* (cf. **page 63**), c'est-à-dire ceux que l'on emprunte pour se déplacer entre ces différents lieux : une gare ferroviaire, un aéroport, un échangeur autoroutier. Ces lieux de transit ne sont pas choisis en tant que destination mais en tant que chemin. Certains lieux sont de grande ampleur (une gare ou un aéroport international), d'autres beaucoup moins (une aire de repos sur une autoroute, un petit hôtel pour une nuit en transit entre deux avions). Ils sont d'abord fréquentés pour leur dimension utilitaire. Ils peuvent être souvent des *passages obligés* même si certaines pratiques récréatives peuvent aussi les transformer en lieu attrayants (pour leur patrimoine, pour le shopping par exemple). Enfin, ces lieux ont la particularité d'être utilisés aussi bien pour les circulations que pour les migrations. Pour des raisons de clarté, nous n'avons pas choisi de représenter les lieux de mouvement sur le schéma. Ils sont donc implicitement associés aux flèches correspondant aux trajectoires de déplacement dont ils sont autant d'étapes plus ou moins nombreuses.

2.1.2. Diachronie : saisir les évolutions spatio-temporelles de l'espace de circulation récréative

L'approche synchronique est nécessaire mais néanmoins insuffisante pour réfléchir aux agencements entre les différents lieux composant l'espace de vie dans le cadre de mobilités à dimension récréative. Il est indispensable de lui adjoindre une approche diachronique, c'est-à-dire qui donne une épaisseur temporelle aux lieux fréquentés par les individus tout au long de leur parcours de vie. Il s'agit des lieux anciennement fréquentés, des lieux actuellement fréquentés, et des lieux que l'on envisage de fréquenter. Cette approche diachronique permet ainsi de combiner une lecture des circulations et des migrations selon une approche longitudinale (Bailleul et Feildel 2016)⁶⁴. La démarche diachronique permet d'analyser les trajectoires résidentielles des individus sur le temps long mais aussi de montrer comment le statut résidentiel de l'individu-acteur évolue au sein d'un même lieu : un visiteur occasionnel peut devenir au fil des ans un visiteur récurrent puis propriétaire de résidence secondaire et enfin résident principal. L'enjeu pour l'individu est donc la manière dont il *agence* ces différents statuts dans les différents lieux de son existence.

L'analyse diachronique de ces évolutions de statut permet ainsi de nuancer l'opposition classique entre le circulant-usager et l'habitant-électeur, le circulant d'aujourd'hui pouvant ainsi être l'électeur de demain. Cette dimension est parfois bien comprise par les acteurs

⁶⁴ Hélène Bailleul et Benoît Feildel (2016) ont ainsi développé une méthode de collecte de ce type de données (le récit de vie spatialisé) identifiant et cartographiant les changements intervenus au cours des différentes étapes de la vie de l'individu.

publics en charge de l'aménagement et du développement territorial. Par exemple, le projet sur les résidences secondaires **RS17** a été construit en partenariat avec les communes et intercommunalités du département de Charente-Maritime. Ainsi, certaines municipalités littorales ont été enthousiastes à l'idée de nous accompagner dans cette étude car les élus ont assimilé le fait qu'en savoir davantage sur ces habitants temporaires des lieux était fondamental pour leur territoire, d'autant plus que certains d'entre eux sont potentiellement de futurs électeurs. À l'échelle du département, les résidents secondaires sollicités ont massivement répondu à l'enquête (30% de retour). Celle-ci apparaissait pour une majorité d'entre eux comme un moyen d'expression inédit leur permettant de sortir de leur supposée condition de « citoyens de seconde zone » bien que payant des impôts locaux.

La dimension diachronique que nous développons est proche de la notion d'*espace d'une vie*, qui regroupe l'ensemble des lieux dans lesquels les individus ont habité au cours de leur vie (Delaunay 2005). Cette notion a le mérite de placer le contexte de vie de l'individu au centre de la démarche. En revanche, elle n'a pas cette capacité de projection temporelle puisqu'elle est rétrospective. Nous proposons donc de conserver le terme d'espace de circulation récréative dont nous analyserons les évolutions spatio-temporelles à travers différents cas de figures théoriques, qui seront alimentés, dans la mesure du possible, par des résultats issus de nos travaux de recherche.

Le réagencement

Ce premier type existe lorsqu'un individu (et/ou son groupe domestique) choisit un nouveau lieu de résidence (principale ou secondaire) dans un espace qu'il connaît déjà bien parce qu'il le fréquente depuis plusieurs années, notamment pour sa dimension récréative. L'expérience touristique préalable à l'acquisition d'une résidence secondaire, déjà démontrée dans la littérature (**voir page 47**) est un cas fréquemment rencontré dans le cadre du programme **RS17**. Des logiques similaires ont été constatées en Corse (Maupertuis, Tafani, et Poggioli 2017) ou dans les Alpes (Piquerey 2016). L'ancienneté de fréquentation du résident secondaire dans les lieux de villégiature qui ont fait l'objet d'une enquête est ainsi de 29 ans en moyenne dont 17 ans avant de devenir propriétaire. De plus, un résident secondaire sur cinq fréquente le lieu depuis son enfance. Cette ancienneté a pu être déterminante dans le choix du lieu de villégiature (**Encadré 2**).

Encadré 2. Discours d'un résident secondaire de l'île d'Oléron

« Comme mes parents sont là depuis 40 ans et que j'ai passé mon enfance ici, pour moi, le problème [du choix de la commune] ne se posait pas : c'était l'île d'Oléron, Saint-Denis, et point barre ». Laurent Viard⁶⁵, 57 ans, médecin en activité, domicilié à Limoges, propriétaire à Saint-Denis-d'Oléron depuis 2006.

Source : **RS17, 2016**. Focus group organisé à Saint-Denis-d'Oléron, 21/07/2014.

Qu'il soit ou non multi-résident, l'individu conserve dans le même temps des liens avec l'ancien lieu de résidence. Dans ce cas, il ne s'agit pas de la création d'un nouvel espace de vie mais bien d'un réagencement de l'espace de vie existant, en particulier entre les différents lieux de vie. Cette reconfiguration peut être plus ou moins intense : faible lorsque l'individu augmente sa fréquence de visite à sa famille dans sa région d'origine sans acquérir un nouveau bien ; moyenne lorsqu'il y a inversion des statuts résidentiels (entre résidence secondaire et résidence principale); forte, lorsque l'individu fait l'acquisition d'une résidence secondaire. Chacune de ces évolutions ne modifie pas substantiellement le périmètre de l'espace de vie. Certains auteurs parlent à ce sujet de *dédoublement résidentiel* (Bachimon, Dério, et Vlès 2016; Sansot, Strohl, et Torgue 1978). Cette expression nous semble toutefois trompeuse car il ne s'agit pas d'une reproduction à l'identique de l'environnement de sa résidence principale mais d'un réagencement au sein d'un espace de vie structuré autour de différents lieux de référence qui forment un tout.

Dans ce réagencement, certaines habitudes changent, d'autres restent comme autant de rituels rassurants ou de *joies répétitives*⁶⁶. Cette idée peut être démontrée en observant les habitudes de fréquentation des plages de Charente-Maritime dans le cadre du programme **ECOP**⁶⁷.

⁶⁵ Afin de préserver leur anonymat, tous les noms des participants aux *focus groups* regroupant des propriétaires de résidence secondaire ont été changés.

⁶⁶ Titre d'une [chanson](#) du Québécois Pierre Lapointe, parue en 2013 et figurant sur l'album Punkt.

⁶⁷ Voir notre publication en annexe 2 du volume 1.

Figure 18. Carte des sites enquêtés dans le cadre de l'observatoire ECOP



Conception : Luc Vacher, Didier Vye. Réalisation : Pascal Brunello, 2022.

Sur l'ensemble des sites observés (**Figure 18**), les résidents secondaires qui logent sur place se déclarent à 90% des habitués de la plage enquêtée. Ce chiffre diminue cependant de moitié chez les touristes logeant sur place (45%) mais reste encore élevé pour ceux hébergés chez des parents ou amis (55%). Les résidents secondaires sont proportionnellement les plus nombreux (50%) à fréquenter une plage en particulier, qui est d'une certaine façon leur plage de prédilection. Cette relation exclusive avec le site touristique ne concerne que moyennement les touristes séjournant (autour de 30%) et très peu les excursionnistes (moins de 10%) dont le statut dans le lieu est propice à des choix plus diversifiés. Il existe cependant des différences selon les lieux touristiques. Ainsi les usagers des plages de l'île de Ré sont plus souvent des habitués que ceux fréquentant les plages de la ville de La Rochelle (**ECOP, 2014**).

Sur le temps long, la force des habitudes peut parfois conduire à un réagencement des lieux de vie. C'est par exemple le cas lorsqu'un individu décide de transformer sa résidence secondaire en résidence principale, faisant de son lieu de villégiature, un lieu de vie à l'année. Dans le cadre du programme **RS17**, 20% des propriétaires de résidence secondaire qui ont choisi l'agglomération de La Rochelle comme lieu de villégiature envisageaient une installation à l'année. Ces propriétaires, souvent plus jeunes que la moyenne (et donc encore actifs), résident souvent en région parisienne et ont déjà l'habitude de fréquenter la ville en toute saison (**RS17, 2016**).

L'extension

Dans ce cas de figure, l'individu augmente la superficie de son espace de circulation récréative par l'intermédiaire de la création d'un nouveau lieu de vie. Cela passe par l'acquisition d'une nouvelle résidence ou par la mise en place de séjours touristiques récurrents dans un même lieu. Toutefois, il continue de circuler dans l'ancien périmètre de son espace de vie avec lequel il a pu conserver des liens familiaux, amicaux ou professionnels. L'extension peut aussi se faire par la découverte de nouveaux lieux à partir d'une première expérience récréative, la découverte étant un des grands types de pratiques touristiques (Équipe MIT 2002). Dans le cadre de notre doctorat, nous avons pu montrer que parmi les 39 néo-Rochelais qui ont fait l'objet d'une enquête qualitative, un quart d'entre eux ont connu pour la première fois la ville dans le cadre d'un séjour touristique. Celui-ci, souvent bref, a fortement conditionné la bonne image de la ville sans pour autant que cela soit un critère décisif de leur installation. La plupart, notamment les cadres ou chefs d'entreprise rencontrés, gardent un lien avec leur lieu de résidence précédent, surtout lorsqu'il s'agit de la région parisienne qu'ils fréquentent assidûment dans le cadre de leur pratique professionnelle (VYE, 2005).

La substitution

Ici, l'individu change radicalement d'espace de vie : il quitte son ancien espace de vie pour un nouvel espace qu'il n'avait jamais fréquenté auparavant tout en interrompant ses déplacements vers les lieux de son précédent espace de vie. Il s'agit alors d'une migration résidentielle à part entière qui entraîne ainsi une rupture à la fois spatiale et temporelle. Les lieux composant le nouvel espace de vie sont inédits, la découverte est totale, les lieux sont nouvellement explorés avant d'être progressivement appropriés. Cette logique de rupture est présente dans le discours d'une partie importante de néo-résidents rochelais enquêtés puisqu'il s'agit assez largement du premier motif d'installation lié au cadre de vie cité et considéré comme primordial (**Tableau 7**)⁶⁸.

⁶⁸ Toutefois, dans le cadre de l'enquête qualitative, nous ne demandons pas explicitement si les liens avec l'ancien lieu de résidence étaient maintenus. Il est donc possible que cette substitution ne soit pas totale et que la rupture soit un élément de langage légitimant la migration résidentielle.

Tableau 7. Motifs d'installation liés au cadre de vie des néo-Rochelais classés par ordre d'importance.

MOTIFS liés au cadre de vie	Motif jugé comme : (en %)		
	Primordial	Secondaire	Nul
Rompres avec le cadre de vie précédent	52,6	31,6	15,8
Habiter une ville de taille moyenne	42,1	26,3	31,6
Ville bien située	36,8	42,1	21,1
Nombreux commerces et services	36,8	36,8	26,3
Habiter au bord de l'océan	31,6	36,8	31,6
Dynamisme culturel de la ville	26,3	52,6	21,1
Bénéficier d'un climat plus agréable	21,1	42,1	36,8
Ville bien desservie (TGV, autoroute)	21,1	42,1	36,8
Dynamisme économique de la ville	15,8	42,1	42,1
Patrimoine architectural de la ville	10,5	57,9	31,6
Ville universitaire	5,3	31,6	63,2
Habiter sur le lieu de mes vacances	0,0	5,3	94,7

Source : Enquête « nouveaux résidents » (2004). Traitement statistique de l'auteur. N=39 (VYE, 2005).

La réinvention

L'individu passe d'un espace de vie à un autre mais ce dernier n'est pas nouveau pour lui. Il revient dans un espace de vie qu'il a pu fréquenter en tant que touriste, résident secondaire, etc. Il a donc à un moment ou à un autre et pour une durée significative (pluriannuelle) interrompu ses déplacements vers ce(s) lieu(x). Ces derniers sont donc des lieux du retour, parfois appelés « retour au pays », notamment vers la région de naissance. Par exemple, de nombreux Bretons ou Auvergnats sont partis travailler à Paris dans les années 1950/1960 pour ensuite revenir dans leur région d'origine, notamment au moment de la retraite⁶⁹.

Ce cas de figure est illustré par certains résidents secondaires qui, ayant connu un lieu plusieurs années auparavant pour des raisons familiales et/ou pour l'avoir fréquenté en tant que touristes, finissent par y revenir pour acheter un bien. Ce type de profil est particulièrement présent sur l'île de Ré où 55% des propriétaires enquêtés déclaraient connaître ce territoire en tant qu'anciens touristes dans le lieu (RS17, 2016). Dans ce territoire insulaire où les résidences secondaires constituent près de la moitié du parc de logements, les

⁶⁹ Une étude de l'INSEE Auvergne montrait qu'en 2006, 20% des nouveaux résidents principaux installés dans la région depuis 5 ans étaient des personnes qui y étaient nées (source : INSEE Auvergne, 2009, la lettre n°56, 7 p.). De plus, un indicateur (indirect) peut nous permettre de rendre compte de ces migrations de retour vers la région de naissance. Selon une étude de l'INSEE sur les décès de l'année 2018, le Finistère (Bretagne) fait partie des départements pour lesquels la part des personnes décédées cette année-là dans le département où ils sont nés est un des plus élevés de France métropolitaine (70%). L'étude émet l'hypothèse de l'influence des nombreuses migrations de retour au moment de la retraite (Papon 2019).

propriétaires enquêtés sont globalement en phase avec les politiques écologiques menées par les décideurs publics locaux : l'écotaxe redevable au passage du pont est une ressource financière orientée vers une supposée excellence environnementale recherchée par les élus (préservation des paysages, mise en place de navettes électriques, etc.). De ce fait, le niveau de satisfaction de ces mêmes propriétaires concernant la protection de l'environnement est le plus élevé de Charente-Maritime (78%). Dès lors, ceux qui reviennent après plusieurs années ont le sentiment que rien n'a changé et c'est pour eux, un motif de satisfaction (**Encadré 3**).

Encadré 3. Discours d'un résident secondaire de l'île de Ré

« J'avais passé au moins 15 ans sans revenir, et quand je suis revenu, je l'ai retrouvée [l'île de Ré] vraiment comme je l'avais laissée, comme elle était dans mon souvenir ». Fabrice Dubreuil, 57 ans, ingénieur en activité, domicilié en région parisienne, propriétaire au Bois-Plage-en-Ré depuis 2006.

Source : **RS17, 2016**. Focus group organisé au Bois-Plage-en-Ré, 24/07/2014.

La rétractation

Il s'agit d'un cas que nous n'avons pas explicitement identifié dans nos travaux de recherche mais qui reste théoriquement possible. L'individu décide de s'installer dans un des lieux de référence (ex : il transforme sa résidence secondaire en résidence principale). Mais à la différence du réagencement, il coupe les liens avec l'environnement de son ancienne résidence principale : celle-ci peut être vendue et l'individu cesse tout déplacement vers cet ancien lieu. Cela pourrait s'expliquer par l'absence d'attaches familiales ou amicales ou par la volonté de se recentrer sur un lieu de vie unique qui peut aussi entraîner une limitation progressive des déplacements touristiques.

S'appuyant sur la théorie de l'habiter poly-topique, cette analyse de l'agencement des lieux de vie dans l'espace et dans le temps marche aussi bien pour les mobilités de tourisme et de loisirs que pour les migrations résidentielles. Elle permet donc de dépasser la dualité circulation/migration. Elle présente également un intérêt pour une lecture des mobilités récréatives appliquées aux espaces littoraux en tant que destinations touristiques et résidentielles. Cependant, il convient d'être vigilant quant à la question des périmètres et des échelles d'application de ce que l'on nomme « le littoral ».

2.1.3. De la pertinence de délimiter un espace « littoral » pour mieux comprendre les mobilités à dimension récréative

Dans le cadre d'une étude portant sur un type d'espace, en l'occurrence ici le littoral, se pose la question de la place de celui-ci dans le système des lieux agencés par les mobilités à dimension récréative. Pour cela, il convient de distinguer trois types de déplacements.

- Les déplacements récréatifs vers les littoraux : ils constituent le cœur de notre réflexion, puisque nous avons essentiellement travaillé sur des populations choisissant d'habiter près des côtes, qu'ils soient touristes, résidents secondaires ou nouveaux résidents.
- Les déplacements internes aux espaces littoraux : nous les aborderons partiellement à travers le cas des excursionnistes et/ou des pratiques récréatives de proximité de la part des résidents à l'année.
- Les déplacements des populations littorales (résidents ou multi-résidents) vers d'autres espaces (littoraux ou non) que n'aborderons pas ici car ils n'ont pas fait l'objet de travaux de recherche de notre part.

Quelle délimitation donner à l'espace littoral, et en quoi une délimitation est-elle pertinente dans le cadre de notre analyse ?

Bernard Bousquet définit le littoral selon trois dimensions : le littoral de nature, dépendant des dynamiques biophysiques ; le littoral d'œkoumène, habité et mis en valeur par les sociétés et le littoral d'institution, régi par des réglementations (Bousquet 1990). Jean-Pierre Corlay insiste sur la nécessité d'appréhender cette interface terre/mer en tant qu'éco-sociosystème (Corlay 1995). Cependant, ces définitions ne nous permettent pas de traiter de la question du périmètre spatial à prendre en compte lorsqu'il s'agit d'étudier les mobilités vers le littoral.

Il est communément admis que le littoral n'est pas synonyme de rivage, c'est-à-dire qu'il ne se limite pas au trait de côte séparant la terre de la mer. Il a nécessairement une profondeur à la fois terrestre et maritime, lui conférant une fonction d'interface historiquement renforcée par les échanges commerciaux autour des ports. Dès lors, si se rendre sur le littoral pour des pratiques récréatives, c'est peut-être d'abord se rendre à la plage ou effectuer une promenade sur le front de mer, cela ne se résume pas à cela.

La distance métrique à la côte est souvent mobilisée pour mesurer le processus de littoralisation du peuplement à l'échelle mondiale. Ainsi, il est fréquent de trouver dans la littérature scientifique comme dans de nombreux rapports d'experts, le chiffre de l'Union Internationale de Conservation de la Nature (UICN) affirmant que 60% de la population mondiale vit à moins de 150 km de la mer. Pourtant, cette estimation ancienne, annoncée à l'occasion de l'Exposition Universelle de Lisbonne en 1998, est jugée dès son origine trop large par le géographe Daniel Noin qui proposait de retenir plutôt le seuil des 15 km (Noin 1999). Quelques années plus tard, la limite de 100 km fut proposée (Small et Nicholls 2003). Il n'est

toutefois guère pertinent de plaquer une distance équivalente quel que soit l'espace d'étude. La limite des 150 km peut avoir du sens pour mesurer la littoralisation du peuplement dans des pays organisés autour de larges façades maritimes comme la Chine, le Brésil ou les États-Unis. Mais ce n'est pas le cas pour de nombreux pays européens dont la France, ce qui explique certainement la proposition des 15 km de Daniel Noin. Il est donc préférable de réfléchir en termes de gradients de proximité à la mer (Kummu et al. 2016). Il s'agit également de tenir compte de l'organisation spatiale des littoraux et notamment de la présence ou non d'une grande ville.

La délimitation vers l'intérieur des terres peut aussi s'appuyer sur des définitions réglementaires. En France, depuis la Loi Littoral du 3 janvier 1986 destinée à réguler l'urbanisation côtière, certaines communes sont institutionnellement qualifiées de littorales. Cependant, la Loi Littoral concerne aussi des rivages lacustres, faisant également d'Annecy une commune « littorale ». De plus, il est admis que le périmètre communal correspond de moins en moins aux espaces réellement pratiqués par les populations. Le périmètre intercommunal, en particulier celui des Établissements Publics de Coopération Intercommunale à fiscalité propre (EPCI)⁷⁰, paraît plus pertinent. C'est d'abord un périmètre de planification à l'importance grandissante notamment depuis les dernières lois relatives aux compétences des collectivités territoriales (politiques d'urbanisme, compétence touristique, gestion des risques, etc.). Il intègre aussi l'espace périurbain qui fait l'objet de l'essentiel de l'extension résidentielle des agglomérations côtières et que l'on nomme parfois *rétro-littoral* (voir aussi [page 189](#)). Si ce dernier terme peut être discuté, il nous semble toutefois préférable à la notion d'arrière-pays (ou d'hinterland) qu'il convient de réserver aux zones d'influence des ports de commerce. Toutefois, malgré la rationalisation des périmètres impulsée par l'État au milieu des années 2010, le maillage intercommunal résulte au moins autant d'arrangements politiques que de logiques fonctionnelles (Vye et Jousseume 2014).

Il convient d'intégrer aussi une bande maritime dans le périmètre d'étude (Robert 2019). Dans notre analyse, c'est d'autant plus indispensable que de nombreuses pratiques récréatives sont clairement maritimes, à l'image de la plaisance. Ainsi, le littoral intègre les marges des mers et océans sous influence directe du continent d'un point de vue des dynamiques naturelles (ex : dérive littorale), des usages (ex : plaisance, pêche côtière, conchyliculture) ou des périmètres de gestion (ex : Domaine Public Maritime). Le littoral n'est donc pas une ligne, une bordure, c'est une zone côtière qui fait de plus en plus l'objet d'une planification intégrée (Prieur 2011).

Toujours est-il qu'il n'existe pas de limites continentales ou maritimes indiscutables, définies *a priori*. La délimitation spatiale de l'objet littoral dépend de la thématique abordée et de la problématique à traiter. Il s'agit tout de même de privilégier la zone à *proximité* - ou à distance raisonnable - de la mer (d'un point de vue continental) et la zone à proximité de la terre (d'un point de vue maritime). Mais cette proximité n'est pas qu'euclydienne. Elle peut être appréciée

⁷⁰ Métropoles, Communautés Urbaines, Communautés d'Agglomération, Communautés de Communes.

en distance-temps comme en termes de visibilité paysagère (Robert 2019). Des gradients de *maritimité* (côté terre) et de *continentalité* (côté mer) peuvent ainsi être identifiables et modulables en fonction du thème d'étude.

Ainsi, le périmètre « littoral » des lieux choisis peut sensiblement varier selon qu'il s'agisse de mobilités de tourisme ou de loisirs, de circulations résidentielles ou des migrations d'agrément. Pour l'excursionniste qui réside dans une ville à une centaine de kilomètres à l'intérieur des terres, et qui pratique occasionnellement le littoral pour ses loisirs, il sera plutôt restreint à des sites et/ou des zones de pratiques clairement identifiées : une plage pour se baigner, un port de plaisance pour partir naviguer, un spot de surf pour *prendre* la vague, etc. En revanche, pour le nouvel arrivant dans le cadre d'une migration résidentielle, le périmètre d'étude sera conditionné par la localisation du lieu de résidence. Celui-ci pourra être situé dans l'espace rétro-littoral ce qui ne l'empêchera pas d'éprouver le fait de vivre près de la mer et de pouvoir ainsi s'y rendre régulièrement. Le périmètre littoral est donc d'abord celui de la pratique effective de l'individu-acteur. Il sera très restreint si le touriste choisit de demeurer tout au long de son séjour dans un hôtel-club *all inclusive* avec plage privée. Il sera plus large dans le cadre d'une pratique de tourisme itinérante ou pour un nouveau résident qui habite dans la couronne périurbaine d'une grande ville littorale et qui selon les week-ends et les saisons jongle entre différents lieux : la plage pour se baigner, le front de mer pour se promener, la forêt côtière pour pique-niquer, etc.

Dans le cadre de circulations résidentielles à dimension récréative pratiquées par certains résidents secondaires, il existe bien le sentiment de passer d'un environnement à un autre. Cela suggère une forme d'altérité spatiale qui se traduit par le franchissement d'une limite entre deux espaces.

Encadré 4. Discours d'une résidente secondaire à Fouras

« Pourquoi nous partageons notre vie, c'est parce que nous faisons des choses différentes. [...] Si nous voulons aller au théâtre et bien nous allons à Limoges [...] ici c'est plus une vie de nature, c'est autre chose, voilà [ce sont] deux choses différentes ». Myriam Leroy, 64 ans, cadre retraitée, domiciliée à Condat-sur-Vienne (agglomération de Limoges), propriétaire d'une résidence secondaire à Fouras depuis 2004.

Source : **RS17, 2016**. Focus group organisé à Fouras, 23/07/2014.

Cependant, la complémentarité l'emporte sur l'idée de rupture. Les pratiques et les imaginaires diffèrent mais ne s'opposent pas. De plus, la répétition des allers-retours renforce cette idée de continuité : les propriétaires de résidence secondaire enquêtés viennent en moyenne sept fois par an sur leur lieu de villégiature (**RS17, 2016**). Contrairement aux idées reçues, une large majorité (62%) de propriétaires de résidence secondaire en France sont domiciliés à moins de 3h de route de leur lieu de villégiature (Châtel, Cochez, et de Bellefon 2021). De plus, nous avons montré qu'il n'existe pas de corrélation statistique entre le rythme

de fréquentation et la distance entre la résidence secondaire et la résidence principale. Tout se passe comme si la proximité se mesurait davantage en fonction de la fréquence des relations plutôt qu'en fonction de la distance métrique (Vye et al. 2017). Ainsi, les circulations résidentielles inscrivent, par leur répétition, les différents pôles de l'habiter au sein d'un même espace de circulation récréative. Dès lors, la délimitation a priori d'un espace *littoral* au sein de l'espace de circulation récréative des résidents secondaires perd de sa pertinence. En revanche, insister sur la mise en relation et les complémentarités au sens d'un *système de lieux* connectés entre eux présente un réel intérêt. C'est ainsi qu'il devient possible de mettre en avant la notion de *destination*.

2.1.4. Typologie des destinations récréatives littorales

« Si vous n'aimez pas la mer, si vous n'aimez pas la montagne, si vous n'aimez pas la ville, allez-vous faire f.. » Jean-Paul Belmondo, roulant sur la RN7, quelque part entre Marseille et Paris, dans le film *À bout de souffle*, de Jean-Luc Godard (1960).

Pour Philippe Violier et Philippe Duhamel (2009), le tourisme littoral n'existe pas en tant que tel. En effet, le tourisme, projet empreint d'urbanité, s'approprie et transforme les lieux indépendamment des contingences spatiales : c'est la *mise en tourisme* qui participe à la *mise en désir* des lieux. Mais cette réflexion préalable, que nous partageons, ne nous empêche pas d'affirmer que le géotype littoral est déclinable en un ensemble de *destinations choisies*.

La notion de destination récréative

Le choix de se déplacer vers une destination spécifique s'inscrit dans un projet de réaliser certaines pratiques récréatives dans un environnement donné. Une *destination* est donc un lieu sciemment choisi en fonction d'une finalité, d'un objectif déterminé et vers laquelle on se dirige. C'est aussi un lieu nommé grâce à l'emploi d'un toponyme spécifique. Pour poursuivre nos références musicales, *Les vacances au bord de la mer* de Michel Jonasz ne correspondent pas à une destination car le lieu est trop générique à la différence de *Bahia* chantée par Véronique Sanson⁷¹. La destination représente le but du voyage. Elle possède une identité clairement définie, localisée, située. Cependant, les destinations littorales ne sont pas que touristiques⁷². Elles peuvent aussi bien être choisies par l'excursionniste, le résident secondaire ou le migrant. Ce sont donc des destinations récréatives, à la fois touristiques, résidentielles, migratoires, dont le périmètre et l'échelle varient en fonction des usages et des pratiques des individus en situation de déplacement.

L'échelle spatiale de la destination peut être variable : elle peut correspondre à une ville, une région, un pays à partir du moment où la destination est nommée et localisée. La destination

⁷¹ [Les vacances au bord de la mer](#) (Michel Jonasz, 1975); [Bahia](#) (Véronique Sanson, 1972).

⁷² Ce choix sémantique de ne pas assimiler destination et tourisme permet également de se distinguer de la notion très marketing de *destination touristique* particulièrement utilisée par les professionnels du tourisme, en particulier les agences de développement. Dans ce cadre, le lieu est un produit, une marque.

peut aussi se décliner en plusieurs types de lieux définis a priori et qui peuvent être classés selon des grilles théoriques existantes. Nous nous appuyons ici sur la typologie des lieux touristiques proposée par l'équipe MIT (Équipe MIT 2002; 2005) et réactualisée par Philippe Duhamel (Duhamel 2018b). Cela nous permet d'identifier un certain nombre de lieux pouvant potentiellement être choisis pour leurs *attributs*⁷³ litto-maritimes, c'est-à-dire relatives à la mer et/ou aux rivages (**Tableau 8**).

⁷³ Voir [page 120](#).

**Tableau 8. Une application de la typologie des lieux touristiques aux destinations
recréatives littorales⁷⁴**

Typologie des lieux touristiques	Lieu		Destination		Exemples
	Partiellement associé à la mer et aux rivages	Fortement associé à la mer et aux rivages	Résidentielle	Touristique ou de Loisirs	
District		Île/Archipel/Presqu'île	X	X	Île de Bréhat Seychelles Presqu'île de Giens
		Bassin/Golfe	X	X	Bassin d'Arcachon Golfe du Morbihan
Conurbation		Riviera	X	X	Côte d'Azur Riviera caucasienne (Russie)
Ville touristique	Métropole		X	X	Rio de Janeiro (Brésil) Barcelone (Espagne)
	Mésopole	Ville portuaire	X	X	Lorient La Corogne (Espagne)
Village/ville touristifiée		Port de pêche artisanale ou port de commerce historique	X	X	Dubrovnik (Croatie) Búzios (Brésil)
Station (ou station à fonctions urbaines)		Station balnéaire	X	X	Lacanau Saint-Jean-de-Monts
		Ville-station	X	X	Malo-les-Bains Agadir (Maroc)
Comptoir	Village-club/Hôtel-club	Île-Hôtel		X	New Providence (Bahamas) Cap Skirring (Sénégal)
		Marina		X	Port-Grimaud, Port-Camargue
		Centre de thalassothérapie		X	Centre L. Bobet (Quiberon) Centre S. Blanco (Hendaye)
	Établissement de jeu + hébergement			X	Casinos d'Atlantic City
	Parc aquatique			X	Aqualud Gujan-Mestras
Site		Spot de surf		X	Côte des Basques Waikiki (Hawaï)
		Site naturel pittoresque		X	Dune du Pyla Falaises d'Étretat
	Forêt domaniale	Forêt dunaire		X	Forêt des Landes Bois de Trousse-Chemise
	Lieu de mémoire	Sites du patrimoine culturel ou écologique maritime et balnéaire		X	Musée océanographique de Monaco Ville d'Hiver (Arcachon)
		Plage		X	Copacabana (Rio) Palombaggia (Corse)
		Front de Mer/Jetée-promenade		X	Promenade des Anglais (Nice) Pier (Brighton)
	Lieu de festivités			X	Night-clubs d'Ibiza La Croisette (Cannes)

D'après Philippe Duhamel (2018b), Équipe MIT (2005; 2002) complété par Didier Vye, 2022.

⁷⁴ Pour classer certains lieux génériques, nous avons réintroduit les notions de *district* et de *conurbation* disparues dans les typologies les plus récentes. En revanche, le type *ville-étape* ne semble pas pertinent dans la mesure où il s'agit ici d'identifier des points d'arrivée. Pour les définitions précises de chaque type, se référer à Philippe Duhamel (2018b).

Des destinations littorales entre naturalité et urbanité

Géotype de substance naturelle, le littoral est caractérisé par des éléments biophysiques spécifiques qui, lorsqu'ils sont valorisés par les sociétés, peuvent devenir des destinations touristiques et résidentielles. C'est évidemment le cas des îles et des archipels vecteurs de puissants imaginaires géographiques (Bernardie-Tahir 2011; Brigand 2009; Marrou 2005; Péron 1993). C'est aussi vrai, bien qu'à un degré moindre, pour les presqu'îles, bassins, golfes ou fjords. Ces configurations naturelles complexes sont propices à certaines pratiques, telles que la croisière ou la plaisance qui se déploie souvent dans des *bassins de navigation* (Bernard 2000) comme le Golfe du Morbihan ou la Mer des Pertuis. Nous choisissons de regrouper ces différents types de lieux dans la catégorie **district touristique**, dont la définition - *ensemble composé de sites et de lieux touristiques variés, plus ou moins interdépendants les uns des autres*⁷⁵ - correspond à ce type de destinations.

Cependant, entre fortes densités de peuplement, diversité des fonctions, et coprésence d'usagers variés, le littoral est généralement caractérisé par une forte urbanité. On y retrouve souvent d'importantes **conurbations**. Ces dernières ressemblent au district par la variété et l'intensité des relations entre les sites mais elles présentent de plus fortes densités. Certaines conurbations sont entre mer et montagne, ce qui peut être à la fois une contrainte (de site) et un atout (de situation) : c'est la figure de la Riviera (italienne, française, caucasienne...). Il peut s'agir également des **villes touristiques** qu'elles soient des métropoles complètes ou incomplètes (*mésopoles*). Ces ensembles urbains ont comme point commun de présenter une diversité fonctionnelle, le tourisme n'étant qu'une fonction parmi d'autres. Ces espaces sont choisis pour des pratiques récréatives qui sont au moins autant liées à la ville (shopping, visites patrimoniales) qu'à la mer. Cette dernière, en dehors de la plaisance et dans une moindre mesure des activités balnéaires, est loin d'être uniquement pratiquée à des fins récréatives surtout lorsque l'activité portuaire constitue une fonction importante dans certaines mésopoles comme Lorient, La Corogne (pêche) ou La Rochelle (commerce maritime). Ces destinations sont à la fois les marqueurs et les leviers d'une intense littoralisation en partie liée au tourisme.

D'autres lieux urbains littoraux, de plus petite taille, sont au contraire très spécialisés dans la fonction touristique. Il s'agit d'une part, des **villes (ou villages) touristifiées**, préexistantes au tourisme puis investies et subverties par celui-ci⁷⁶, et d'autre part, des **stations** qui sont des lieux spécifiquement créés pour et par le tourisme. La station a été précisément inventée sur le littoral en lien avec l'émergence de la pratique du bain de mer en Europe du Nord à partir du XVIII^e siècle, à tel point que lui a été originellement adjoint le qualificatif de *balnéaire* (Duhamel, Talandier, et Toulhier 2015). Initialement le symbole d'un tourisme des élites (aristocratiques ou bourgeoises), la station balnéaire est un marqueur spatial de la

⁷⁵ Source : [Glossaire du site Géococonfluences](#), consulté le 19 mars 2020. La notion de *district* touristique est proche de celle de *région* touristique développée par Jérôme Piriou (2012) qui insiste davantage sur la notion de mise en réseau des lieux touristiques.

⁷⁶ Nos travaux n'ont pas directement abordé ce type de lieux.

démocratisation et de la massification progressive du tourisme à l'échelle globale, en particulier durant la seconde moitié du XX^{ème} siècle. Elle incarne ainsi le changement de regard porté sur les littoraux qui, villes portuaires exceptées, passèrent au cours des XIX^{ème} et XX^{ème} siècle de « territoires du vide », à des espaces de plus en plus désirés, en particulier par les sociétés urbanisées et industrialisées (Corbin 1988). La station est cependant rapidement devenue un terme générique que l'on retrouve aussi beaucoup en montagne (stations thermales, stations de ski). Les **villes-stations**, ont quant à elles, la particularité de marquer une nette séparation entre la fonction urbaine (parfois industrielle) et la fonction balnéaire à l'image du binôme Dunkerque/Malo-les-Bains face à la mer du Nord. C'est un type que l'on retrouve à l'heure actuelle spécifiquement en bord de mer (Duhamel 2018a).

Chaque lieu touristique évolue selon différents *itinéraires*. Royan a d'abord été une petite ville puis une ville-station avant de devenir une ville à fonction touristique (Équipe MIT 2011, 3:250-51). La Baule ou Brighton (Stock 2001) ont d'abord été des stations avant de devenir des villes à fonction touristique à la différence de Saint-Jean-de-Monts qui est restée une station (Morice, Désiré-Pébarthe, et Violier 2008). Les stations, en devenant des destinations résidentielles, ont progressivement gagné en urbanité au point de devenir des **stations avec d'autres fonctions urbaines**, telles que Lacanau en Gironde, caractérisées par une présence grandissante d'habitants permanents, dont beaucoup de retraités. Cette résidentialisation s'accompagne souvent d'un vieillissement de son bâti (Hatt 2011) comme de sa population (Weiermair 2006). Cela peut entraîner des conflits d'usages et de représentations en particulier autour de la question de l'animation ou de certaines pratiques comme le surf (Guibert 2006).

Ces différentes catégories peuvent être qualifiées de **destinations récréatives à part entière**, à la fois touristiques ET résidentielles (voir **Tableau 8**). Ce n'est pas le cas pour les types de lieu suivants.

Les **comptoirs** touristiques sont identifiables à une échelle locale. À la différence des catégories précédentes, ils sont marqués par l'absence de résidents permanents. Ils développent toutefois une capacité d'hébergement sur place ou à proximité. Ce sont donc uniquement des destinations touristiques, car ce ne sont pas des lieux de vie pour des résidents principaux ou secondaires. Les comptoirs sont spécifiquement fréquentés dans le cadre d'un séjour, essentiellement par les touristes et plus secondairement par les populations locales, notamment lorsque ces comptoirs sont situés à proximité de grands pôles urbains. Ce sont de lieux clos, fabriqués par et pour le tourisme, en disjonction avec l'environnement immédiat. Ils sont plus ou moins sélectifs socialement en fonction des tarifs pratiqués et de la valorisation sociale de certaines pratiques (golf, tennis, équitation). Certains types de comptoirs sont spécifiques au bord de mer : établissements de thalassothérapie, marinas, îles-hôtels.

Les **sites** touristiques, à la différence des comptoirs, n'ont pas de capacité d'hébergement dédiée. Ce sont des lieux « ouverts », ce qui ne les empêche pas de faire souvent l'objet d'une

réglementation (horaires d'ouverture, règles de fréquentation etc.). Les sites touristiques participent à l'attrait d'une destination résidentielle mais ne sont pas toujours l'objet même d'un voyage et constituent encore moins l'objectif principal d'une migration d'agrément. Ce ne sont donc pas à proprement parler des destinations résidentielles mais ces sites restent des destinations de loisirs dans la mesure où ils peuvent être choisis dans le cadre d'une excursion, y compris par des populations vivant sur place. Ils renforcent cependant la mise en désir des littoraux par leurs caractéristiques biophysiques, patrimoniales, architecturales, culturelles. Contrairement aux comptoirs, ils s'inscrivent dans le temps long façonnant l'identité géographique des destinations littorales.

Certains sites sont emblématiques des littoraux. Ils peuvent être associés à des conditions naturelles (la houle, les vagues) qui se retrouvent dans des lieux dédiés et convoités par les pratiquants. C'est le cas des spots de surf, dont l'échelle de renommée du local au mondial est très variable (Augustin 1994a; Coëffé, Guibert, et Taunay 2012; Guibert 2021). Les spots de surf figurent parmi les rares lieux côtiers qui motivent un déplacement récréatif longue distance qui s'apparente à une véritable quête chez les plus passionnés (Finnegan 2017). Certains sites naturels *pittoresques* (dunes, falaises, caps) ou emblématiques d'activités *ancestrales* plus ou moins folklorisées (marais salants, zones ostréicoles, petits ports de pêche) sont l'objet de fréquentations qui nécessitent parfois d'être régulées. Le patrimoine maritime et/ou balnéaire peut être recomposé dans des lieux spécifiquement dédiés (musées océanographiques, aquariums) ou valorisé *in situ* (phares, cimetières et citadelles militaires, villas balnéaires) comme autant de *lieux de mémoire* (Nora 1984) associés à la mer et aux rivages. Selon leur degré de notoriété, ils sont fréquentés par des passionnés et/ou par le grand public.

La **plage**, par la combinaison entre plusieurs éléments primordiaux tels que l'eau, le soleil et le sable (les trois S : *Sea, Sand and Sun*) s'impose comme le lieu incontournable de nombreuses pratiques de bord de mer. Elle est ainsi au cœur de l'organisation spatiale de nombreuses destinations touristiques. C'est le cas des stations balnéaires mais aussi de certains quartiers au sein des métropoles côtières comme les plages de Los Angeles récemment étudiées par l'historienne Elsa Devienne (2020). La plage est un lieu de coprésence, à la fois de l'intime (par l'exposition des corps) et de la foule, un « *espace de l'entre-soi et de l'être ensemble, un objet géographique du désir* » (Lageiste 2008), un lieu de mise en scène de soi et des autres (Urbain 2016). Généralement d'origine naturelle, elle est progressivement artificialisée pour faciliter la pratique (allées de planches, cabines de bain, paillottes, postes de secours, etc.). Cependant, de la plage *sauvage* à la plage urbaine, elle présente des gradients d'urbanité qui renvoient à des usages et des représentations variés de la part de *plageurs* aux statuts dans le lieu hétérogènes (Vacher et Vye 2012a)⁷⁷.

⁷⁷ Les rivages n'ont cependant pas le monopole de la plage puisque les lacs intérieurs et de montagne ont aussi leurs plages aménagées (ex : le lac Chauvet en Auvergne). Celles-ci s'immiscent également, de manière éphémère, au cœur de grandes métropoles (ex : Paris-plage).

Le bord de mer est aussi une destination choisie pour son *ambiance* (cf. **page 193**) propice à la déambulation, à la contemplation ou à la sociabilité dans des sites dédiés comme les sentiers côtiers ou les fronts de mer. Ces derniers constituent souvent l'identité spatiale des stations ou des quartiers balnéaires. Il s'y mélange des attributs de l'urbanité (commerces, bars, spectacles) et/ou de la maritimité (restaurants de fruits de mer ou de poisson). Le paysage maritime est intrinsèquement lié à l'architecture balnéaire (villas, *piers*, etc.) qui fait la renommée de ces lieux fréquentés en haute saison par une foule d'usagers : touristes, excursionnistes, résidents. Enfin, les destinations littorales peuvent également être des lieux animés, parsemés de sites dédiés à la fête (festivals, night-clubs, etc.) qui vont jusqu'à résumer l'identité de certaines destinations (Ibiza, Goa). Cependant, ici les espaces litto-maritimes sont avant tout des décors.

Qu'elles soient une île, une métropole, une ville touristique ou une station balnéaire, les destinations littorales offrent une myriade de lieux propices aux pratiques récréatives. Toutefois, bien que situés à proximité de la mer, ces lieux ne sont pas uniquement choisis pour leur dimension maritime. La combinaison voire l'hybridation des pratiques et des paysages associés, entre une naturalité valorisée et une urbanité partiellement façonnée par la mise en tourisme participent de leur attrait. Cela rappelle l'importance de la fonction d'interface (entre terre et mer, entre nature et culture) qui caractérise le géotype littoral. Dès lors, à l'échelle des individus, il convient de s'interroger sur les processus de décision qui motivent les déplacements vers telle ou telle destination côtière.

2.2. Les littoraux comme destinations préférentielles : une adéquation entre un projet et les valeurs récréatives d'un lieu

La sous-partie précédente a présenté le cadre géographique dans lequel se déploient les déplacements à dimension récréative et a interrogé la place et la diversité des lieux littoraux dans cet agencement. Il convient désormais de remonter à la source du déplacement en s'intéressant aux pratiques et aux représentations des individus pour comprendre les mécanismes de décision qui les orientent vers telle ou telle destination récréative, en l'occurrence ici littorale. Ces mécanismes aboutissent à des choix plus ou moins contraints. La liberté de choix n'est jamais totale même dans le cas d'un déplacement à dimension récréative. Le choix définitif d'un lieu est issu d'un processus plus ou moins complexe qui conduit à un arbitrage géographique. Celui-ci peut être soudain ou au contraire mûrement réfléchi. Il peut aussi résulter d'atermoiements ou d'hésitations entre plusieurs alternatives.

Nous présenterons donc dans un premier temps les principaux modèles théoriques relatifs au processus de décision en matière de mobilité spatiale (2.2.1). Cette première étape nous permettra de montrer dans un deuxième temps, à la fois d'un point de vue théorique et empirique, que *préférer n'est pas choisir*, ce qui aboutira à la mise en évidence de la notion de *préférence géographique* (2.2.2). Enfin, nous montrerons à partir de nos résultats de recherche que préférer un lieu à un autre dépend des intentions et des attentes de l'individu, d'un projet plus ou moins planifié qui entre en adéquation avec les valeurs récréatives que l'individu projette sur le lieu. Cela nous permettra de faire émerger la notion de destination préférentielle (2.2.3)⁷⁸.

2.2.1. Les mécanismes de prise de décision individuelle en matière de déplacements : quelles approches théoriques ?

Dans quelle mesure l'approche relative au choix des lieux que nous proposons s'inscrit dans les cadres théoriques traitant des mécanismes de prise de décision en matière de déplacement ? Comme le montre Étienne Piguet (2013) à propos des migrations, il existe une pluralité de modèles théoriques traitant de la prise de décision individuelle.

Les modèles rationnels ou mécaniques

Certains modèles, parfois très anciens, tels que les *Lois de la migration* (Ravenstein 1885) ou le modèle du *capital humain* (Sjaastad 1962) sont issus du courant de l'économie néo-classique. Ils sont fondés sur le postulat que les facteurs économiques (opportunité d'emploi, meilleur salaire) sont déterminants dans la mobilité. Néanmoins, des sociologues comme Herbert Simon et des pionniers de la géographie comportementaliste comme Julian Wolpert proposent une approche plus nuancée en montrant que les individus migrent en fonction de

⁷⁸ Se rapporter au schéma conceptuel (Figure 24 page 139) pour une vision d'ensemble du raisonnement.

leurs intérêts, c'est-à-dire selon une logique *utilitariste* (Simon 1955; Wolpert 1965). Ces travaux s'inscrivent dans la théorie de la rationalité limitée qui stipule qu'en effectuant une migration, un individu-acteur cherche à satisfaire un besoin plutôt qu'à le maximiser.

Le modèle de Lee (*Push & Pull factors*) considère le déplacement migratoire comme le produit de l'interaction entre plusieurs facteurs (Lee 1966) :

- Ceux qui retiennent le migrant potentiel sur le lieu de départ ;
- Ceux qui rejettent le migrant potentiel du lieu de départ ;
- Ceux qui attirent le migrant potentiel vers le lieu de destination ;
- Ceux qui éloignent le migrant potentiel du lieu de destination.

Le modèle *push and pull* intègre des obstacles qui interviennent dans la migration tels que le coût du transport ou la distance à parcourir mais aussi des facteurs propres à l'individu lui-même (genre, position dans le cycle de vie). Bien que séduisant par sa simplicité et faisant appel à des dimensions spatiales (lieu de départ/lieu de destination), ce modèle laisse entendre que l'individu mobile subit ces différents facteurs qui s'imposeraient à lui de manière mécanique. Dans notre approche, nous considérons que l'individu a toujours le choix, même si sa liberté de choix est plus ou moins contrainte. De plus, la capacité de déplacement donne à chaque individu un pouvoir organisateur sur l'espace par le choix de résider à tel ou tel endroit ou de réaliser telle ou telle pratique (Orfeuill et Massot 2005).

S'agissant des choix résidentiels, le débat reste entier entre deux approches. La première vision, essentiellement économique, s'inscrit dans le courant néo-classique déjà cité. Elle est fondée sur le principe de *l'homo œconomicus* qui maximiserait les rapports coût/bénéfice d'une nouvelle localisation résidentielle et qu'il serait possible de modéliser *a priori*. La seconde vision insiste sur l'interdépendance entre des éléments objectifs et subjectifs non prédéterminés et sur la part d'incertitudes et de contradictions associées à la décision (Authier, Bonvalet, et Lévy 2010a). En revanche, tous s'accordent à dire qu'un choix résidentiel ne peut pas être séparé d'autres choix de vie (familial, professionnel, etc.) et qu'il résulte d'un subtil équilibre entre des ressources *disponibles* (voir [page 131](#)) et un ensemble de critères variables selon les contextes familiaux ou sociaux (Grafmeyer 2010).

La théorie de la valeur attendue

Qu'il s'agisse de déplacements résidentiels courte distance ou de migrations internationales, d'autres modèles théoriques sont possibles pour comprendre les choix individuels. En géographie sociale, les travaux de Laurent Cailly (2007) établissent une *généalogie* des stratégies résidentielles qui combinent contextes biographiques, moyens économiques, systèmes de valeurs et offre territoriale. Étienne Piguet (2013) montre l'intérêt des travaux en psychologie sociale pourtant longtemps marginalisés dans le champ des *migration studies*. S'affranchissant des approches fondées sur la rationalité, ces travaux puisent dans la théorie de la valeur attendue (*value-expectancy*) développée par le psychologue John William

Atkinson dans les années 1950 et 1960. Selon cette théorie, les comportements sont affectés par des attentes, des valeurs et des croyances. Plus spécifiquement, la prise de décision en matière de mobilité est fondée sur des aspirations et des valeurs par rapport à un objectif que l'on cherche à atteindre. Dans le champ des migrations, les attentes seraient relatives à la richesse, à l'amélioration du statut social, à la recherche d'une plus grande autonomie, à l'affiliation, à la moralité et à la stimulation, notamment le fait de pratiquer des activités dites *plaisantes* (Jong et al. 1983). La dimension récréative fait donc explicitement partie des attentes d'une migration et cette adéquation entre attentes et valeurs sera d'ailleurs reprise par les auteurs travaillant sur les LSM (Benson et O'Reilly 2009b).

La distinction entre l'intention et le comportement

En psychologie sociale, le Modèle du Comportement Planifié (MCP) établit une distinction fondamentale entre l'intention et le comportement proprement dit, chacune de ses dimensions étant influencés par des paramètres incitatifs ou limitatifs (Armitage et Conner 2001; Lu 1999). Certes, les travaux cités portent sur la décision de se déplacer plus que sur le choix du lieu vers lequel se déplacer. Cependant, la mise en évidence de ce décalage entre intention et comportement permet d'insister sur l'idée que *faire un choix* correspond effectivement à une action. Choisir une destination touristique ou résidentielle résulte d'une décision prise et arrêtée qui se traduit souvent par des pratiques concrètes : réserver un séjour, planifier un week-end, acheter ou louer un logement à tel ou tel endroit. Bien sûr, il y a parfois un décalage temporel entre la décision prise de se rendre dans un lieu et le déplacement lui-même comme dans le cas d'un séjour touristique réservé longtemps à l'avance pour bénéficier de tarifs avantageux. Cependant, le déplacement vers tel ou tel lieu sera toujours une conséquence de cette décision.

Ainsi, il est possible de distinguer cinq étapes dans la prise de décision (Janis et Mann 1977), les trois premiers relevant de l'intention, les deux derniers de l'action.

1. Faire face au problème du choix
2. Rechercher les différentes possibilités
3. Les examiner
4. S'engager dans la décision
5. Se tenir à la décision malgré des avis contraires dans la communauté de référence

Cependant, ces différents modèles sont d'abord pensés pour comprendre les mécanismes qui conduisent aux migrations, autant de déplacements qui nécessitent un fort investissement économique et psychologique. De ce point de vue-là, une migration internationale, même à dimension récréative - choisir le Maroc pour sa retraite - est un acte très impliquant obéissant à de fortes contraintes comparativement à un déplacement sur une plage dans le cadre d'une mobilité quotidienne. Cependant, les mobilités que nous étudions sont également limitées par un certain nombre de paramètres (voir sous-partie 2.3., **page 126**). Nous pensons donc que la grille de lecture que nous proposons, fondée d'une part sur le décalage entre intention

et action et d'autre part sur la dialectique attentes/valeurs est applicable quel que soit le type de mobilité récréative.

Dès lors, il faut envisager le choix d'un lieu comme la conséquence d'un processus non aléatoire comportant différentes étapes, fondé sur des arbitrages qui distinguent l'intention de l'acte lui-même. Ce constat permet de faire émerger la notion de préférence géographique.

2.2.2. Préférer n'est pas choisir : la notion de préférence géographique

Il n'est pas simple de séparer la notion de préférence de celle de choix. Dans les théories économiques classiques, ces deux concepts sont parfois confondus lorsqu'il s'agit d'analyser les comportements des consommateurs. Pour certains économistes, la préférence est une construction théorique déduite de la sélection qu'un individu fait parmi plusieurs alternatives (Sagoff 2003). Les préférences étant jugées inobservables, ce sont les choix effectifs qui sont analysés : si un individu décide de s'installer à Menton pour sa retraite, on en déduit que c'est ce lieu qui avait sa préférence dès le départ de son projet. Cependant, l'économiste Daniel M. Hausman (2011) considère qu'il est trop simple de définir une préférence uniquement en termes de choix et montre comment les préférences sont façonnées à la fois par la raison mais aussi par les émotions.

Les préférences géographiques : des appréciations comparatives

Notre postulat est proche de celui d'Hausman concernant la notion de préférence appliquée aux lieux (préférence géographique). Nous partons du principe qu'une préférence géographique relève du champ des représentations, des émotions et des imaginaires associés aux lieux alors que le choix relève de la pratique et de l'action effective de l'individu-acteur. Il est vrai que dans la langue française, une *préférence*, selon la définition donnée par le Centre National de Ressources Textuelles de la Langue française est un « *jugement d'estime ou sentiment de prédilection par lequel on donne à une personne ou à une chose la prééminence sur une autre* »⁷⁹.

Avoir une préférence pour un lieu est une appréciation qui relève donc d'un jugement, d'un sentiment. Cela s'inscrit dans le registre des représentations mentales elles-mêmes associées à des goûts et à des désirs. Selon nous, la préférence résulte d'un processus de comparaison entre plusieurs lieux aboutissant à une hiérarchisation entre ce qu'il serait souhaitable - dans l'absolu- et ce qu'il est possible de réaliser. Avoir une préférence pour telle ou telle destination signifie donc une sélection, fondée sur des appréciations comparatives, entre des alternatives plus ou moins nombreuses. Selon la théorie de la rationalité limitée, la recherche d'une destination prend fin une fois qu'une option est jugée acceptable et non lorsque l'ensemble des destinations possibles sont examinées (Wolpert, 1965). Si une famille souhaite passer ses

⁷⁹ Source : CNRTL, entrée « préférence ». URL : <https://www.cnrtl.fr/definition/pr%C3%A9f%C3%A9rence>
Consulté le 23 mai 2021.

prochaines vacances en bord de mer, elle ne va pas passer en revue l'ensemble des littoraux dans le monde ni même en France pour choisir sa destination. Une série de filtres cognitifs interviennent pour sélectionner des alternatives possibles. Celles-ci peuvent parfois être très restreintes, l'individu en quête de récréation n'ayant pas toujours *l'embaras du choix*. Celles-ci vont influencer l'arbitrage final mais sans s'y substituer complètement en raison des conditions plus ou moins contraignantes qui vont peser sur le choix final et qui seront analysées dans la sous-partie 2.3.

La notion de préférence vue à travers la littérature sur les choix touristiques et résidentiels

La notion de préférence renvoie ainsi à la *mise en désir* des lieux au même titre que le tourisme. Il est donc logique que dans le cadre des *tourism studies*, une importante littérature anglophone intègre la notion de préférence dans les modèles de prise de décision en particulier les travaux de Moutinho (1987) et de Goodall (1991). Cependant, ces modèles relèvent davantage du champ du marketing que de la géographie et s'intéressent finalement peu aux attributs des lieux susceptibles d'influencer les choix (**voir page 119**). Ces modèles de prise de décision sont également fondés sur la théorie des choix rationnels, ce qui laisse peu de place à l'analyse des représentations et des imaginaires. Enfin, la population touristique est trop souvent considérée comme homogène faisant fi des différenciations liées à l'inégal rapport aux lieux que tissent les individus (Suh et Gartner 2004). D'autres modèles sont influencés par la théorie de la motivation comme le modèle *Recreational Experience Preference* (Manfredo, Driver, et Tarrant 1996). Mais ce dernier est davantage construit sur les intentions récréatives en général (vouloir pratiquer une activité) que sur les préférences géographiques (préférer et/ou choisir une destination en particulier). Le modèle ECCT - Études de Comportements en matière de Choix Touristiques- développé par Croutsche (2003) présente l'intérêt d'intégrer des dimensions psycho-sociales relatives aux destinations (images) ou aux individus (attentes, apprentissages, style de vie, niveau social, émotions) dans l'évaluation de destinations possibles. Cependant, le touriste est considéré ici comme un consommateur qui achète un bien. Ce modèle est donc surtout pertinent dans le cadre du tourisme marchand. Il a également le défaut de prendre en compte le « tourisme d'affaires » ce qui fragilise grandement sa portée heuristique dans le sens où le lieu d'un congrès ou d'un colloque s'impose à l'individu.

La notion de préférence est également utilisée dans des travaux qui s'interrogent sur les déterminants de la localisation résidentielle (Aissaoui, Bouzouina, et Bonnel 2015). Ces travaux utilisent la notion de préférence comme un moyen de rendre compte de la manière dont les individus hiérarchisent différents critères qui influencent un choix résidentiel : qualité des équipements publics, qualités paysagères tels que les espaces de nature (Long et Tonini 2012), opportunités foncières et fiscales, qualité de l'environnement social, etc. La mise en évidence de ces critères préférentiels permet de prévoir la probabilité d'un individu ou d'un ménage de choisir tel ou tel endroit (Goffette-Nagot et Schaeffer 2013). Mais, certaines méthodes comme le modèle de choix discrets (Anas 1981; McFadden 1977), particulièrement utilisé en économie, restent néanmoins fondées sur des postulats rationalistes et/ou

utilitaristes. De plus, les études empiriques sont souvent réalisées à l'échelle des aires urbaines (d'une commune ou d'un quartier à un autre) et manquent donc de pertinence à macro-échelle, lorsqu'il s'agit de comprendre les mobilités résidentielles longue distance. Il est donc difficile de les utiliser dans le cadre d'une étude portant sur le choix des littoraux. Enfin, une large majorité de ces travaux, à l'exception de Bonvalet (2010) pour la France ou de Gabriel et Rosenthal (1989) pour les États-Unis ne montrent pas toujours clairement que les préférences individuelles sont contraintes par des facteurs externes. In fine, ces études ont tendance à confondre les *préférences* (pour un lieu) avec les *déterminants* (du choix d'un lieu) en raison d'une assimilation discutable entre *apprécier* et *choisir*, comme si les préférences n'étaient jamais affectées par des facteurs *externes*. En effet, un modèle de comportement construit seulement à partir du choix définitif fait par le ménage est considéré comme insignifiant (Ben-Akiva et Lerman 1985). Il est donc impératif d'intégrer non seulement les critères du choix réel fait par l'individu mais aussi les caractéristiques des alternatives qui s'offrent aux ménages avant leur prise de décision (Aissaoui, Bouzouina, et Bonnel 2015).

Des préférences socialement constituées

Qu'il s'agisse de mobilités résidentielles ou de voyages touristiques, les préférences sont individuelles et subjectives dans le sens où elles résultent de critères propres à chacun, et que leur identification passe par le recueil de données à l'échelle des individus. Cependant, elles n'en sont pas moins socialement constituées (Grafmeyer 2010) autour de normes et de représentations, de valeurs, d'expériences passées, d'habitudes ou d'attentes puisées dans le contexte social ou familial, ce qui renvoie à la notion d'*habitus* (Bourdieu 1980; Elias 1991). Dès lors, les préférences géographiques par la mise en évidence de lieux désirables, n'expriment pas seulement une relation duale entre un sujet (l'individu) et un objet (le lieu). Comme l'a montré le philosophe René Girard avec le concept de *désir mimétique* (1978), les préférences sont le fruit d'une relation triangulaire *sujet/modèle/objet*. Le *modèle* renvoie à des normes et à des représentations sociales communes à de nombreux individus (*sujets*) qui vont influencer les préférences pour tel ou tel lieu (*objet*). Cela peut entraîner le désir d'être présent dans les mêmes lieux mais aussi d'être rivaux pour pouvoir accéder à ces mêmes lieux dans une sorte de *lutte des places* au sens de Lussault (2009). Dans le cadre des espaces littoraux, particulièrement convoités, cela peut aboutir à des conflits d'usage (Cadoret 2011), qu'il s'agisse de conflits entre usages récréatifs (entre usages résidentiels et touristiques par exemple) ou avec d'autres usages (ostréiculture, industrie, activités portuaires, etc.).

Les préférences spatiales peuvent bien sûr évoluer dans le temps, notamment selon la position dans le parcours de vie, les pratiques et les expériences vécues des individus. Les individus sont parfois soumis à des attentes et à des valeurs socio-spatiales contradictoires qui les obligent à choisir entre plusieurs cadres de référence comme Laurent Cailly l'a montré dans sa thèse (2004).

Dès lors, un certain nombre de lieux vont être désirés en fonction de critères préférentiels propres à chaque individu mais qui peuvent être socialement partagés. Cela ne signifie pas

que ces lieux seront *effectivement* choisis. Ce ne seront à ce stade que des destinations *souhaitables et convoitées* en amont de l'arbitrage définitif qui intègre des contraintes. Si après examen des paramètres externes incitatifs ou limitatifs, l'individu décide de se rendre dans ce lieu, UN lieu *désiré* devient LE lieu *choisi*.

Cerner les préférences géographiques : un défi méthodologique

La notion de préférence géographique doit tout de même relever un défi méthodologique. Dans le processus de prise de décision, l'expression de préférences se situe en amont de l'action. Elles ne sont donc pas simples à détecter car elles relèvent souvent de l'implicite. Le chercheur doit donc mettre en place des protocoles destinés à rendre dicible ces préférences, en identifiant le sens que les individus confèrent à leurs actions. Le recours à l'entretien semi-directif constitue un mode opératoire possible dans la mesure où il permet de reconstituer l'ensemble du processus de décision.

Par exemple, parmi les néo-résidents rochelais enquêtés au cours de notre thèse, figure un entrepreneur devenu dirigeant d'une des entreprises les plus fleurissantes du bassin d'emploi. Habitant en région parisienne, il a connu, comme d'autres (**Tableau 7**), pour la première fois La Rochelle à l'occasion d'un séjour touristique. La décision de venir s'installer, avec sa famille et son entreprise, résulte de préférences géographiques affirmées : l'entretien semi-directif révèle un individu amoureux de la mer en général et de l'Atlantique en particulier. Par conséquent, lorsqu'il a décidé de changer la localisation de son entreprise tout juste fondée en région parisienne, il a tout de suite réduit le champ des possibles implantations entre le sud de la Bretagne et le Pays basque. La renommée de notre interlocuteur a fait qu'il a été interviewé par un hebdomadaire de la presse nationale en 2004. Cette interview confirme le discours tenu lors de l'entretien semi-directif réalisé en 1999 (**Encadré 5**).

Encadré 5. Les préférences d'implantation d'un chef d'entreprise néo-rochelais

« Nous voulions nous implanter dans une ville moyenne de l'Atlantique. Nous cherchions un environnement, une qualité de climat, des infrastructures suffisantes et une dimension culturelle significative. Après avoir démarché de Vannes au Pays basque, c'est finalement La Rochelle qui nous a conquis. Elle répondait à tous les critères, tant personnels que professionnels. ». Charles K., néo-Rochelais et entrepreneur, Hebdomadaire Le Point, 8 avril 2004, n°1647.

Extrait de VYE, 2005.

Il est toutefois important d'être vigilant sur les discours produits par les individus lors des entretiens. En effet, certains propos s'apparentent à un biais de justification. Par définition, l'analyse des préférences est une reconstitution a posteriori de la réalité du processus de prise de décision. Cette reconstitution est potentiellement une réinterprétation d'une réalité peut-être plus complexe au moment du choix effectif du lieu. Toutefois, le croisement à plusieurs années d'intervalles de deux sources différentes - un entretien scientifique en face à face et

une interview avec un journaliste - permet de limiter ce biais. Cela donne aussi à voir l'importance des préférences liées aux *aménités* (ici la culture, les infrastructures, le climat...) depuis longtemps démontrée dans le champ des LSM mais plus rarement⁸⁰ dans les stratégies d'implantation d'un chef d'entreprise (VYE, 2005).

Le recours à la technique des *focus groups*, peut également s'avérer précieuse. Le *focus group* n'est pas simplement une série d'entretiens individuels où chacun s'exprime séparément. Il permet de créer les conditions d'une discussion entre les participants afin de faire émerger des discours co-construits. L'hypothèse est que les participants réagissent et interagissent comme dans la société même s'il existe un biais dans la mesure où les participants savent pourquoi ils sont invités (Burgess, Limb, et Harrison 1988). Si l'écueil de la justification n'est pas moins évité que dans les entretiens semi-directifs, cette technique amène chaque individu à expliciter ces critères préférentiels à d'autres participants et à les confronter avec ceux de ces derniers. Pour le chercheur qui analyse ces discours, il s'agit également de faire apparaître certaines contradictions, des convergences et des divergences au sein d'un groupe de participants réunis autour d'une même thématique.

Urbain mais pas trop : l'analyse des préférences géographiques des multi-résidents

La grille de discussion structurant les *focus groups* organisés lors de l'étude concernant les résidents secondaires en 2013 et 2014 a permis d'identifier les préférences spatiales (en matière de choix résidentiel) à partir de la question suivante : « *Au moment de l'acquisition de votre résidence secondaire, [Nom de la commune] est-elle entrée en concurrence avec d'autres lieux ?* »

Les multi-résidents enquêtés ont spontanément eu recours à la comparaison dans la mise en récit de leurs choix résidentiels. Lorsqu'elle est exprimée, celle-ci est évidemment toujours en faveur du lieu effectivement choisi. Cependant, la comparaison est plus systématique avec des lieux similaires, qui correspondent assez bien à la typologie des lieux touristiques (**Tableau 8**). Dans les *focus groups* organisés au sein de lieux de villégiature insulaires, la comparaison est fréquente avec d'autres îles (Ré avec Oléron - et réciproquement). Dans ceux organisés au sein des stations balnéaires avec d'autres fonctions urbaines (Fouras, Châtelailon-Plage) la comparaison est plus systématique avec les stations vendéennes ou avec La Baule. Quel que soit le type de lieu, tout se passe comme si le résident secondaire préférerait toujours le lieu jugé mieux *préservé* d'une urbanisation *excessive* à l'image des « *barres d'immeubles* » des stations vendéennes. Bien que séjournant dans des lieux majoritairement urbains, les préférences exprimées au cours des *focus groups* ont ainsi fait apparaître des réticences pour certaines configurations urbaines (densification, concentration, verticalisation) tout en mettant en avant d'autres marqueurs d'urbanité. Ainsi, la qualité de l'offre commerciale et culturelle est appréciée lorsqu'elle existe et réclamée lorsqu'elle n'existe pas.

⁸⁰ Les travaux de Georges Benko (1991) ont pu montrer que ce cas de figure existait au sein des technopôles comme celui de Sophia-Antipolis.

Ce rapport paradoxal à l'urbanité de la part des résidents secondaires est révélé par l'analyse de leurs préférences géographiques. C'est particulièrement significatif dans le cas de Châtelailon-Plage, petite station de l'agglomération rochelaise. Ainsi, aucun des 17 participants présents⁸¹ n'a hésité avec la ville-centre (La Rochelle) en raison de son caractère jugé trop...urbain. Certains, notamment ceux domiciliés à l'année dans une métropole, survalorisent inconsciemment l'opposition loisir/travail allant jusqu'à nier le caractère touristique de La Rochelle pour mieux justifier le choix de Châtelailon, qui pour eux est une station, mais pas (encore) une ville (**Encadré 6**).

Encadré 6. Témoignage d'une résidente secondaire à Châtelailon-Plage

« La Rochelle, ce n'est pas une ville pour une résidence secondaire. On ne va pas passer ses vacances à La Rochelle. On passe ses vacances sur l'île de Ré, à Châtel, à Fouras ou à l'intérieur des terres mais La Rochelle c'est une ville où on travaille ». Marie-Madeleine Bernard, 67 ans, en activité, domiciliée à Bordeaux, propriétaire à Châtelailon-Plage depuis 2003.

Source : **RS17, 2016**. Focus group n°1 organisé à Châtelailon-Plage, 25/07/2013.

Possiblement identifiable à partir de méthodes qualitatives telles que les *focus groups*, la notion de *préférence* est donc à distinguer de la notion de *choix*. Le choix renvoie à un arbitrage définitif ayant pris en compte différents paramètres externes (limitatifs ou incitatifs) ou individuels (préférences) qui ont transformé un projet de mobilité en acte. Cette distinction nous a permis de dégager la notion de préférence géographique. Analysons désormais comment se construisent les préférences spatiales dans le cadre de déplacements à dimension récréative afin d'aboutir à la notion de destination préférentielle.

2.2.3. Les destinations préférentielles : l'hypothèse d'une adéquation entre intentionnalité et valeurs récréatives

Analysons tout d'abord ce qui relève du projet de mobilité récréative. Celui-ci est fondé sur un certain nombre d'intentions (changer de vie, passer sa retraite en bord de mer, etc.). Mais ces intentions ne sont pas *hors sol*. Elles entrent plus ou moins en adéquation avec les lieux qui vont être autant de destinations potentielles. Pour que ces dernières accèdent au rang de destinations *préférentielles*, il faut d'une part, comprendre ce que l'individu souhaite faire dans ce lieu et d'autre part, analyser ce que l'individu pense y trouver afin de satisfaire ses attentes. C'est ce que nous appellerons les valeurs récréatives que l'individu attribue à un lieu. En somme, il s'agit d'analyser et de mettre en relation deux questions que se pose l'individu : *qu'est-ce que je souhaite faire et où puis-je le faire ?*

L'intentionnalité récréative

Dans le champ du tourisme, l'équipe MIT a émis l'idée que le choix d'une destination s'effectue en vue d'accomplir un projet précis dont l'objectif est la récréation (Équipe MIT

⁸¹ Répartis en deux groupes (8 dans le groupe 1, 9 dans le groupe 2) afin de faciliter les échanges.

2002; Mondou et Violier 2009). Le projet touristique ne se résume pas à une consommation (voire à une *consumation*) des ressources des lieux mais bien à une construction ou à une reconstruction personnelle de ce que le touriste va rechercher dans certains lieux. Ainsi, le projet touristique « *représente l'intentionnalité qui préside aux pratiques* » (Équipe MIT 2002, 119). Cette intentionnalité peut se traduire par certaines actions d'anticipation (planifier, réserver, établir les préparatifs d'un voyage) mais celles-ci ne relèvent pas du déplacement proprement dit. Le temps du projet peut également être très différent du temps de la pratique. On peut avoir l'intention d'un projet touristique durant plusieurs mois ou années, surtout lorsqu'il est difficile à réaliser, pendant que le temps de la pratique (le séjour touristique) peut être beaucoup plus court.

Le projet touristique est guidé par la volonté de réaliser différentes pratiques que l'équipe MIT (2011) a choisi de regrouper en grands types : le *soin de soi* qui inclut le repos, le farniente mais aussi les pratiques du soin du corps et la recherche du bien-être sous toutes ses formes ; la *découverte* (des paysages, d'une culture, d'un mode de vie) ; le *jeu* sous toutes ses formes (dont le sport), la *sociabilité* (rencontrer ou retrouver les autres, voir et être vu) et le *shopping*. Ces pratiques peuvent se combiner même si à l'échelle du lieu, certaines peuvent être dominantes ou parfois même exclusives notamment quand le lieu touristique est un site et que l'on s'y rend pour une courte période. Véronique Mondou et Philippe Violier (2009) ont montré à partir de l'enquête sur les clientèles touristiques en France, que les espaces littoraux sont davantage concernés par les pratiques associées au soin de soi et beaucoup moins à la visite. La montagne est davantage une destination associée au jeu (dont les pratiques sportives), la campagne est propice aux pratiques de sociabilité (rejoindre des parents ou des amis) et la ville donne la part belle aux pratiques de découverte. Cette spécialisation par géotype, si elle rend compte d'une fréquentation différenciée des espaces mérite néanmoins d'être dépassée. Chaque projet repose ainsi sur des intentions qui s'appuient sur l'hétérogénéité d'un monde plus ou moins familier pour les individus (Violier, 2017 cité par Duhamel 2018).

Nous considérons que cette approche par l'intentionnalité fonctionne aussi pour les migrations à dominante récréative. Ces dernières partent aussi d'un projet, dont la dimension de planification et d'anticipation est sans doute plus grande au regard des implications que représente un déménagement. Ce projet est fondé sur le désir de réaliser des pratiques *ailleurs* que dans le lieu de vie. Choisir un lieu à des fins récréatives, c'est d'abord chercher les conditions adéquates de réalisation de ces pratiques qu'un individu ne peut (ou ne souhaite) pas réaliser dans le lieu de vie. Ceci est valable pour tout type de déplacement. Enfin, dans tous les cas, le géographe s'interroge sur l'adéquation entre le projet initial, le lieu choisi et les pratiques effectives.

Cela renvoie à la relation fonctionnelle que chaque individu tisse avec un lieu, c'est-à-dire une relation fondée sur l'usage que l'on en fait ou que l'on projette d'en faire. Dans certains cas, l'individu ne se voit pas faire telle pratique ailleurs que dans un lieu qu'il choisira spécifiquement pour cela. Ainsi, de nombreux amateurs de voile considèrent la Mer des

Pertuis Charentais comme un espace particulièrement propice à la navigation en raison d'attributs géographiques spécifiques : un vent régulier, une houle relativement faible du fait de la protection naturelle des îles de Ré, Oléron et Aix, la présence de lieux emblématiques comme Fort-Boyard. La relation au lieu est alors dépendante de la pratique, ce que Lewicka nomme la *place dependance* (Lewicka 2011). Cette relation fonctionnelle peut se doubler d'une dimension utilitariste : un logement en bord de mer a potentiellement, pour les propriétaires, une forte valeur économique en cas de revente ou de location touristique et peut donc être perçu comme un placement financier intéressant. Cette fonction renvoie à la notion de *place utility* développée par Wolpert (1965) dans le cadre des migrations et selon laquelle la localisation est une des variables explicatives de la décision de migrer.

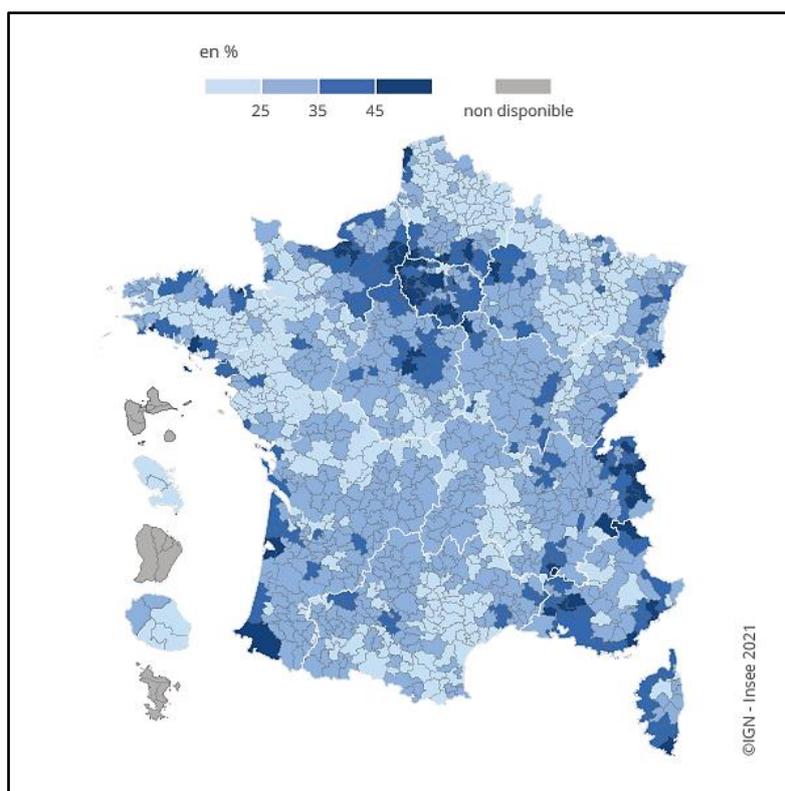
Des projets récréatifs socialement différenciés : le cas de l'acquisition d'une seconde résidence

Le projet touristique et/ou résidentiel peut largement différer selon les profils des individus. L'inégale avancée de l'individu dans son parcours de vie est un élément important à prendre en compte. Un étudiant n'aura pas nécessairement les mêmes intentions et les mêmes attentes qu'une mère de famille ou qu'un retraité. S'agissant des résidences secondaires, la possibilité d'acquérir ce type de bien n'arrive généralement qu'après être devenu propriétaire d'une résidence principale ou peut résulter d'un héritage ou d'une donation. L'âge des résidents secondaires est donc mécaniquement élevé : en 2017 en France, selon les données fiscales du fichier FIDELI (Châtel, Cochez, et de Bellefon 2021), deux résidences secondaires sur trois sont détenues par un ménage de 60 ans ou plus contre seulement 38% du parc de résidences principales. Il est également possible d'observer une légère surreprésentation de ces mêmes ménages dans les intercommunalités littorales (70% en moyenne).

Le projet résidentiel est logiquement déterminé par le niveau de revenu. Toujours en 2017, un tiers des résidences secondaires sont détenues par des ménages aisés⁸². Contrairement à certaines idées reçues, ce n'est pourtant pas sur les littoraux que la proportion de résidences secondaires détenues par les plus aisés est la plus élevée : les EPCI correspondant aux métropoles (Paris, Lyon, Toulouse, Bordeaux) ont un parc de résidences secondaires occupées à 41% par des ménages aisés, soit 5 points de plus que les EPCI en bord de mer (**Figure 19**). Il faut dire que les contrastes d'un littoral à un autre sont très élevés : plus de 50% de ménages aisés dans certaines îles (Ré, Belle-Île-en-Mer), la Côte d'Émeraude, la Côte basque ou le Golfe de Saint-Tropez, contre à peine 25% sur le littoral languedocien, le nord du littoral vendéen ou autour de la Baie du Mont-Saint-Michel. D'autres facteurs doivent ainsi être mobilisés pour expliquer ces contrastes territoriaux. Ainsi, l'importance des logiques de transmission familiale facilite l'acquisition. De plus, il peut s'agir d'une offre immobilière ciblée vers des ménages plus modestes par le biais d'initiatives privées comme ce fut le cas sur la côte vendéenne dans les années 1960 (Cloarec 1995).

⁸² Dans l'étude citée, il s'agit des ménages dont le niveau de vie est au-dessus du 9^{ème} décile de niveau de vie national en 2016, soit 37 740 euros par an. En France, le niveau de vie est égal au revenu disponible du ménage divisé par le nombre d'unités de consommation (UC) ce qui permet de comparer les ménages entre eux, quelle que soit leur taille.

Figure 19. Part de résidences secondaires détenues par un ménage aisé en France par EPCI



Source : Châtel, F., Cochez, N., de Bellefon, M.-P., 2021. Deux résidences secondaires sur trois sont détenues par un ménage de 60 ans ou plus. Insee Première.

Projets négociés, projets planifiés

Le projet récréatif est également un projet négocié entre individus. La composition d'un groupe domestique (couple, personne seule, présence d'enfants en bas âge, d'adolescents) influence le projet. Mais cette dimension dépasse la cellule domestique stricto sensu et concerne la famille élargie. Ainsi, beaucoup de propriétaires de résidences secondaires, relativement âgés, accueillent le temps des vacances scolaires, enfants et petits-enfants, ce qui les incite à se rendre dans des lieux en adéquation avec cette dimension familiale tels que la station balnéaire de Châtelailon-Plage (**RS17, 2016**). Parfois, le projet de mobilité est fondé sur une combinaison entre des formes de sociabilité amicale et/ou familiale : la résidence est prêtée aux enfants qui, en l'absence de leurs parents, vont pouvoir y accueillir un nombre plus ou moins conséquent d'amis. C'est notamment le cas de nombreuses propriétés sur l'île de Ré qui ont aussi l'avantage d'être plus spacieuses⁸³. Cela permet de combiner différentes intentionnalités entre sociabilité amicale et évitement familial (**Encadré 7**).

⁸³ Le nombre moyen de couchages par résidence secondaire sur l'île de Ré est de sept. Il s'agit de la plus forte capacité d'accueil parmi les résidences secondaires du littoral charentais. Sur l'ensemble du département, c'est également sur l'île de Ré que la part de résidences secondaires comportant neuf couchages ou plus est la plus élevée (24% contre une moyenne départementale à 12%). Source : **RS17, 2016**.

Encadré 7. Témoignage d'un résident secondaire au Bois-Plage-en-Ré

« (Nos enfants) font des weekends avec les copains, ils font des barbecues, ils viennent hors-saison, ils trouvent que c'est génial et voilà la seule question c'est pas "quand est-ce que vous y êtes les parents?" mais "quand est-ce que vous n'y êtes pas?" (rires). Et là, quand on a ce genre de question, on se dit "bon bah ça va la greffe a pris" ». Patrick Salomon, 65 ans, cadre retraité, domicilié à Rueil-Malmaison (région parisienne), propriétaire au Bois-Plage-en-Ré depuis 2011.

Source : **RS17, 2016**. Focus group organisé au Bois-Plage-en-Ré, 24/07/2014.

L'intention de se rendre dans tel ou tel lieu pour des pratiques récréatives dépend d'un projet plus ou moins réfléchi. Il peut y avoir de la place pour l'improvisation, pour la découverte par hasard d'un lieu. Ce caractère aléatoire reste intentionnel au sens phénoménologique (Di Méo 2003) car même si la fréquentation de certains lieux relève de l'inattendu, elle fait tout de même sens pour l'individu : la découverte non planifiée d'une petite plage corse au gré d'une promenade touristique est possiblement le point de départ d'une relation particulière entre le touriste et la plage qu'il vient de découvrir. Cette relation peut être *sans lendemain* ou au contraire, être amenée à durer jusqu'à enclencher des formes de mobilités récurrentes dans le cadre d'un séjour touristique ou être le point de départ d'un projet de mobilité résidentielle.

Le caractère plus ou moins improvisé varie aussi selon le type de mobilité récréative. Le séjour touristique comporte souvent une part de spontanéité, soit délibérée (une balade décidée au dernier moment), soit contrainte par des événements extérieurs (une météo capricieuse, une fermeture inopinée d'un site touristique, etc.). La quête de l'inattendu est en revanche très faible voire absente dans le cas des migrations d'agrément en raison de l'investissement nécessaire, notamment sur les plans affectifs et financiers, que ce type de déplacement implique. Le projet résidentiel est donc beaucoup plus stratégique que celui qui détermine une circulation récréative. Il est donc possible de constater avec Jacques Brun (1993) la montée en puissance à partir des années 1980 de la notion de *stratégie résidentielle*. En plus d'une capacité à être autonome dans ses choix, une stratégie implique à la fois une très forte intentionnalité, une dimension explicite et conscientisée (une stratégie est annoncée puis défendue), et enfin des arbitrages lourds qui ont des effets durables et incontestables sur le mode d'existence de l'individu-acteur (Lévy, 2003). C'est certainement pour cela que la notion de stratégie ne s'applique guère aux mobilités touristiques et davantage aux migrations résidentielles.

Intentionnalité et valeur récréative des lieux

L'intentionnalité d'un projet de mobilité est associée aux représentations mentales que l'individu a des lieux vers lesquels il souhaite se rendre. Maurice Merleau-Ponty dans *Phénoménologie de la perception* (1976) - cité par Di Méo (2003) - a montré que la perception d'un objet relève d'une intentionnalité particulière. Cette intentionnalité, incarnée dans le projet récréatif, n'a de sens que dans ce que le lieu potentiellement désiré représente pour

l'individu mobile. Les espaces littoraux sont ainsi l'objet de différents projets récréatifs. Certains sont relatifs au littoral en tant que lieu générique « Passer ses vacances au bord de la Mer », « Vivre en bord de mer ». D'autres (« Visiter la côte basque » ou « l'aquarium de La Rochelle », « acheter une maison secondaire sur l'île de Ré », « faire du surf à Mimizan ») sont associés à des lieux spécifiques. Nous proposons d'aborder la relation entre un individu, un projet et un lieu à travers la notion de *valeur récréative* d'un lieu.

Il est possible de s'appuyer sur la distinction utilisée en économie de l'environnement entre la *valeur d'usage* - répondre à un besoin - et la *valeur d'existence* c'est-à-dire une valeur qui est intrinsèque à l'objet, indépendamment de son usage (Rivière 2013). Ainsi, se rendre au port de Saint-Martin sur l'île de Ré pour y pratiquer la plaisance répond à la valeur d'usage d'un lieu tandis que découvrir l'île de Ré en tant destination touristique répond à la valeur d'existence. L'intérêt de notre approche est de traiter de ces deux types de valeurs, soit de manière séparée, soit de manière combinée.

Notre approche socio-culturelle centrée sur l'individu ne prétend pas aborder directement la valeur économique d'un lieu. Celle-ci résulte de logiques qui ne se jouent pas à l'échelle individuelle (logiques de marché, d'offre et de demande, etc.). Bien sûr, la somme des valorisations individuelles contribue à la valeur économique du lieu lui-même : plus un lieu est convoité, plus il est cher. Dans notre réflexion, il s'agit surtout de comprendre en quoi un lieu est cher à l'individu plus que *pour* l'individu.

Dès lors, comment se construit, à l'échelle individuelle, la valeur récréative d'un lieu ?

La valeur récréative des lieux : une combinaison entre attributs, qualités et aménités

Nous considérons que la valeur récréative d'un lieu est construite selon trois dimensions articulées : les *attributs* (caractéristiques ou signes distinctifs d'un lieu soumis à des filtres cognitifs individuels ou collectifs), les *qualités* (dédites de ces filtres cognitifs) et les *aménités* (attributs appréciés pour leurs qualités dans le cadre d'un projet de mobilité).

Nous appelons **attributs** les signes objectivables d'un lieu, qu'ils soient objets spatiaux ou événements temporels à dimension spatiale, potentiellement repérables et utilisables par tous⁸⁴. Ces attributs sont généralement créés ou valorisés par des stratégies produites par des acteurs variés. Certains attributs sont génériques car constitutifs d'un géotype : c'est le cas de la mer pour le littoral. Samuel Robert rappelle l'importance de la vue sur mer dans les stratégies d'aménagement urbain en zone côtière quel que soit le rivage (Robert 2019). Les attributs correspondent également à des éléments constitutifs d'un lieu, identifiables à l'échelle d'un site. Selon la définition de Bernard Debarbieux, un lieu-attribut symbolise ou résume un lieu : la plage de Copacabana à Rio, la promenade des Anglais à Nice (Debarbieux

⁸⁴ Cette notion est proche de celle d'*effet de lieu* développée par l'équipe MIT (2005), de *marqueur spatial* développé par Vincent Coëffé (2006). Le terme *attribut* qui insiste sur la relation entre un lieu et un individu nous paraît davantage approprié à notre approche qui cherche, dans la mesure du possible, à ne pas essentialiser l'espace. De plus, elle y ajoute les dimensions temporelles et immatérielles.

1995). Ces différents attributs s'inscrivent dans la typologie des lieux touristiques littoraux (**Tableau 8**) et leur agencement façonne les paysages. Ces derniers sont valorisés socialement, voire *marchandisés* sous la forme de stéréotypes standardisés et participent au désir de rivage.

Il existe également des attributs fondés sur des temporalités que nous qualifions *d'évènements spatiaux*. Ces évènements peuvent être planifiés (un festival de musique, une compétition de surf) dans le cadre d'initiatives publiques ou privées. Le recours à l'évènementiel s'inscrit dans des stratégies de marketing territorial, par exemple pour assoir un rayonnement international à l'image des méga-événements (Ritchie et Smith 1991) comme les Jeux Olympiques d'Hiver organisés en 2014 à Sochi, sur la Riviera russe (Scharr, Steinicke, et Borsdorf 2012). Certains évènements correspondent à des *moments de lieu* (Équipe MIT 2005) : l'introduction du surf à Biarritz en 1956 a été le point de départ de la pratique du surf en Europe (Augustin 1994b) ; le film *More* de Barbet Schroeder et sa bande originale composée par Pink Floyd (1969) ont impulsé l'engouement pour l'île d'Ibiza (Michaud 2012). D'autres évènements sont d'origine naturelle, tantôt prévisibles (une grande marée), tantôt aléatoires (une tempête). Le caractère imprévisible et souvent dramatique d'un évènement perturbe le projet de mobilité récréative : une tempête hors normes telle que Xynthia en 2010, les attaques terroristes touchant des hauts-lieux touristiques comme à Bali en 2002 ou à Nice en 2016. Enfin, certains attributs sont immatériels (langue, art, gastronomie, régime politique, etc.) tout en étant repérables spatialement : envisager Barcelone comme une destination touristique ou résidentielle suppose d'intégrer le fait que l'on y parle majoritairement une langue particulière, fondement d'une culture affirmée.

Cet agencement d'attributs spatio-temporels, matériels ou idéels, ne détermine pas seul la valeur d'un lieu. En effet, le même agencement ne produira pas les mêmes préférences spatiales selon les individus. Lorsqu'une personne est confrontée au choix d'une destination récréative, un ensemble d'informations sur ses attributs est disponible : l'individu les consulte, les sélectionne, les exploite. Le niveau de connaissances d'un lieu dépendra notamment de sa curiosité et de sa capacité à accéder à l'information. Deux grands types de modalités de recueil d'informations sont mobilisables :

- Une **expérience vécue**. Dès les années 1950, à partir des migrations internes en Suède, Torsten Hägestrand montrait que la majorité des migrations s'orientait vers des lieux où les individus s'étaient déjà rendus. En effet, chaque personne perçoit sur place certains de ces attributs. Si ces expériences vécues sont toutes *in situ*, elles ne sont pas toutes *en situation* récréative (si l'individu est en voyage professionnel par exemple).
- Un **recueil d'informations** à distance aujourd'hui influencé par des sources de plus en plus variées. Les sources et médias classiques (presse, radio, télévision, pouvoirs publics, école, office de tourisme) qui « contrôlaient » les informations géographiques selon une logique verticale descendante sont aujourd'hui concurrencées par des modes de transmission horizontaux et spontanés. L'émergence des réseaux sociaux (*Instagram, Twitter, Facebook*) et des plateformes de partage d'avis (*Trip Advisor*,

Google avis, etc.) révolutionne la manière de diffuser l'information. Des communautés diverses (famille, amis, membres d'un même groupe de discussion en ligne, cercles de passionnés) se constituent et s'y retrouvent. Les partages d'informations, notamment de photographies, se multiplient. Ainsi, certains lieux sont désirés car *instagrammables*, ce type de réseau social contribuant à l'esthétisation du Monde qui caractérise le capitalisme contemporain (Lipovetsky & Serroy, 2013). L'*e-reputation* d'un lieu sur des plateformes numériques d'avis bouleverse l'économie touristique et influence les fréquentations. Les attributs d'un lieu sont aujourd'hui profondément digitalisés (Zook and Graham, 2007) ce qui contribue à leur diffusion quasi instantanée à une échelle mondialisée.

Les informations collectées sont modifiées par des **filtres cognitifs** qui renvoient à deux registres complémentaires.

Le premier est d'ordre **individuel**. Les attributs sont perçus différemment en fonction d'affects, d'émotions ou de sentiments. Cette relation intime et subjective au lieu est désignée dans la littérature anglophone par l'expression *sense of place* ou *sens du lieu*⁸⁵ (Bailly 2004). Il comprend des dimensions cognitives, affectives, symboliques et identitaires (Bousquet et al. 2021). Cette relation participe à saisir *l'espace vécu* en tant qu'« *ensemble des lieux fréquentés mais aussi des interrelations sociales qui s'y nouent et des valeurs psychologiques qui y sont projetées et perçues* » (Frémont, 1976, 219). Le sens du lieu désigne un sentiment positif – *topophilie* - ou négatif envers un endroit – *topophobie* (Yi Fu-Tuan 1974,1977). La notion de topophilie est proche de celle d'attachement au lieu qui décrit les liens émotionnels et affectifs avec un lieu donné (Altman et Low 1992; Lewicka 2011). L'attachement au lieu conditionne ainsi certaines préférences récréatives (Budruk et Wilhelm Stanis 2013) comme le montre l'**Encadré 8**.

Encadré 8. Discours sur l'attachement au lieu d'un résident secondaire

« *C'est mon pays de cœur, comme professionnellement je déménageais tous les 4-5 ans, j'ai décrété qu'il y aurait un nid familial ici* ». Pierre Martineau, 65 ans, ingénieur retraité, domicilié à Versailles et propriétaire d'une résidence secondaire à Fouras depuis 1981.

Source : **RS17, 2016**. Focus group organisé à Fouras, 23/07/2014.

Le choix résidentiel de ce propriétaire d'une résidence secondaire du littoral charentais illustre une relation au lieu dialectique entre la mobilité et l'ancrage, ce dernier étant une des modalités de l'attachement. Nathalie Ortar (2011) rappelle qu'il faut une « *ancree pour être mobile* » et que l'ancrage territorial n'existe pas non plus sans mobilité. L'hypermobilité professionnelle débouche sur un besoin d'ancrage qui s'exprime parfois par l'acquisition

⁸⁵ La notion de *place meaning* est proche de celle de *sense of place* mais insiste sur la dimension symbolique. Selon nous, cette notion est aussi particulièrement différenciée socialement et spatialement. Nous y reviendrons dans la partie 3 (page 178).

d'une résidence secondaire. Cela débouche sur une inversion dans la hiérarchie des valeurs d'attachement entre résidence principale et résidence secondaire. La résidence secondaire représente une figure de l'attachement pour le propriétaire multi-résident à la différence de ces résidences principales successives. L'attachement au lieu se traduit également par certaines pratiques symboliques telles que le choix du lieu de mariage⁸⁶, souvent organisé dans le lieu de villégiature, comme l'ont souligné plusieurs propriétaires de résidence secondaire lors des *focus groups* (RS17, 2016)⁸⁷.

La relation entre l'individu et un lieu renforce aussi *l'identité individuelle*, procurant un sentiment de contrôle de sa vie, ce qui contribue au bien-être personnel (Pruneau, Gravel, et Ouattara 2004). Twigger-Ross et Uzzell (1996) déclinent quatre dimensions de l'identité par le lieu (*place identity*) : la distinction qui correspond aux attributs du lieu et qui amène l'individu à se différencier des autres, la continuité qui renvoie à l'ancienneté de fréquentation, l'estime de soi qui indique la capacité de l'individu à utiliser les attributs d'un lieu pour améliorer l'image que l'on a de soi et l'efficacité personnelle qui exprime la capacité de l'individu à pratiquer les lieux en fonction de ses besoins. Cette construction identitaire par le lieu est parfois très forte chez les résidents secondaires : « *on ne dit pas je vais à Oléron, mais je vais sur mon île* » revendiquait un résident secondaire lors d'un *focus group* (RS17, 2016). De manière générale, la plupart des résidents secondaires enquêtés soulignent le fait que les lieux balnéaires ou insulaires qu'ils fréquentent comptent beaucoup pour eux⁸⁸.

Le second registre de filtres cognitifs correspond à des **imaginaires collectifs**. Les imaginaires correspondent à des grands schémas de pensée et d'interprétation du monde dans un contexte grandissant de circulations d'images, de médias, d'idéologies. Les imaginaires géographiques « *ensemble d'images mentales qui confèrent pour un individu ou un groupe une signification et une cohérence à la localisation, à la distribution, à l'interaction de phénomènes dans l'espace* (Debarbieux, 2003) sont une façon d'entrer en relation avec l'espace (Bachelard, 1957). Organisant et influençant les perceptions, les représentations et les pratiques spatiales individuelles (Durand, 1969), les imaginaires ont une dimension performative car ils renvoient aussi à des stratégies socio-économiques (marketing territorial)

⁸⁶ Il est intéressant de noter que si le lieu du mariage est toujours choisi par les organisateurs, il n'est jamais choisi par les convives. Cependant, ces derniers seront sensibles à l'expérience du lieu choisi et seront peut-être amenés à y revenir pour d'autres pratiques.

⁸⁷ Autre rite, les funérailles... Si nos enquêtes n'ont pas permis d'aborder cette question peu engageante, il est permis de convoquer ici Georges Brassens, qui dans la sublime [Supplique pour être enterré sur la plage de Sète](#) (1966) plaide pour une migration sans retour vers son lieu de naissance, un déplacement réellement définitif qui permet d'être en vacances pour l'éternité dans ce lieu emblématique du littoral qu'est la plage.

⁸⁸ Les individus sont aussi confrontés à des distorsions cognitives qui influencent perception et représentation des attributs. Parmi eux, l'abstraction sélective qui est le fait de ne retenir qu'un détail, généralement négatif, d'un évènement ou d'une expérience ce qui amène à percevoir négativement l'ensemble de la situation. Une expérience touristique peut être qualifiée de « mauvaise » en fonction d'un élément que l'on choisit de retenir pour la résumer : une météo capricieuse, un lieu d'hébergement de mauvaise qualité, etc. À l'inverse de ce processus de dramatisation, il peut exister des *biais d'optimisme* (Peretti-Watel 2003) qui visent à minimiser une situation dangereuse (voir [page 178](#)).

ou politiques (mise en concurrence des territoires) et sont sous-tendus par de puissants rapports de pouvoir. Le concept d'imaginaire est mobilisé tout autant dans le champ des migrations (Piguet 2013) que dans celui du tourisme (Miossec 1977). Les imaginaires touristiques sont ainsi constitués de représentations (images mentales) alimentées par des images matérielles (cartes postales, affiches, films, guides touristiques, brochures, etc.) et immatérielles (mythes, récits, anecdotes, mémoires) travaillées par l'imagination et socialement partagées par l'ensemble des acteurs du système touristique. Dès lors, ils permettent aux individus et aux groupes de se représenter un lieu en tant que destination touristique désirable (Gravari-Barbas et Graburn 2012).

Les littoraux sont vecteurs de puissants imaginaires que la géographie culturelle francophone a regroupé sous le concept de maritimité, c'est-à-dire « *les constructions sociales et culturelles édifiées par les groupes humains pour organiser leurs relations à la mer, pour s'en protéger, pour la socialiser, pour la baliser, pour l'aimer* » (Péron et Rieucou 1996, 12). Pour Paul Claval, la société française a un rapport à la mer qui relève avant tout du mythe : « *La mer n'a tenu la plupart du temps qu'une place secondaire dans l'esprit des Français. Ceux-ci se pensent comme des continentaux. L'image qu'ils se font des étendues marines n'est pas bâtie sur des bases rationnelles. Elle appartient au mythe* » (Claval 1997). La puissance des représentations associées à cet élément peut fortement influencer le désir de rivage de la part d'une société progressivement entrée dans la civilisation des loisirs. Ces représentations participent également à façonner la qualité d'un lieu.

Les **qualités d'un lieu** peuvent être définies comme l'ensemble « *des caractéristiques sociales et biophysiques* » d'un lieu (Équipe MIT 2005, 2:294). En cela, le terme de qualité est proche de la notion d'attribut. Nous choisissons néanmoins de les distinguer : l'attribut est pour nous un élément objectif, distinctif et repérable indépendamment de tout jugement de valeur alors que les qualités d'un lieu relèvent d'une *appréciation* relative d'un attribut ou d'un ensemble d'attributs constitutifs d'un lieu. Cette appréciation dépend d'éléments évoqués précédemment : le degré d'information que l'individu possède sur le lieu et les filtres cognitifs (sens du lieu, imaginaires).

La qualité des lieux est appréhendée par la mise en évidence discursive de qualificatifs qui traduisent une bonne ou une mauvaise appréciation. Le projet récréatif s'appuie sur certaines qualités plutôt que d'autres et un même attribut peut déboucher sur une appréciation différente : un front de mer sera ainsi jugé *animé* pour les uns mais *bruyant* pour les autres. La qualité des lieux peut aussi s'observer autour d'un différentiel d'altérité (Stock et Duhamel 2005) : des attributs seront qualifiés de *familiers* (une chaîne de *coffee shop* mondialement connue pour un nouveau résident américain à Paris) ou de *dépaysants* (un lagon pour un touriste européen). Qualifier un espace de *lointain* sera synonyme de *dangereux* ou au contraire d'*exotique*, cette dernière qualité pouvant motiver un déplacement récréatif. Lorsque l'espace de vie est marqué par des modes d'habiter poly-topiques, l'exploitation d'un différentiel d'altérité entraîne une complémentarité entre les différents lieux que les multi-résidents mettent à profit (**Encadré 4**) : l'articulation entre leur résidence secondaire et leur

résidence principale conduit à ce qu'ils prennent le *meilleur des deux mondes* (Gustafson 2002). La qualité des lieux façonne une échelle de valeurs des lieux, contribuant à faire émerger des destinations préférentielles ou au contraire disqualifiant certains lieux par rapport à d'autres.

Les diverses qualités constitutives de la valeur d'un lieu sont également à apprécier par rapport à un **projet**. C'est en cela que certains attributs se transforment en **aménités**. En effet, ce terme très employé dans la littérature, notamment celle relative aux LSM, est ambigu. Le CNRTL définit l'aménité comme une qualité de ce qui est agréable à voir, à sentir, de ce qui a un certain charme⁸⁹. Sa définition géographique renvoie à la notion d'atout et elle peut être aussi bien culturelle que naturelle. Mais, les critères qualifiant un objet spatial d'aménité sont rarement questionnés et évacuent trop rapidement la subjectivité de ce que chacun considère comme appréciable (Bouron 2021). Nous proposons donc de définir l'aménité comme un *attribut spatial de substance naturelle ou sociétale apprécié pour ses qualités dans le cadre d'un projet de mobilité*. Tout attribut n'est donc pas *naturellement* une aménité. Certaines plages sont recherchées parce qu'elles présentent certaines qualités (bien équipées, proches des commerces) ou au contraire sont disqualifiées parce qu'elles ne sont pas assez *dépaysantes*. Ainsi, comme le résume le **Tableau 9**, la présence et l'agencement d'aménités au sein d'une destination *potentielle* conditionne la valeur récréative d'un lieu. Plus la valeur d'un lieu par rapport à d'autres lieux est élevée, plus le désir de s'y rendre est fort. Un lieu peut ainsi passer du statut de destination *potentielle* à celui de destination *préférentielle*.

⁸⁹ Source : CNRTL, entrée « aménité ». URL : <https://www.cnrtl.fr/definition/am%C3%A9nit%C3%A9>
Consulté le 17 juin 2021.

Tableau 9. Attribut - Qualité - Aménité : trois notions qui façonnent la valeur récréative d'un lieu

Valeur du lieu pour l'individu	Statut de la destination récréative	Notion relative au lieu	Définition	Exemple
Neutre	Potentielle	Attribut	Signe objectivable, objet ou évènement spatial potentiellement identifiable par tous	<i>La plage de Copacabana est une plage située à Rio dans le quartier du même nom</i>
		Qualité	Appréciation d'un attribut en fonction de filtres cognitifs	<i>La plage de Copacabana est magnifique et comporte de très belles vagues</i>
A qualifier	Préférentielle	Aménité	Attribut apprécié pour ses qualités dans le cadre d'un projet de mobilité récréative	<i>La plage de Copacabana est un spot que je souhaite un jour pratiquer en tant que surfeur</i>
Forte				

Conception et réalisation : Didier Vye, 2022.

Cette sous-partie a montré que les individus confèrent des valeurs récréatives aux lieux en fonction de leurs projets de mobilité. Ces valeurs différenciées fondées sur des aménités permettent d'identifier des destinations préférentielles, c'est-à-dire, qui ont la préférence d'un individu dans le cadre d'une mobilité à dimension récréative. Mais une destination préférentielle ne signifie pas qu'elle sera effectivement choisie et fera l'objet d'un déplacement. Un certain nombre de conditions externes influencent le choix définitif d'un lieu. Cela nous amène à aborder les notions d'accessibilité et de disponibilité.

2.3. Des choix conditionnés par l'accessibilité et la disponibilité des lieux

You Can't Always Get What You Want

The Rolling Stones, 1968

Notre réflexion centrée sur le choix des lieux suppose de s'interroger sur les différents paramètres qui conditionnent la décision définitive de se déplacer, indépendamment des préférences géographiques. Ces conditions se nomment, paramètres structuraux pour les migrations (Haug 2008), déterminants pour les choix résidentiels (Grafmeyer 2010) ou parfois commodités pour les mobilités touristiques (Middleton 1988).

Le concept le plus transversal en lien avec la capacité des individus à se déplacer est celui de *motilité* développé par le sociologue Vincent Kaufmann (Kaufmann, Bergman, et Joye 2004). S'inspirant en partie des travaux du géographe Jacques Lévy (2000), ce concept est fondé sur trois dimensions qui font système : *l'accessibilité*, les *compétences* et *l'appropriation* (Kaufmann et Widmer 2005). La première dimension est la plus géographique puisqu'elle renvoie notamment aux conditions spatio-temporelles d'utilisation d'une offre de transport. Ce sera l'objet du 2.3.1 qui élargira cette notion en y intégrant les enjeux d'accessibilité foncière et immobilière afin d'aborder les choix résidentiels finalement peu intégrés dans le concept de motilité avant tout centré sur les circulations. La seconde dimension relative aux compétences traite des savoir-faire et des capacités organisationnelles en particulier l'agencement des activités dans le temps et dans l'espace et la manière de les planifier. Nous traiterons de cette dimension à travers la notion de *disponibilité* en tant que *concordance des temps* de la mobilité (2.3.2). Enfin, nous considérons que l'appropriation en tant que sens donné par les acteurs aux possibilités de se déplacer est transversale à l'ensemble de notre propos puisqu'elle traite des « *stratégies, valeurs, perceptions et habitudes* » (Kaufmann et Widmer 2005, 201), autant d'éléments que nous abordons tout au long de cette deuxième partie.

2.3.1. Des lieux plus ou moins accessibles

Comme évoqué dans la première partie (**page 61**), l'accessibilité d'un lieu pour un individu ne se limite pas aux conditions techniques. L'offre de transport est une condition nécessaire mais elle n'est pas suffisante. En effet, habiter à proximité de la gare Montparnasse permet de se rendre facilement dans certaines stations du littoral atlantique. Pour autant, cela ne signifie pas que l'individu s'y rendra effectivement. Cela lui offrira la possibilité de le faire. En effet, l'accessibilité désigne « *l'ensemble des possibilités effectives pour relier deux lieux par un déplacement* » (Lévy 2003, 35). L'accessibilité d'un lieu dépend ainsi de plusieurs paramètres idéels ou matériels qui vont influencer plus que déterminer un déplacement. Nous avons choisi d'identifier trois types de paramètres d'accessibilité. Le premier concerne les lieux. Les

deux autres sont relatifs aux individus-acteurs et à des paramètres sociétaux. Nous distinguerons également les conditions d'accessibilité qui concernent l'ensemble des mobilités à dimension récréative et celles plus spécifiques aux circulations touristiques et de loisirs ou aux mobilités résidentielles, ce qui nous permet d'enrichir la notion de motilité de Vincent Kaufmann (**Tableau 10**).

L'accessibilité classique : l'enjeu de l'offre de transport

Qu'il s'agisse de lieux potentiellement accessibles pour un déplacement de loisirs ou pour une mobilité résidentielle, l'offre en infrastructures de transport (gare, aéroport, pont, etc.) joue sur l'accessibilité au même titre que la qualité des liaisons c'est-à-dire la fréquence de la desserte et le temps de parcours théorique entre deux lieux. Il est ainsi beaucoup plus simple de se rendre en Corse depuis Paris que depuis une métropole de la façade atlantique (Nantes, Rennes, Bordeaux) en raison de liaisons aériennes entre les aéroports parisiens et les aéroports d'Ajaccio, Bastia et Figari. À l'échelle des individus, l'équipement du groupe domestique en matière de moyens de transport influence le choix des lieux possibles. Si la région parisienne est le principal pôle émetteur de touristes et/ou de nouveaux résidents à dimension récréative, soulignons que 30% des ménages franciliens ne possèdent pas de voiture, cette proportion montant à 55% pour les habitants de Paris intra-muros⁹⁰. En effet, les habitants de la région-capitale bénéficient d'infrastructures de transport de courte (RER, métro, bus, tramway) ou de longue distance (aéroports, TGV) leur permettant de se rendre dans une multitude de lieux possibles sans prendre la voiture. A contrario, le fait d'être desservi par un aéroport ou par une ligne à grande vitesse est un levier fort de développement pour les territoires littoraux. C'est notamment le cas pour la ville touristique de La Rochelle qui bénéficie depuis 1993 d'une desserte TGV. Ce facteur a contribué à influencer, sans être décisif, certaines stratégies d'implantation de la part de chefs d'entreprises ou de la part de nouveaux résidents permanents (**VYE, 2005**). Pour ce dernier cas, le motif « *ville bien desservie* » est un facteur secondaire pour 42% des néo-Rochelais enquêtés (**Tableau 7**). S'agissant plus spécifiquement des circulations récréatives, il existe un lien consubstantiel entre la mise en tourisme des lieux et leur connexion aux réseaux de transport : d'abord le chemin de fer, puis la route, l'autoroute, le TGV, sans oublier l'avion avec le développement des vols charters et *low cost* (Gay 2006). Les revendications des élus locaux pour que les lieux touristiques dont ils ont la charge puissent être desservis par des réseaux à grande vitesse ou à défaut par une desserte TGV rappellent cette exigence. C'est notamment le cas de Royan dont les élus rappellent régulièrement qu'il s'agit de la seule ville touristique majeure du littoral atlantique français à ne pas être desservie par un TGV⁹¹. L'enjeu de l'accessibilité est aussi présent dans le discours des résidents secondaires enquêtés (**RS17**). C'est un thème qui est apparu spontanément lors de plusieurs groupes de discussion, en particulier celui organisé à Saint-Palais-sur-Mer, station balnéaire de l'agglomération royannaise. Le discours d'un

⁹⁰ Source : enquête globale transport Île-de-France, 2010.

⁹¹ Voir notamment : [Les élus réclament l'électrification et le TGV](#), *Journal Sud Ouest*, 6 février 2018. Consulté le 8 février 2018.

propriétaire résume bien la teneur des échanges (**Encadré 9**). Comme le reste des participants, il regrette l'absence d'une liaison ferroviaire de qualité même si cela ne le concerne pas directement. En effet, une large majorité d'entre eux vient en voiture. Ce mode de transport reste le plus commode d'autant plus que la desserte routière a été améliorée depuis 10 ans avec le passage de l'axe A10/Royan en 2X2 voies.

Encadré 9. L'enjeu de l'accessibilité vu par un résident secondaire à Saint-Palais-sur-Mer

« Le raccordement par voie ferrée, c'est vraiment dommage mais enfin si on ne peut pas changer tout ça, enfin parce que bon nous on vient en voiture, nos enfants viennent en voiture mais les petits-enfants viennent pas forcément en voiture, etc. ou il y a les amis, etc...enfin c'est quand même dommage mais je sais pas ce qu'on peut faire en la matière. » Jean-Jérôme Villedieu, 72 ans, agriculteur en pré-retraite, domicilié à Chartres (Eure-et-Loir), propriétaire à Saint-Palais-sur-Mer depuis 1992.

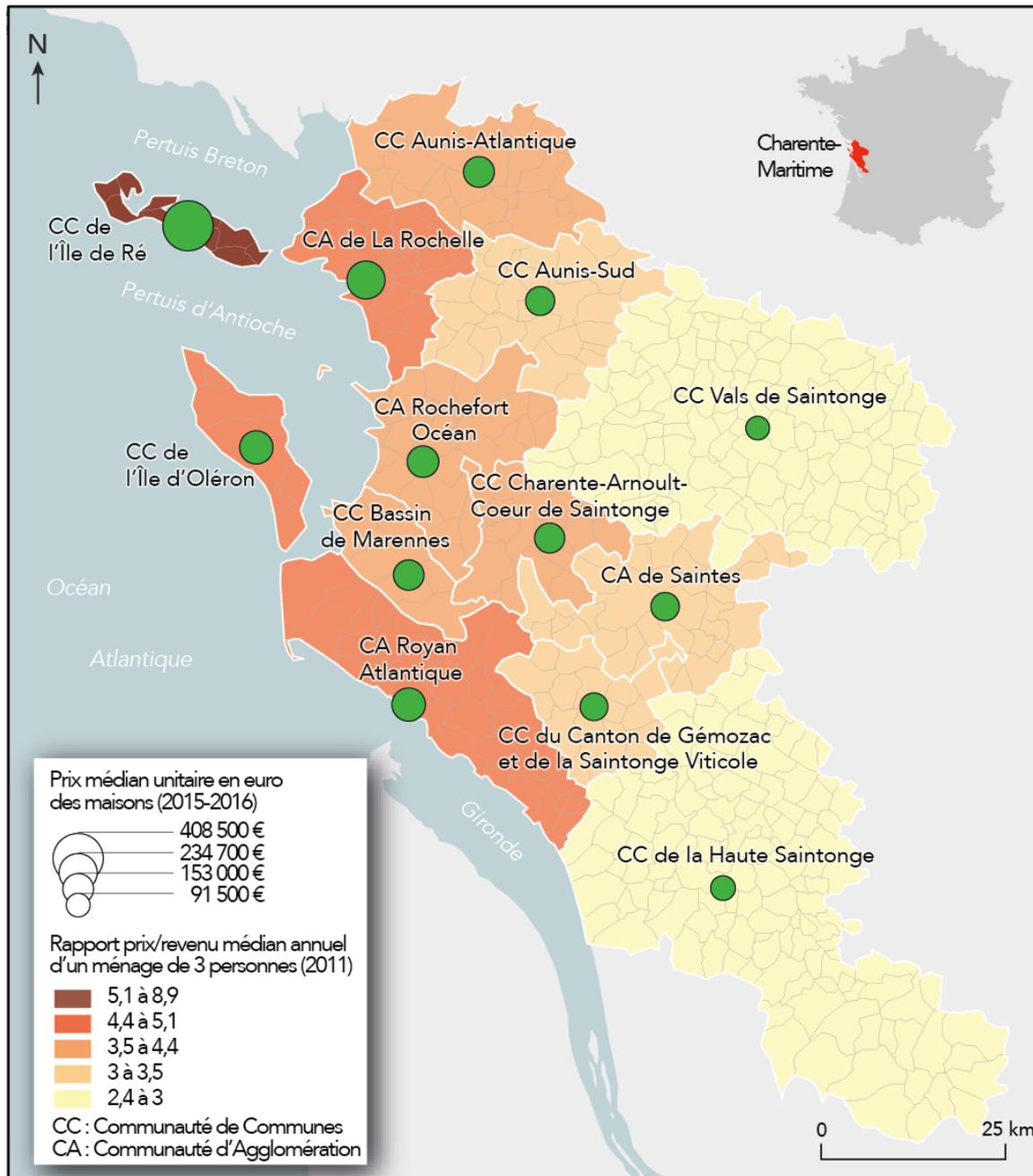
Source : RS17, 2016. Focus group organisé à Saint-Palais-sur-Mer, 16/07/2014.

L'accessibilité foncière et immobilière

L'accessibilité d'une destination récréative n'est pas qu'une question relative aux transports. C'est aussi une question de coût. Le prix du voyage et du séjour sur place pour une destination touristique, le coût de l'immobilier (pour l'achat ou la location d'un bien déjà construit) ou du foncier (pour la construction d'un bien) pour un changement de résidence. S'agissant des littoraux, le désir de rivage a un prix, en particulier pour une mobilité résidentielle, que celle-ci se traduise par l'achat d'une maison secondaire ou d'un logement principal. La Charente-Maritime est marquée par une configuration géographique particulière avec d'ouest en est, les îles de l'archipel des Pertuis (Ré, Oléron, Aix), le rivage proprement dit avec les principales villes du département (La Rochelle, Rochefort, Royan) puis un large espace rétro-littoral sans attributs récréatifs remarquables. Cela donne à voir un net gradient d'intensité des prix des îles vers l'intérieur, notamment s'agissant des maisons individuelles.

La **Figure 20** montre les inégalités territoriales dans l'accès potentiel des ménages à la propriété en utilisant le ratio entre le prix médian des maisons et le revenu des ménages de trois personnes, potentiellement les plus concernés par l'achat d'une maison.

Figure 20. Rapport entre le prix des maisons et le revenu des ménages par EPCI en Charente-Maritime



Source : Schéma départemental de l'Habitat- Conseil départemental de Charente-Maritime 2017 d'après les données PERVAL (2015-2016) et DGFIP (2011). Conception : Didier Vye. Réalisation : Pascal Brunello (2022)

Il existe de forts contrastes entre la majorité des intercommunalités littorales et insulaires (Ré, La Rochelle, Royan, Oléron) dont le ratio est systématiquement supérieur à 4,4 et celles de l'intérieur des terres où il est inférieur voire très inférieur notamment dans les confins ruraux de la Saintonge. C'est dans l'île de Ré que l'accessibilité à la propriété est potentiellement la plus faible pour les résidents principaux. Dans cette île particulièrement convoitée, les prix de

vente des maisons sont très élevés. Le foncier disponible est rare en raison de mesures de protection environnementale très poussée (80% de l'île est en site classé). Ces mesures s'inscrivent aussi dans la volonté de préserver un entre-soi résidentiel, assez typique de certaines politiques d'aires protégées (Desponds 2007). De plus, ce ratio calculé par rapport au revenu des ménages habitant à l'année sur l'île ne tient pas compte du fort pouvoir d'achat des résidents secondaires. Or, d'après le programme **RS17**, 56% des résidents secondaires interrogés en 2014 gagnaient plus de 50 000 euros par an (**RS17, 2016**). Les revenus globalement élevés de ces multi-résidents contribuent donc à tirer les prix vers des sommets inaccessibles pour une grande partie de la population. Ces paramètres relatifs au coût illustrent ainsi le décalage entre lieux *rêvés* et lieux *accessibles* qui concernent la plupart des littoraux, en particulier les îles particulièrement désirées dans les imaginaires géographiques (Bernardie-Tahir 2011; Brigand 2009; Marrou 2005; Péron 1993).

Accessibilité et politiques d'aménagement

Le degré d'accessibilité des littoraux dépend aussi des politiques d'aménagement des territoires. Avec Camille Mazé, nous avons montré comment le littoral était un construit politique progressivement façonné par un certain nombre de référentiels en matière d'aménagement pouvant tout aussi bien encourager les déplacements que les freiner. Dans le cas français, une première phase relative aux « Trente Glorieuses » a coïncidé avec un aménagement piloté par l'État et privilégiant le développement économique, les équipements et les infrastructures. Ensuite, le littoral a été marqué par l'affirmation progressive d'un équilibre entre développement et protection dans un contexte de décentralisation (1975-1986), puis l'émergence du principe de Gestion Intégrée des Zones Côtières (1990-2000) et enfin depuis le début du XXI^{ème} siècle, la montée en puissance des enjeux d'adaptation au changement climatique (Mazé et Vye 2020). La superposition de ces différents référentiels de l'action publique au cours du temps engendre aujourd'hui des effets paradoxaux au prisme de la tension vulnérabilité/attractivité. Sous l'effet de forçages socio-environnementaux tels que le dérèglement climatique, les individus qui vivent déjà en bord de mer ainsi que les touristes sont soumis de plus en plus à l'injonction au déplacement via le principe de relocalisation des activités et des biens. Nous reviendrons sur ce point majeur dans la dernière partie (sous-partie 3.2.2., [page 171](#)).

Mais les changements globaux ne sont pas qu'environnementaux et concernent aussi la société. À l'heure de la *révolution numérique* et des mobilités *intelligentes*, l'accessibilité des lieux est transformée par la généralisation des applications de géolocalisation. La force des algorithmes influence nos pratiques de déplacement à l'image de plateformes de services comme *Waze* (Courmont 2018) qui devient un *compagnon* numérique de nos mobilités et nous renseigne en temps réel sur l'accessibilité des lieux.

Enfin, indépendamment des niveaux de revenu, l'enjeu de l'accessibilité peut aussi interférer avec certaines représentations sociales, parfois en discordance avec les politiques d'aménagement. Une enquête réalisée auprès des habitants du quartier d'habitat social du

Chemin Vert à Boulogne-sur-Mer a montré que la stratégie de rénovation urbaine engagée dans le but de valoriser la vue sur mer s’est retrouvée en décalage avec les représentations de certaines populations aux faibles revenus, notamment celles liées au monde de la pêche. Pour ces dernières, la mer est avant tout associée au travail et non aux loisirs. Par conséquent, beaucoup d’habitants du quartier se demandent s’ils sont vraiment « *dignes de ces nouveaux logements* » (Deboudt et al. 2008). À l’inverse, certaines catégories sociales aisées limitent volontairement leurs choix résidentiels à des lieux où on *se doit* d’être, entretenant également le processus d’entre-soi résidentiel (Grafmeyer 2010; Pinçon et Pinçon-Charlot 1989; Siegfried 1951). Cette idée sera spécifiquement développée ultérieurement à travers la notion de *place meaning* (page 178). Le **Tableau 10** résume les principales idées de cette sous-partie consacrée à l’accessibilité.

Tableau 10. Les paramètres influençant l’accessibilité des lieux dans le cadre d’une mobilité à dimension récréative

Type de déplacement	Lieu	Individu	Société
Tout déplacement à dimension récréative	Offre en infrastructures de transport Qualité des liaisons Degré d’exposition au risque	Revenus Modes de vie Représentations	Politiques d’aménagement et d’urbanisme Entre-soi résidentiel Changements globaux
Choix touristiques ou de loisirs	Coût du voyage et/ou séjour sur place Offre et coût de stationnement	Mode de transport	
Choix résidentiels	Prix de l’immobilier Coût du foncier	Pouvoir d’achat	

Conception et réalisation : Didier Vye, 2022.

2.3.2. La notion de disponibilité : une concordance des temps

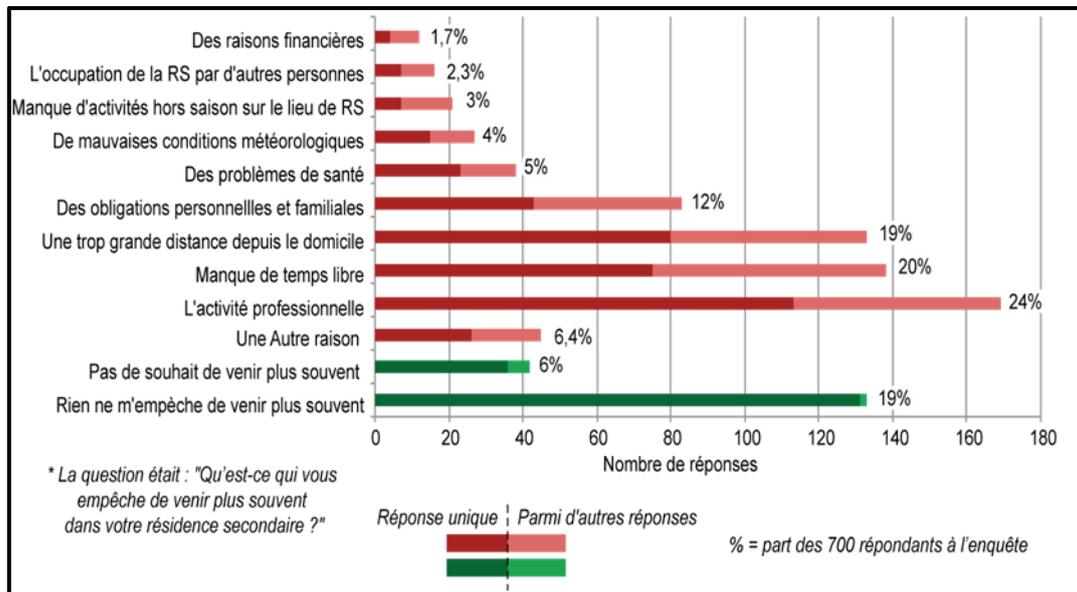
L’accessibilité renvoie à des paramètres structurels, avec une forte stabilité dans l’espace et dans le temps qui n’empêche pas des évolutions sur le long terme. Nous proposons de compléter cette approche par la notion de *disponibilité* qui met en avant des temporalités plus courtes dans le processus de choix des lieux. La *disponibilité* est conjoncturelle, instable et fluctuante. Un lieu est accessible parce qu’il est bien desservi par des infrastructures de transport mais il n’est pas nécessairement disponible *au moment où* le projet de mobilité récréative se met en place. La notion de disponibilité est donc une affaire de *concordance des temps* entre les individus, les lieux et la société (**Tableau 11**).

Disponibilités individuelles

Il s'agit d'abord d'analyser la disponibilité effective de chaque individu par rapport à un projet de mobilité. De combien de temps un individu dispose-t-il pour envisager, planifier et réaliser un déplacement à dimension récréative ? Le projet résidentiel est évidemment beaucoup plus chronophage et mentalement plus impliquant que la préparation des prochaines vacances et a fortiori qu'un déplacement parfois improvisé pour aller manger des fruits de mer face à la mer. Ce temps disponible dépend du temps libre effectif dont chacun dispose par rapport à l'ensemble des temps contraints (travail, santé etc.). Il dépend aussi de la charge mentale de chacun (temps libre perçu) et d'une négociation entre les différents membres du groupe domestique dont il faut également accorder les emplois du temps et les rythmes de vie (Drevon 2019). De ce point de vue, la composition du groupe domestique (personne seule, en couple, avec enfant) et le statut par rapport à l'activité professionnelle de chacun des membres (actifs ayant un emploi, retraité, étudiant, étudiant-salarié, etc.) sont des paramètres qui influencent fortement cette disponibilité. Ainsi, il est très compliqué de construire des stratégies d'évitement relatives aux périodes de forte fréquentation touristique et donc de prix élevés (ex : vacances scolaires estivales) lorsque le groupe domestique comporte des enfants scolarisés, contrainte que n'aura pas un couple de retraités sans enfants « à charge ». Tous ces éléments peuvent aboutir à privilégier des lieux plus familiers vers lesquels le déplacement sera jugé plus simple à organiser.

Dans le cadre du programme **RS17**, nous avons pu montrer qu'il existe un lien entre le statut d'activité et le temps d'occupation du bien. Durant la période hors-saison (octobre à mars), les propriétaires de résidence secondaire encore en activité professionnelle ont tendance à venir entre une semaine et un mois maximum (en nombre de jours cumulés). En revanche, les retraités ont des comportements contrastés : soit ils ne viennent pas, évitant ainsi des lieux marqués par une forte saisonnalité, soit ils viennent plus d'un mois. Logiquement, les actifs ayant un emploi privilégient la période estivale (entre 15 jours et 1 mois en cumulé) et dans une moindre mesure l'avant-saison (avril à juin) qu'ils fréquentent entre 7 et 14 jours. En revanche, les retraités, sont nombreux à venir plus d'un mois en avant-saison, les deux mois d'été et durant le mois de septembre à la différence des actifs très peu présents sur cette période (moins de 7 jours au total). Ainsi, lorsque les résidents secondaires sont interrogés sur les facteurs qui freinent une fréquentation plus importante de leur lieu de villégiature, la distance est un critère moins cité que le temps libre et l'activité professionnelle (**Figure 21**). Pour ces multi-résidents, les contraintes sont clairement plus temporelles que spatiales. Une fois sur place, dans le cadre d'une mobilité récréative, le temps disponible est favorable à des pratiques alternatives que les multi-résidents ne prendraient pas le temps de réaliser dans leur lieu de résidence principale : faire les courses au marché plutôt qu'en grande surface, utiliser les modes doux (vélo, marche à pied) pour se déplacer (Vye et al. 2017).

Figure 21. Les facteurs limitant la fréquentation des résidences secondaires en Charente-Maritime selon les propriétaires



Source : RS17, 2016. Publié dans Vye et al. 2017.

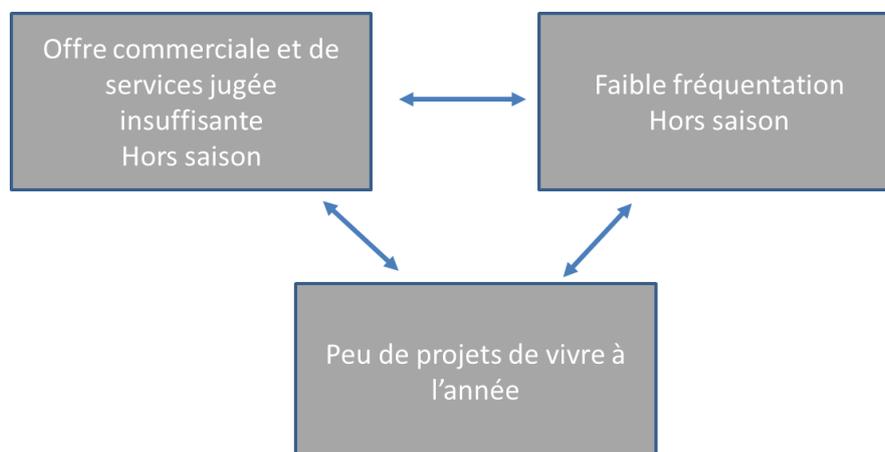
C'est un rapport au temps et à l'espace différent qui s'exprime alors. Cela va de pair avec la recherche d'une proximité dans le choix des lieux de loisirs dans le cadre d'un séjour touristique en bord de mer. La plage de prédilection est avant tout située à proximité du lieu d'hébergement ce qui renforce le recours aux modes doux pour pouvoir s'y rendre. Ainsi, les enquêtes réalisées auprès des *plageurs* de l'île de Ré (ECOP, 2014) ont montré que le vélo et la marche à pied sont les moyens de transport privilégiés par les résidents secondaires et les touristes logeant sur l'île pour se rendre à la plage. Ces pratiques de mobilité les différencient fortement des résidents principaux habitant l'île et a fortiori des excursionnistes en provenance du continent qui utilisent très largement la voiture (Blondy, Vacher, et Vye 2012).

Disponibilités des lieux et de leurs attributs

Les attributs spatiaux propices aux pratiques récréatives offrent une disponibilité variable dans le temps. L'organisation d'un évènement culturel (festival, concert, exposition...) ou sportif (compétition locale, nationale ou internationale) obéit à des contraintes temporelles à l'échelle annuelle ou pluriannuelle qui influence le choix des lieux. À une échelle temporelle plus fine, les horaires et les périodes d'ouverture d'un site touristique, d'un commerce ou d'un service s'imposent à l'individu. L'ensemble de ces contraintes temporelles participent alors au rythme des lieux touristiques. Sur les littoraux, la saisonnalité est parfois très marquée, notamment dans les stations balnéaires, ce qui peut avoir un effet sur les stratégies résidentielles. Ainsi, les résidents secondaires de la station balnéaire des Mathes-La-Palmyre sont deux fois moins nombreux (8%) à envisager une installation permanente que ceux ayant acheté un bien dans une ville touristique comme La Rochelle (Vye et al. 2017). Dans le cas de

la station, la relation au lieu se lit en pointillé et les choix résidentiels entretiennent une boucle rétroactive de la saisonnalité comme le montre la **Figure 22** ci-dessous.

Figure 22. La boucle rétroactive de la saisonnalité : le cas des stations balnéaires



Conception et réalisation : Didier Vye, 2017. Source : RS17, 2016.

Dans ces territoires où la part des résidences secondaires dans le total des logements est largement majoritaire, peu de propriétaires envisagent d’y vivre à l’année. Cela s’explique en grande partie par une offre commerciale et de services jugée insuffisante en hors-saison (**Encadré 10**).

Encadré 10. La perception de la saisonnalité par une résidente secondaire de l’île de Ré

« Si vous passez en février dans la rue principale du Bois, c’est volets fermés partout, c’est sinistre au possible (approbations). À Pâques ça se réveille, parce que le marché a lieu tous les jours [...] donc là tout va bien ». Catherine Saurin, 71 ans, retraitée, domiciliée à Brignoles (Var), propriétaire au Bois-Plage-en-Ré depuis 1994.

Source : RS17, 2016. Focus group organisé au Bois-Plage-en-Ré, 24/07/2014.

La faible fréquentation hors-saison quel que soit le type d’individus mobiles (touristes, excursionnistes...) n’incite pas les commerçants ou restaurateurs à rester ouvert l’hiver. Chaque acteur, en développant différentes stratégies de l’absence, entretient donc cette boucle rétroactive de la saisonnalité et des *volets clos* et qui a pour effet de figer le rythme de certains lieux situés en bord de mer.

Parmi les autres paramètres relatifs à la disponibilité des lieux, signalons aussi le nombre de places ou de lits disponibles dans un lieu touristique. Cela concerne l’hébergement, le stationnement dans des lieux donnés mais aussi les événements récréatifs associés à ces lieux (places effectivement disponibles pour un spectacle, une exposition, etc.). Ces notions

peuvent alimenter le débat sur la *capacité d'accueil*⁹² des lieux touristiques dont la mesure s'avère délicate (Pottier et al. 2009).

Des paramètres sociétaux qui influencent la disponibilité des lieux et des individus

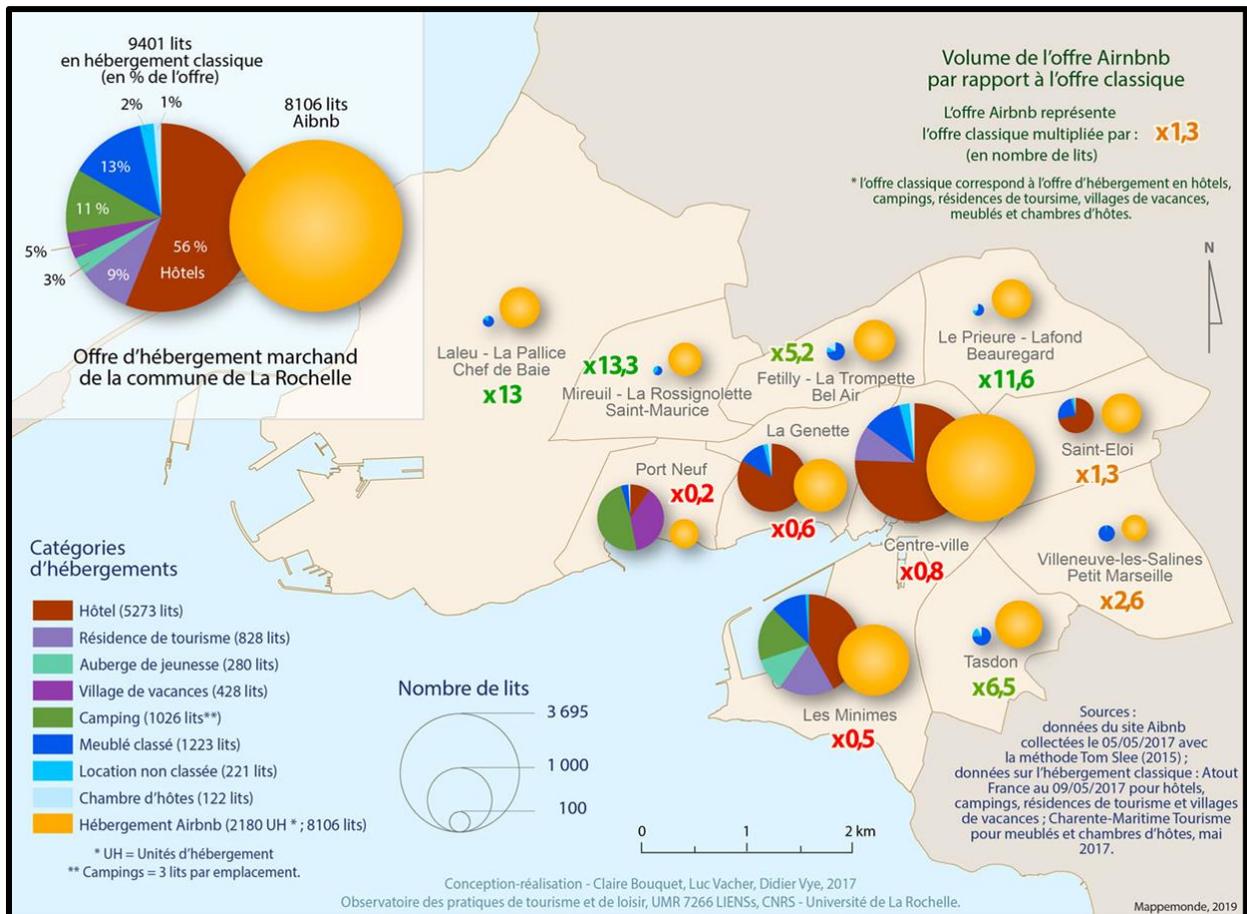
Des paramètres sociétaux relatifs à l'organisation des temps influencent le degré de disponibilité des lieux et des individus. Citons, dans le cas français, la diminution du temps de travail légal (passage de 39 à 35 heures hebdomadaires) décidé par l'État en 1998. Pour certaines catégories d'actifs, en particulier les salariés, cela a permis de libérer du temps de loisir disponible. Mentionnons également l'organisation propre à chaque entreprise en matière de distribution des congés. Enfin, une entreprise propose parfois une offre d'hébergement dédiée à son personnel, ce qui peut fortement influencer le choix d'une destination ainsi que sa disponibilité.

Dans un contexte de montée en puissance des valeurs écologiques depuis les années 1970, des mécanismes de régulation de l'urbanisation et de protection des écosystèmes en zone littorale contribuent à limiter le foncier disponible pour la construction d'un bien immobilier (ex : Loi Littoral en France). Ces principes se déclinent selon une série d'instruments de planification applicables aux échelles communales et intercommunales (PLU, PLUi, SCoT). Ces derniers entrent en tension avec des processus de spéculation foncière et immobilière provenant essentiellement de promoteurs privés qui investissent dans le champ touristique et résidentiel (Bordereaux et Braud 2009). Ces logiques spéculatives sont cependant extrêmement sensibles à la conjoncture économique alternant entre des périodes de forte croissance (ex : *Trente Glorieuses*) ou des crises spectaculaires (ex : crise de 2008-2009 des *subprimes*).

Enfin, de nouveaux acteurs comme les plateformes numériques contribuent à jouer sur la disponibilité, soit en augmentant l'offre d'hébergement soit en restreignant l'offre résidentielle, essentiellement locative. Nous avons pu montrer à partir d'une étude menée sur la plateforme de partage d'hébergements touristiques *Airbnb* à La Rochelle et sur l'île de Ré l'ampleur de la croissance du nombre de ces nouveaux hébergements potentiellement disponibles aux touristes souhaitant visiter ces lieux (**Airbnb, 2017**). Ainsi, s'agissant de la ville touristique de La Rochelle, le nombre d'annonces publiées sur la plateforme dépassaient en mai 2017 les 8100 lits quand l'offre en hébergement classique (hôtels, résidences de tourisme, meublés classés, campings) était de 9401 lits (Bouquet, Vacher, et Vye 2019). Dans certains quartiers périphériques jusqu'ici peu tournés vers l'hébergement touristique, l'offre *Airbnb* représente un volume écrasant, parfois dix fois supérieure à l'offre classique, ce qui contribue à une diffusion des déplacements touristiques vers les quartiers périphériques (**Figure 23**).

⁹² Notion juridique présente au sein de la Loi Littoral.

Figure 23. Hébergement touristique marchand et offre Airbnb dans les quartiers de La Rochelle en mai 2017



Source : Claire Bouquet, Luc Vacher et Didier Vye, 2019, « Que nous dit l'offre Airbnb sur l'évolution des territoires touristiques ? Le cas de La Rochelle/Île de Ré », Mappemonde.

Il est probable que l'augmentation du nombre de lits touristiques ait pour effet de diminuer l'offre résidentielle. Quoi qu'il en soit, l'essor spectaculaire des pratiques de location touristique sur des plateformes numériques a amené les autorités publiques à instaurer des formes de régulation dans les grandes métropoles (Paris, Londres, Amsterdam), parfois très strictes comme à Barcelone ou Berlin (Aguilera, Artioli, et Colomb 2019) mais aussi dans des villes touristiques de taille plus modeste : La Rochelle ou Biarritz ont ainsi instauré un système de contrôle de la taxe de séjour. C'est ce que Mathis Stock appelle les *régimes de mobilité*, à savoir des mécanismes de régulation différentielle mis en place par les pouvoirs publics à différents niveaux d'échelle en matière de circulation comme de migration (Stock 2020).

Le **Tableau 11** résume les principales idées du 2.3.2.

Tableau 11. Les paramètres relatifs à la disponibilité des lieux dans le cadre d'une mobilité à dimension récréative

Type de déplacement	Lieu	Individu	Société
Tout déplacement à dimension récréative	<p>DiGsonibilité foncière/immobilière</p> <p>Saisonnalité des commerces et des équipements</p>	<p>Statut par rapport à l'activité et au temps libre</p> <p>Composition du groupe domestique</p> <p>Négociation des temps au sein du groupe domestique</p>	<p>Organisation du temps de travail (État/Entreprise)</p> <p>Rôle des plateformes numériques dans l'évolution de l'offre touristique ou résidentielle</p> <p>Mécanismes de régulation foncière et immobilière versus spéculation</p>
Choix touristiques/de loisirs	<p>Temps de l'évènement récréatif</p> <p>Horaires/Périodes d'ouverture des sites ou équipements touristiques</p> <p>Nombre de places/lits disponibles</p>	<p>Temps effectifs de congés</p> <p>Valorisation de la proximité</p>	<p>Régimes de mobilité</p>

Conception et réalisation : Didier Vye, 2022.

Cette sous-partie montre le décalage entre destinations préférentielles et destinations réellement accessibles et disponibles au moment où le projet de mobilité prend forme. Fidèle à notre volonté de traiter de l'ensemble des mobilités à dimension récréative, nous avons cherché à adapter le concept de *motilité* aux déplacements résidentiels en élargissant la notion d'accessibilité aux enjeux fonciers et immobiliers. En mobilisant la notion de disponibilité, nous avons montré comment les dimensions fluctuantes et conjoncturelles des attributs spatiaux (saisonnalité, irruption de nouveaux acteurs, rôle des politiques publiques) influençaient les pratiques de déplacement et le choix de certains lieux. Soulignons aussi que

la majorité des projets de mobilité récréative concernant les littoraux ont un point commun : une forte concentration dans l'espace (la recherche de la proximité de la mer) et dans le temps (la saison estivale est globalement privilégiée). Ces projets de mobilité une fois concrétisés contribuent alors à des mécanismes qui jouent sur la disponibilité comme sur l'accessibilité des lieux comme par exemple l'augmentation des prix de l'immobilier ou du prix des séjours en saison estivale. Ces dynamiques peuvent alors déboucher, de la part des individus mobiles, sur des stratégies alternatives dans l'espace (repli résidentiel vers le rétro-littoral) ou dans le temps (fréquentation en avant, après voire hors-saison) qui peuvent conduire à des formes de dilatation synchronique et diachronique des modalités de fréquentation des espaces côtiers. Ces aspects seront abordés plus en détail dans la 3ème partie.

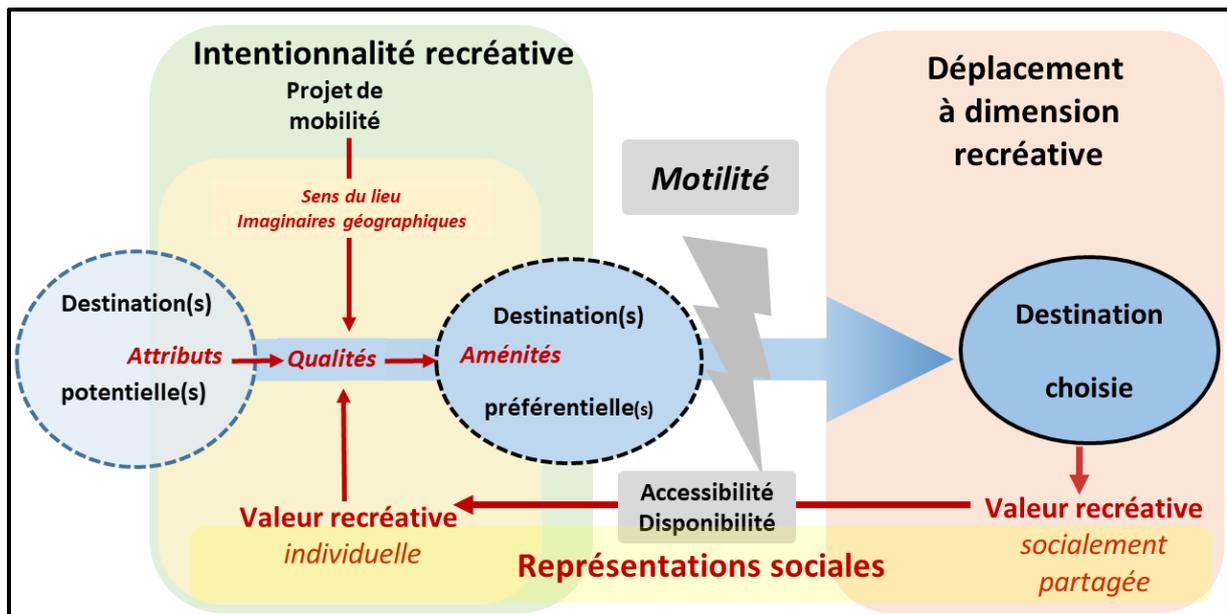
Conclusion de la partie 2

Cette deuxième partie exprime notre volonté de reconsidérer *l'attractivité du littoral* indépendamment de toute approche déterministe et essentialiste de l'espace. À travers le paradigme du choix des lieux, nous avons cherché à remonter à la source des déplacements afin de décrypter la complexité des processus de décision qui conduisent à choisir un lieu plutôt qu'un autre pour réaliser un projet de récréation, qu'il s'agisse d'une circulation ou d'une migration. Bien que fondé sur l'analyse des mécanismes de décision à l'échelle des individus, ce cadre théorique ne propose pas uniquement une grille psycho-sociale du rapport au lieu, qui pourrait tomber dans le piège d'une réflexion *hors-sol*, c'est-à-dire dénuée de spatialité. Afin de proposer une approche géographique des comportements des individus-acteurs en situation de mobilité, nous nous sommes appuyés sur des notions et concepts *spatialisables* sans être *spatialistes* (déterministes) à partir de méthodes essentiellement qualitatives : l'identification d'espaces de circulation récréative ; la réflexion sur la valeur récréative des lieux à partir du triptyque *attribut/qualité/aménité*.

La **Figure 24** résume le cadre théorique déployé dans la partie 2. Ce schéma conceptuel vise à décrypter les processus de décision qui conduisent à choisir un lieu plutôt qu'un autre pour réaliser un projet de récréation. Tout d'abord, nous avons distingué trois types de destinations récréatives : (1) une destination *potentielle* fondée sur des attributs (par exemple la présence de la mer) ; (2) une destination *préférentielle* qui résulte de l'adéquation entre un projet et les valeurs récréatives que les individus affectent aux lieux ; (3) Une destination *effectivement choisie*, c'est-à-dire intégrant les paramètres qui conditionnent la motilité des individus, c'est-à-dire leur capacité à être mobile, en particulier l'accessibilité et la disponibilité. Lorsque le déplacement vers la destination est effectif, la valeur récréative individuelle d'un lieu devient une valeur récréative socialement partagée qui alimente les représentations sociales. Cette valeur, par effet performatif, alimente à son tour la valeur individuelle de ce lieu mais limite parfois l'accessibilité et la disponibilité de ces mêmes lieux (ex : hausse des prix, raréfaction de l'offre). Dès lors, cela accentue le décalage entre destination préférentielle et destination choisie, ce qui crée ou renforce des inégalités socio-spatiales dans l'accès au bord de mer.

En définitive, l'attelage conceptuel présenté dans cette deuxième partie a donné un cadre théorique commun à une large majorité de nos travaux antérieurs. Il structure dans une large mesure les perspectives de recherche que nous allons maintenant présenter.

Figure 24. De l'intentionnalité au déplacement : schéma conceptuel du choix des lieux dans le cadre d'une mobilité à dimension récréative



Conception et réalisation : Didier Vye, 2022

**PARTIE 3. PROPOSITIONS POUR
DONNER UN SENS AUX
DÉPLACEMENTS RECRÉATIFS DANS UN
CONTEXTE DE CRISES
MULTIDIMENSIONNELLES**

Introduction de la partie 3

Dans son ouvrage *Logique du sens*, le philosophe Gilles Deleuze utilise la notion de distance pour traduire la manière dont l'esprit de chacun organise ses idées pour leur donner du sens. L'individu est capable de distinguer des réalités différentes parce qu'elles sont spatialement disjointes dans ce qu'il nomme une *surface* (Deleuze 1969). Cette approche philosophique parle aux géographes (Regnauld 2012), d'autant plus que Deleuze utilise la distance de manière positive, exprimant une altérité féconde et non une contrainte à franchir ou l'expression d'identités opposées potentiellement conflictuelles. Or, de nombreux déplacements à dimension récréative sont fondés sur cette altérité positive que la distance permet de révéler. L'objectif de cette dernière partie est d'approfondir le cadre théorique présenté dans la partie précédente en mobilisant des travaux en cours ou à venir. Il s'agit de comprendre le *sens* des déplacements à dimension récréative dans un contexte de crises (crise sanitaire, politique, démocratique, climatique) et de profonds changements sociétaux (révolution numérique). Ces crises multidimensionnelles et souvent cumulatives interrogent l'acte de se déplacer et en altèrent parfois le sens, notamment sur les littoraux. L'irruption du numérique bouleverse notre rapport à la mobilité, entre la promesse technoscientifique d'un suivi en temps réel des déplacements et les enjeux éthiques que cela soulève. Les effets d'évènements récents tels que la pandémie mondiale de COVID-19 survenue en 2020 interrogent avec acuité le rapport des individus et des sociétés à la mobilité. Dans un contexte littoral, les défis liés au dérèglement climatique et aux évènements météo-marins extrêmes suggèrent des mécanismes de recomposition territoriale qui peuvent perturber le désir de rivage. D'une certaine façon, cette partie questionne le sens de la mobilité récréative fondamentalement *heureuse*, s'appuyant sur des valeurs positives comme l'hédonisme, le ressourcement, le plaisir, la recherche de la *belle vie* à la lumière d'un contexte social, politique et écologique perçu comme de plus en plus anxiogène.

Trois volets seront traités à partir de résultats de recherche en cours (**Tableau 12**) : les pratiques touristiques étudiées au prisme des traces numériques dans le cadre du programme de recherche **DA3T** que je porte et pour lequel j'encadre une thèse (1) ; l'analyse des fréquentations et des déplacements dans une station balnéaire dans le cadre du projet **MOBILITYCAB** dont je suis co-responsable et qui a eu également recours à des données numériques (2) ; les choix résidentiels face au dérèglement climatique étudiés par les travaux du collectif **MASALA/ADAPTACOTE**, le programme **EVEX** et plus récemment par le programme **SHORELINE** (3). Deux autres volets constituent des perspectives scientifiques à moyen terme : une analyse des effets possibles des crises sur les mobilités résidentielles vers les littoraux (4) et une réflexion sur la portée heuristique de la notion d'ambiance littorale (5). Nous avons choisi de mobiliser ces travaux pour traiter trois déclinaisons du concept de sens : l'orientation (3.1), la signification (3.2) et la réversibilité (3.3). Ces différentes modalités sont pensées comme progressives et articulées, chacune d'entre elles cherchant à éclairer le sens des déplacements.

Tableau 12. Synthèse des volets de recherche en cours ou futurs alimentant la 3^e partie

Volet	1	2	3	4	5
Thématique	Pratiques touristiques et traces numériques	Gestion des mobilités dans un lieu touristique	Choix résidentiels et touristiques face au dérèglement climatique	Mobilités résidentielles à l'épreuve des crises	Ambiances littorales
Temporalité	En cours (fin 2022)	En cours (fin 2023)	En cours (fin 2023)	Phase préliminaire	Phase préliminaire
Programme de recherche	DA3T	MOBILITYCAB	ESEX SHORELINE ADAPTACOTE	Chaire Aménagement du littoral	A construire
Rôle dans le programme	Porteur et encadrant d'une thèse	Co-porteur	Participant	Porteur ou co-porteur	Co-porteur
Principal enjeu scientifique	Mieux comprendre l'espace-temps des pratiques de la ville touristique grâce aux traces numériques	Montrer les imbrications des différentes mobilités dans une station balnéaire	Comprendre le concernement aux risques à partir des choix résidentiels et touristiques	Comprendre les effets de la crise sanitaire et du dérèglement climatique sur les choix résidentiels	Interroger la portée heuristique de la notion d'ambiance appliquée aux littoraux
Concepts en lien avec l'HDR	Effet boîte noire Traces numériques contextualisées Mise en récit	Effet boîte noire Traces numériques contextualisées	Aménités Concernement Sens du lieu <i>Place meaning</i>	<i>Lifestyle migration</i> Intentionnalités récréatives Rétro-littoralisation Disponibilité Accessibilité	Ambiance Expérience sensible
Types d'individus acteurs	Visiteurs (touristes et excursionnistes)	Tous types	Tous types	Nouveaux résidents	Tous types
Type de lieu touristique littoral	Ville touristique	Station balnéaire à fonctions urbaines	Stations balnéaires et îles touristiques	Tous types	Tous types
Terrains	La Rochelle Biarritz	Cabourg (côte normande)	Lacanau, Capbreton Sud-Est de l'île d'Oléron	Façade Atlantique Manche	A définir : Rivages atlantiques (France, Brésil, États-Unis) Croatie ?
Échelle d'analyse	Intra-urbaine	Communale	Destination touristique	Intercommunale	Multi-scalaire
Méthodes	<i>Webscraping</i> Méthodes mixtes <i>Map elicitation interview</i>	Données de contexte téléphonie mobile Cartographie/SIG Questionnaires	Entretiens Questionnaires	Entretiens Questionnaires	Parcours commentés <i>Map elicitation interview</i> <i>Focus groups</i>
Type de sens	Orientation Signification	Orientation	Signification	Réversibilité	
Place dans le plan	3.1.1 3.2.1	3.1.2	3.2.2	3.3	

Conception et réalisation : Didier Vye, 2022.

3.1. Saisir l'orientation des déplacements par le recours aux traces numériques contextualisées

Repérer l'orientation des déplacements dans l'espace est indissociable de toute approche géographique. L'orientation des déplacements peut être linéaire (d'un point A à un point B) en « sens unique » (ex : certaines migrations de retraite) ou au contraire dans « tous les sens », d'apparence aléatoire, tels que l'itinérance. Cependant, dans la majorité des cas, ils sont circulaires (aller-retours) et/ou réticulaires au sein des différents lieux composant l'espace de circulation récréative (cf. **page 85**).

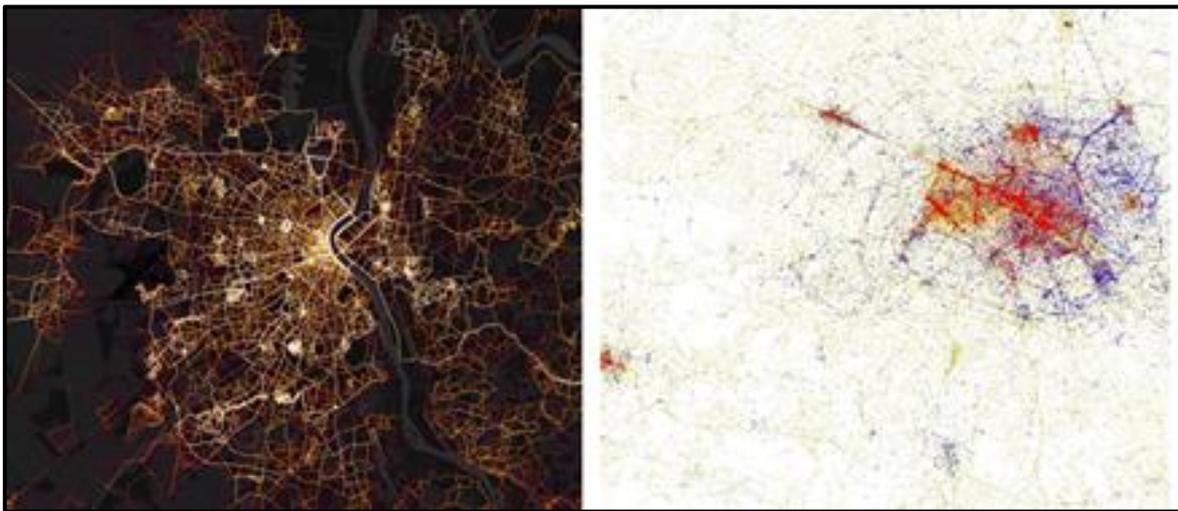
Dans la première partie, nous abordons les méthodes permettant de suivre les déplacements, notamment celles utilisant les traces numériques - traces GPS, publications sur les réseaux sociaux, données de téléphonie mobile, etc. (**page 30**). Ces dernières portent en elles la promesse d'une observation en temps réel des pratiques spatiales (Crampton et al. 2013; Stefanidis, Crooks, et Radzikowski 2013). Toutefois, la pandémie de COVID-19 a révélé des controverses sous-jacentes autour de l'utilisation des traces numériques, soit pour limiter la diffusion du virus (applications de suivi utilisant les technologies *Bluetooth* ou les *QR codes*) ou pour évaluer si le confinement était bien respecté (données de téléphonie mobile). S'inscrivant dans le champ des *critical data studies* (Iliadis et Russo 2016; Kitchin et Lauriault 2014; Noucher 2018), le programme **DA3T** vise ainsi à questionner ce type de données comme outil potentiel d'observation et de compréhension des mobilités récréatives dans une ville touristique littorale⁹³. Nous développons ici le cas des données issues du réseau social *Instagram* à travers une étude sur Biarritz, ville touristique située sur le littoral basque français (3.1.1). Nous montrerons ensuite les opportunités comme les difficultés à saisir l'orientation des différents déplacements à travers les données de téléphonie mobile utilisées dans le cadre du programme **MOBILITYCAB** portant sur Cabourg, ville balnéaire de la côte normande (3.1.2). À l'heure où le tournant numérique questionne le rapport à l'espace des sociétés (Ash, Kitchin, et Leszczynski 2018), cette première partie est fondée sur l'analyse de données numériques existantes « à distance » non directement produites par le chercheur, ce qui nous amènera à en interroger l'intérêt dans le cadre d'une étude sur l'orientation et l'organisation des déplacements à dimension récréative.

⁹³ La participation de Matthieu Noucher à ce programme et qui a également co-encadré la thèse de Mélanie Mondo nous a permis de nous familiariser avec les *critical data studies*.

3.1.1. Repérer les lieux fréquentés à des fins récréatives grâce aux traces numériques issues des réseaux sociaux⁹⁴

L'utilisation de plus en plus fréquente des traces numériques pour observer les circulations touristiques et résidentielles donne lieu à une profusion de représentations cartographiques, qu'il s'agisse de retracer les parcours d'activités de loisirs ou d'identifier les lieux photographiés par les « touristes » ou par les « locaux » (**Figure 25**).

Figure 25. Deux exemples de spatialisation des traces numériques pour observer les mobilités récréatives



Carte de gauche : Traces GPS de course à pied à Bordeaux recueillies à partir de l'application STRAVA (déc. 2020). Source : <https://www.strava.com/heatmap#10.66/-0.74193/44.75888/hot/all>. Carte de droite : Localisation des photographies publiées par la plateforme Flickr à Paris. Local vs Tourist : Paris. Eric Fisher. Source : <https://www.flickr.com/photos/walkingsf/sets/72157624209158632/detail/>

Ces cartes présentent des données agrégées et parfois lissées sous la forme de cartes de chaleur (*heatmaps*). Or, la méthodologie de collecte, de traitement et de restitution de ces traces est souvent opaque, générant de véritables *boîtes noires* algorithmiques (Pasquale 2015) difficiles d'accès car souvent contrôlées par des acteurs privés. Cela pose aussi la question de la reproductibilité des méthodes employées notamment pour l'étude des mobilités (Mericskay 2019; Mericskay, Noucher, et Roche 2018). De plus en plus utilisées dans le pilotage des politiques publiques (Mol 2009), les traces numériques ont un pouvoir

⁹⁴ Cette réflexion sur le rôle des réseaux sociaux dans le façonnement des lieux touristiques a débuté en 2017 à travers une thèse sur les imaginaires maritimes (voir volume 1). Elle s'est poursuivie dans le cadre de **DA3T** mais aussi du programme **BALNEOMAR** (avec Emmanuelle Petit et Luc Vacher) piloté par Laurent Vidal. Dans ce manuscrit, nous avons choisi de résumer les principaux apports d'une étude de cas exploratoire menée dans le cadre de la thèse de Mélanie Mondo et qui a fait l'objet d'une publication internationale (Mondo et al. 2020).

performatif alimentant des discours qui visent à valoriser la destination touristique⁹⁵ ou au contraire à dénoncer une « surfréquentation » (Holson 2018).

Dans le cadre de la thèse de Mélanie Mondo co-encadrée avec Luc Vacher et Matthieu Noucher, nous avons décidé « d'ouvrir » une de ces boîtes noires, celle des métadonnées de photographies publiées et partagées sur le réseau social *Instagram*. À rebours du mythe du « détachement » (Jeanneret 2019) et des *data driven research* qui séparent la donnée de son contexte de production, la démarche consiste d'une part à décrypter la trace numérique avant sa mise en carte et d'autre part à contextualiser la trace numérique en la mettant à l'épreuve du terrain. Le questionnement thématique cherche à saisir l'espace-temps de la ville touristique à travers trois dimensions : les individus mobiles pratiquant la ville, les variations de sa fréquentation et les lieux fréquentés. Pour cela, nous nous sommes penchés sur le cas d'une destination touristique de la façade atlantique française, Biarritz. Celle-ci est un haut-lieu du tourisme balnéaire depuis le XIX^{ème} siècle et possède un rayonnement international notamment grâce à la pratique du surf dont elle est le berceau européen (Augustin 1994b).

Créé en 2010, *Instagram* est à la fois un réseau social et une plate-forme de publications de photos et de vidéos d'audience planétaire revendiquant plus d'un milliard d'utilisateurs en 2018, 500 millions l'utilisant quotidiennement. Sa gratuité combinée avec sa facilité d'utilisation via l'application pour smartphone en fait un outil de diffusion instantanée et potentiellement mondialisée de milliards de photographies. Or, la photographie est au cœur du « regard touristique » (Urry et Larsen 2011), d'autant plus que la digitalisation a entraîné une pratique compulsive de la prise de photos (Larsen 2005). Ce regard peut être celui de l'individu-acteur et de son désir de conserver un souvenir des lieux visités ou de se mettre en scène dans des lieux jugés attractifs ou celui de l'acteur institutionnel qui souhaite valoriser son territoire à travers la promotion d'un « produit » touristique. Participant à la mise en désir des lieux, *Instagram* est donc aujourd'hui plébiscité par les différents acteurs du tourisme pour susciter des communautés de voyageurs, augmenter leur visibilité pour améliorer la fréquentation (Jammet et Linder 2019; Piganiol 2017). Une étude menée sur plusieurs aires naturelles protégées en Finlande et en Afrique du Sud considère ainsi *Instagram* comme une source de données pertinentes pour évaluer leur popularité et même leur fréquentation (Tenkanen et al. 2017). Avec d'autres sources plus classiques (guides de voyage, brochures), *Instagram* peut rendre compte de la visibilité de certains lieux touristiques en ville (Paül i Agustí 2018).

Pour autant, il existe une discordance entre la richesse potentielle de ces données et la capacité à y accéder. Dans le cadre du projet **DA3T**, les données ont été collectées selon une logique extractive, utilisant la technique du *webscraping* déjà expérimentée pour une étude sur la plateforme *Airbnb* (Bouquet, Vacher, et Vye 2019). Cette technique utilise des logiciels

⁹⁵ À titre d'exemple, citons l'étude conjointement menée par l'Agence de Développement et d'Urbanisme de Lille Métropole, l'EIREST (Équipe Interdisciplinaire de Recherches sur le Tourisme) et l'Observatoire du Tourisme de la MEL (Métropole Européenne de Lille) à partir de données des plateformes numériques *Flickr*, *Tripadvisor*, *Hotels.com* et *Airbnb* (Kostrz, Jacquot, et Axente 2019).

open-source (ici *Instaloader*) qui permettent de télécharger l'ensemble des publications publiques que l'on peut potentiellement filtrer par mot-clé (*hashtag*), lieu (*géotag*) ou par profil (*user*). Ainsi, le filtrage des données concernant Biarritz a été opéré à partir des géotags associés à la ville étudiée. Cela a permis à la doctorante de constituer un corpus de 539 935 publications sur une période de 3 ans (2016 à 2018)⁹⁶.

Le premier point de vigilance méthodologique porte sur l'absence de coordonnées géographiques associées à la publication. L'analyse spatiale permettant d'identifier les différents lieux de la ville touristique présents sur *Instagram* est toutefois possible en géocodant les 635 géotags associés à Biarritz : plage de la Côte des Basques, Rocher de la Vierge, Phare de Biarritz, etc. Le géotag a un avantage par rapport à la neutralité des coordonnées X et Y dans la mesure où la publication résulte d'un choix délibéré de mettre en avant un lieu donné. Cela lui donne une visibilité et un rayonnement dans le cyberspace qui contribue à alimenter son attrait récréatif. Ce choix reste toutefois en partie dépendant de l'algorithme d'*Instagram* qui propose une liste définie en fonction de la localisation du smartphone de l'utilisateur, lorsque celle-ci est activée.

Il est également indispensable d'identifier les comptes utilisateurs susceptibles de correspondre à des individus publiant effectivement une photographie dans le cadre d'une pratique de tourisme ou de loisirs. Différentes méthodologies ont été éprouvées pour distinguer, sur différentes plateformes numériques (Flickr, Twitter, *Instagram*), une catégorie « touristes », en les opposant souvent aux « habitants » ou aux « locaux » (Andrienko et al. 2013; Boy et Uitermark 2017; Genevois 2018; Manca et al. 2017). Le recours aux informations temporelles est intuitivement efficace, selon l'hypothèse qu'un utilisateur d'*Instagram* touriste ou excursionniste publiera des photos ou des vidéos du lieu qu'il fréquente dans un intervalle de temps limité. Mais se pose ensuite la question du choix des seuils en dessous desquels le compte utilisateur publie au moins deux photos du lieu de référence. L'état de l'art fait ainsi apparaître des seuils très variables (de 9 jours à 1 mois). Il est alors indispensable d'opérer un choix en fonction du type de lieu touristique étudié et de la réalité des pratiques de séjour. Ainsi, une destination proprement urbaine est généralement caractérisée par des séjours plus courts qu'une destination balnéaire. Pour créer une catégorie de « visiteurs »⁹⁷, un seuil bas a été choisi. Un compte « visiteur » a publié sur *Instagram* pendant une période inférieure ou égale à 5 jours cumulés entre 2016 et 2018⁹⁸. Ce choix est à mettre en

⁹⁶ Seules les métadonnées ont fait l'objet d'une analyse. L'image et le texte n'ont pas été traités car cela aurait nécessité un déploiement méthodologique de grande ampleur fondé sur des systèmes complexes de reconnaissance automatique d'images et/ou de discours. Pour plus de détails sur la méthodologie, se reporter à la publication (Mondo et al. 2020).

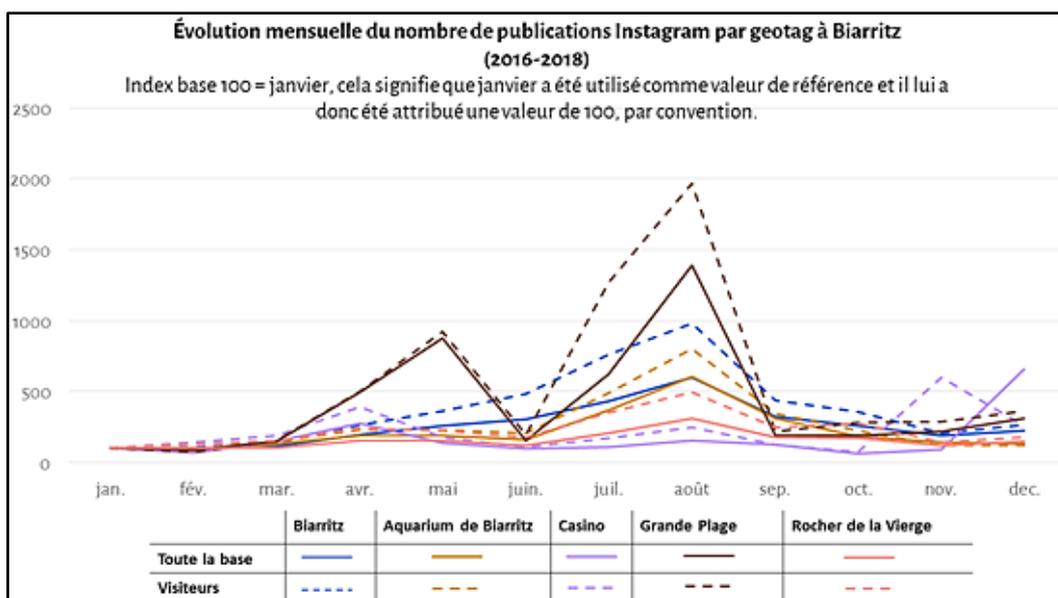
⁹⁷ En réalité, cette catégorie devrait s'appeler : « *comptes utilisateurs d'Instagram pouvant se rapprocher de la catégorie visiteurs de la ville de Biarritz* ». En effet, il est scientifiquement invérifiable de savoir si ce sont tous des visiteurs. Il est tout à fait possible que des habitants permanents se retrouvent dans cette catégorie parce qu'ils ont utilisé ce réseau social très ponctuellement. Toutefois, pour simplifier la lecture, nous avons choisi de les dénommer *visiteurs* (en italique).

⁹⁸ Le nombre de jours cumulés sur trois ans plutôt que le nombre de jours consécutifs permet de repérer potentiellement des visiteurs ponctuels (venus une fois quelques jours) mais aussi des visiteurs venus plusieurs fois au cours des trois années étudiées.

perspective avec le temps moyen du séjour dans le Pays basque (3 jours) tout en tenant compte du potentiel décalage entre le temps de la prise de vue et le temps de la publication. Cela permet d'identifier sur la période de 3 ans, 65 936 comptes « visiteurs » soit 86% des comptes ayant au minimum deux publications. Ce seuil bas a surtout l'avantage d'exclure les comptes utilisant *Instagram* à des fins commerciales et/ou professionnelles (offices de tourisme, collectivités publiques, entreprises du secteur touristique, etc.) dont on peut faire l'hypothèse qu'ils ont une utilisation assidue et donc bien supérieure au seuil choisi des 5 jours.

L'horodatage des données permet d'interroger les variations spatiales de la fréquentation d'une ville touristique balnéaire telle que Biarritz, *Instagram* offrant la possibilité de partager ses photographies en temps réel. Par agrégation des traces, il devient théoriquement possible de visualiser les variations temporelles de la fréquentation de la ville, de la maille la plus fine (horaire) jusqu'à la plus lâche (saisonnnière, interannuelle). Il s'agit alors de donner à voir les « pulsations urbaines (...) expression de temporalités croisées qui composent des rythmes urbains » (Lucchini 2015, 31) d'une ville touristique sous monitoring 24h sur 24 (Gwiazdzinski 2003). Cependant, les métadonnées récoltées ne permettent pas de couvrir l'intégralité des variations temporelles. L'horodatage correspond au temps de la publication et non à celui de la prise de vue. Il est donc hasardeux d'en déduire des variations horaires voire journalières de fréquentation. En revanche, comme l'ont montré d'autres études (Tenkanen et al. 2017), les données *Instagram* permettent une appréciation des variations saisonnières à l'échelle de la ville touristique comme de certains lieux emblématiques (Figure 26).

Figure 26. Repérer les variations temporelles de la fréquentation d'une ville balnéaire grâce aux publications Instagram : le cas de Biarritz



Source : Base de données Instagram (2016-2018) relative à la ville de Biarritz. Conception et réalisation : Mélanie Mondo, 2020, **DA3T**.

L'observation de l'évolution mensuelle des publications confirme la saisonnalité de la ville touristique balnéaire avec une augmentation générale du nombre de publications de mai à août et une baisse s'étirant jusqu'à l'automne. Les lieux touristiques de la ville suivent une dynamique similaire mais des rythmes propres à certains lieux peuvent être observés. La Grande Plage connaît ainsi deux pics : l'un en mai, notamment en raison du championnat du monde de surf, et l'autre en août qui correspond au pic attendu de la fréquentation touristique.

Enfin, les données *Instagram* offrent la possibilité de cartographier un espace-temps de la ville touristique balnéaire en combinant les dynamiques temporelles, la visibilité des lieux et les profils d'utilisateurs (**Figure 27**).

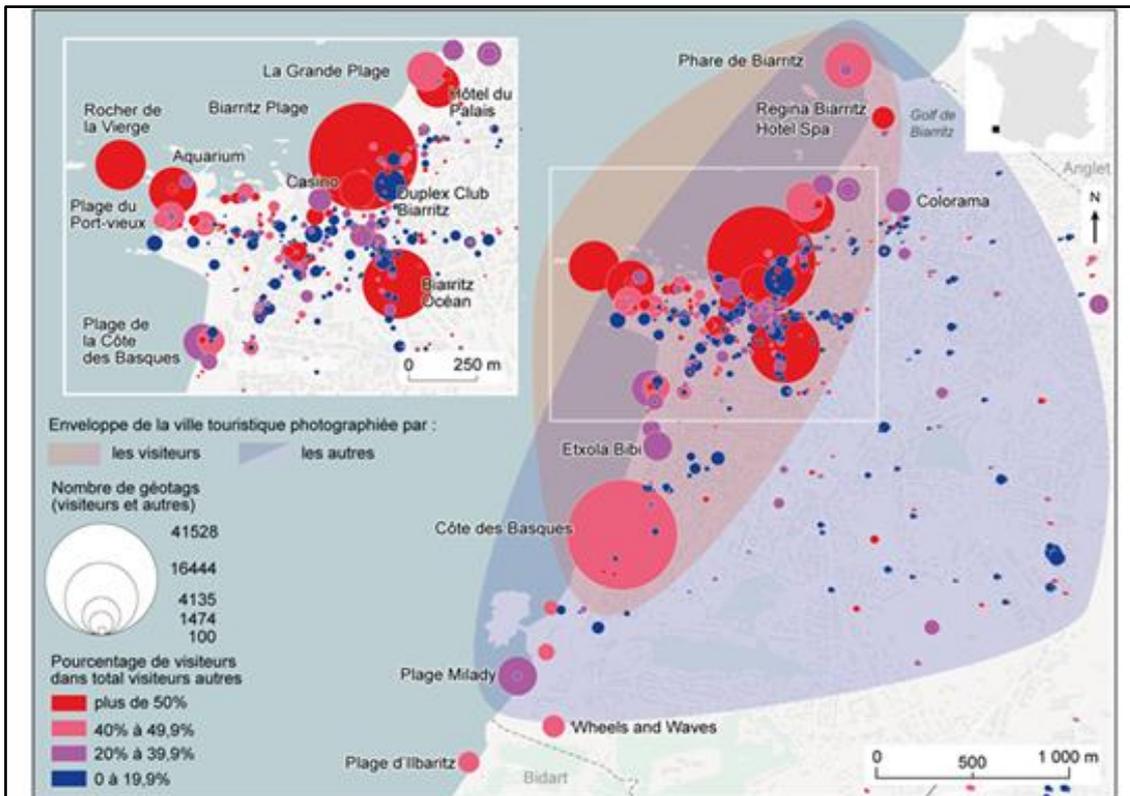
La publication d'une photographie associée à un géotag sur un réseau social ne permet ni de rendre compte d'une spatialisation fine d'une pratique (Crampton et al. 2013; Shelton 2017) ni de reconstituer des trajectoires exhaustives de déplacement dans l'espace touristique car elle résulte d'un tri effectué par l'utilisateur qui décide de ce qui doit être montré (Cardon 2008)⁹⁹. En revanche, ce type de données montre une hiérarchisation *orientée* de certains lieux par rapport à d'autres. Par rapport au cadre théorique présenté en deuxième partie, la publication sur un réseau social est une manière de rendre compte de la transformation d'un *attribut* spatial en une *aménité* en lui conférant des *qualités* qui correspondent aux codes d'*Instagram* (esthétisme, couleurs vives notamment). Cette publication va donc lui donner une *valeur* participant à sa mise en désir. À l'image des cartes postales, la publication de photographies sur les réseaux sociaux contribue cependant à reproduire la norme, à montrer ce qui est attendu, ce qui *doit être vu* lorsqu'on visite un lieu touristique. C'est d'autant plus vrai lorsqu'il s'agit de données massives possiblement influencées par des algorithmes. Cette normativité s'explique aussi par le fait qu'il est fréquent de publier ce qui donnera la plus grande visibilité au compte. Dès lors, ce sont bien les attributs attendus du tourisme balnéaire à Biarritz qui sont davantage publiés, notamment par les « visiteurs » : les plages (27% du total des publications)¹⁰⁰, l'ensemble Biarritz Océan (regroupant l'Aquarium et la Cité de l'Océan¹⁰¹), le Rocher de la Vierge, l'Hôtel du Palais, le Phare (**Figure 27**). La distribution spatiale des lieux les plus *géotaggués* par les visiteurs est ainsi beaucoup plus concentrée que celle des autres comptes utilisateurs. Les publications de ces derniers rendent visible une ville plus diffuse constituée de lieux s'inscrivant dans des pratiques de loisirs plus que de tourisme.

⁹⁹ Avec le développement des *stories*, cette sélection peut être scénarisée mais le type de métadonnées récoltées ne nous a pas permis d'analyser cette mise en récit.

¹⁰⁰ Ce chiffre monte à 46% si l'on considère que le géotag « Côte des Basques » est bien utilisé pour désigner la plage éponyme (située au sud de la ville). Cependant, au regard du poids qu'il pèse dans la base de données, il est possible qu'il soit en réalité associé à un géotype plus générique (le littoral basque dans son ensemble), ce qui montre certaines limites à utiliser les géotags.

¹⁰¹ On touche ici également aux limites du géocodage automatique via les géotags dans la mesure où Biarritz Océan est aussi le nom d'une résidence hôtelière située en périphérie de la ville (d'où la localisation étrange de ce géotag sur la carte).

Figure 27. Exploration de l'espace-temps de la ville balnéaire à partir des traces numériques d'INSTAGRAM : le cas de Biarritz (2016-2018)

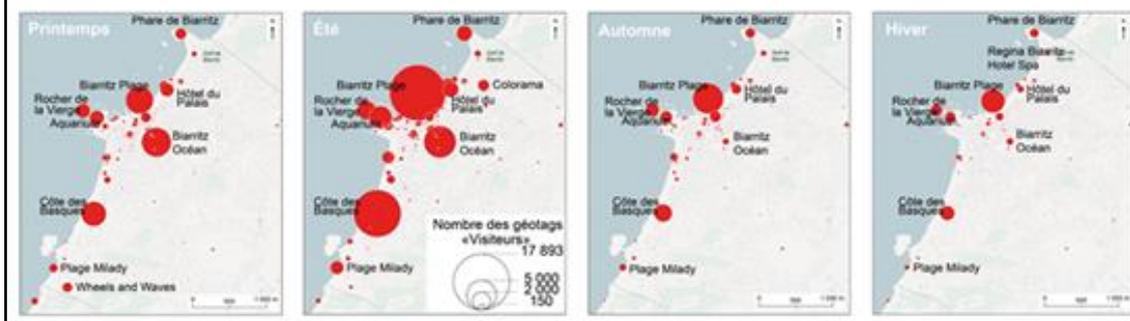


	Nombre de publications	Nombre de geotag**
Toute la base	539763	589
Visiteur*	218407	470

*Visiteur : Utilisateur d'Instagram ayant au moins 2 publications sur une durée de 5 jours ou moins (consécutifs ou non) entre 2016 et 2018 dans la base de données constituées à partir des données d'Instagram.

**geotag : information de localisation déclarée par l'utilisateur lors de la publication de sa photographie sur Instagram

Évolution des publications des visiteurs selon la saison (2016-2018)



Source : Base de données Instagram (2016-2018) relative à la ville de Biarritz. Conception : Mélanie Mondo, Luc Vacher, Matthieu Noucher et Didier Vye. Réalisation : Pascal Brunello, 2020 (DA3T).

Cependant, parmi les attributs classiques de la ville balnéaire, le Casino et surtout le Golf apparaissent plus en retrait. Le Casino est classé au neuvième rang des publications des

visiteurs avec presque trois fois moins de publications que le Rocher de la Vierge. Le Golf de Biarritz est totalement absent malgré sa superficie importante et sa position relativement centrale dans l'espace touristique. Deux hypothèses peuvent être formulées : soit ce dernier lieu ne présente pas les *qualités* requises pour être publié par les utilisateurs d'Instagram au profil plus jeune que la population touristique en général et celle des golfeurs en particulier, soit tout simplement parce que l'algorithme d'Instagram ne le propose pas.

A contrario, il est possible d'identifier certains lieux alternatifs aux attributs normatifs de la ville balnéaire (**Figure 28**). Le géotag *Colorama* correspond au festival de *street art* du même nom. En tant qu'évènement par définition temporaire, il n'apparaît que pendant la saison estivale (**Figure 27**, planches du bas). Localisé dans différentes friches urbaines de la ville, il correspond davantage aux qualités des lieux *instagrammables* susceptibles de façonner un imaginaire alternatif de la ville de Biarritz. Cependant, ce géotag est majoritairement produit par des non-visiteurs. Tout comme le *night-club* Duplex Club¹⁰², il est possible que leur popularité sur Instagram résulte d'une stratégie marketing de la part d'entreprises ou d'associations. Cela relativise donc l'accès de ces attributs au rang d'*aménités* proprement touristiques.

Les traces numériques d'*Instagram* conduisent à observer une sélection orientée de lieux à dimension récréative. La publication d'une photographie sur un réseau social résulte du regard porté sur l'objet mis en scène davantage que d'une stricte localisation d'une pratique dans un lieu. Ce qui est donné à voir n'est pas forcément ce qui est visité. Par exemple, le phare de Biarritz ou le Rocher de la Vierge sont des attributs qui participent fortement au paysage de la ville balnéaire par leur forte visibilité : il peut être photographié depuis plusieurs points de vue de la ville touristique sans qu'il soit nécessaire de s'y rendre (**Figure 28**). De plus, publier une photo de la façade Art déco du Casino ne signifie pas que le visiteur y soit entré pour jouer. Ainsi, certains géotags ont une grande visibilité dans le cyberspace sans que cela corresponde à une fréquentation effective. A contrario, certains lieux *indoor* (bars, restaurants ou établissements de nuit) peuvent être conjointement *géotaggués* et pratiqués, indépendamment d'une visibilité à des fins commerciales. En somme, les données numériques d'*Instagram* peuvent entretenir la confusion entre un lieu fréquenté, un lieu pratiqué et un lieu photographié. Ces conclusions font écho à des travaux récemment publiés qui ont montré les limites des réseaux sociaux pour étudier avec finesse les pratiques spatiales en ville. Ainsi, selon une étude menée sur le réseau social *Twitter*, moins de la moitié des tweets localisés à partir de toponymes ou de coordonnées géographiques sont localisés au bon endroit (Yuan et al. 2020). Malgré plusieurs apports mentionnés ici, il convient donc d'utiliser ce type de données massives avec une grande vigilance afin de les interpréter correctement.

¹⁰² En trois ans, on recense à peine 78 publications associées au géotag « Duplex Club » par les « visiteurs » contre 3035 pour la catégorie « autres ».

Figure 28. Attributs normatifs ou alternatifs de Biarritz



Crédits : Biarritz, 28 mai 2019, © Didier Vye. **DA3T**.

3.1.2. Cerner la complexité des mobilités dans une station balnéaire : déconstruire le mythe des *big data*.

Les données de téléphonie mobile sont fréquemment utilisées par les acteurs institutionnels du tourisme parce qu'elles offrent la possibilité d'une évaluation fine des fréquentations et des mobilités sur un territoire. Le projet **MOBILITYCAB** que nous portons en partenariat avec l'ADERA¹⁰³ et la mairie de Cabourg a permis d'éprouver ce type de traces numériques. L'objectif scientifique de ce projet était de construire une méthodologie d'observation et d'analyse des circulations quotidiennes et touristiques d'une station balnéaire de la côte normande, Cabourg, rendue célèbre par Marcel Proust. Deux types de corpus de données ont été utilisés :

- des données agrégées et quantitatives issues de différentes sources institutionnelles permettant d'appréhender les logiques globales de fréquentation de la station ;
- des données d'une enquête réalisée auprès des résidents permanents, secondaires et des touristes de la station durant l'été 2021 permettant de comprendre leurs déplacements ainsi que leur capacité à se tourner vers des modes doux (vélo, marche à pied).¹⁰⁴

¹⁰³ L'ADERA est une structure de valorisation et d'accompagnement de la recherche en Nouvelle-Aquitaine.

¹⁰⁴ Remercions ici le collectif réuni autour de ce projet : David Amiaud (LIENSs/ADERA), Mathilde Jacques-Bertho (Directrice des Services Techniques à la Mairie de Cabourg) et Julien Lopes (stagiaire de M2 puis ingénieur d'études contractuel). Ce dernier a effectué le traitement statistique de la base de données FLUX VISION que nous analysons dans ce paragraphe.

Dans le cadre de ce manuscrit, nous avons choisi de développer le premier volet de ce projet. Pour cela, nous avons travaillé sur les données de téléphonie mobile FLUX VISION qui ont été acquises par le laboratoire LIENSs et la mairie de Cabourg dans le cadre du programme.

L'intérêt d'utiliser les données de téléphonie mobile dans l'étude des dynamiques des lieux touristiques

Les données FLUX VISION apparaissent potentiellement riches pour l'étude des déplacements dans une station balnéaire comme Cabourg. Les indicateurs disponibles sont nombreux et variés, de nombreuses données sont spatialisables. À partir des signaux (appels, SMS, etc.) émis par les téléphones connectés au réseau ORANGE¹⁰⁵, FLUX VISION dans la version commandée dans le cadre de ce projet¹⁰⁶, offre la promesse de couvrir trois grands types d'indicateurs relatifs aux déplacements à dimension récréative :

- La fréquentation : observer des volumes de personnes présentes dans le lieu d'étude selon une fréquence réduite (toutes les trente minutes), identifier une fréquentation journalière qu'il est possible de distinguer en fonction de l'origine géographique de l'individu (adresse de facturation) ;
- La mobilité : caractériser des flux origine/destination à l'échelle de 24h. Le lieu d'origine correspondant à celui de la nuitée précédant l'enregistrement¹⁰⁷ et du lieu d'activité en journée¹⁰⁸ (destination) ;
- Le profil sociodémographique des individus résidant en France, par genre, tranche d'âge et CSP, ces dernières étant produites à partir d'une segmentation propre à ORANGE intitulée *GéoLife*.

Dans le cadre du programme, il a été décidé de travailler sur une zone unique intitulée *Cabourg cœur de ville*, qui correspond à la centralité touristique de la station englobant le centre-ville organisé en demi-cercle autour de la grande plage, de la promenade du front de mer, du Casino et du Grand hôtel (**Figure 29**).

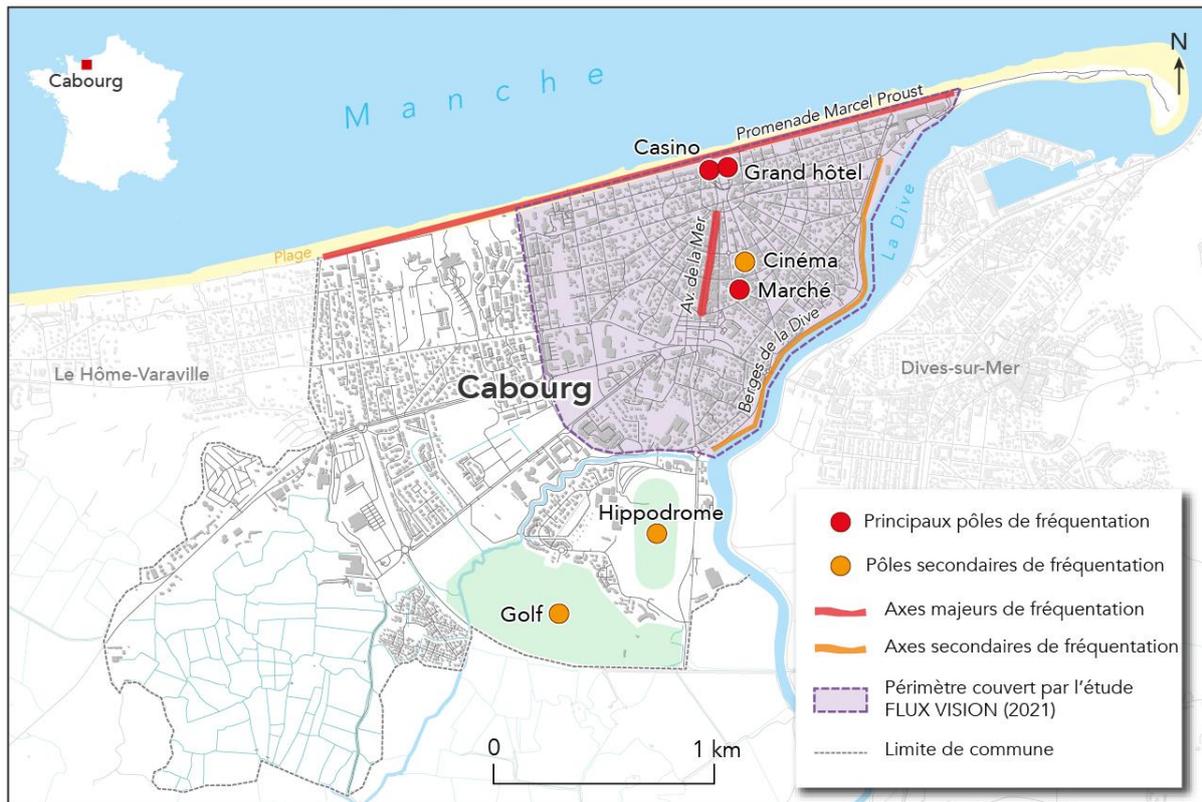
¹⁰⁵ Les données sont anonymisées puis redressées pour correspondre à un échantillon considéré comme étant représentatif par ORANGE qui revendique 40% de part de marché des utilisateurs de téléphone mobile en France auxquels s'ajoutent les personnes vivant à l'étranger et qui sont en *roaming* sur le réseau ORANGE. Le redressement des données est explicité dans une fiche méthodologique dédiée. Seulement, si les critères de redressement sont explicités, les algorithmes nourrissant le modèle mathématique de redressement ne le sont pas (par exemple, on ne connaît pas le poids donné à chaque critère).

¹⁰⁶ Depuis la création de cet outil au début des années 2010, différentes méthodologies se sont succédées. De plus, selon les types d'offres proposées ou l'échelle d'analyse (locale, départementale) celles-ci divergent notamment par rapport à la question des segmentations. Cela contribue à renforcer l'effet boîte noire, c'est-à-dire l'opacité des sources, des méthodes et des traitements. L'analyse effectuée ici porte sur la version 2021 à partir du guide méthodologique appelée FLUX VISION *Géomarketing* fourni dans le cadre du programme **MOBILITYCAB**.

¹⁰⁷ Zone de présence majoritaire entre minuit et 6h.

¹⁰⁸ Zone de présence majoritaire entre 9h et 17h.

Figure 29. Zone d'étude des données de téléphonie mobile et principaux lieux fréquentés à Cabourg



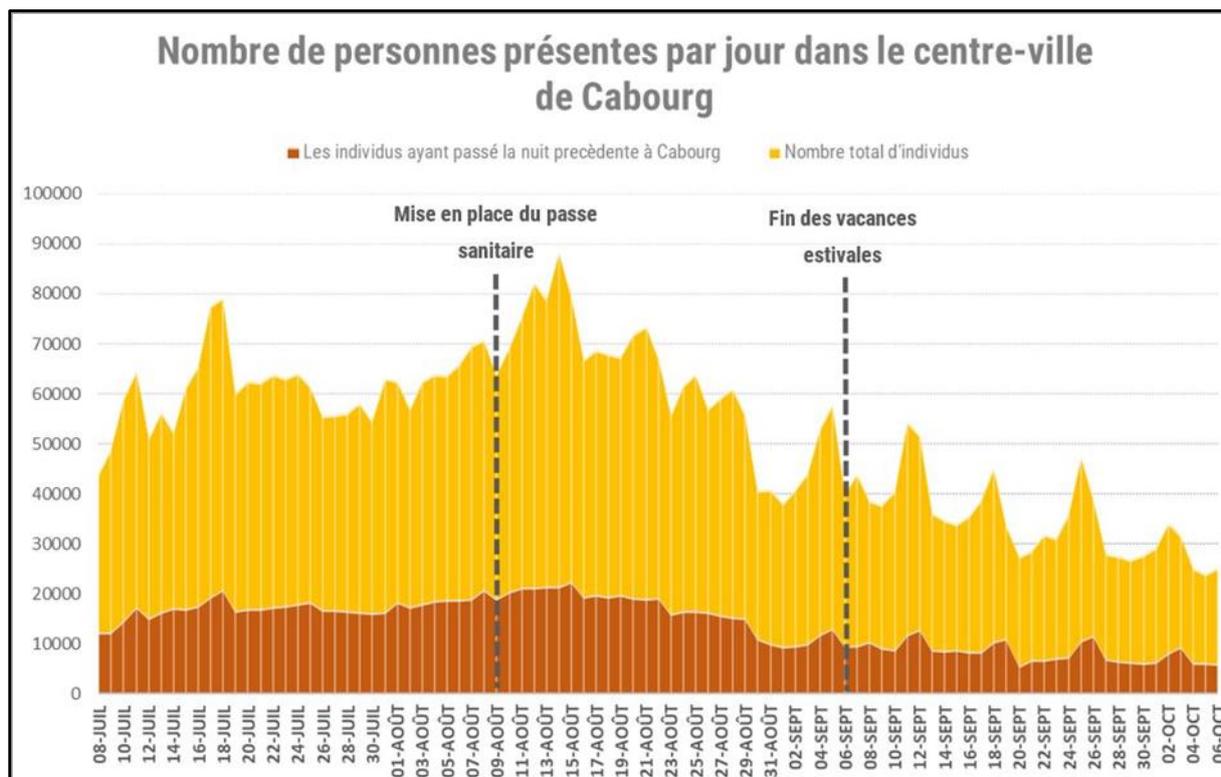
Conception : Didier Vye. Réalisation : Pascal Brunello, 2022, MOBILITYCAB.

Les données ont été collectées en temps réel du 8 juillet au 6 octobre 2021 afin de travailler en priorité sur la saison estivale. Celles-ci sont disponibles immédiatement après la fin de la période d'enquête. Par rapport à d'autres sources classiques, c'est clairement un avantage pour mesurer rapidement les effets d'un évènement, comme les différents confinements durant la crise sanitaire.

La finesse temporelle (30 minutes) permet de travailler sur des rythmes journaliers et de les comparer à différents temps de l'année : une journée de semaine en hors saison, une journée de week-end, un jour férié, etc.

La mise en évidence des rythmes particuliers d'une station balnéaire est également possible : la saison touristique estivale, l'intensité éventuelle des fréquentations en avant ou après-saison, la détection d'évènements spécifiques, etc. La **Figure 30** permet ainsi de visualiser le volume des personnes présentes à Cabourg sur l'ensemble de la période étudiée et de constater des pics et des creux y compris au cœur de la pleine saison. Cela montre aussi l'importance des excursionnistes (visiteurs à la journée) non seulement les week-ends mais aussi au cœur de l'été. Or, ces derniers échappent généralement aux radars des statistiques officielles sur la fréquentation touristique.

Figure 30. Évolution journalière de la population présente¹⁰⁹ dans le centre-ville de Cabourg entre juillet et octobre 2021 selon la méthode FLUX VISION



Source : Données FLUX VISION Géomarketing, 2021. Conception et réalisation : Julien Lopes, 2021, **MOBILITYCAB**.

Ces apports qui participent à une meilleure connaissance des dynamiques des lieux touristiques ne doivent pas masquer un certain nombre de points de vigilance méthodologiques qu'il est nécessaire d'analyser sous peine d'erreurs d'interprétation.

Une segmentation des individus pas toujours satisfaisante

Comprendre la fréquentation d'un lieu touristique ne peut se résumer à une observation, même fine, des volumes de populations présentes dans une zone. La méthodologie FLUX VISION propose ainsi différentes possibilités de segmenter ces populations.

Chaque individu est potentiellement repérable dans la zone d'étude par l'activité de son téléphone portable. FLUX VISION qualifie ces individus de « visiteurs ». Ce choix est pertinent lorsqu'il s'agit d'étudier les sites (plages, parcs nationaux etc.) ou les comptoirs touristiques (cf. **Tableau 8**). En revanche, c'est discutable lorsqu'il s'agit d'étudier des villes touristiques ou des stations balnéaires (comme ici Cabourg) qui sont des lieux de vie comme de loisirs mettant en coprésence touristes, excursionnistes et résidents. Le terme « visiteur » laisse croire que tout signal rend compte d'une visite et donc d'un déplacement alors même qu'un individu résidant sur place, tel un résident principal, est aussi considéré comme « visiteur » même s'il

¹⁰⁹ Population présente au moins 30 minutes dans la zone d'étude.

ne quitte pas la zone d'étude. L'expression « *populations présentes* » (Terrier 2011) aurait été plus judicieuse d'autant plus qu'elle a été utilisée dans plusieurs études de fréquentation menées depuis 20 ans à plusieurs niveaux d'échelle (voir **page 29**).

La segmentation de ces visiteurs doit aussi être regardée de près. Une première distinction s'opère entre « Français » et « Étrangers » à partir de l'adresse associée à la carte SIM. Or, le libellé des catégories laisse entendre que la segmentation est fondée sur un critère juridique (la nationalité) alors qu'elle est en réalité fondée sur un critère géographique (l'adresse). Un Français résidant à Londres et passant l'été à Cabourg vient bien d'un pays étranger dans le cadre d'une mobilité touristique internationale, mais il n'est pas un Étranger. Il aurait été plus judicieux de distinguer des « populations qui résident en France » et des « populations qui résident à l'étranger ». Les concepteurs de la méthodologie FLUX VISION ont fait le choix de la simplicité au détriment de l'exactitude, entretenant les nombreuses confusions dans l'appellation des individus mobiles (cf. **page 31**).

La deuxième segmentation est fondée sur l'indicateur de durée de présence journalière (entre 8h et 22h) sur la zone d'étude. Les volumes de visiteurs (sans double compte) sont alors séparés en trois catégories :

- *Visiteurs en transit* (moins de 30 minutes)
- *Visiteurs avec une présence significative* (entre 30 minutes et 3h)
- *Personnes présentes plus de 3h*

Par défaut, FLUX VISION présente les chiffres de fréquentation incluant ces trois catégories. Or de manière évidente, la première d'entre elles (visiteurs en transit) ne résulte pas d'une réelle fréquentation et comporte le risque d'intégrer le trafic (automobile, ferroviaire par exemple) traversant la zone et masquant certaines pratiques récréatives itinérantes (ex : Vélodyssée) a priori largement minoritaires. Quoi qu'il en soit, plus la zone d'étude est étendue, moins la prise en compte des individus en transit est pertinente.

Le guide méthodologique indique que les personnes présentes plus de trois heures sont majoritairement des « *résidents ou membres du personnel des commerces* ». Cela nous paraît hasardeux dans la mesure où de nombreux individus venant à Cabourg dans le cadre d'une pratique touristique (excursionnistes, touristes en hébergement marchand sur site, etc.) peuvent rester plus de trois heures sur place sans qu'il s'agisse d'une population résidente ou d'une population active qui travaille sur place. Enfin, il est évident que les actifs présents sur zone ne travaillent pas uniquement dans le secteur du commerce.

FLUX VISION distingue également les « résidents » des « non résidents » grâce à l'indicateur de « provenance proche ». Cette segmentation est réalisée à partir du lieu de nuitée la veille de l'enregistrement (entre minuit et 6h) et le lieu d'activités en journée (entre 9h et 17h). La catégorie « résidents » correspond à un volume de visiteurs français qui ont été enregistrés au moins une fois durant 30 minutes sur la zone d'étude ET qui ont effectué leur nuitée dans la commune étudiée. Or, le terme « résident » est trompeur car il englobe aussi bien les

habitants à l'année, les résidents secondaires que l'ensemble des touristes hébergés : autant de personnes ayant passé la nuit précédente sur la commune. Les « non résidents » correspondent par défaut à l'ensemble des visiteurs à la journée. Cependant, comme il est impossible d'identifier la pratique et l'intentionnalité derrière le signal du téléphone, il est impossible de distinguer les excursionnistes (venus à des fins de récréation) des navetteurs (venus pour le travail)¹¹⁰.

Enfin, la segmentation des visiteurs est également possible à partir de données de profil sociodémographique. En dehors des critères attendus comme l'âge ou le genre, ORANGE propose sa propre segmentation en 11 catégories d'individus. Cette classification, intitulée *Géolife*, date de 2011. Ici, l'effet boîte noire est à son paroxysme. Il est impossible de connaître avec précision les 700 variables modélisées à partir des données INSEE qui ont abouti à la création des 11 types d'individus. Nous présentons dans le **Tableau 13** ces 11 types au sein desquels se répartissent les 55 000 individus restés au moins 3h dans la zone d'étude à Cabourg le 15 août 2021.

Tableau 13. Volume de « visiteurs » fréquentant Cabourg le 15 août 2021 selon la segmentation *Géolife*

Segmentation Geolife	Volume	%
Urbain familial aisé	8098	15%
Non renseigné	6017	11%
Urbain classe moyenne	5680	10%
Populaire	5620	10%
Périurbain en croissance	5536	10%
Pavillonnaire familial aisé	5235	10%
Urbain dynamique	4815	9%
Résidence secondaire	4014	7%
Rural dynamique	3205	6%
Rural ouvrier	2804	5%
Rural traditionnel	2114	4%
Urbain défavorisé	1921	3%
TOTAL	55059	100%

	Profils "urbains"
	Profils "périurbains"
	Profils "ruraux"
	Profil "touristique"

Source : données FLUX VISION Géomarketing, 2021. Conception et réalisation : Didier Vye, 2021, **MOBILITYCAB**.

La dimension spatiale est le principe même de cette segmentation. *Géolife* ventile l'ensemble des ménages en France en 11 types en fonction des caractéristiques sociodémographiques de la zone IRIS où ils sont domiciliés (en tant que résidents principaux). Autrement dit, si un

¹¹⁰ Selon les formules et les échelles d'étude, FLUX VISION propose d'autres segmentations. En 2014, dans une étude menée à l'échelle du département de Charente-Maritime pour l'Agence de Développement Touristique, il était possible de distinguer des « résidents » (personnes présentes plus de la moitié des nuits dans la zone étudiée au cours de la période d'analyse), des « touristes » (personnes ayant passé au moins une nuit sur le département mais moins de la moitié des nuits au cours de la période d'analyse) et des « excursionnistes » (personnes pour lesquelles l'activité de leur mobile avait lieu sur une seule journée et sur une période supérieure à trois heures dans la zone étudiée et sans nuit sur place). Source : document de présentation de la méthodologie FLUX VISION, décembre 2014.

individu réside dans un quartier ou une commune donnée, il se voit attribuer les caractéristiques dominantes de cette même zone. Ainsi, les 4000 visiteurs appartenant au type « résidence secondaire »¹¹¹ ont de fortes chances d'être des résidents permanents de Cabourg tout simplement parce que cette commune est caractérisée par une large majorité de logements secondaires (72% du parc des logements en 2021 selon les fichiers fiscaux). Selon cette méthode, toute personne domiciliée à Cabourg est donc considérée comme un résident secondaire.... Ainsi, la typologie *Géolife* est fortement empreinte de *spatialisme*.

Une analyse des fréquentations plus que des déplacements

La méthodologie FLUX VISION est fondée sur une analyse fine des pics et des creux de la fréquentation selon une logique de stocks : le nombre de personnes présentes dans la zone d'étude par période de 30 minutes. Pourtant, le guide méthodologique laisse croire qu'il est possible d'observer des flux notamment à travers les entrées et les sorties. Une entrée est un « volume de personnes d'un pas de 30 minutes observées sur la zone d'étude sur le créneau en cours mais non-observées sur le pas des 30 minutes le précédant » (p.24). Une sortie représente l'inverse¹¹². Il serait donc cohérent qu'il y ait une correspondance entre les écarts de volume entre chaque pas de temps de 30 minutes et le solde des entrées-sorties dans la zone. Vérifions-le en observant l'évolution de la fréquentation de Cabourg, le 15 août 2021 en début de matinée.

Tableau 14. Les anomalies dans l'évaluation de la fréquentation à Cabourg en début de matinée selon FLUX VISION

Heure	Volume (1)	Solde apparent relatif aux volumes (2)	Entrées	Sorties	Solde dû aux entrées-sorties (3)	Différence entre soldes (2)-(3)
07:30-08:00	19652					
08:00-08:30	21715	2063	1997	1236	761	1302
08:30-09:00	24084	2369	3121	1667	1454	915
09:00-09:30	27042	2958	3876	2607	1269	1689

(1) Volume de "français" localisés dans la zone d'étude

Source : données FLUX VISION Géomarketing, 2021, **MOBILITYCAB**.

Le **Tableau 14** montre que les stocks observés ne correspondent pas aux flux. Ainsi, le 15 août 2021 entre 9h et 9h30, 27 042 « Français » sont présents dans le cœur de ville de Cabourg contre 24 084 pendant la demi-heure précédente soit une augmentation substantielle de 2958 « personnes » en trente minutes. Or, le solde des entrées/sorties de la zone d'étude est de 1269. Il en résulte une différence de 1689 individus qui semble difficilement compréhensible. S'agit-il de personnes déjà présentes sur zone et ayant connecté leur

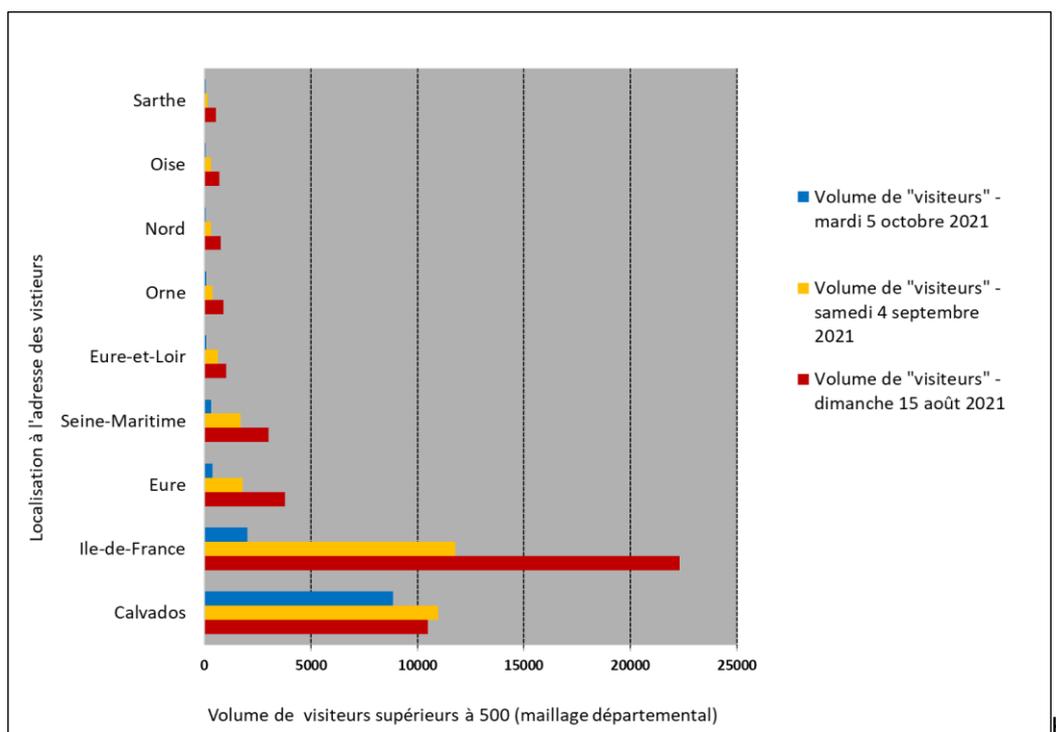
¹¹¹ Ce segment initialement appelé « lieu de villégiature » en 2011 est marqué par le profil IRIS suivant : une majorité de résidences secondaires (60%), de propriétaires (67%), une part importante de retraités et de seniors (36%), une surreprésentation des artisans-commerçants (13%).

¹¹² Volume de personnes d'un pas de 30 minutes non-observées sur la zone d'étude sur le créneau en cours alors qu'elles l'étaient sur le pas de 30 minutes précédent.

téléphone portable en se réveillant ? Les entrées et les sorties sont-elles vraiment des déplacements vers ou à partir de la zone d'étude ? FLUX VISION prend soin de préciser qu'il s'agit de données « estimées » et non réelles. On mesure ici le problème d'interprétation de ces données qui ne sont que des signaux détectés et non des déplacements d'individus.

Pour observer l'orientation d'un déplacement, il faut en connaître la provenance. Sur le pas de temps le plus fin (30 minutes), seule la distinction Français/Étranger est possible, ce qui est insatisfaisant. Pour pallier cela, ORANGE propose des indicateurs d'origine géographique à partir de l'adresse de facturation figurant sur le contrat de téléphonie mobile (pour les populations résidant en France) ou pour l'opérateur de référence de la carte SIM (pour les populations provenant de l'étranger). Ces informations de type « origine/destination » sont potentiellement intéressantes parce qu'elles donnent à voir une orientation des flux entre pôles émetteurs et pôles récepteurs. Le maillage de référence pour identifier les lieux de départ reste cependant assez lâche puisqu'il s'agit du département de résidence pour les « Français » et du pays - ou du groupe de pays - pour les « Étrangers ».

Figure 31. Principaux départements ou régions d'origine des « visiteurs » présents plus de trois heures à Cabourg à trois moments de l'année 2021



Source : données FLUX VISION Géomarketing, 2021. Conception et réalisation : Didier Vye, 2021, **MOBILITYCAB**.

Sur la **Figure 31**, les données recueillies à trois moments de l'année montrent une logique de proximité dans l'origine géographique des « visiteurs » français présents au moins trois heures à Cabourg. Pour la journée la plus fréquentée (dimanche 15 août 2021), l'ensemble des

départements d'Île-de-France représente le principal pôle émetteur de « visiteurs ». Les départements limitrophes (Eure, Seine-Maritime, Orne) - à l'exception du département de la Manche - sont aussi représentés. L'interprétation de ces données est cependant délicate et nécessite d'être contextualisée, notamment s'agissant du Calvados, département où est située Cabourg. Ce département est le deuxième pôle d'origine des « visiteurs » le 15 août comme le samedi 4 septembre. Un jour de semaine hors saison (mardi 5 octobre), le Calvados devient largement majoritaire. Il peut effectivement s'agir de résidents à l'année ou de navetteurs venant travailler dans la zone d'étude. Un jour de semaine d'octobre, la part des individus domiciliés dans le Calvados se déplaçant vers Cabourg à des fins récréatives est sans doute infime à la différence du dimanche 15 août voire du samedi 4 septembre. Mais ce ne sont que des hypothèses. La donnée seule, ventilée selon un maillage départemental, ne permet pas de quantifier précisément le nombre de ces visiteurs de proximité.

Il est également impossible, malgré l'existence de statistiques bi-localisées (origine-destination), de retracer précisément l'orientation des déplacements puisque nous ne connaissons pas les mobilités intermédiaires entre le moment où l'individu a quitté son domicile et le moment où il est tracé au sein de la zone d'étude. La trace d'un Francilien présent plus de 3h à Cabourg le dimanche 15 août peut ainsi cacher plusieurs types de déplacement :

- Un séjour estival long (un résident secondaire qui passe les deux mois d'été avant de retourner à son domicile en septembre)
- Un aller-retour dans la journée depuis Paris (un excursionniste venu passer la journée du 15 août à la plage).
- Une étape dans le cadre d'un circuit de visite de l'ensemble de la côte normande.

Nous sommes bien face à une observation de *stocks* de populations présentes et non sur une observation de déplacements et des pratiques associées.

Enfin, l'indicateur « provenance proche des visiteurs » est certainement celui qui se rapproche le plus d'une observation des déplacements *réels* puisqu'il permet, à l'échelle de 24 heures de connaître la mobilité entre une « zone de nuitée » (présence majoritaire entre minuit et 6h) et une « zone d'activité » (présence majoritaire entre 9h et 17h). Le guide méthodologique précise cependant que ce créneau horaire « *permet de connaître les déplacements de flux domicile-travail* » (p.31) partant du principe qu'un individu présent entre 9h et 17h le sera dans le cadre d'une activité professionnelle. Cela nous semble discutable pour plusieurs raisons :

- Il est tout à fait possible de rester plus de 4h en journée dans une station balnéaire pour s'adonner à des pratiques de loisirs (notamment sur la plage) ;
- La zone de nuitée peut être un lieu d'hébergement touristique et non pas uniquement un lieu de résidence ;
- Même si tous les individus provenant d'une zone de nuitée sont des résidents, ce ne sont pas tous des actifs ayant un emploi (retraités, étudiants, etc.).

En assimilant une tranche horaire (9h-17h) à un type de pratique (l'activité professionnelle), l'interprétation des données FLUX VISION disponibles à l'échelle de 24 heures est donc aléatoire, en particulier au sein d'une ville balnéaire. Il est en effet impossible de distinguer les mobilités quotidiennes récréatives des mobilités professionnelles ou liées aux études. Il faut donc contextualiser en fonction de la saison, s'il s'agit d'un jour ouvrable ou chômé, etc.

En décryptant les métadonnées ou les méthodologies des traces numériques issues des réseaux sociaux ou de la téléphonie mobile, les programmes **DA3T** et **MOBILITYCAB** soulignent les apports et les limites du recours aux données massives dans l'étude des mobilités récréatives dans deux villes balnéaires (Biarritz et Cabourg). Ces données sont soumises à des formes d'opacité (effet boîte noire) et nécessitent d'être contextualisées. Cette contextualisation est d'abord spatiale. Elle consiste à bien appréhender les fonctions et les attributs spatiaux du territoire d'étude. Elle est aussi temporelle puisqu'il est fondamental d'en comprendre les rythmes. Contrairement aux promesses affichées, ces données ne permettent pas de retracer fidèlement l'orientation des déplacements : les points de départ, les itinéraires, les points d'arrivée, les circulations. Au mieux, elles rendent compte de certaines modalités de fréquentation ou d'un regard orienté vers certains lieux. En revanche, ces traces restent très imparfaites pour observer des déplacements depuis ou entre les lieux. Elles souffrent aussi de la difficulté à différencier efficacement les types de populations présentes dans les lieux. Les débats éthiques autour du traçage des données personnelles, le durcissement de la réglementation européenne (RGPD), le verrouillage croissant et les changements de méthode des plateformes numériques sont des facteurs qui expliquent l'impossibilité d'effectuer des croisements statistiques ou de reconstituer des trajectoires d'individus mobiles. Les traces numériques ne peuvent donc pas se suffire à elles-mêmes. Elles nécessitent d'être enrichies par d'autres jeux de données, notamment celles qui placent l'individu tracé au cœur de la démarche méthodologique.

3.2. Le déplacement comme acte signifiant pour l'individu comme pour les territoires littoraux

La deuxième acception du mot *sens* que nous proposons de traiter est celle de la signification. Dans le cadre d'une approche géographique, un déplacement est un acte signifiant pour l'individu en mouvement comme pour le lieu qu'il choisit (Cresswell 2013). Nous traiterons tout d'abord de la portée de cet acte de mobilité à travers la mise en récit des traces numériques GPS recueillies pour comprendre l'expérience de visite d'une ville côtière (La Rochelle) dans le cadre du projet **DA3T** (3.2.1). Puis, nous analyserons les choix des individus qui décident de s'installer - ou de rester - sur les littoraux malgré la vulnérabilité croissante de ces derniers face au dérèglement climatique (3.2.2). Tout en mobilisant certains travaux antérieurs (**RS17**, **ADAPTACOTE**, **EVEX**), ce second point s'appuiera sur le projet de recherche **SHORELINE** avec comme terrains d'étude Lacanau et Capbreton, deux villes balnéaires situées sur le littoral aquitain et en première ligne face au recul du trait de côte.

3.2.1. Donner du sens aux déplacements par la mise en récit de traces cartographiées

Des travaux de recherche récents portant sur différents types de mobilité montrent l'intérêt d'enrichir les traces numériques par le recours à des dispositifs classiques en géographie sociale tels que des enquêtes par questionnaire ou la réalisation d'entretiens (Chardonnel et al. 2021; Depeau et Chardonnel 2018; Feildel 2014). Cela permet de déceler les discordances entre la donnée quantitative et la pratique. Plus généralement, il est question de donner du sens à ces traces, comme par exemple à celles prélevées sur les réseaux sociaux (Cebeillac et Rault 2016). Ainsi, dépassant une logique purement extractive, ces données peuvent être analysées en y associant l'utilisateur-producteur, également qualifié de « citoyen-captur » (Goodchild 2007), selon une démarche réflexive. Cette démarche limite également les risques de dérive éthique, là où le fantôme de *Big Brother* vient souvent hanter le débat sur l'utilisation des traces numériques (Terrier 2014), notamment dans le contexte de la pandémie mondiale de COVID-19 (Lodders, Miller, et Paterson 2020).

Dans le cadre du programme **DA3T**, un des objectifs de la thèse de Mélanie Mondo est d'expérimenter une méthodologie couplant le recueil de traces numériques avec la réalisation d'entretiens semi-directifs auprès de visiteurs de la ville de La Rochelle au cours de l'été 2020. Contrairement à l'étude menée sur les données issues du réseau social *Instagram*, le protocole prévoit d'une part, de maîtriser la fabrique de la trace, et d'autre part, de placer le visiteur au cœur du processus en lui offrant la possibilité de commenter ses traces et donc d'être le principal narrateur de son expérience de mobilité. À partir de traces numériques mises en carte et commentées, ce sont certaines pratiques touristiques d'une ville côtière qui sont visualisées et mises en récit.

Co-interpréter les traces de mobilité : les apports du protocole méthodologique déployé

Une application de recueil de traces GPS, nommée *Geoluciole* a été développée dans le cadre du projet, grâce à la collaboration avec les informaticiens des laboratoires L3i (La Rochelle Université) et LIUPPA (Université de Pau et des Pays de l'Adour). Les traces GPS, par les informations de localisation horodatées à la seconde près, présentent l'intérêt d'une bonne précision spatio-temporelle¹¹³. Elles permettent donc théoriquement de cerner les déplacements au plus près de la réalité. Elles sont ainsi particulièrement utilisées pour étudier les pratiques touristiques (Bauder, Freytag, et Gérardot 2014; Beeco et al. 2013; Shoval et Ahas 2016). Le choix de concevoir une application à télécharger sur son smartphone présente l'avantage de la simplicité d'utilisation : une fois activée, elle fonctionne en arrière-plan sans intervention particulière de l'enquêté. Outre le recueil en continu des données¹¹⁴, l'application collecte quelques informations de base sur le profil du visiteur via un bref questionnaire à remplir au moment de l'installation¹¹⁵. Enfin, l'individu a la possibilité d'indiquer ses coordonnées (mail/téléphone) afin d'être recontacté pour participer à un entretien.

L'entretien¹¹⁶ est construit selon une démarche réflexive où le visiteur utilise la carte de ses propres traces afin de les interpréter et les commenter. L'utilisation de l'image comme support au cours d'un entretien est propre aux *visual methodologies* dont le support le plus courant est la photographie (Bigando 2013; Harper 2002). *La map elicitation interview* constitue un outil méthodologique de plus en plus utilisé en géographie (Noucher 2018). En effet, les traces cartographiées favorisent la conscientisation d'un vécu spatial dont la synchronie est difficilement appréhendable sans support concret (Feildel 2014). Le support cartographique peut être fixe ou, comme pour le projet **DA3T**, dynamique et interactif : la chronologie des traces est visualisable via un curseur temporel et l'individu peut directement manipuler cette carte, par exemple en zoomant sur un lieu précis. La carte offre ainsi une co-interprétation des traces de mobilité (**Figure 32**).

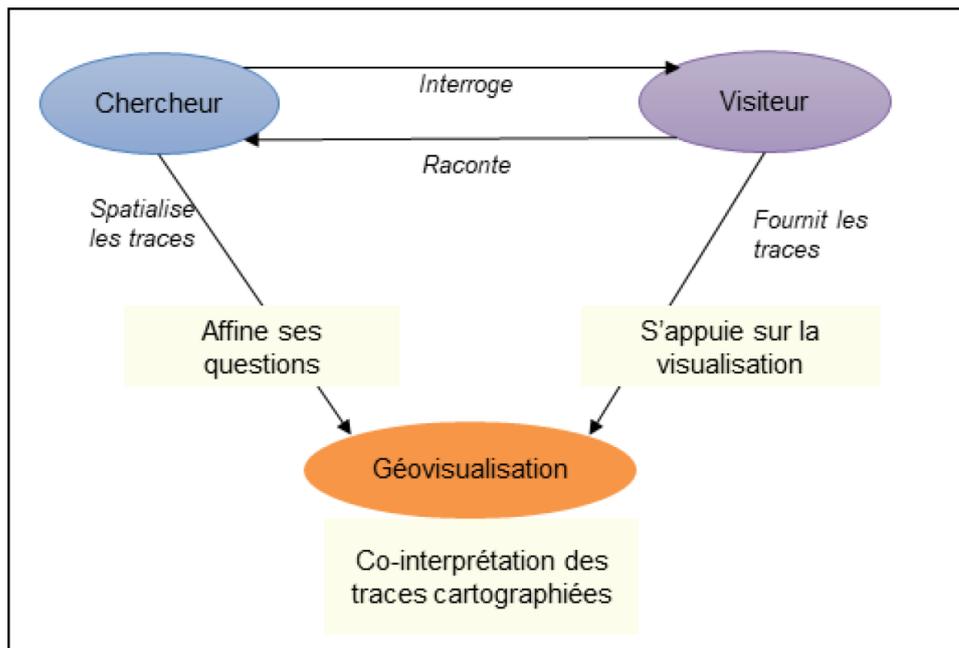
¹¹³ Tout dépend de l'intensité de fréquence des signaux GPS qui varie en fonction de paramètres externes (ex : localisation en intérieur/extérieur) ou internes (ex : qualité du téléphone). 80% des traces récoltées avec l'application *Geoluciole* ont une précision inférieure ou égale à 25 mètres (**DA3T, 2020**).

¹¹⁴ Les données recueillies sont les suivantes : coordonnées géographiques (x,y); horodatage (en seconde), vitesse (m/s), altitude, identifiant de chaque utilisateur. Ces données sont envoyées toutes les quatre heures à un serveur hébergé par La Rochelle Université.

¹¹⁵ Durée de séjour, degré de connaissance préalable de la ville de La Rochelle, mode de transport utilisé pour se rendre à La Rochelle, personnes voyageant avec l'enquêté.

¹¹⁶ Pour plus de détails sur la grille d'entretien, se référer au chapitre 5 de la thèse de Mélanie Mondo (2022).

Figure 32. La *map elicitation interview*, une co-interprétation des traces cartographiées



Conception et réalisation : Mélanie Mondo, 2021, DA3T.

L'enquête s'est déroulée entre le 24 juin et le 12 septembre 2020 dans le contexte de la pandémie de COVID-19. La prise de contact¹¹⁷ avec les visiteurs de La Rochelle pour les inciter à télécharger l'application sur leur smartphone s'est déroulée essentiellement *in situ* dans trois lieux stratégiques de la ville qui offrent la possibilité de contacter des visiteurs « captifs » (en situation d'attente ou immobiles) : l'office de tourisme (point de départ de nombreuses visites de la ville), les plages des Minimes et de la Concurrence (lieux de pratiques balnéaires). Le choix de ces trois lieux a permis de contacter des visiteurs avec différentes intentionnalités récréatives par rapport à une ville touristique située en bord de mer. Le public cible est constitué d'un ensemble de visiteurs qui se sont déplacés à La Rochelle à des fins de récréation (touristes, excursionnistes, résidents secondaires). Les étudiants, les résidents à l'année, les navetteurs ou les personnes en visite professionnelle sont donc exclus de l'échantillon. Ont été également écartés les individus ne possédant pas de smartphone ou étant en fin de séjour.

Au total, sur 1144 personnes contactées et conformes aux critères requis, 159 installations de l'application ont été constatées, soit un taux d'acceptabilité de 14%. Parmi ces installations, 92 traces sont finalement exploitables, c'est-à-dire suffisamment nombreuses pour reconstituer des déplacements sur une durée minimale de trois heures¹¹⁸. Un peu moins

¹¹⁷ Cette prise de contact a été essentiellement effectuée par Mélanie Mondo accompagnée pendant le mois d'août par une chargée de mission (Inès Hatton). Cet accompagnement a permis d'augmenter sensiblement le nombre de personnes contactées et de pouvoir libérer du temps pour réaliser les entretiens qui ont été intégralement conduits et traités par Mélanie Mondo.

¹¹⁸ La crise sanitaire a particulièrement affecté le déploiement de cette méthodologie puisqu'initialement, celle-ci aurait dû être testée au printemps de la même année (2020). Confinement total oblige, le protocole a donc

d'un tiers (29,3%) de ces visiteurs sont excursionnistes quand la moitié d'entre eux sont en court séjour (entre 2 et 8 jours). L'analyse de ces traces agrégées qui donnent à voir un espace-temps de la pratique de la ville touristique par les visiteurs est largement développée dans la thèse de Mélanie Mondo (2022). S'agissant des entretiens couplés à ces traces numériques, 15 entretiens¹¹⁹ ont finalement été réalisés par la doctorante. La majorité d'entre eux sont des « séjournants » (11), qui découvrent pour la première fois la ville (12), voyageant en famille (9) avec une durée de séjour très variée (de 2 jours à 1 mois).

Déroulons de manière synthétique les principaux apports de ce dispositif qui vise à une compréhension enrichie des pratiques d'une ville touristique telle que La Rochelle¹²⁰.

Quand l'entretien complète le blanc des cartes

L'entretien explicite certains non-dits des traces numériques cartographiées. Tout d'abord, il pallie des erreurs techniques qui peuvent perturber le recueil des traces. L'application est parfois désactivée par les enquêtés ce qui contribue au blanc des cartes qu'il ne faut pas confondre avec le blanc correspondant à des endroits où le visiteur ne s'est effectivement pas rendu. Certains lieux visités n'apparaissent pas toujours clairement sur la carte : la dégradation du signal GPS en intérieur rend les pratiques récréatives *indoor* souvent moins visibles que celles réalisées en extérieur. Pour les longues visites, l'enquêté peut désactiver l'application considérant qu'il n'est pas utile d'être tracé en *indoor* ou pour économiser la batterie du smartphone. La précision du GPS est inégale, notamment dans un contexte urbain où de nombreux lieux de pratique sont en intérieur ou proches les uns des autres. En regardant la carte de ses traces, l'enquêté apporte des corrections qui permettent de mieux cerner une pratique : une promenade cartographiée sur le front de mer mais qui en réalité a eu lieu sur la plage (**Figure 33**).

Il révèle des pratiques invisibles numériquement, en particulier dans un contexte littoral, comme les pratiques de baignade. Ces dernières ne sont généralement pas traçables puisqu'il est rare que les gens se baignent avec leur smartphone. Derrière l'amas de points GPS localisés à un endroit précis, se cachent une pluralité des pratiques dans un même lieu : la plage urbaine de la Concurrency est ainsi pour **Romain**¹²¹ excursionniste à La Rochelle, à la fois un lieu de découverte (prise de photos, déambulation), de repos (stationnement prolongé sur un banc) et de restauration (**Figure 33**).

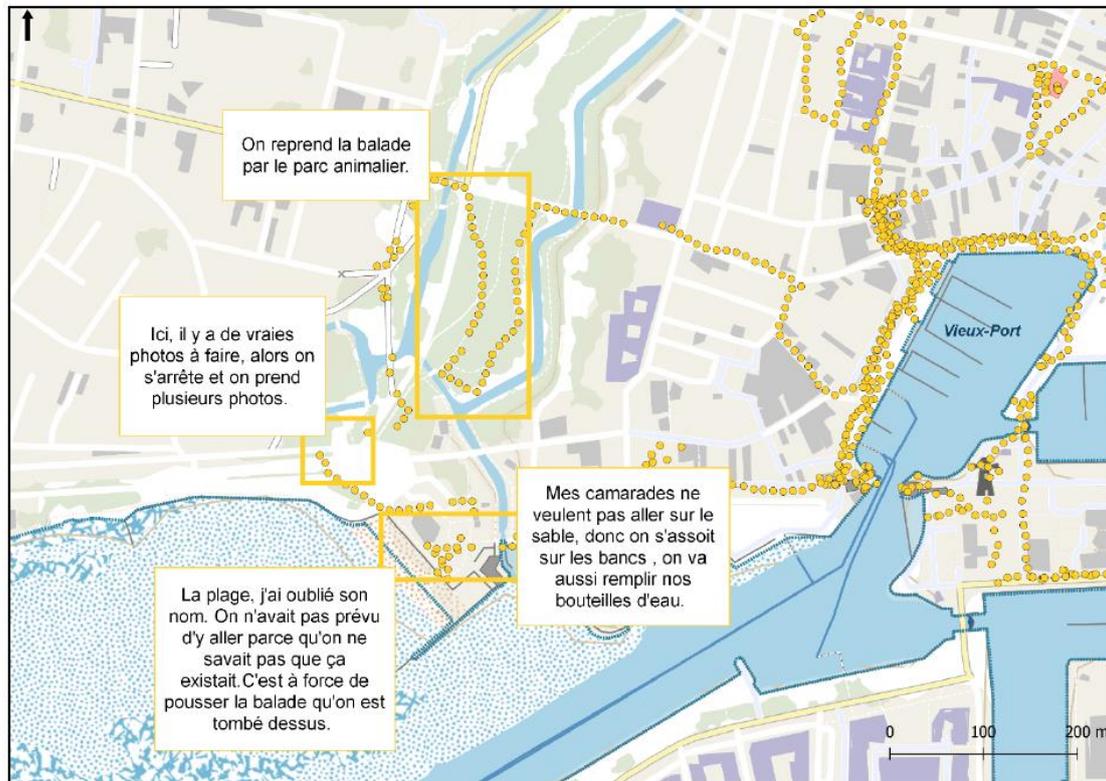
été déployé sans être testé lors de la saison estivale. Cela a eu pour conséquence d'engendrer des pertes de données liées à l'application. Le contexte sanitaire a aussi pu jouer sur l'acceptabilité inégale de la méthode auprès des visiteurs dans un contexte de débats autour du traçage et des gestes barrières à respecter. Cela nous a donc conduit à revoir à la baisse les objectifs initiaux de recueillir au moins 250 traces couplées à environ 25 entretiens.

¹¹⁹ 55 personnes avaient initialement accepté d'être recontactées pour cela.

¹²⁰ Pour plus de détails, se référer au chapitre 5 de la thèse de Mélanie Mondo. Ici, nous mettons en évidence les résultats en lien avec notre propos sur la signification des déplacements, thématique qui n'est pas centrale dans la thèse.

¹²¹ Tous les prénoms ont été modifiés.

Figure 33. Des pratiques révélées par les traces GPS couplées aux entretiens. Le cas d'un visiteur excursionniste à La Rochelle (été 2020)



Sources : IGN, enquête Geoluciole. Entretien et traces de **Romain**, excursionniste à La Rochelle, le 24 août 2020. Conception et réalisation : Mélanie Mondo, 2021. **DA3T**.

Des déplacements récréatifs identifiés et qualifiés

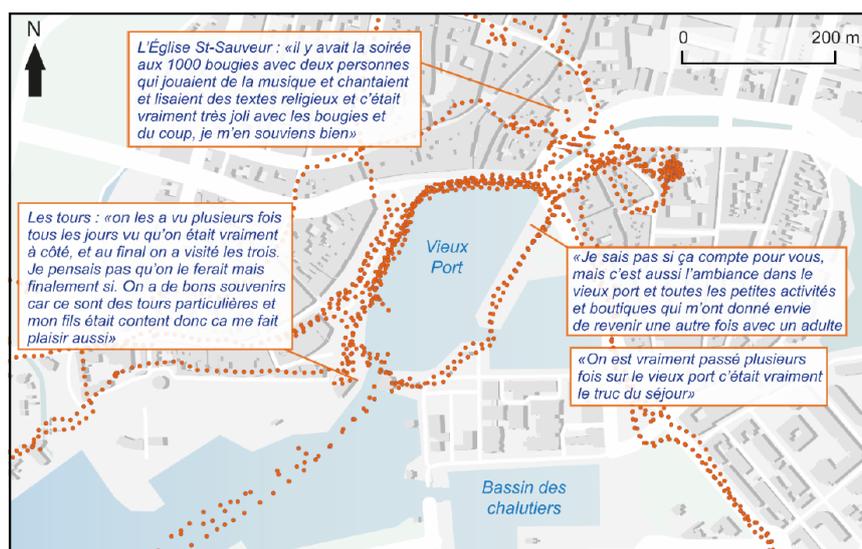
L'apport principal des traces GPS est de pouvoir visualiser de la manière la plus exhaustive possible les déplacements des individus mobiles en situation de récréation. Cependant, chaque déplacement n'a pas la même signification. L'entretien offre la possibilité de qualifier ces trajets. Ainsi, certains d'entre eux peuvent être qualifiés d'utilitaires parce que leur but est d'aller d'un point A à un point B : rejoindre sa voiture garée au parking, rallier la gare pour prendre le train, etc. D'autres trajets, les plus nombreux, relèvent de pratiques touristiques à part entière telles que la déambulation. Celle-ci est associée à différents types de pratiques comme la découverte (une sortie en mer) ou le shopping dans le centre historique de la ville (**Figure 34**). D'autres déplacements récréatifs sont d'abord motivés par une *ambiance* (voir **page 193**) favorable à l'utilisation d'un mode de transport spécifique. C'est le cas du vélo à La Rochelle favorisé par une forte visibilité interne (de nombreuses pistes cyclables) et externe (une ville pionnière concernant la location en libre-service). Cette pratique peut ainsi faire partie des incontournables de la visite de la ville. Le déplacement est parfois très encadré. Certaines traces recueillies épousent parfaitement le circuit proposé par l'Office de tourisme. D'autres déambulations sont beaucoup plus improvisées, en dehors des sentiers battus (Gravari-Barbas et Delaplace 2015) et associées à *des lignes de désir* qui échappent aux

professionnels du tourisme ou de l'aménagement urbain (Gagnol, Mounet, et Arpin 2018). Il est ainsi possible de qualifier certains trajets de *détours* dont certains relèvent du hasard, de la découverte improvisée : se perdre volontairement dans la ville sans circuit préconçu participe aussi à la récréation. C'est notamment vrai dans le cas d'un long séjour où le temps disponible est important. Enfin, certains détours relèvent de stratégies d'évitement de certains lieux. La saison estivale est une période de forte fréquentation autour du Vieux Port et du centre historique. En ces temps de pandémie où la promiscuité était souvent fuie, ce type de pratiques a été souligné par plusieurs enquêtés.

La mise en évidence de lieux significants dans l'expérience de visite d'une ville touristique côtière

Un amas de points sur une carte attire l'attention et mérite d'être qualifié. Cependant, cela ne signifie pas qu'il s'agit d'un temps fort de la pratique. L'entretien permet donc d'identifier les lieux réellement marquants de la visite. Les lieux les plus significants sont ceux qui sont à la fois prévus, visités et soulignés dans le récit. Dans notre cas d'étude, ces lieux correspondent au Vieux Port et à ses tours (Tour Saint-Nicolas, Tour de la Chaîne), qui sont autant de *lieux-attributs* (Debarbieux 1995) de la ville de La Rochelle. Ces lieux attendus, qui ont pu faire partie d'une *short-list* initiale au moment de la préparation du voyage sont souvent fréquentés par les excursionnistes qui privilégient les lieux « qu'il faut avoir vu » dans le peu de temps de visite qu'ils ont mais cela concerne aussi des touristes en séjour prolongé comme **Alix** (Figure 34). La récurrence des pratiques, clairement visibles sur la carte, confirme une appropriation de certains lieux devenus progressivement familiers pour les visiteurs.

Figure 34. Cartographie discursive des lieux et déplacements marquants d'une touriste en séjour à La Rochelle (été 2020)



Sources : OpenStreetMap, enquête Geoluciole. Entretien et traces d'**Alix**, séjournant pour la première fois à La Rochelle du 20 au 24 juillet 2020. Traces recueillies du 21 au 24 juillet 2020. Conception et réalisation : Mélanie Mondo, 2021, **DA3T**.

La **Figure 34** montre aussi qu'un lieu est moins marquant par ses caractéristiques intrinsèques que par l'évènement qu'il abrite. C'est le cas de l'Église Saint-Sauveur qui est un temps fort de la visite en raison de la tenue de la « *soirée aux mille bougies* ». Le fait que cet évènement soit situé dans une église décorée de bougies (*attribut*) permet au visiteur de le considérer comme « joli » (*qualité*). Ce lieu qui laisse aussi des *traces* dans la mémoire de ce visiteur, devient pour lui une *aménité* remarquable de la ville touristique de La Rochelle ce qui peut trancher avec les représentations habituelles associées à cette destination.

Certains lieux repérés sur la carte sont au contraire mis en récit pour leur caractère inattendu. Leur visite n'était pas prévue et ils ne sont parfois même pas nommés. Leurs attributs tranchent avec l'imaginaire de la destination, ce qui les rend remarquables pour le visiteur. Ainsi, « *ce quartier pas très loin de l'office de tourisme où les gens font des tags* »¹²² n'est d'autre que la friche du Gabut, correspondant à d'anciens entrepôts investis depuis une dizaine d'années par le *street art* (**Figure 35**). Particulièrement visible car situé au cœur de la ville touristique (entre le Vieux Port, l'office de tourisme, l' Aquarium et au pied de la Tour Saint-Nicolas) il donne à voir un paysage alternatif à celui d'une ville au patrimoine architectural renommé.

Figure 35. La friche du Gabut, un attribut qui tranche avec l'imaginaire touristique de la ville de La Rochelle.



Crédits : La Rochelle, 22 avril 2022, © Didier Vye

¹²² Citation extraite de l'entretien de **Pascal**, séjournant en famille pour la première fois à La Rochelle du 20 au 21 août 2020 (traces recueillies le 20 août 2020).

L'identification des temps ordinaires de la pratique récréative : quand les traces numériques cartographiées enrichissent le récit.

Les mobilités touristiques sont généralement fondées sur la recherche de l'altérité et d'une forme de rupture avec le quotidien qui se traduit par une expérience marquante. Cependant, les traces numériques couplées avec des entretiens révèlent aussi des temps plus ordinaires de la visite. Ceux-ci n'apparaissent pas au moment de la première phase de l'entretien sans support d'élicitation. En effet, cette mise en récit spontanée valorise les temps forts de la visite et ne s'attarde pas sur des pratiques considérées comme anodines ou qui sont oubliées. C'est alors que le recours à la carte des traces de mobilité complète ces non-dits, ce blanc des discours, réactivant la mémoire de l'enquêté : « *les points me servent de souvenirs. C'est marrant, on se rappelle de choses anecdotiques* »¹²³. Dès lors, il est possible de repérer, grâce à la cartographie des traces numériques, des pratiques en apparence banales. Celles-ci sont utilitaires (« *se rafraichir en remplissant une gourde* », « *acheter et consommer un en-cas* »), hybrides entre utilité et récréation (« *manger une gaufre en profitant du paysage* ») ou réellement touristique (« *prendre une photo* »). Il est également possible d'identifier des temps d'arrêt dans la visite qui peuvent être diversement qualifiés grâce à l'entretien : des temps d'attente pour accéder à des lieux très fréquentés comme l'Aquarium de La Rochelle, des temps de pause dont la dimension touristique est parfois centrale (contempler un paysage). L'intensité de ces temps plus ordinaires dépend aussi du temps disponible pour visiter la ville. Ainsi, un excursionniste peut avoir tendance à optimiser le temps de visite en réduisant les temps « faibles » : « *après la cathédrale on a coupé [par rapport au plan proposé par l'office de tourisme qui propose un circuit de 3 heures allant jusqu'au musée d'histoire naturelle] car c'était loin, j'ai pris la décision tout seul, on devait faire plus de trucs mais il faut faire avec le temps. Donc on s'arrête sur un banc pour le goûter et on reprend la marche* ».¹²⁴

La cartographie dynamique des traces GPS couplée à l'entretien amène à appréhender la visite de la ville touristique, de sa préparation jusqu'à sa narration, en y intégrant des temps plus ordinaires. Le protocole méthodologique de la thèse de Mélanie Mondo développé dans le cadre du projet **DA3T** amène donc un regard enrichi sur les mobilités à dimension récréative à l'échelle des individus. En donnant du sens aux traces numériques relatives aux déplacements individuels, il propose un complément qualitatif utile aux travaux qui étudient les logiques d'organisation d'un lieu touristique.

La signification des déplacements concerne aussi les lieux choisis dans le cadre d'une mobilité résidentielle. Il est alors intéressant d'interroger plus spécifiquement le sens des choix résidentiels en zone littorale dans la mesure où cette dernière est soumise à l'enjeu du dérèglement climatique.

¹²³ Citation de **Laura**, en séjour en famille à La Rochelle du 13 au 15 août 2020 (traces recueillies le 15 août 2020).

¹²⁴ Citation de Romain (voir **Figure 33**).

3.2.2. Le « bon sens » des déplacements : explorer la tension entre mobilité récréative et mobilité contrainte en zone littorale

Le dérèglement climatique entraîne une augmentation de la vulnérabilité des populations et des infrastructures littorales¹²⁵. Face à ce défi, les pouvoirs publics français, au premier rang desquels l'État, ont imaginé des scénarios d'adaptation alternatifs à la doctrine classique fondée sur une défense du trait de côte *quoi qu'il en coûte*. Parmi ces scénarios, l'hypothèse d'une « relocalisation des activités et des biens » s'est progressivement imposée comme une solution possible (Cousin, 2011). Cette stratégie élaborée dans un contexte post-catastrophe, en particulier la tempête Xynthia de février 2010, est parfois considérée comme de *bon sens* face à la hausse programmée du niveau de la mer et les aléas météo-marins associés (submersion marine, recul du trait de côte). Cette alternative, amplifiée par la médiatisation du cas emblématique de l'évacuation de l'immeuble du Signal à Soulac-sur-Mer, se heurte toutefois à la faible acceptabilité des populations résidentes (Mineo-Kleiner et Meur-Ferec 2016). Cela interroge également le désir de rivage des populations qui cherchent à s'installer à proximité de la mer. Nous proposons de traiter cette tension entre mobilité récréative et mobilité contrainte à partir de nos travaux menés en interdisciplinarité sur le littoral atlantique français qu'il s'agisse de pratiques touristiques (**EVEX**) ou de choix résidentiels (**SHORELINE, ADAPTACOTE**). Pour cela, nous proposons un cadre théorique qui s'appuie sur la notion de concernement.

Analyser le concernement des habitants temporaires des lieux face aux enjeux environnementaux

Le concernement est un concept issu de la sociologie politique (en France) et de la psychologie environnementale (aux États-Unis). Clément Mabi le définit comme un « *processus dynamique qui fait le lien entre l'expérience des individus et une situation problématique [...] dans l'environnement des individus* » (Mabi 2014, 630). Le concernement est aussi caractérisé par une sensibilité relative à un problème ou à un espace donné et qui s'exprime par un comportement plus ou moins actif (Brunet 2008). Selon nous¹²⁶, ce concept permet d'enrichir l'analyse des constructions sociales du risque généralement conduites par le biais d'une étude des perceptions et des représentations (Peretti-Watel 2003; Slovic 2000), en particulier en zone côtière (Krien et Michel-Guillou 2014). Ce référentiel s'inscrit dans le champ des imaginaires et du cognitif. Ainsi, le *concernement passif* renvoie à une connaissance ou à une conscience du risque ou d'une problématique environnementale donnée. La notion de *concernement actif* permet de s'intéresser également aux pratiques : implication associative

¹²⁵ Selon une étude du GIP Littoral Aquitain menée en 2017, 5800 logements et 600 établissements professionnels pourraient disparaître en raison du recul du trait de côte d'ici 2050 entre l'embouchure de la Gironde et la frontière espagnole (source : GIP Littoral Aquitain, 2017). À l'échelle nationale, il est estimé qu'environ 50 000 bâtiments pourraient être touchés par l'érosion côtière aggravée par le réchauffement climatique (source : déclaration de Barbara Pompili, ministre de la Transition écologique, citée par le journal *Sud Ouest*, 19 février 2022).

¹²⁶ Soit le collectif de chercheurs autour du projet **MASALA/ADAPTACOTE**, ce qui a donné lieu à un article paru dans la revue *Natures, Sciences et Sociétés* (Bousquet et al. 2021).

et/ou citoyenne, changements de comportement, etc. Enfin, le *non-concernement actif* exprime l'identification d'une situation problématique (pour soi ou pour les autres) qui s'accompagne d'une mise à distance, comme le fait de privilégier les aménités par rapport aux menaces potentielles (Bousquet et al. 2021)¹²⁷. Une large majorité des travaux sur le concernement et/ou sur la perception des risques s'intéresse surtout aux *habitants-électeurs* (les résidents permanents). L'originalité de notre approche consiste à intégrer les *circulants-usagers* (Béhar, Estèbe, et Vanier 2014), d'autant plus qu'une partie de ces habitants temporaires sont en première ligne face aux risques littoraux.

Les résultats inédits du programme interdisciplinaire **EVEX** évaluent le concernement au risque d'érosion de l'ensemble des usagers d'un lieu touristique, ce qui est rare dans la littérature académique (Buzinde et al. 2010; Rodella et al. 2017). Le terrain d'étude choisi (trois plages du sud-ouest de l'île d'Oléron¹²⁸) est marqué par un fort recul du trait de côte (jusqu'à 700m entre 1964 et 2016). La fréquentation touristique est essentiellement estivale. Cela laisse supposer un faible degré de concernement au risque pour une large majorité de *plageurs*, d'autant plus que les stigmates des tempêtes hivernales sont régulièrement effacés par des travaux de reconstitution du haut de plage (**Figure 36**). Cependant, certains accès aux plages ont été entièrement repensés pour anticiper le recul du trait de côte : le stationnement a été déplacé de plus de 400m à l'intérieur des terres sur une des trois plages.

Figure 36. Le Sud-Ouest de l'île d'Oléron : des plages touristiques marquées par un fort recul du trait de côte



Crédits : Plage de Vert-Bois, 12 mars 2018, © Luc Vacher

Crédits : Plage de Vert-Bois, 12 août 2018, © Perrine Bergossi

Source : Luc Vacher et Perrine Bergossi, 2018, Programme **EVEX**.¹²⁹

¹²⁷ Ce cadre théorique développé plutôt dans le champ de la sociologie politique est proche de la théorie de l'adaptation développée en psychologie environnementale par Lazarus en 1966 - cité par Lemée (2021). Celle-ci distingue trois catégories : 1) Les stratégies d'adaptation actives (actions, comportements, pratiques qui visent à résoudre le problème) ; 2) les stratégies d'adaptation passives (réduction des tensions internes à chaque individu telles que la peur ou l'anxiété) ; 3) Les stratégies de soutien social (appui sur des proches ou sur d'autres acteurs).

¹²⁸ Vert-Bois (Dolus d'Oléron), une plage relativement proche du village et comportant un estran en partie rocheux ; La Giraudière (Grand Village Plage) qui comporte un accès à la plage récemment repensé et La Grande Plage (Saint-Trojan-les-Bains) qui est une large plage isolée par la forêt domaniale.

¹²⁹ Ces deux photos sont illustratives et n'ont pas pour objet d'observer le recul du trait de côte.

816 usagers des plages ont ainsi fait l'objet d'une enquête par questionnaire entre le 2 juillet et le 17 août 2018¹³⁰. L'échantillon est conforme aux attendus : il est composé de touristes logeant à Oléron (53%), de résidents secondaires (20%) et d'excursionnistes (17%). Seuls 7% sont des résidents permanents insulaires. Néanmoins, les enquêtés sont majoritairement des habitués : seuls 28% d'entre eux ont découvert ces plages pour la première fois au moment de l'enquête quand 43% les fréquentent depuis plus de 10 ans. La nature de notre échantillon rend donc possible une évaluation de la perception des changements affectant le littoral, en l'occurrence ici l'érosion.

La grille d'analyse du questionnaire (**Tableau 15**) est construite de manière à recueillir des informations sur les éléments qui caractérisent et expliquent la perception du recul du trait de côte à travers trois types d'indicateurs : (1) le regard porté sur le paysage, (2) les changements observés dans le paysage et les aménagements, (3) l'appréhension de ces changements. C'est plus particulièrement ce dernier thème qui permet d'analyser le degré de concernement des usagers. Nous faisons également l'hypothèse que trois types de critères sont susceptibles d'expliquer un différentiel de perception parmi les usagers : le type de plage fréquentée, le profil de l'utilisateur (et notamment son statut dans le lieu), les temporalités de fréquentation (saisonnaire, interannuelle) et le degré d'observation des marqueurs potentiels de l'érosion (changements paysagers, déplacement des aménagements).

Tableau 15. Grille d'analyse de l'enquête menée sur une sélection de plages de l'île d'Oléron (été 2018)

Eléments pouvant caractériser la perception du recul du trait de côte	Regard porté sur le paysage	Constat et explication des changements dans le paysage et les aménagements	Appréhension de ces changements
Facteurs susceptibles d'expliquer un différentiel de perception	Plage	Plage	Plage
	Profil/Statut dans le lieu	Profil/Statut dans le lieu	Profil/Statut dans le lieu
	Temporalités de fréquentation	Temporalités de fréquentation	Temporalités de fréquentation
		Degré d'observation	Degré d'observation

Conception et réalisation : Pauline Bergossi, Maryline Touvron, Luc Vacher et Didier Vye, 2018, EVEX.

¹³⁰ L'enquête a été menée par Maryline Touvron, stagiaire en Master 2 SPE GAGL au laboratoire LIENSs et par Perrine Bergossi, chargée de mission sur le programme. Cette enquête a été encadrée par Luc Vacher et moi-même.

Les principaux résultats de cette enquête montrent qu'une expérience touristique, notamment lorsque celle-ci est renouvelée, alimente le concernement au risque.

Ainsi, toutes les catégories d'usagers perçoivent des changements dans l'environnement de la plage. Les touristes venus au moins deux fois sont environ deux tiers à percevoir des changements dans les aménagements (60%) ou dans le paysage « naturel » (68%). La précision du vocabulaire pour caractériser les causes des changements paysagers peut néanmoins différer selon le statut dans le lieu : le terme érosion est explicitement évoqué par les résidents à l'année, pendant que les résidents secondaires parlent surtout du « *recul de la dune ou de la plage* » alors que l'expression « *affaissement* » prédomine chez les touristes.

Les changements observés sont-ils néanmoins considérés comme un problème pour les usagers ? L'identification du caractère problématique d'une situation pourrait alors être une preuve d'un certain concernement de leur part. Certes, le changement dans les voies d'accès n'est que très peu perçu comme une politique d'anticipation du recul du trait de côte. Mais, les dynamiques paysagères sont considérées comme préoccupantes par 80% des usagers ayant constaté des changements. La plage fréquentée, l'ancienneté dans le lieu ne sont pas des critères significatifs dans cette préoccupation. En revanche, le fait de fréquenter la plage en hiver, comme c'est le cas pour les résidents secondaires, accentue les certitudes sur les causes et l'ampleur du recul du trait de côte. Ce dernier est largement perçu comme une menace, que l'on soit *habitant-électeur* (88%) ou *circulant-usager* (72% pour les touristes logeant à Oléron, 77% pour les résidents secondaires). Ce sentiment de menace reste toutefois proportionnel aux enjeux puisque le concernement est plus fort parmi les usagers fréquentant la plage de Vert-Bois dont l'espace résidentiel, par sa proximité à la mer, est le plus menacé par l'érosion.

Cette étude bouscule ainsi les idées reçues sur l'usager de la plage, loin d'être un *idiot du voyage* (Urbain 1991) peu concerné par les enjeux de son lieu de vacances. Le *circulant-usager*, bien que de passage, est en capacité de mesurer les effets du dérèglement climatique sur ses lieux de pratique récréative. Ce constat rejoint ceux d'autres travaux. À partir du cas de la station balnéaire de Lacanau, une enquête sociologique a montré que les usagers des lieux touristiques littoraux sont loin d'être des *profanes* (Rocle et al. 2016). Ils peuvent développer une bonne connaissance du risque en raison de la publicisation croissante des conséquences liées au dérèglement climatique, surtout lorsque celles-ci sont visibles sur les côtes fréquentées. Ainsi, les risques liés à la mer peuvent être considérés comme « socialement amplifiés », ce qui transcende les catégories classiques (Hellequin et al. 2013; Pidgeon, Kasperson, et Slovic 2003).

*We are at risk and so what?*¹³¹ (De Dominicis et al. 2015)

S'agissant des résidents, plusieurs études montrent à quel point les personnes qui possèdent un logement dans une zone vulnérable préfèrent vivre avec le risque en le relativisant ou en le dédramatisant (Durand 2014). C'est aussi vrai lorsque le danger est avéré et visible dans le paysage comme dans le cas des risques industriels (Coanus, Duchêne, et Martinais 2007). Il s'agit pourtant moins d'une méconnaissance du risque que d'une mise à distance. Ainsi, certains habitants en bord de mer, tout en ayant conscience de la réalité du changement climatique à une échelle globale, ne mesurent pas toujours les incidences au niveau local et les perspectives d'exposition croissante (Rulleau et al. 2015). Pour tenter d'expliquer cette mise à distance, deux hypothèses principales sont émises dans la littérature : la première est liée à des effets de contexte socio-politique, l'autre relève de la relation au lieu.

S'agissant du **contexte socio-politique**, notons les injonctions contradictoires des stratégies d'adaptation aux risques mises en place par les pouvoirs publics à leurs différentes échelles de compétence en France. La volonté de la part de l'État d'envisager le scénario de la relocalisation se heurte à un principe de réalité : les zones touchées par la submersion ont connu depuis la tempête Xynthia un investissement sans précédent pour fixer le trait de côte afin de sécuriser les enjeux, majoritairement urbains et situés en zones basses (Chauveau et al. 2011). Ainsi, davantage que les médiatisées « zones de solidarité », c'est bien le Plan Dignes qui, dix ans après, marque le paysage des côtes charentaises touchées par Xynthia (Mazeaud et Rieu 2021). Cette action menée par le Conseil départemental de Charente-Maritime a financé pour environ 120 millions d'euros¹³² la reconstruction et/ou le rehaussement de plusieurs dizaines de kilomètres d'ouvrages en dur. Le Plan Dignes s'est traduit sur certaines portions du littoral par une revalorisation paysagère. À titre d'exemple, le quartier des Boucholeurs au sud de l'agglomération rochelaise, particulièrement sinistré par la submersion de 2010, est devenu un lieu très prisé à des fins récréatives - promenade littorale, terrasses de cabanes ostréicoles, etc. (**Figure 37**). Dans le même temps, d'autres sites urbains ont conservé leur attrait en raison d'une intégration discrète des aménagements de protection dans le paysage, à l'image du quartier de la Ville en Bois à La Rochelle. Les élus locaux optent donc pour des stratégies d'aménagement intégrant de manière opportuniste la gestion du risque pour répondre à l'injonction du développement socio-économique (Douvinet et al. 2011).

¹³¹ « Nous sommes soumis à des risques et alors ? ».

¹³² Si l'État à travers le Fonds de prévention des risques naturels majeurs (Fonds Barnier) finance à hauteur de 40%, la majorité du financement est assurée par les collectivités territoriales (Département 20%, Région 20%, communes et EPCI 20%).

Figure 37. Évolution des attributs du quartier des Boucholeurs touché par la tempête Xynthia



Crédits : Les Boucholeurs, 5 mai 2011 (a) et 20 avril 2022 (b), © Didier Vye

Les injonctions contradictoires de la politique de gestion du risque littoral en France se retrouvent aussi dans les régimes assurantiels ou d'indemnisation qui sont à *géographie variable*. Ainsi, une localisation résidentielle à proximité des côtes meubles soumises à l'érosion (dunes, cordons sableux) ne permet pas aux propriétaires d'être indemnisés en raison du fait que le risque est considéré comme prévisible. De ce point de vue, le jugement rendu fin 2020 en faveur des résidents de l'immeuble du Signal à Soulac-sur-Mer en Gironde fait figure d'exception¹³³. A contrario, les biens situés le long d'une côte rocheuse ou d'une falaise peuvent être couverts au titre de l'aléa « mouvement de terrain ». S'agissant des zones basses soumises à la submersion marine, les biens sont couverts (avec application d'une franchise) par le régime assurantiel des catastrophes naturelles (dit CATNAT) fondé sur le

¹³³ En novembre 2020, après 6 ans de procédure judiciaire, les propriétaires du Signal ont finalement obtenu une indemnisation de la part de l'État à hauteur de 70% de la valeur vénale d'origine. Construit au début des années 1970 dans le cadre de la MIACA, cet immeuble avait été touché par un arrêté de mise en péril après les fortes tempêtes de l'hiver 2013-2014. Cependant, la Préfète de Région a précisé que ce cas devait rester exceptionnel et ne pourrait pas faire jurisprudence.

principe de solidarité territoriale en faveur des victimes d'un évènement considéré comme imprévisible. Le système français, en participant à une « *déresponsabilisation des acteurs* » (Cazaux, Meur-Ferec, et Peinturier 2019) favorise donc le statu quo résidentiel en bord de mer quel que soit le type d'habitant¹³⁴. Concernant les ménages désireux d'acquérir ou de louer un bien immobilier en bord de mer, l'information sur les risques est obligatoire au moment de la vente. Si depuis octobre 2011, l'aléa submersion marine est intégré à l'Information des Acquéreurs et Locataires (IAL), une étude menée sur le littoral du Nord et de la Picardie en 2014 montre que les futurs acheteurs sont plus sensibles au Diagnostic de Performance Energétique (DPE) qu'à la carte des aléas car l'impact financier y est plus direct (Caumont et Berger 2014). Dans ce contexte, les prix de l'immobilier ne semblent pas influencés par les évènements météo-marins extrêmes (Cazaux 2022). Des travaux antérieurs d'économistes soulignaient déjà que les logements situés en bord de mer n'étaient guère affectés par la décote habituelle des biens situés dans les zones à risque (Mauroux 2015).

Ce contexte socio-politique malgré les discours, les rapports d'élus (Buchou 2019) et la Loi Climat et Résilience (2021), ne plaide pas en faveur de l'acceptabilité des mesures alternatives d'adaptation telles que le repli stratégique, plus sobrement renommé par l'État « *recomposition spatiale* » afin de ne pas donner l'impression d'une défaite face à la montée des eaux.

S'agissant de la **relation au lieu**, une récente revue de littérature internationale a mis en évidence les principaux facteurs jouant sur les préférences des habitants des littoraux vis-à-vis des différentes stratégies d'adaptation¹³⁵ face à l'érosion et à la submersion (Malette et al. 2021). Derrière le critère de perception du risque, c'est la notion d'attachement au lieu qui revient le plus souvent. Cela témoigne de la prise en compte grandissante du *sens du lieu* (voir [page 121](#)) dans l'analyse des risques côtiers (Krien et Michel-Guillou 2014; Lemée 2017). Ces travaux amènent à ne pas résumer les perceptions et représentations des risques à un *biais d'optimisme* (Peretti-Watel 2003). Cette dernière notion souvent reprise dans la littérature consiste à penser que les populations littorales seraient dans le déni. En revanche, peu de travaux interrogent la complexité des modes d'habiter, en particulier l'influence des parcours résidentiels des individus sur le concernement au risque et sur le positionnement face aux mesures d'adaptation (Rey-Valette, Robert, et Rulleau 2019). Parfois, pour des raisons pratiques, les résidents secondaires, bien que localisés en première ligne des risques liés à la mer, sont volontairement exclus de l'échantillon (Lemée et al. 2021).

Des interprétations parfois manichéennes opposent les *anciennes* et les *nouvelles* populations face au risque. Les premières, natives ou installées de longue date posséderaient une culture

¹³⁴ Le cas français contraste avec beaucoup de pays étrangers. Par exemple, au Québec, les résidents secondaires ne sont pas indemnisés pour la perte de leur bien après une catastrophe (Mineo-Kleiner et Meur-Férec 2016). Les conditions se durcissent néanmoins dans le cadre des Plans de prévention des risques littoraux (PPRL) élaborés par l'État : si les biens immobiliers sont en infraction avec les règles de ces derniers, les compagnies d'assurance ne sont plus tenues de couvrir les frais en cas de sinistre.

¹³⁵ Protection « dure », protection « souple », accommodation, « retrait stratégique », « laisser-faire ».

du risque issue d'un savoir vernaculaire de *bon sens* face aux dangers de la mer. En revanche, les nouveaux résidents, « aveuglés » par le désir de rivage, seraient moins sensibles aux risques (Billig 2006; Claeys et al. 2017; Weiss, Girandola, et Colbeau-Justin 2011). D'autres travaux montrent que l'expérience vécue d'une catastrophe est un critère essentiel dans la conscience du risque (Durand 2014; Lemée et al. 2021), ce qui laisse supposer que les habitants temporaires des lieux comme les résidents secondaires seraient moins concernés, notamment du fait qu'ils viennent rarement en hiver, au moment des plus fortes tempêtes. Or, l'étude **RS17** montre que plus de la moitié des propriétaires interrogés résidant dans des communes touchées par la tempête Xynthia (île d'Aix, Châtelailon-Plage) considère que leur bien est situé dans une zone exposée aux risques liés à la mer (Bontet et al. 2016). Les *focus groups* ont aussi souligné le traumatisme vécu par certains propriétaires, d'autant plus que certains d'entre eux avaient déjà subi des dégâts lors de la tempête Martin en 1999. Cela explique leur préférence pour des mesures de protection en dur (parfois associées à du rechargement) et par là-même une réticence face à une stratégie de relocalisation. Ainsi, comme le rappelle Séverine Durand (2014), la poursuite de l'urbanisation littorale brouille les frontières entre « anciens » et « nouveaux » : les uns comme les autres sont exposés de manière grandissante au risque et sont donc en demande d'ouvrages de protection.

Les clivages classiques relatifs au statut résidentiel doivent ainsi être nuancés pour insister sur d'autres modalités du *sens du lieu* de la part des populations qui habitent le littoral. Parmi eux, la notion de *place meaning* (signification du lieu) utilisée dans la littérature phénoménologique anglophone semble pertinente. En effet, la signification symbolique qu'un individu accorde à un lieu est un des fondements de la relation affective qu'il entretient avec celui-ci (Brehm, Eisenhauer, et Stedman 2013). Cette modalité de relation au lieu s'appuie sur des préférences géographiques (Devine-Wright et Howes 2010). Celles-ci, comme évoqué **page 119**, sont l'expression d'une combinaison entre les attributs (la mer, la plage, etc.) et les qualités d'un lieu (calme, beau, plaisant etc.) qui, dans le cadre d'un projet récréatif, se transforment en aménités. Ainsi, de nombreux individus sont nourris par les valeurs récréatives associées au bord de mer depuis l'émergence du tourisme au XIX^{ème} siècle. Ce désir de rivage transcende les catégories habituelles (résident permanent, résident secondaire, touriste de passage). Le *place meaning* est aussi à considérer dans ce qu'il renvoie aux autres individus et aux communautés d'appartenance. Combiné avec l'identité par le lieu (*place identity*)¹³⁶, le *place meaning* fait de la localisation résidentielle en bord de mer un signe valorisant socialement (Twigger-Ross et Uzzell 1996). La localisation résidentielle est en effet un « *fait de représentation sociale* » (Bonvalet et Dureau 2000, 137). Posséder un logement avec vue sur mer représente alors un des signes extérieurs de richesse et de réussite sociale (Claeys et al., 2017). Dans la mesure où la vue sur mer n'empêche nullement la perception des risques (Kellens et al. 2011), certains propriétaires font preuve d'un *déni stratégique* (Barthélémy et Claeys 2016), c'est-à-dire un déni parfaitement conscientisé pour conserver une position à la fois spatiale et sociale *chèrement* acquise. Dans cette perspective,

¹³⁶ Voir **page 122**.

l'exposition sociale l'emporte sur l'exposition au risque. S'agissant des résidents secondaires, l'étude **RS17** a montré la forte signification socio-spatiale des choix résidentiels à travers une logique d'affiliation et d'imitation entre individus d'un même groupe social, d'un même réseau professionnel, d'une même communauté de pratiques. C'est particulièrement vrai sur l'île de Ré (**Encadré 11**).

Encadré 11. Des choix résidentiels entre affiliation et imitation

« C'est ce qui nous a fait choisir l'île de Ré plutôt que le sud de la France, l'intérieur des terres, parce qu'on cherche tous j'imagine à un moment ou à autre, les endroits pour une résidence secondaire quand on se décide, où on a les copains, ou une affinité, ou une histoire, enfin et finalement nous quand on a commencé à chercher, on a pas mal de copains dans les villages, qu'ont acheté des maisons, dans le Lubéron etc. Et finalement ce qui a fait la différence c'est la mer et le climat ici (approbations). » Patrick Savanier, 65 ans, propriétaire d'une résidence secondaire au Bois-Plage-en-Ré depuis 2011, résidant à l'année à Rueil-Malmaison (Région parisienne).

« Parce que c'est vrai on avait pensé au Lubéron, il y avait aussi le problème des distances, un peu d'isolement, ici on a trouvé que c'était plus près de tout et puis parce qu'on avait aussi un groupe d'amis (...). C'est soit l'histoire, soit les amis aussi qui nous ont beaucoup aidé à participer à notre choix. » Marie Bonnet, 64 ans, propriétaire d'une résidence secondaire au Bois-Plage-en-Ré depuis 2003, résidant à l'année à Rouen (Seine-Maritime).

Source : **RS17, 2016**. Focus group organisé au Bois-Plage-en-Ré, 24/07/2014.

Ces deux discours montrent que les choix résidentiels sont fondés sur des préférences géographiques similaires (le Lubéron, l'île de Ré). Pour eux, ces lieux sont autant de *places to be*, c'est-à-dire des lieux idéaux et incontournables (Didier-Fèvre 2015), dans « l'air du temps » (Équipe MIT 2002) dont la signification est partagée dans le cadre d'un entre-soi fondé sur la sociabilité. Cet entre-soi s'inscrit dans une logique de différenciation et de mise à distance socio-spatiale : sur l'île de Ré, c'est la commune la plus excentrée de l'île (Les Portes-en-Ré) qui possède la part la plus élevée de résidences secondaires dont les propriétaires sont aussi les plus aisés du département : ainsi en 2014, 24% des résidents secondaires enquêtés qui résident aux Portes déclaraient des revenus mensuels nets par ménage supérieurs à 7000 euros contre 16% pour l'ensemble des enquêtés de l'île et seulement 7% à l'échelle du département (**RS17, 2016**).

Qu'en est-il du concernement environnemental de ces multi-résidents, souvent aisés, qui ont fait le choix d'habiter les littoraux de manière temporaire ? Nous avons pu montrer dans le cadre du projet **MASALA/ADAPTACOTE** qu'il existe une relation significative entre le *place meaning* et le concernement actif, à savoir la participation et la mobilisation face à un risque donné ou à la préservation d'un environnement considéré comme menacé (Bousquet et al. 2021). Cela confirme certains travaux qui montrent un lien entre un *place meaning* fort et un engagement dans des dispositifs de gouvernance locale (Clarke, Murphy, et Lorenzoni 2018).

Dans le cadre du programme **RS17**, nous avons montré l'importance de l'engagement des propriétaires de résidence secondaire dans des associations de « *défense de droits et intérêts, de promotion de causes* », pour reprendre la typologie développée par Prouteau et Wolff (2013), en particulier sur l'île de Ré (Vye et al. 2017). Il est ainsi possible de distinguer trois niveaux de concernement environnemental (Schultz 2001) :

- Le concernement *biosphérique* qui se traduit par une conscience écologique bio-centrée où c'est d'abord la défense des écosystèmes qui prévaut ;
- Le concernement *altruiste* qui est caractérisé par une préoccupation environnementale plus inclusive à l'échelle de l'ensemble de la société ;
- Le concernement *égoïste*, c'est-à-dire la défense de ses propres intérêts.

Dans la lignée des travaux sur l'implication construite par les relations sociales au sein des « communautés » de résidents secondaires en milieu rural (Armstrong et Stedman 2019), il est possible d'interpréter ces formes de mobilisation comme une manière de conserver une forme de *statu quo* dans des lieux à forte valeur écologique. Cela concerne la volonté de préservation des paysages mais aussi la nette préférence pour la consolidation des ouvrages de défense contre la mer dans cette île basse très exposée à la submersion et à l'érosion. Le concernement environnemental de certains propriétaires est en quelque sorte réapproprié à des fins stratégiques de préservation d'un entre-soi résidentiel qui contribue à conserver la valeur foncière de leur bien. Dans ce contexte, la faisabilité économique d'éventuelles mesures de relocalisation, qui jusqu'ici se sont toujours accompagnées d'une indemnisation proportionnelle à la valeur vénale de chaque logement, est d'autant plus diminuée¹³⁷.

Une enquête menée auprès de résidents de deux communes du littoral aquitain : premiers résultats

Les travaux antérieurement cités (**RS17, ADAPTACOTE**) ont nourri ceux du programme **SHORELINE**. Celui-ci a permis de recueillir des données d'enquête durant les étés 2020 et 2021 auprès de 322 résidents de deux stations balnéaires du littoral aquitain¹³⁸, Capbreton et Lacanau, fortement exposées au risque d'érosion et/ou de submersion.

Nous avons cherché à contourner le biais de désirabilité sociale souvent fréquent dans les enquêtes de représentation d'un enjeu en intitulant le questionnaire « *Quel regard portez-vous sur Lacanau/Capbreton* ». Il était accompagné du texte de présentation suivant : « *Lacanau/Capbreton, station touristique du littoral français est une commune attractive et dynamique confrontée au défi du changement climatique. La question d'un aménagement efficace se pose pour ce territoire dans le futur. (...) Cette enquête par questionnaire vise à mieux comprendre votre vision de Lacanau/Capbreton en termes d'attractivité, de choix résidentiels, de cadre de vie dans le contexte particulier de la gestion du risque d'érosion*

¹³⁷ Ce fut le cas pour les zones de solidarité post-Xynthia qui ont assez peu concerné l'île de Ré et beaucoup plus des espaces littoraux à la moindre valeur foncière et organisés autour d'activités ostréicoles (Charron, Port des Barques, Pointe de la Fumée à Fouras, village des Boucholeurs – cf. **Figure 37**).

¹³⁸ 172 réponses exploitables à Capbreton, 150 à Lacanau.

côtière. ». Le risque érosion est donc présenté comme un élément de contexte et non comme l'objet de l'enquête.

Nous sommes partis de l'hypothèse que le concernement au risque, en particulier le positionnement des résidents vis-à-vis de la relocalisation, pouvait être influencé par deux dimensions : les trajectoires résidentielles d'une part et la signification du lieu (*place meaning*) d'autre part. Au moment où nous écrivons ces lignes (printemps 2022), le traitement statistique n'est pas encore achevé, ce qui ne nous permet pas de vérifier cette double hypothèse¹³⁹. Dans le cadre de ce manuscrit, nous avons donc choisi d'étudier quelques variables descriptives essentielles à la compréhension des deux cas d'étude (**Tableau 16**).

¹³⁹ Un article interdisciplinaire est en cours de rédaction en collaboration avec l'économiste Jeanne Dachary-Bernard (responsable du projet) et Sandrine Lyser (ingénieure d'études statistiques) de l'INRAE de Bordeaux. Le questionnaire a été construit dans le cadre de cette collaboration avec également la participation de Léonie Jouvenot, stagiaire de Master SPE GAGL au LIENSs.

Tableau 16. Variables descriptives relatives au profil résidentiel et au concernement au risque d'érosion chez les résidents de Lacanau et de Capbreton (en %)

Thème	Variables	Échantillon Total (n=322)	Échantillon Lacanau (n=150)	Échantillon Capbreton (n=172)
Profil résidentiel	Résident principal	54	30	74,4
	Résident secondaire	46	70	25,6
	Moins de 10 ans d'ancienneté dans la commune	39	33,3	43
	Logement situé à moins de 100m de la mer	34	61	11
Concernement	Erosion= menace collective	81	79,4	82
	Erosion= menace pour logement (2020)	38	52,7	25
	Exposition à l'érosion pour logement (2050)	47	58,6	36,6
	Recherche active d'information sur l'érosion et ses conséquences	45	50	41,3
	Participation aux forums publics et autres évènements informatifs de ma commune sur la thématique de l'érosion	35	33,3	37,2
Relocalisation	Déménagement d'ici 2040 en réponse au risque d'érosion du littoral= oui	28	27,9	27,3
	Déménagement d'ici 2040 en réponse au risque d'érosion du littoral= non	43	40,7	44,2
	Déménagement d'ici 2040 en réponse au risque d'érosion du littoral= ne sait pas	30	32	27,9

Clé de lecture : les variables grisées montrent un écart significatif entre les deux communes (au moins 10 points). Le nombre en gras représente la valeur maximale.

Source : enquête **SHORELINE** (2020, 2021), traitement statistique : Sandrine Lyser.

Les deux communes investiguées présentent deux populations aux profils résidentiels presque inversés : les résidents secondaires sont largement majoritaires à Lacanau et minoritaires à Capbreton. Les enquêtés de Capbreton sont aussi caractérisés par une part plus importante de nouveaux résidents (43% sont arrivés il y a moins de 10 ans) et une localisation résidentielle différente puisqu'ils sont une petite minorité (11%) à résider à moins de 100 mètres du rivage contre 60% des enquêtés à Lacanau.

Malgré des profils résidentiels contrastés, les populations enquêtées présentent un haut niveau de concernement au risque quelle que soit la commune : environ 80% des personnes

interrogées considèrent que l'érosion est une menace collective. Le concernement actif est également important au sein des deux communes : un peu moins de la moitié à Capbreton comme à Lacanau déclare rechercher activement de l'information relative au risque d'érosion et environ un tiers des répondants déclare participer aux forums publics et autres événements informatifs de leur commune sur cet enjeu. Il est logique de constater que les résidents pensant que l'érosion constitue une menace pour leur propre logement d'ici 30 ans sont nettement plus nombreux à Lacanau (58,6%) qu'à Capbreton (36,6%) puisque ces derniers sont situés plus en retrait du rivage. Cependant, l'éventualité d'une relocalisation résidentielle d'ici à 2040, bien que globalement minoritaire (28%), est aussi élevée à Capbreton qu'à Lacanau. Avec une part importante d'indécis (30%), la part de ceux qui refusent catégoriquement la relocalisation est finalement minoritaire au sein de l'échantillon (43%) avec de faibles variations par commune.

Ces éléments communs à des populations qui présentent pourtant deux profils résidentiels différents laissent supposer que d'autres critères jouent dans l'acceptabilité d'une éventuelle relocalisation résidentielle. Les traitements statistiques bivariés et multivariés permettront de tester l'influence de ces autres variables en particulier celles relatives aux trajectoires résidentielles (ancienneté dans le lieu, projet résidentiel...) et au *place meaning* (vue sur mer, valeur estimée du bien, aménités...). Il s'agira par exemple de vérifier si la valeur récréative des lieux rejoint celle de l'immobilier et si la vue sur mer, considérée comme l'aboutissement d'une trajectoire résidentielle « réussie » limite la capacité à se projeter dans un scénario de relocalisation.

En définitive, les travaux que nous menons sur la signification socio-spatiale des choix résidentiels en zone côtière alimentent la réflexion sur le degré du concernement des populations littorales aux risques liés à la mer. S'intéresser aux modalités de la relation au lieu que tissent l'ensemble des populations qui habitent en bord de mer nous semble fondamental dans le contexte de la crise climatique. En effet, les pouvoirs publics, malgré un certain nombre d'injonctions contradictoires, cherchent à mettre en place différentes stratégies d'adaptation aux effets du dérèglement climatique. Nous avons d'ailleurs participé à la rédaction d'un rapport sur ce sujet et qui a été remis aux chefs d'État et de gouvernement du G7 réunis à Biarritz en 2019¹⁴⁰. Mais, le changement climatique n'est pas le seul défi auquel sont aujourd'hui confrontées les sociétés. La pandémie mondiale de COVID-19 et ses éventuelles conséquences sur les déplacements à dimension récréative méritent d'être analysées, dans la mesure du possible et avec le recul nécessaire à toute démarche scientifique.

¹⁴⁰ Rocle N., Dachary-Bernard J., Vye D., et al., 2019, Des déterminants sociaux et culturels : perceptions sociales, relations au lieu et choix résidentiels face aux risques littoraux. In Région Nouvelle-Aquitaine, 2019, Territoires Océan : acteurs de solutions, Rapport commandé par la Région Nouvelle-Aquitaine et remis aux chefs d'Etat du G7, Biarritz, août 2019, pp. 20-22. [\[En ligne\]](#)

3.3. Réversibilités ? Les déplacements vers les littoraux à l'épreuve des crises

Dérèglement climatique, terrorisme, pandémie mondiale, retour de la guerre en Europe, les crises ou événements socio-écologiques non maîtrisés s'accumulent depuis au moins une décennie¹⁴¹. Face à ces dangers parfois invisibles (un virus) ou surgissant de manière aléatoire et violente (un attentat, une tempête), les sociétés démocratiques sont progressivement gagnées par le sentiment d'une perte de leur *sécurité ontologique* (Giddens 1984) cause et conséquence d'une défiance croissante vis-à-vis des élites, qu'elles soient politiques, médiatiques ou scientifiques. Ce monde de plus en plus anxiogène laisse les individus désorientés, ce qui en conduit certains à chercher des réponses simplistes à des problèmes complexes. Écrit à l'issue du premier confinement de mars 2020, « *Où suis-je ?* », l'essai de Bruno Latour mobilise la question fondamentale du géographe pour illustrer la perte de repères d'une société de « *terrestres* » confrontée à un événement sans équivalent dans l'Histoire de l'Humanité (Latour 2021). Cette assignation à résidence mondialisée pour faire face à la pandémie de COVID-19 questionne substantiellement le rapport à la mobilité, puisque la limitation des déplacements avait pour effet de lutter contre un virus empruntant lui-même les réseaux de mobilité d'un monde interconnecté.

Le cumul de crises socio-écologiques, en particulier la crise sanitaire et le dérèglement climatique, semble plus particulièrement entraver deux types de déplacements :

- Les voyages longue distance, en particulier le tourisme international, soumis à la fois aux conséquences de la fermeture des frontières pour limiter la propagation du virus et, dans certains cas, par une culpabilité grandissante de certains occidentaux à prendre l'avion¹⁴², moyen de transport rejetant le plus de CO². La planète ne serait donc plus vraiment *nomade* (Knafou 1998) d'autant plus que les politiques migratoires sont elles aussi de plus en plus restrictives.
- Les mobilités quotidiennes, bouleversées à la fois par la montée en puissance du télétravail (Talandier 2021) et par des politiques publiques nationales et locales qui encouragent le recours à des modes de transport plus écologiques et qui valorisent la ville des courtes distances.

Les mobilités résidentielles occupent une place à part dans ce contexte. Durant les différents épisodes de confinement, les circulations résidentielles ont été stigmatisées car elles ont révélé de profondes inégalités entre les « assignés à résidence » sans repli résidentiel possible et les multi-résidents qui ont plutôt fait le choix d'être confinés dans leur logement le plus

¹⁴¹ La notion de crise a d'abord été étudiée par des économistes à la suite du krach boursier de 1929 puis des chocs pétroliers des années 1970. En géographie, les travaux de David Harvey ont montré que les crises, loin d'être des accidents, sont consubstantielles au capitalisme. Pour François Bost et Stéphane Rosière (2018), ce terme traduit un changement d'état qui révèle des dysfonctionnements d'ordre systémique. La crise est également marquée par l'incompréhension, l'incertitude, la perte de repères, ce qui amplifie son caractère anxiogène. C'est d'autant plus vrai lorsque les crises se succèdent, se combinent ou se nourrissent entre elles.

¹⁴² En Suède, pays particulièrement concerné par cette honte de prendre l'avion, ce phénomène sociologique a même un nom : le *Flygskam*.

spacieux (généralement la résidence secondaire). Une fois les limitations levées, la forte activité du marché de l'immobilier alimente la rhétorique d'un possible *exode urbain* de la part de populations désireuses de quitter les métropoles pour un soi-disant *désir d'espace*. Pour ceux qui en ont les moyens, tout se passe comme si tout changement de résidence était devenu une *lifestyle migration*, comme si les critères relatifs au « cadre de vie » étaient prioritaires dans les choix, comme si les individus se recentraient sur les pratiques récréatives face aux incertitudes d'un Monde déboussolé et en réaction au fait que la culture et les loisirs avaient été subitement jugés *non essentiels* par les pouvoirs publics.

Ainsi, dans ce contexte de crises multidimensionnelles, il s'agira de décrypter les **discours** sur des formes apparentes de réversibilité dans les mobilités, en particulier résidentielles, à l'image d'un hypothétique *exode urbain*. Il s'agira plus particulièrement de s'interroger sur l'attrait des littoraux dans cette configuration post-confinement(s) et de se demander en quoi cet attrait traduit une forme de réversibilité (3.3.1).

Nous proposerons ensuite un **cadre théorique** qui cherche à questionner le désir de rivage en temps de crise. Pour cela, nous remobiliserons d'une part la notion de *disponibilité* évoquée dans la partie 2 en tant que condition nécessaire à la réalisation d'une mobilité récréative vers les littoraux et d'autre part en testant l'hypothèse que le désir de rivage est motivé par la recherche d'*ambiances* particulières. Le recours à la notion d'ambiance a pour objectif de renouveler l'approche classique par les aménités tout en insistant sur le caractère fluctuant des mobilités à dimension récréative (3.3.2).

Enfin, nous évoquerons les **sources et les méthodes** que nous envisageons de mettre en place pour répondre à ces questionnements dans le cadre de plusieurs projets que nous comptons mener durant les cinq prochaines années (3.3.3).

3.3.1. Interroger la réversibilité des déplacements en temps de crise : quelle place pour le désir de rivage ?

La notion de réversibilité

Haro sur les déplacements longue distance, reconfiguration des modes de transport du quotidien, fuite supposée des habitants des métropoles vers les espaces de plus faible densité...Les conséquences des crises actuelles sur les mobilités interrogent le caractère *réversible* des déplacements. Au sens usuel, la réversibilité désigne la capacité d'un processus à revenir à un état antérieur. Dans le champ des *mobility studies*, Vincent Kaufmann s'est interrogé sur cette notion à l'échelle des individus. Pour lui, comme pour Zelinsky (voir **page 15**), les formes classiquement irréversibles de mobilité (migration, mobilité résidentielle) sont progressivement remplacées par des formes plus réversibles telles que la multi-résidence, la mobilité quotidienne ou le voyage (Kaufmann 2005). Concernant ces dernières, l'individu mobile conserve une pluralité d'options possibles : il peut choisir de transformer l'une de ses résidences en résidence principale, s'orienter vers différents lieux et modes de transport pour ses déplacements quotidiens ou pour ses voyages d'affaires ou de loisirs. Certes, en opposant

la migration aux autres formes de mobilité, Vincent Kaufmann semble négliger l'apport des travaux sur les migrations internationales qui montrent que ces dernières génèrent aussi des formes de réversibilité, ne serait-ce que par les processus de circulation migratoire (voir [page 44](#)). Mais son approche renouvelle la notion de réversibilité. Celle-ci ne désigne pas simplement un retour en arrière - un monde moins mobile qui valoriserait la proximité - ou un déplacement en sens inverse - un flux centrifuge des villes vers les campagnes. La réversibilité révèle un niveau supérieur de complexité dans le système des mobilités. Cependant, cette complexification est-elle synonyme d'une mobilité généralisée rejoignant l'hypothèse d'une transition mobilitaire au chemin bien tracé (Knafou 2000) ? Au contraire, et c'est notre hypothèse, cette réversibilité révèle-t-elle le caractère fluctuant, volatile des déplacements dans un monde soumis à des incertitudes grandissantes ?

Il est alors possible de questionner le désir de rivage au prisme de la réversibilité dans le contexte de crises multidimensionnelles déjà évoqué. Un écueil important est toutefois à éviter : celui d'une vision trop dichotomique de l'espace opposant des grandes catégories de géotypes (ville/campagne, métropole/ville moyenne). En effet, le littoral est un objet qui s'accommode mal de ces catégories normatives.

« *Besoin de vert, envie de toit* » : les limites de la rhétorique de l'exode urbain

Figure 38. L'exode urbain à la Une



Sources : (a) Journal Libération, juin 2020 ; (b) Hebdomadaire L'Obs, (c) Mensuel Society, décembre 2021 ; (d) Journal Sud Ouest, 24 mars 2021.

En 2021 et 2022, dans le contexte du « post-confinement », l'activité du marché de l'immobilier s'est accélérée¹⁴³. Ces nombreuses transactions partageraient un point commun : l'engouement pour la maison individuelle avec jardin au détriment de l'appartement exigu, ce qui valoriserait les espaces de plus faible densité, là où il y a de la *place*. Dans le vocabulaire médiatique, cette tendance a rapidement été qualifiée d'*exode urbain* ou de *fuite des métropoles* soulignant par analogie l'attrait retrouvé des campagnes et/ou des villes moyennes (souvent amalgamées) – **Figure 38**. La fréquentation touristique à l'été 2020 aurait d'ailleurs annoncé l'engouement résidentiel dans la mesure où les départements les plus ruraux ont connu une explosion du nombre de réservations par rapport à 2019 : +110% dans les Vosges, +90% en Dordogne, +80% en Ardèche (Girard 2021). À l'été 2021, sur les plateformes de location de logements entre particuliers, la demande s'orientait majoritairement pour les maisons avec piscine au détriment des appartements, avec une préférence pour les longs séjours ce qui aurait comme conséquence de favoriser les destinations rurales (source : Journal *Sud Ouest*, 26 juin 2021).

Il ne s'agit pas de remettre en cause l'hypothèse du *désir d'espace* dans les choix résidentiels, phénomène par ailleurs relayé par plusieurs acteurs de terrain : professionnels de l'immobilier (notaires, agences), élus locaux, habitants. Cependant, celui-ci reste à objectiver à l'aide de données robustes. Olivier Bouba-Olga et Étienne Fouqueray (2022) ont étudié les inscriptions scolaires dans le premier et le second degré en comparant les données avant (2016-2019) et après la crise sanitaire (2020- 2021) à l'échelle des EPCI, ce qui permet potentiellement d'identifier les mouvements résidentiels des couples avec enfants. Les auteurs observent une diminution significative des inscriptions dans le premier degré dans les métropoles, en particulier Paris par rapport aux EPCI les moins denses (Communautés de Communes). Ils reconnaissent néanmoins les limites de ces données, notamment leur dépendance aux profils démographiques des territoires (présence plus ou moins massive des couples avec enfants par exemple). On pourrait aussi ajouter l'impossibilité de calculer une distance de migration (entre EPCI proches ou lointains) puisqu'il ne s'agit pas de données bi-localisées. Par ailleurs, une étude lancée en juin 2021¹⁴⁴ cherche à étudier les mobilités résidentielles dans un contexte post-COVID, notamment à partir des consultations des annonces immobilières. Cette source est très intéressante pour étudier des *préférences géographiques* mais ne permet pas d'observer des flux réels contrairement à ce qu'annoncent les premières cartes publiées¹⁴⁵. À ce stade (printemps 2022), l'observation rigoureuse de ce phénomène semble donc fragile et

¹⁴³ Selon les chiffres de la FNAIM (Fédération Nationale des Agences Immobilières), le volume de transactions en France a atteint un niveau record en 2021 (1 182 000) soit une progression de 10,7% par rapport à 2019, dernière année avant la pandémie. Celle-ci n'a pas entravé la progression des ventes puisqu'en 2020, malgré les confinements très stricts, 1 024 000 de ventes furent enregistrées.

¹⁴⁴ Il s'agit d'une [étude](#) financée par le PUCA, volet POPSU Territoires.

¹⁴⁵ « Ces cartes représentent les flux entre les lieux où se situent les internautes et les lieux où se situent les annonces qu'ils consultent pour les seconds trimestres de 2019, 2020 et 2021 » (Millet, Meyfroidt, et Simon 2022, 5). L'étude des flux résidentiels « réels » a été réalisée grâce à l'analyse des courriers de réexpédition de la Poste qui est un type de données potentiellement très riche bien que difficile d'accès.

il nous semble préférable d'attendre les futures données INSEE du recensement ou de s'appuyer sur d'autres sources robustes comme FIDELI (voir [page 201](#)).

Au-delà de leur nécessaire objectivation, les discours sur l'exode urbain posent plusieurs problèmes. D'un point de vue diachronique, ils donnent l'impression d'une rupture alors qu'il faut y voir une continuité. L'engouement pour la maison individuelle en zone péri-urbaine a démarré dès les années 1970 avec une diversité de situations territoriales (Cailly et Dodier 2007; Vanier 2012). Cela fait plus de 30 ans que les sociologues et géographes ruralistes évoquent une *renaissance rurale* (Kayser 1990). Loin du fantasme entre le *monde d'avant* (le confinement) et le *monde d'après*, les processus en cours relèvent plus d'amplifications conjoncturelles de logiques structurelles même si elles sont présentées comme nouvelles et spectaculaires. Comme le rappelait déjà il y a presque un siècle un des personnages du film *Les Enfants du Paradis* : « *C'est vieux comme le monde, ça, la nouveauté* ».

La rhétorique de l'exode urbain pourrait être socialement marquée, concernant les catégories sociales plutôt aisées, originaires des grandes métropoles et/ou qui occupent des emplois pour lesquels le télétravail est une option possible. Dès lors, les discours sur l'exode urbain possèdent un fort pouvoir performatif prenant la forme d'un *désir mimétique*¹⁴⁶ dans les préférences résidentielles : « *mon collègue de travail veut changer de vie et se mettre au vert pourquoi pas moi ?* »

Enfin, l'expression *exode urbain* confirme la persistance de la *paresse de la dichotomie*¹⁴⁷. Elle réactive des lignes de clivage territorial commodes mais trop schématiques et accompagnées de *lieux communs* qui participent à l'essentialisation spatiale : la ville *surpeuplée* est fuie pour la campagne *verdoyante*, les villes moyennes à *taille humaine* prennent *leur revanche* sur les métropoles *étouffantes*¹⁴⁸. Or, ces flux résidentiels témoignent au contraire de la complémentarité et non de l'opposition entre territoires (Davezies 2009). Cette persistance de la dichotomie est finalement sans surprise. L'individu a besoin de distinguer les choses pour leur donner du sens et s'accommode mal du flou, de l'entre-deux et de la transition. Sous cet angle, la dichotomie n'est peut-être pas qu'une paresse. C'est possiblement un repère rassurant dans un monde incertain et anxiogène. Elle reste toutefois symptomatique d'une société de plus en plus polarisée, aux avis tranchés et qui s'encombre de moins en moins de la nuance.

¹⁴⁶ Voir [page 111](#).

¹⁴⁷ Voir [page 63](#).

¹⁴⁸ Voir notamment le [sondage](#) sur les perceptions des villes moyennes effectué à l'automne 2020. Début 2022, une étude plus fouillée du cabinet d'études France Stratégie (Bouvard et al. 2022) nuance cette vision et insiste sur la grande hétérogénéité de l'objet « ville moyenne », dans la lignée de certains de nos travaux (Demazière, Serrano, et Vye 2012; Vacher et Vye 2012b).

Le désir d'espace est-il compatible avec le désir de rivage ? L'hypothèse de la rétro-littoralisation

Dans son premier album paru en 1968, la chanteuse canadienne Joni Mitchell met en musique sa propre trajectoire résidentielle : la face A *I Came To The City* évoque son arrivée et sa vie dans une métropole (Detroit dans l'album, Toronto dans sa vraie vie). La face B *Out of The City and Down By The Seaside* est notamment marquée par des thèmes écologiques liés à la mer et à l'idée de liberté consécutive à son installation à Los Angeles au moment du *Summer of Love* californien. Si cette histoire personnelle s'inscrivait dans un contexte socio-économique globalement favorable (30 glorieuses, jeunesse et foisonnement culturel de la génération des *boomers*, etc.), comment aujourd'hui, dans un contexte de crises cumulatives, interroger la place des littoraux dans les choix résidentiels ?

En tant qu'espace mis en désir par le tourisme à partir d'attributs biophysiques, le littoral correspond bien à certains imaginaires du post-confinement valorisant le désir d'espace. La mer (ou l'océan) par son étendue à perte de vue dessine des paysages en adéquation avec ces représentations tout comme elle est le support et le levier de nombreuses activités récréatives telles que la voile, le surf, la pêche de loisir, etc. Toutefois, comme évoqué dans la partie 2 (**page 102**), le littoral est un objet géographique entre naturalité et urbanité, une interface entre terre et mer, qui regroupe toute une série d'attributs géographiques variés. L'immensité horizontale des paysages maritimes contraste souvent avec la concentration urbaine aux formes verticales le long des fronts de mer. L'agglutinement des foules sur les plages, dans les rues piétonnes, dans les campings et autres lieux festifs en été dissonne avec les volets fermés des stations balnéaires hors saison. En somme, la spécificité des attributs et des rythmes des littoraux s'accommode mal de la dichotomie entre les espaces les plus denses qui seraient fuis au profit des espaces les moins denses. De plus, contrairement aux espaces de montagne (Cévennes, Ardèche, Ariège...) qui relèvent pourtant d'une même mise en désir par le tourisme, le bord de mer n'entre pas dans la logique du *retour à la terre*, c'est-à-dire une bifurcation résidentielle et professionnelle de ceux que l'on nomme aujourd'hui les néo-paysans (Negroni 2007).

De ce fait, nous faisons l'hypothèse que ce sont les espaces *rétro-littoraux* qui peuvent apparaître comme un compromis entre le désir d'espace et le désir de rivage. Si ce processus de report de la croissance résidentielle vers l'intérieur des terres n'est pas nouveau, il est probable qu'il s'accélère encore en temps de crise. En effet, ces espaces situés en retrait du rivage présentent plusieurs avantages :

- Ils sont situés à proximité de la côte et/ou des centres urbains associés, ce qui offre aux nouveaux résidents l'opportunité de bénéficier d'aménités maritimes et urbaines.
- Les bourgs et villages rétro-littoraux représenteraient de nouvelles centralités moins sujettes au rythme saisonnier propre aux stations balnéaires.
- Ces espaces possèderaient un foncier disponible relativement important d'autant plus que les communes littorales proprement dites sont soumises à des règles d'urbanisme

plus strictes du fait de la Loi Littoral (urbanisation en continuité de l'existant, protection forte des espaces dits « remarquables », interdiction de construire dans une bande à moins de 100m du rivage notamment) et des Plans de Prévention des Risques Littoraux.

- Le prix du foncier est généralement moins élevé qu'en bord de mer sauf si certains attributs paysagers (bocage, relief plus ou moins vallonné) sont considérés comme des aménités.
- Dans la perspective du changement climatique, ils peuvent constituer des supports privilégiés pour les processus de repli stratégique et de recomposition spatiale à l'heure où la Loi Climat et Résilience (2021) rend désormais possible l'élargissement de la bande des 100 mètres inconstructibles en cas de recul du trait de côte.

Cependant, ces espaces rétro-littoraux, notamment lorsqu'ils sont intégrés à des Plans Locaux d'Urbanisme intercommunaux (PLUi), sont aujourd'hui soumis aux principes de la planification urbaine durable qui prône une ville plus dense afin de lutter contre l'étalement urbain. Ainsi la Loi Climat et Résilience a entériné le principe du Zéro Artificialisation Nette. Les collectivités territoriales sont ainsi incitées à remplir *les dents creuses*, à reconstruire *la ville sur la ville* en réhabilitant les friches urbaines, à promouvoir l'habitat collectif ou semi-collectif, à procéder à la division parcellaire (principe du *Build In My Backyard*). Cet encouragement à la densification n'est-il pas en décalage avec la demande sociale du désir d'espace que la crise sanitaire n'a fait que confirmer ? De plus, si les préférences géographiques des résidents principaux composent, dans une certaine mesure, avec un relatif éloignement du rivage, en est-il de même avec celles des résidents secondaires qui recherchent une proximité plus grande avec la mer et/ou avec des lieux classiques de récréation ?

Plus largement, cette réflexion implique de s'interroger sur « l'épaisseur spatiale » du littoral vers l'intérieur des terres tant du point de vue des choix résidentiels que des politiques et des périmètres de planification urbaine.

3.3.2. Disponibilités et ambiances, clés de lecture des choix résidentiels vers les littoraux ?

Nous proposons de questionner la réversibilité des déplacements résidentiels vers les littoraux en temps de crise en nous appuyant sur deux cadres théoriques. Le premier est issu de nos réflexions de la sous-partie 2.3 (page 126) : il s'agit des notions indissociables de *disponibilité* et d'*accessibilité* en tant que conditions nécessaires à la réalisation d'un projet de mobilité récréative¹⁴⁹. Le second est issu d'une démarche exploratoire qui vise à mobiliser la notion d'*ambiance*, initialement forgée dans le champ de l'urbanisme et de l'architecture.

¹⁴⁹ Pour rappel, l'accessibilité renvoie à des paramètres relativement stables dans l'espace et dans le temps : proximité des réseaux de transport, coût du foncier, politiques d'aménagement, etc. La disponibilité complète cette approche en mettant en avant des temporalités plus courtes et fluctuantes, une concordance des temps dans les prises de décision des individus.

Selon nous, cette notion permet d'enrichir notre réflexion sur la *valeur récréative* des lieux (voir [page 119](#)).

L'hypothèse de disponibilités retrouvées en faveur des lieux « à l'endroit »

Dans son ouvrage « *Walden ou la vie dans les bois* » (1854), l'écrivain américain Henry David Thoreau raconte son expérience dans un lieu hors du monde, reclus dans une cabane au bord d'un étang du Massachusetts. Ce choix d'adopter un mode de vie autarcique et ascétique est avant tout un changement de rythme qui lui laisse le loisir de méditer sur le sens de l'existence et sur le rapport des êtres à la Nature.

L'hypothèse que nous chercherons à vérifier est que les différents confinements, en particulier le premier, ont libéré pour certains individus une partie du temps disponible pour élaborer des projets de mobilité résidentielle. Assignés à résidence, parfois à l'étroit dans des logements exigus ou dans des résidences familiales ou secondaires faisant déjà partie de l'espace de circulation récréative, certains projets ont pu émerger quand d'autres étaient mûris depuis longtemps. La crise sanitaire a donc pu représenter un moment favorable pour franchir le pas par rapport à des projets sans cesse reportés.

Ce repli forcé sur la sphère de l'intime associé à un *temps retrouvé* a-t-il pour autant conféré un *autre sens* aux trajectoires résidentielles ? Les dimensions récréatives ont peut-être joué un rôle décisif : sensibilité à un cadre de vie de qualité propice au ressourcement, volonté d'adopter un mode de vie plus équilibré entre impératifs professionnels et épanouissement personnel et familial. Pour conjurer l'angoisse de ce monde confronté à de multiples crises, il s'agirait de se rassurer en priorisant certaines valeurs fondamentales. Bruno Latour formule l'idée suivante : « *l'expression vivre dans un monde globalisé avait justement pris un coup de vieux, bien vite remplacée par une autre injonction : essayons de nous situer dans un lieu qu'il faudrait tenter de décrire avec d'autres* » (Latour, p.92). Il ne s'agit pas pour autant d'un retour univoque vers un localisme glorifié. Il s'agit de composer entre d'une part, la réalité d'un monde interconnecté, qui peut effectivement générer de l'angoisse et du ressentiment et d'autre part, un besoin de *se situer*, au sens propre comme au sens figuré, dans des lieux au sein desquels nous nous sentons bien. De plus, c'est aussi parce que le monde fonctionne en réseaux (virtuels ou réels) que nous sommes aussi en capacité de nous projeter plus facilement vers d'autres horizons. Le désir d'ailleurs est ainsi dopé par les technologies de l'information et de la communication qui nous ouvrent les portes vers un monde désirable. Les préférences résidentielles seraient alors orientées vers des lieux « à l'endroit » pour reprendre l'expression de Bruno Latour, c'est-à-dire à la fois situés et dessinés par des expériences, des lieux de l'appartenance et de l'attachement. En bref, des lieux qui ont du *sens* pour les individus.

Cependant, pour mener à bien un projet résidentiel, la disponibilité mentale est une condition nécessaire mais certainement pas suffisante. Elle doit s'accompagner d'une disponibilité financière puisque ces lieux désirables pour les uns sont souvent convoités par les autres, ce qui leur confère une valeur financière élevée. Or, comme le montre l'INSEE, le taux d'épargne

des ménages, en pourcentage du revenu brut disponible, a atteint le niveau record de 21,4% en 2020 contre 15,1% en 2019. Ce taux s'est maintenu à un niveau encore élevé en 2021 (17,7%). L'INSEE a ainsi calculé que l'ensemble des ménages français a cumulé plus de 170 milliards d'euros d'épargne en 2020 et 2021. Ce capital disponible, nourri par les contraintes sanitaires qui ont empêché de nombreuses pratiques de loisirs, a pu être réinvesti, soit dans l'amélioration du logement existant, soit dans l'acquisition d'une nouvelle résidence. Pour ceux, déjà propriétaires, qui ont choisi une migration résidentielle proprement dite (avec vente de leur bien), le budget disponible était donc potentiellement important, surtout si ce bien était situé dans des métropoles comme Paris ou Lyon au prix de l'immobilier globalement élevé. Enfin, les taux d'intérêt très bas durant cette période (autour de 1%) ont favorisé l'emprunt immobilier. Néanmoins, cette hypothèse d'une augmentation des disponibilités mentales et financières est indissociable d'une autre hypothèse : ces disponibilités sont très inégales selon les individus.

Inégalités de disponibilité

Le temps disponible pour élaborer des projets de mobilité au moment des confinements s'avère très différent selon les situations familiales et professionnelles. Un groupe domestique déjà propriétaire de son logement en région parisienne partira avec un avantage comparatif par rapport à celui désirent devenir un primo-accédant dans une ville moyenne côtière. Un couple sans enfants aura plus de temps disponible qu'un parent isolé assurant l'éducation à domicile de ses enfants. Un salarié ou un indépendant qui enchaîne les réunions en visio-conférence n'aura pas le sentiment d'un quelconque *temps retrouvé* par rapport à un artiste privé de concert ou de tournage. Et que dire des professions restées *en première ligne* pendant la pandémie : personnels de santé, enseignants, agriculteurs, commerçants, etc.?

Le télétravail est souvent présenté comme une opportunité de concrétiser un projet résidentiel car il autorise une distance-temps plus grande entre le lieu de résidence et le lieu d'activité professionnelle. Cependant, celui-ci reste très concentré et donc difficilement généralisable. En octobre 2021, seuls 20% des salariés exerçaient encore leurs fonctions en télétravail contre 44% un an auparavant, lors du deuxième confinement¹⁵⁰. De plus, les fonctions *télétravaillables* sont essentiellement associés aux emplois de cadre¹⁵¹, notamment dans des secteurs bien spécifiques (informatique, finances par exemple).

Enfin, les inégalités peuvent aussi être lues à travers les lieux choisis et/ou convoités. La plupart des littoraux restent inaccessibles à beaucoup de ménages en raison des prix de l'immobilier déjà élevés avant la pandémie, à moins de s'éloigner du rivage. En revanche, s'agissant de la question de l'accessibilité en termes de réseaux de transport, la plupart d'entre eux, parce que mis en tourisme, bénéficient d'une bonne connexion aux réseaux à grande vitesse et notamment aux LGV et autoroutes. De plus, relativement denses et

¹⁵⁰ Source : DARES, 2021, Activité et conditions d'emploi de la main d'œuvre pendant la crise sanitaire COVID-19.

¹⁵¹ Source : Hallepée S. et Mauroux A., 2019, Quels sont les salariés concernés par le télétravail ?, DARES Analyses, n°51.

urbanisés, ils sont globalement bien connectés aux réseaux numériques. Or, cette connexion est devenue un impératif à l'heure de la démocratisation du télétravail mais aussi d'une foule de pratiques domestiques récréatives particulièrement accrues durant cette période : utilisation des plateformes de *streaming*, échanges d'informations via les réseaux sociaux, etc.

Enfin, l'engouement pour les littoraux supposément exacerbé par la crise sanitaire peut accentuer les clivages socio-spatiaux. Dans les villes touristiques et universitaires telles que La Rochelle, le logement locatif étudiant du secteur privé se réduirait au profit des locations touristiques via les plateformes numériques d'hébergement générant une pénurie de logements¹⁵². Le logement social est également affecté. D'après la vice-présidente en charge de l'équilibre social de l'habitat au sein de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle, les bailleurs sociaux recensaient au sein de ce territoire 9 882 dossiers de demande de logement en attente au 31 décembre 2021 soit 1000 de plus que l'année précédente, avec une augmentation forte de demandes de personnes qui ne sont pas domiciliées dans l'ex-région Poitou-Charentes (13% au total), soit autant de nouveaux résidents potentiels¹⁵³. Cela indique aussi que l'engouement pour une agglomération côtière comme La Rochelle est également partagé par des populations avec de plus faibles revenus. De plus, il est probable que la tension créée sur le marché privé pousse une partie des habitants vers le logement social et/ou vers l'intérieur des terres.

Le problème des inégalités face à la mobilité résidentielle n'est évidemment pas nouveau. Cependant, il semble que la crise sanitaire ait agi comme un révélateur voire un accélérateur de ces réalités sociales. Les implications territoriales de ces processus, en particulier la question de la rétro-littoralisation sont donc particulièrement intéressantes à étudier.

À la recherche des ambiances littorales

Dans la partie précédente, nous avons construit à partir de nos travaux antérieurs un cadre théorique autour de la valeur récréative que les individus accordaient aux lieux permettant ainsi d'identifier des destinations préférentielles. La valeur des lieux, au prisme des individus, est selon nous fondée sur des *attributs* objectivables auxquels chacun confère des *qualités* (ou des appréciations) qui se transforment en *aménités* en fonction du projet de mobilité. Nous proposons d'enrichir cette approche en travaillant la notion d'*ambiance*¹⁵⁴.

Plutôt que de considérer l'ambiance comme un concept à part entière, nous préférons l'envisager comme une hypothèse à tester, un cadre d'analyse, un « *mode d'attention*

¹⁵² En 2021, environ 6000 logements sont proposés par les plateformes numériques collaboratives comme Airbnb soit environ 12% du parc total (source : Communauté d'Agglomération de La Rochelle). En 2017, un logement proposé sur *Airbnb* à La Rochelle possédait en moyenne 3 lits. L'offre était par ailleurs à 69% composée d'appartements (Bouquet, Vacher, et Vye 2019). On peut donc en déduire qu'une majorité des logements *Airbnb* à La Rochelle sont des studios ou des T1, ce qui correspond à la configuration habituelle des logements étudiants.

¹⁵³ Source : Journal *Sud Ouest*, 2 février 2022.

¹⁵⁴ Cette réflexion s'inscrit dans le cadre d'un projet interdisciplinaire en collaboration avec Jean-Sébastien Noel collègue historien du LIENSs spécialiste des *sound studies* avec lequel nous avons organisé un premier séminaire le 10 février 2022 (voir volume 1, partie 1, 3.4.3).

spécifique aux faits étudiés » (Kazig et Masson 2015). Il s'agit ainsi de réfléchir non pas sur l'ambiance en tant que telle mais comment une réflexion par les ambiances éclaire la mise en désir des littoraux à des fins récréatives.

Le concept d'ambiance a été initialement travaillé dans le domaine de l'urbanisme et de l'architecture. La définition donnée par l'urbaniste-architecte Pascal Amphoux est cependant suffisamment générique pour s'appliquer à n'importe quel géotype qu'il soit de substance sociétale (la ville) ou de substance naturelle (le littoral). L'ambiance est une « *situation d'interaction sensible (sensorielle et signifiante) entre la réalité matérielle (...) et sa représentation sociale, technique et/ou esthétique.* » (Amphoux 2003).

À notre connaissance, peu de travaux ont envisagé une transposition de cette notion au littoral : dans la littérature francophone, seul Jean-Paul Thibaud dans le cadre d'une étude relative à la perception du changement climatique par des populations insulaires en Bretagne a proposé une *climatique* du littoral. Cela consiste à intégrer les éléments météorologiques et atmosphériques (le vent, le soleil, les embruns) à des composantes sociales et existentielles que l'on retrouve plus classiquement dans les travaux sur la ville (Thibaud 2018)¹⁵⁵. Dès lors, l'ambiance offre la promesse de s'intéresser à l'ensemble des attributs d'un socio-écosystème, le littoral, entre naturalité et urbanité.

Sans s'y substituer, la notion d'ambiance permet d'enrichir les approches de géographie sociale fondées sur les pratiques, les perceptions et les représentations des lieux. Elle conserve une dialectique matérielle/idéelle tout en y ajoutant des dimensions sensorielles et signifiantes. Il s'agit alors de comprendre comment les individus ou les groupes ressentent l'ambiance d'un lieu et comment ce ressenti possède une signification pour un individu. Cette signification contribuera alors à influencer ses pratiques, en l'occurrence ici ses déplacements.

Le ressenti d'une ambiance fait appel aux cinq sens : tout d'abord, la *vue* renvoie aux approches sensibles et/ou esthétiques du paysage au sens strict en insistant sur les formes, la lumière, les couleurs. Cette dimension paysagère de l'ambiance à travers la vue sur mer est fondamentale pour comprendre le désir de rivage (Robert 2019) mais elle ne le résume pas. Le *son* (via l'ouïe) est un élément de l'ambiance particulièrement investiguée dans un cadre urbain, notamment par l'équipe de recherche du CRESSON. Aujourd'hui, les études sur le son ont leur propre champ scientifique (les *sound studies*) et leurs cadres théoriques. Ainsi, la notion de *paysage sonore* (Geisler 2011; Schafer 1977) peut s'appliquer aux zones côtières : le bruit des vagues, le vent dans les mâts, le cri des oiseaux, le rire des enfants qui jouent sur les plages, la musique d'un concert face à la mer, etc. La vue et le son sont les deux dimensions qui sont certainement les plus faciles à objectiver en milieu littoral. Cependant, les *odeurs* (l'air iodé, les effluves d'une rue parsemée de restaurants), le *toucher* (s'allonger sur une plage de

¹⁵⁵ Une partie du mémoire d'HDR de Vincent Herbert (Être de la côte, pour une gestion intégrée des rivages, 2017) aborde également cette notion.

galets ou de sable fin ne procure pas exactement la même sensation) ou le *goût* (déguster des fruits de mer) contribuent aussi à l'ambiance d'un lieu¹⁵⁶.

Cependant, selon le philosophe husserlien Bruce Bégout, l'ambiance n'est pas uniquement un concept renvoyant à une approche sensible de l'environnement. Elle est fondée sur le principe de *tonalité affective*¹⁵⁷, qui peut être positive, négative ou confuse. Selon cette approche phénoménologique, traiter de l'ambiance ne constitue pas une énième analyse des interactions dialogiques entre un sujet (l'individu) et un objet (un environnement donné) mais d'une fusion entre les deux : l'individu fait partie intégrante de l'ambiance au sein de laquelle l'appartenance prime sur la relation¹⁵⁸. L'ambiance est simultanément enveloppante et pénétrante, exprimant une sorte de « *communion intense et provisoire* » entre l'individu et son environnement¹⁵⁹ (Bégout 2020). L'individu ressent donc tous les traits objectifs et subjectifs d'une situation en une atmosphère particulière qui les rassemble et les infuse. L'ambiance est également une expérience sensible partagée car l'individu ressent une ambiance qu'il imagine partagée par d'autres (Thibaud et Duarte 2013). Ce ressenti permet de qualifier une ambiance de calme, bruyante, animée, triste, pesante sans nécessairement l'objectiver car le ressenti n'est pas toujours la compréhension. En ce sens, l'ambiance enrichit la notion de *qualité* d'un lieu en y incluant les individus en situation.

Cette tonalité affective est socialement différenciée à travers le jugement de la bonne ou de la mauvaise ambiance (ou de la confusion des émotions) selon des codes sociaux, des idéologies, des filtres perceptifs. L'ambiance permet donc de traiter des pratiques et des relations entre individus en coprésence dans différentes situations *ambiancielles* (Bégout 2020) et offre la possibilité d'aborder certains enjeux socio-spatiaux relatifs aux littoraux (conflits d'usage, entre-soi, etc.).

Si l'ambiance est toujours située dans l'espace et dans le temps, elle est dynamique, marquée par des renouvellements incessants. Ainsi, même s'il n'en a pas toujours conscience, un individu - ou un groupe - est immergé dans une multitude *d'ambiances passagères* qui forment un continuum d'expériences : nous passons toujours d'une ambiance à une autre soit parce que nous nous déplaçons soit parce que l'ambiance d'un lieu change. Comme la ville, le

¹⁵⁶ De ce point de vue, l'ambiance est proche de la notion de *paysage sensoriel* ou *multisensoriel* (Faburel, Geisler, et Manola 2014).

¹⁵⁷ Notion très proche de la *Stimmung* conceptualisée par Kant à propos du plaisir esthétique et du jugement du beau mais aussi par Heidegger selon une vision plus négative et pessimiste, la joie étant pour l'auteur *d'Être et Temps* une simple détente, une parenthèse dans la *Stimmung*.

¹⁵⁸ Pour illustrer cette fusion, cette immersion du sujet dans l'ambiance d'un lieu, Bruce Bégout cite la pensée de Moritz Geiger : « *le paysage me rend morose et cette humeur morose fait que le paysage me paraît terne et gris* ».

¹⁵⁹ Cette approche permet de distinguer plus clairement *ambiance*, *milieu* et *environnement*, ce qui n'est guère évident au regard de la littérature sur le sujet ou même de l'étymologie : *ambiance* vient de *amb-ire* (aller autour) et en espagnol l'environnement se dit *medio ambiente*. L'ambiance n'est donc pas qu'une interaction sensible avec ce qui est *autour* de nous puisque l'individu fait aussi partie de l'ambiance. De plus, cette ambiguïté sémantique entre *ambiance* et *environnement* est propre aux langues latines. Dans le monde anglophone, le terme *atmosphere* est clairement distinct d'*environment* et renvoie à ce qui est « *dans l'air* » (*there is something in the air*). Bruce Bégout propose ainsi de distinguer l'ambiance de l'*ambient* qui renvoie à la qualité spatiale et objective de l'environnement et/ou du paysage.

littoral se prête bien à ce caractère fluctuant que ce soit à travers certains de ses attributs biophysiques en mouvement (les vagues, la marée, le sable, le vent, les embruns...) ou par les rythmes sociaux propres aux lieux balnéaires : l'effervescence estivale d'une rue piétonne, d'un front de mer ou d'une plage, les rideaux fermés des commerces transformant les stations en *villes fantômes* l'hiver. À ces fluctuations temporelles s'ajoutent des différenciations spatiales qui permettent de mobiliser l'ambiance selon plusieurs configurations géographiques, qui s'assemblent, se complètent ou s'opposent : les ambiances de plage, les ambiances portuaires, les ambiances insulaires, sont potentiellement autant d'ambiances spécifiques au littoral qu'il est possible de caractériser. Ces ambiances spécifiques cohabitent avec les ambiances dites *fondamentales* (Bégout 2020) comme les ambiances nocturnes. Ainsi, il sera intéressant de confronter ces différentes catégories d'ambiances, vues à travers le ressenti et la signification, afin de mieux délimiter ce qui relève de l'attrait :

- De la mer ou de l'océan dans son ensemble ;
- De l'interface terre/mer proprement dite (logique linéaire : trait de côte, plage, front de mer, ports) ;
- D'attributs proches du rivage qui pourraient être assimilés à des ambiances littorales (marais maritimes, quartier balnéaire) ;
- D'attributs relatifs aux espaces *rétro-littoraux* dans la mesure où nous avons fait l'hypothèse que ces derniers sont potentiellement des zones de repli résidentiel.

À partir de ces différents postulats, nous formulons trois hypothèses dans cette réflexion sur le désir de rivage vu à travers le prisme des ambiances.

Hypothèse 1 : le désir de rivage est motivé par la recherche d'ambiances particulières

Pour Bégout, la tonalité affective constitutive de l'ambiance possède un « *relief qui attire ou repousse* » (Bégout 2020, 27). Les ambiances peuvent donc être analysées par le biais du sensible mais aussi de la motivation et des préférences individuelles. Cela va ensuite engendrer une action qui peut être le fait de se déplacer d'une ambiance vers une autre¹⁶⁰. Nous faisons donc l'hypothèse que la recherche d'ambiances particulières est un des éléments-clés pour comprendre le désir de rivage et les actions effectives qui concrétisent cet attrait.

De plus, les déplacements à dimension récréative sont souvent motivés par la recherche d'ambiances alternatives puisqu'ils sont généralement fondés sur la recherche d'une altérité plus ou moins intense. Associer ambiance et mobilités récréatives permet d'analyser le lien entre une expérience d'un déplacement et les « *représentations individuelles et collectives du plaisant, du confortable, du salubre* » (Pumain 2006, 13). Il ne s'agit pour autant pas de les

¹⁶⁰ Kazig, Masson, et Thomas (2017) ont interrogé la notion d'ambiance via l'expérience sensible du voyage par rapport au mode de transport utilisé (ex : le train) et aussi comment les corps en mouvement participent à l'ambiance d'un lieu (ex : la gare, une rue commerçante, une autoroute).

limiter aux seules ambiances construites, façonnées, mises en scène par urbanistes et architectes mais d'y intégrer des éléments propres à la naturalité des espaces littoraux.

Des ambiances peuvent être attendues, et positivement ressenties comme favorables à la récréation : des ambiances balnéaires festives (un festival d'été), contemplatives (un coucher de soleil sur la mer), sportives (une compétition de surf), etc. Elles peuvent aussi être inattendues car supposément peu conformes aux imaginaires récréatifs. Ce sont alors des *ambiances alternatives* plus ou moins réinvesties par la norme comme une friche urbaine au cœur d'une ville touristique (**Figure 35**). Le littoral est aussi jalonné de lieux susceptibles de susciter *d'autres* ambiances a priori associées à des tonalités affectives négatives telles que la mort, l'enfermement, la privation : prisons, cimetières marins, blockhaus, etc. Toutefois, cela ne veut pas dire que ces ambiances soient dénuées d'attrait.

Hypothèse 2 : l'ambiance permet de traiter des perturbations du désir de rivage

Plus largement, dans le contexte de crises multidimensionnelles, la qualification d'ambiances anxiogènes liées aux risques (climatiques, terroristes¹⁶¹, sanitaires) peut ainsi être intégrée dans la réflexion sur l'éventuelle perturbation du désir de rivage. Il s'avère théoriquement possible de travailler sur les ambiances évitées autant que recherchées. Ceci amène à différencier le même attribut (une plage très fréquentée en été, une tempête hivernale, la station vide hors saison) d'ambiances inégalement ressenties et donc qualifiées par les individus. Dès lors, l'ambiance devient un dispositif théorique pour penser la perturbation, l'inconfort, le caractère anxiogène de certains lieux et/ou de certains moments y compris au sein de territoires jugés globalement attractifs.

C'est aussi la possibilité d'envisager les tensions, les rapports de force, les conflits d'usage entre trois catégories d'acteurs :

- Les *chercheurs* d'ambiance (essentiellement les usagers des lieux potentiellement en situation de déplacement récréatif : touristes, résidents secondaires, nouveaux résidents, excursionnistes).
- Les *concepteurs* d'ambiance (pouvoirs publics, designers, architectes, artistes, promoteurs immobiliers, « influenceurs » etc.) qui contribuent à la mise en scène et/ou à une esthétisation des ambiances soit de manière verticale (ex : politiques publiques) ou horizontale (ex : réseaux sociaux). Les ambiances littorales peuvent en effet être ritualisées, codifiées, scénarisées. Ces rituels peuvent être festifs, mémoriels, religieux, etc. Les ambiances s'inscrivent également dans des cadres normatifs qui sont au service d'idéologies s'appuyant sur des codes et des rhétoriques : ce sont les métaphores du lieu tantôt *apaisé, sécurisé, surveillé* (Adey et al. 2013).

¹⁶¹ Le géographe Damien Masson, un des collègues participant à notre réflexion préliminaire sur les ambiances littorales, explore plus particulièrement cette question des ambiances sécuritaires dans un contexte « post-terroriste » à travers sa participation au projet [ATMOCT](#) (Atmospheres of (counter) Terrorism in European Cities).

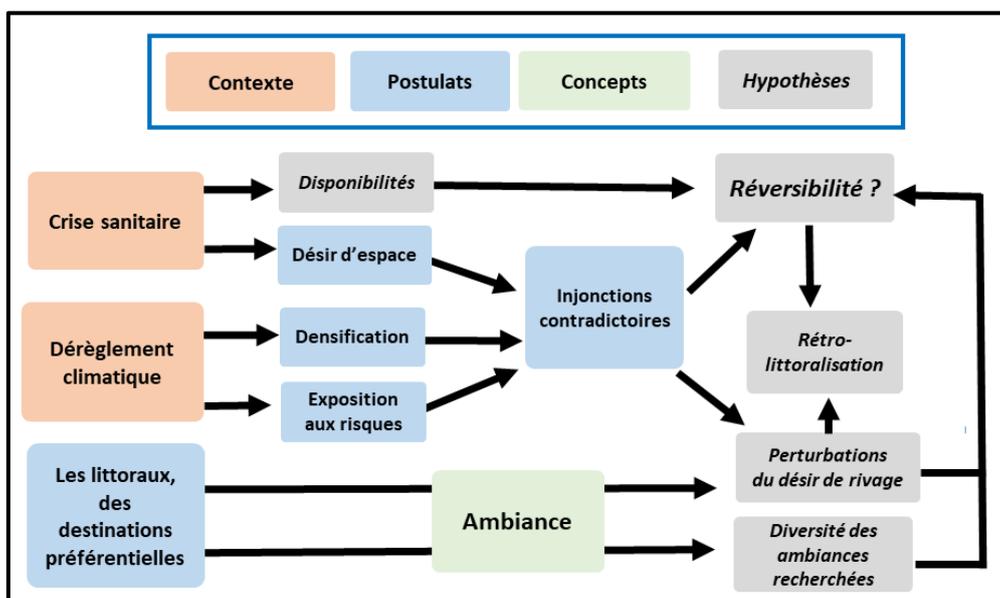
- Les *perturbateurs* d'ambiance : c'est la figure de l'autre, de l'*outsider*, de l'étranger : le *bruyant touriste* à valise à roulettes dans la cage d'escalier d'un immeuble dédié à la location sur *Airbnb* ou le *migrant* débarquant sur les plages des Canaries. L'ambiance récréative scénarisée, codifiée est aussi susceptible d'être *altérée* à tout moment en fonction d'aléas sociaux (un confinement) ou naturels (une tempête). Notons que ces *perturbateurs*, soumis à la subjectivité des autres, ne font pas disparaître l'ambiance, ils en créent une autre.

Hypothèse 3 : les pratiques récréatives littorales, un temps propice au ressenti des ambiances

Notre dernière hypothèse est fondée sur l'idée que les pratiques récréatives correspondent à un temps propice à la perception des ambiances littorales dans la mesure où cela implique une disponibilité et une attention propres au temps du loisir. De plus, certaines pratiques de tourisme et de loisirs (la contemplation d'un paysage maritime, la déambulation le long de la plage, etc.) amplifieraient ce ressenti et permettraient une meilleure mémorisation, ce qui rendrait possible leur retranscription.

En définitive, convoquer l'ambiance dans l'analyse de l'attrait des littoraux offre la possibilité d'enrichir l'approche par les qualités et les aménités d'un lieu en y ajoutant les dimensions sensible, affective, immersive et signifiante. La **Figure 39** ci-dessous résume l'ensemble de la démarche envisagée pour réfléchir sur la question d'une possible réversibilité des mobilités résidentielles vers les littoraux en temps de crise.

Figure 39. Interroger la réversibilité des déplacements résidentiels vers les littoraux



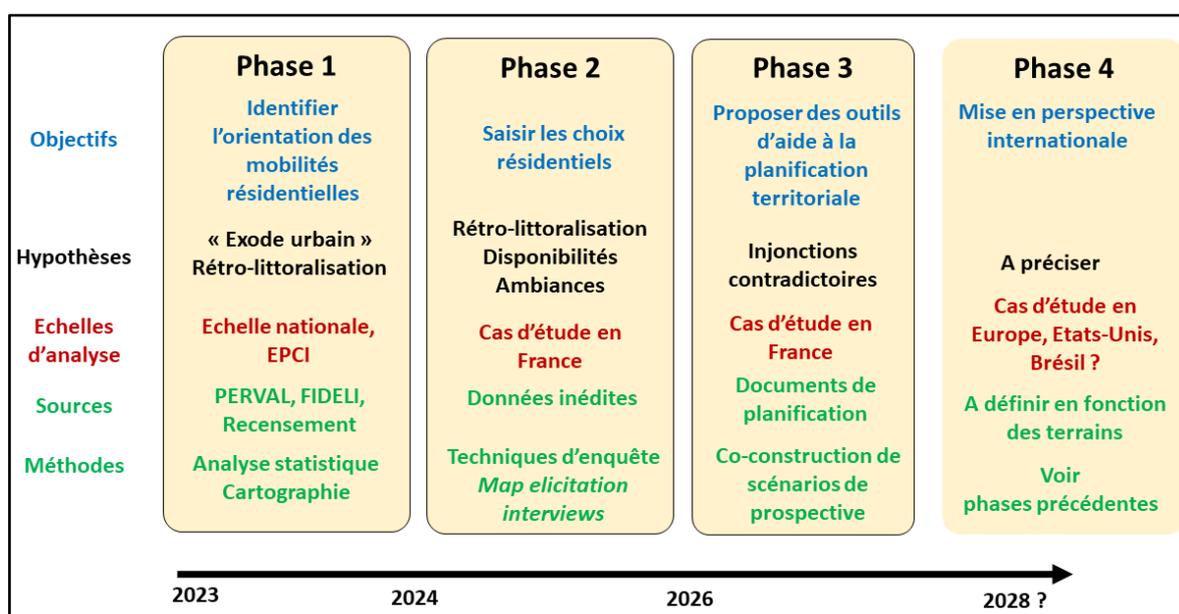
Conception et réalisation : Didier Vye, 2022.

3.3.3. Sources et méthodes pour évaluer la réversibilité du choix des lieux en temps de crise

Cette dernière sous-partie présente le protocole méthodologique que nous comptons mettre en place pour questionner à court et moyen termes la réversibilité du choix des lieux littoraux dans un contexte de crises multidimensionnelles (principalement la crise sanitaire et/ou le dérèglement climatique).

Notre projet à cinq ans est centré sur les mobilités résidentielles. Ce type de mobilité correspond à tout changement de résidence s’accompagnant d’une évolution significative de l’espace de vie. Ces déplacements résidentiels sont situés à l’interface de nombreuses mobilités, certaines à dimension récréative, d’autres non. Ils sont également censés connaître une recrudescence depuis le début de la crise sanitaire. Dans le même temps, les mobilités résidentielles sont questionnées à l’heure où le désir de rivage est perturbé par l’exposition croissante aux risques littoraux. La question de leur réversibilité supposée est donc pertinente à évaluer à partir des hypothèses présentées dans le paragraphe précédent. La **Figure 40** résume les principales phases du projet en identifiant les objectifs, les hypothèses, les échelles d’analyse et les sources et méthodes.

Figure 40. Le phasage du projet post-HDR



Conception et réalisation : Didier Vye, 2022.

Faisabilité financière du projet à 5 ans

Dans la continuité de nos travaux antérieurs, notre projet sera dans un premier temps (3 ans) centré sur les littoraux de la France métropolitaine, en particulier atlantiques. Il correspond aux **phases 1 et 2** décrites ci-après.

Il s’agira d’éprouver le protocole méthodologique sur des terrains connus à travers l’encadrement d’au moins une thèse de doctorat et le financement de stages de Master 2 à

partir de la rentrée 2022. Pour assurer la faisabilité de ce projet, deux sources principales de financement sont à ce stade (printemps 2022) en bonne voie :

- L'une avec le Conseil d'Architecture d'Urbanisme et de l'Environnement de Charente-Maritime (CAUE 17) qui prévoit le financement d'un contrat doctoral appuyé par 50 000 euros de fonctionnement. Ce projet associe également Laurent Bordereaux, Professeur de droit et d'aménagement, spécialiste du droit du littoral et de la planification territoriale à La Rochelle Université et Alice Mazeaud, Maîtresse de conférences en science politique qui travaille sur les démarches participatives et sur la gouvernance des territoires en transition. Un.e étudiant.e pourrait être testé.e à l'occasion d'un stage de M2 et le cas échéant poursuivre en thèse à la rentrée 2023. Des stagiaires en droit et en science politique complèteraient le dispositif.
- L'autre avec le laboratoire TVES, le GIS InRenT, l'Université du Littoral et de la Côte d'Opale et/ou la Région Hauts-de-France en collaboration avec Vincent Herbert, Professeur de géographie, spécialiste du tourisme côtier et des enjeux relatifs au changement climatique¹⁶².

Parallèlement, nous comptons poursuivre la réflexion interdisciplinaire engagée autour des ambiances littorales. Celle-ci devrait aboutir à l'organisation d'un deuxième séminaire destiné à poser les bases d'un article en commun sous la forme d'un état de l'art puis d'un dépôt d'un projet de recherche¹⁶³.

La **phase 3** du projet pourrait faire l'objet d'un post-doctorat financé partiellement ou totalement par le programme PIA 4 *Excellences* (ExcellLR) décroché en 2021 par La Rochelle Université dans le cadre de sa stratégie de spécialisation autour du LUDI (Littoral Urbain Durable Intelligent). Un cofinancement est également possible avec la Communauté d'Agglomération de La Rochelle dans le cadre de son projet *La Rochelle Territoire Zéro Carbone*.

Concernant la **phase 4** menée à moyen terme, nous envisageons une mise en perspective internationale via le financement d'une deuxième thèse et/ou d'un post-doctorat dans le cadre du projet d'Université européenne (EU-CONEXUS) duquel La Rochelle Université est chef de file.

Après avoir exposé les conditions de faisabilité financière, détaillons les quatre phases du projet.

¹⁶² Le titre provisoire de la thèse est : *Trajectoires et dynamiques territoriales des stations balnéaires du Nord de la France face au changement climatique et aux crises sociétales*. Une candidate a déjà été identifiée sur ce sujet.

¹⁶³ Par exemple dans le cadre du programme *Ecosystèmes Territoriaux* du Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA).

Phase 1 : Identifier l'orientation des mobilités résidentielles

Il s'agira dans un premier temps d'identifier par des données statistiques pertinentes l'orientation des flux résidentiels à destination des littoraux depuis une dizaine d'années. Cette première étape descriptive et quantitative constituera des éléments de cadrage pour la phase 2 plus qualitative.

Deux objectifs sont proposés conformément aux hypothèses formulées :

- Caractériser à l'échelle nationale l'orientation des mobilités résidentielles vers les territoires littoraux depuis 2010 en évaluant la possible redistribution des mobilités résidentielles vers les espaces de plus faible densité.
- Évaluer aux échelles régionale et locale, l'intensité du redéploiement résidentiel vers l'intérieur des terres (hypothèse de la rétro-littoralisation).

Nos périmètres de référence seront principalement les Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) à fiscalité propre bordant le littoral atlantique (Métropoles, Communautés d'Agglomération, Communautés de Communes). Ces périmètres institutionnels intercommunaux nous semblent pertinents dans la mesure où, outre le fait d'intégrer les communes rétro-littorales, ils constituent un échelon-clé des politiques de planification territoriale via l'élaboration de documents d'urbanisme (PLUi, PCAET, Plans de Mobilité) et la prise de compétences en matière de gestion des risques (ex : GEMAPI) et de tourisme (depuis la Loi *NOTRe*).

Dans une perspective de comparaison entre EPCI littorales et non littorales et pour caractériser nos terrains d'étude, il s'agira d'identifier une série d'indicateurs à partir de plusieurs sources institutionnelles de référence (**Tableau 17**). Les sources officielles ci-dessous ont l'avantage d'avoir connu récemment une série d'améliorations. Ainsi, même si le **recensement de population** présente encore certaines limites, il permet depuis 2013 de mieux cerner les migrations résidentielles grâce à la question « *où habitiez-vous un an auparavant ?* ». Un des inconvénients de cette source réside dans le fait qu'il y a trois ans d'écart minimum entre l'année de collecte des données et leur diffusion. Ainsi, l'impact de la crise sanitaire (2020 et 2021) sur les flux résidentiels ne pourra pas être mesurée avant 2024. Cette échéance peut paraître éloignée mais elle favorisera la prise de recul nécessaire à l'objectivation de cet événement sans précédent. Il est toutefois possible de se tourner, pour contextualiser nos terrains d'étude, vers des sources plus rapidement disponibles (généralement à N+2) bien que plus restreintes d'accès.

La base de données **FIDELI** (Fichiers DÉmographiques sur les Logements et les Individus) a remplacé en 2018 les fichiers FILOCOM. Produite par l'INSEE en collaboration avec la DGFIP (Ministère des Finances), cette base concentre des données issues de sources administratives variées permettant une meilleure connaissance du parc de logements et de la démographie résidente sur un territoire. Elle a également l'avantage d'intégrer à la fois les résidents principaux et secondaires. Bien que les données soient collectées à la parcelle, le secret

statistique aboutit à agréger les données à l'échelle de l'IRIS, de la commune voire de l'EPCI. FIDELI regroupe également de nombreuses informations utiles à la compréhension des mobilités résidentielles qu'elles soient migratoires ou circulatoires (**Tableau 17**). Enfin, les informations fiscales (revenus, allocations, etc.) et les caractéristiques sur la composition des ménages permettent de traiter des enjeux d'inégalités sociales.

Les fichiers **PERVAL**¹⁶⁴ centralisent les informations relatives aux transactions immobilières des propriétés bâties ou non bâties. Ils sont alimentés par les études notariales et sont localisés à la parcelle. Depuis 2013, les notaires sont dans l'obligation d'alimenter ce fichier dans le cadre d'une mission de service public ce qui, en théorie, améliore le taux de couverture de cette base. Les prix (nets vendeur) sont les données les plus recherchées et sont accessibles gratuitement via le portail *Immoprix*¹⁶⁵. PERVAL renseigne la commune d'origine des acquéreurs, ce qui doit permettre d'identifier des flux résidentiels origine/destination, à condition que l'acquéreur soit un propriétaire occupant. La distinction résidence principale/secondaire ou le type d'occupation (location ou non) est aussi possible depuis 2012. De plus, les données de prix sur le neuf sont à interpréter avec précaution puisque ce sont les ventes des terrains qui sont enregistrées et non le prix total de la maison finalement construite. En fonction du volume de transactions, variable d'un territoire à un autre, il est conseillé de travailler sur des périmètres minima communaux avec un volume d'au moins 20 transactions par zone.

¹⁶⁴ Ces fichiers se nomment BIEN pour l'Île-de-France.

¹⁶⁵ <https://www.immobilier.notaires.fr>

Tableau 17. Sources et indicateurs pour caractériser la place des littoraux dans la réversibilité des flux résidentiels (2013-2023)

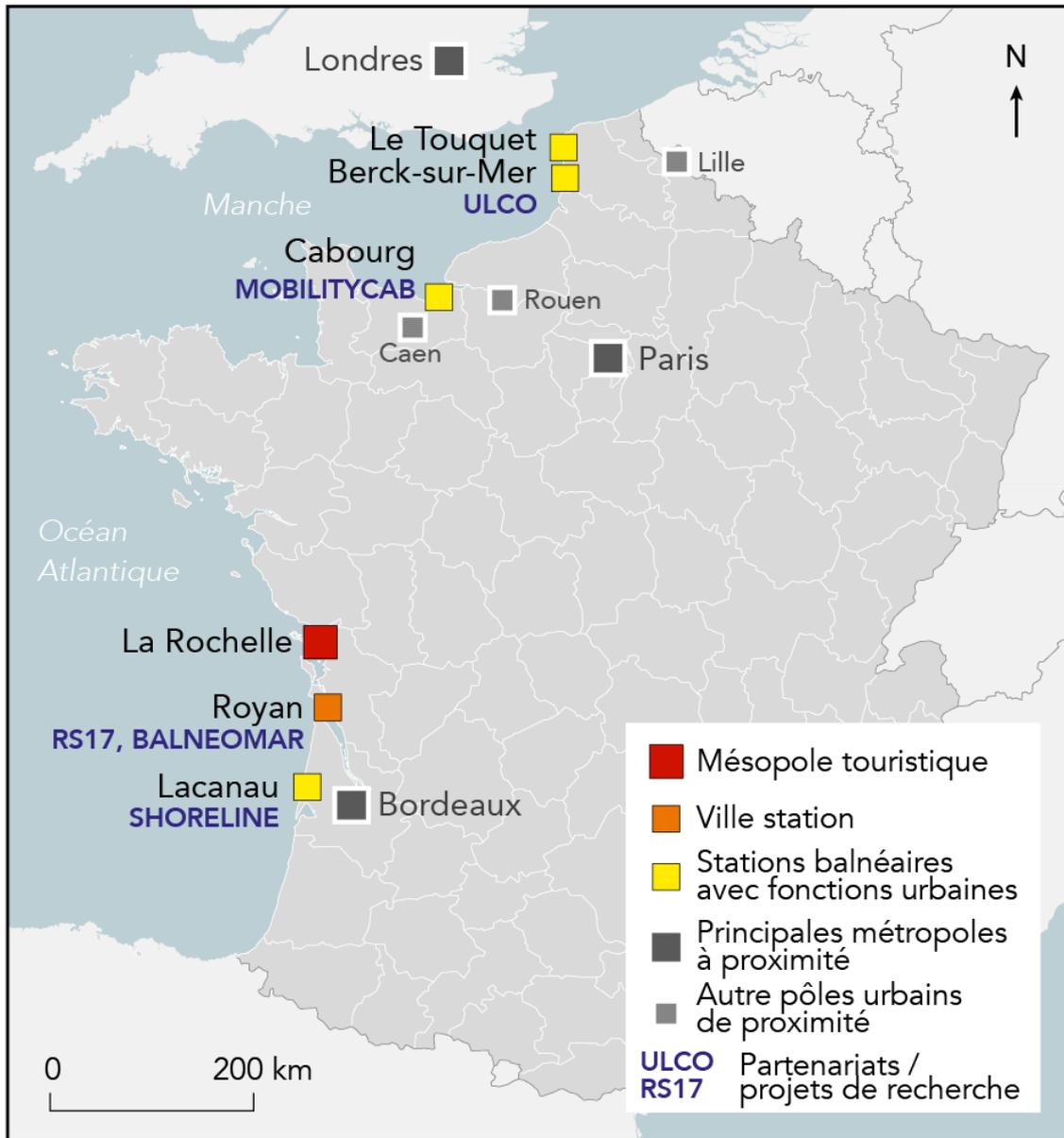
Indicateurs	Source	Institution	Périodicité	Dernier millésime disponible (début 2022)	Délai de disponibilité	Maillage le plus fin	Statut d'occupation			Modalités d'accès pour le monde académique	Echelle d'analyse potentielle pour le projet
							Résident principal	Résident secondaire	Locataire/Propriétaire		
Variation annuelle moyenne de la population due au solde apparent des entrées sorties	Enquêtes annuelles de recensement (exploitation principale)	INSEE	Tous les ans depuis 2013	2018	N+3	IRIS	X		Tous	Libre et gratuit sous certaines conditions	France entière
								X			
Nombre et profil des nouveaux résidents principaux (n-1)	Enquêtes annuelles de recensement (exploitation complémentaire)	INSEE	Tous les ans depuis 2006	2018	N+3	Commune (arrondissement municipal pour Paris, Lyon, Marseille)	X		Tous	Libre et gratuit sous certaines conditions	France entière
							X				
Flux résidentiels (commune de résidence antérieure 1 an auparavant)	FIDELI	INSEE/DGFI P	Tous les ans depuis 2015	2020	N+1	Parcelle mais secret statistique (commune de plus de 5000= Commune ou IRIS, commune entre 2000 et 5000 : EPCI)	X		Tous	Restreinte (via le CASD)	Terrains d'étude
Flux résidentiels (commune de résidence antérieure 1 an auparavant)							X				
Année du dernier changement de commune											
Données sur les prix de l'immobilier											
Nature du bien résidentiel vendu	PERVAL/BIEN	Notaires	Tous les deux ans depuis 1998 (2013 de manière exhaustive)	2020	N+2	Parcelle mais secret statistique	Sans objet	Sans objet	Propriétaires	Gratuite	France entière
Profil de l'acquéreur dont commune d'origine/commune de destination							X	X			
							X	X			
							X	X			

Sources : INSEE 2021, DGFI 2021, CEREMA 2014. Conception et réalisation : Didier Vye, 2022

Les terrains d'étude potentiels

Voici les terrains d'étude que nous envisageons de traiter plus spécifiquement (**Figure 41**). Le choix définitif des terrains dépendra de la concrétisation effective des partenariats et des résultats de la phase 1. Il est possible que le nombre de terrains soit au final plus réduit.

Figure 41. Les terrains d'étude potentiels du projet post-HDR



Conception : Didier Vye. Réalisation : Pascal Brunello, 2022.

Le choix de ces terrains est guidé par deux critères principaux.

- Une diversité de situations territoriales pour traiter la question des choix résidentiels dans différents contextes géographiques : une *mésopole* portuaire devenue une destination touristique et résidentielle majeure (La Rochelle et son agglomération),

une ancienne station devenue ville touristique (Royan et son agglomération), des stations balnéaires dotées de fonctions urbaines situées dans la zone d'influence de métropoles (Lacanau, Le Touquet, Cabourg). Ces terrains concernent trois régions (Hauts-de-France, Normandie et Nouvelle-Aquitaine) et deux façades maritimes (Manche, Atlantique).

- Des terrains avec lesquels des partenariats institutionnels ont déjà été tissés dans le cadre de projets précédents. Ces relations de confiance faciliteront le déploiement du protocole méthodologique à travers un certain nombre de relais de communication qui ont prouvé leur efficacité lors de programmes antérieurs (réseaux sociaux, réunions publiques, journaux d'information, journées d'accueil des nouveaux résidents). De plus, les résultats seront discutés avec les élus locaux dans un objectif d'aide à la décision en matière de planification territoriale.

Phase 2 : une enquête pour saisir au plus près les choix résidentiels

Cette phase sera l'occasion de produire des données inédites à partir de méthodes mixtes associant plusieurs techniques complémentaires (**Tableau 18**).

Tableau 18. Complémentarité des différents protocoles envisagés

Étapes	Protocole d'enquête	Modalités de passation	Public cible	Objectifs	Nombre d'individus ciblés par terrain d'étude
1	Entretien exploratoire	Présentiel	Acteurs institutionnels	Évaluer les perceptions, représentations et enjeux des mobilités résidentielles en temps de crise	10
2	Questionnaire	En ligne	Nouveaux résidents (2020-2022)	Cerner les principaux critères conditionnant les choix résidentiels	250
3	Entretien individuel avec support d'élicitation	Présentiel		Affiner les critères par un traitement approfondi des notions de disponibilité et d'ambiance	25
4	Parcours commentés+ <i>Focus groups</i>	Présentiel	Tous types de résidents	Confronter les choix résidentiels et l'expérience sensible des ambiances littorales	Petits groupes de 6 à 12 personnes

Conception et réalisation : Didier Vye, 2022.

La première étape consistera à réaliser des entretiens auprès d'acteurs institutionnels dont les compétences et les attentes sont en lien avec les enjeux relatifs aux choix résidentiels : élus et techniciens des collectivités territoriales (essentiellement communes et intercommunalités), acteurs privés du marché de l'immobilier (promoteurs et agences immobilières, notaires), architectes-urbanistes. Cette étape a pour objectif d'étudier les discours plus ou moins normatifs et performatifs sur *l'exode urbain*, sur les injonctions contradictoires de l'urbanisme durable (mixité sociale, densification, désir d'espace) et sur la place du littoral et du rétro-littoral dans l'attrait résidentiel. Cette phase permettra également d'affiner et/ou de conforter les hypothèses évoquées précédemment.

Grâce à la passation en ligne d'un questionnaire d'enquête auprès d'un échantillon représentatif¹⁶⁶ des nouveaux résidents de chaque terrain d'étude, il s'agira dans un deuxième temps de cerner les logiques des choix résidentiels des individus, notamment ceux qui ont emménagé au sein des différents territoires d'étude après le déclenchement de la crise sanitaire (printemps 2020). S'inspirant du cadre théorique présenté dans la deuxième partie, il s'agira de recueillir des informations sur les conditions qui ont permis le projet de mobilité en vérifiant l'hypothèse de la *disponibilité*. Il s'agira également d'identifier le décalage possible entre les préférences géographiques et les choix définitifs. Il s'agira enfin de distinguer ce qui relève de la dimension récréative¹⁶⁷.

Parmi les individus ayant répondu à l'enquête, il sera procédé à la réalisation d'entretiens approfondis qui auront pour objectif d'affiner ces éléments, en particulier la question de l'influence des *ambiances* dans le choix des lieux. Ces entretiens seront construits en s'inspirant du protocole méthodologique déployé dans le cadre de la thèse de Mélanie Mondo en utilisant le principe de la *map elicitation interview* (voir **page 164**). Ainsi l'entretien s'organisera à partir de cartes interactives utilisant des sources iconographiques (photos, vidéos) ou sonores, associées aux lieux de vie et pratiques de l'enquêté selon différentes temporalités plus ou moins ordinaires (ex : en hors saison, lors d'un événement majeur, etc.). Ces cartes visent à mettre en récit les différentes ambiances qui jalonnent l'expérience récréative de l'individu : spatialiser une ambiance donnée (quel périmètre pour saisir l'ambiance portuaire, balnéaire etc.), identifier les éléments constitutifs des ambiances (le son, la lumière, le paysage, les gens), qualifier les ambiances (calme, festive, oppressante, dangereuse, etc.) et relever ce qui attire ou repousse le plus dans ces différentes atmosphères affectives. Il s'agira ensuite de confronter cette expérience aux représentations antérieures à son installation et aux critères de choix retenus au moment d'élaborer le projet de mobilité. Pour nourrir ces cartes interactives, il sera possible de s'appuyer sur plusieurs sources.

¹⁶⁶ La représentativité sera vérifiée grâce aux données statistiques recueillies lors de la phase 1 (données du recensement, données FIDELI, données PERVAL).

¹⁶⁷ Cette méthode présente évidemment le risque d'une mise en récit des choix résidentiels reconstitués à la lumière de l'expérience du lieu telle que le résident le vit aujourd'hui. Ce point de vigilance est propre à toute enquête fondée sur le principe déclaratif. Il conviendra néanmoins de réfléchir à des formulations de questions permettant de contourner le mieux possible cet écueil (ex : *avant votre arrivée à Cabourg en tant que nouveau résident, quels étaient les éléments du lieu que vous jugiez à l'époque les plus attrayants ?*).

Certaines données pourront être produites par des observateurs ou des institutionnels (ex : webcams qui filment en continu certains lieux côtiers¹⁶⁸, films promotionnels). D'autres seront des sources audiovisuelles dans les domaines culturels ou médiatiques (documentaires, reportages, œuvres cinématographiques, musicales). Enfin, il pourra être demandé aux enquêtés d'utiliser et de commenter leurs propres données (ex : photos, vidéos provenant de leurs smartphones).

Enfin, si le projet interdisciplinaire sur les ambiances littorales se concrétise, la dernière étape consistera à organiser des parcours immersifs en petits groupes de résidents (nouveaux comme plus anciens) dans différents lieux et moments ordinaires (une promenade dominicale le long de la mer) ou plus extraordinaires (un évènement culturel). Il s'agira d'observer les réactions des individus, de recueillir in situ leurs impressions visuelles, sonores, olfactives etc. Cette étape pourrait bénéficier de l'expertise de chercheurs comme Damien Masson ou Rainer Kazig qui ont expérimenté ce type de protocole dans le cadre de leurs travaux sur les ambiances urbaines en lien avec la méthodologie des *parcours commentés* mise en place par Jean-Paul Thibaud (Thibaud 2001). Cette méthode pourra aussi s'inspirer d'autres travaux qui cherchent à cartographier des ambiances en mouvement en milieu urbain à travers la notion de *parcours augmenté* (Feildel et al. 2016). Ces parcours en immersion seront suivis de débriefings sous la forme de *focus groups* déjà expérimentés dans le cadre du projet **RS17**. L'idée est d'analyser et de confronter différentes expériences sensibles en réfléchissant à la continuité spatio-temporelle des ambiances littorales. Il s'agit de comprendre comment ces ambiances successives ont influencé une mobilité récréative passée (ex : l'acquisition d'un bien en zone littorale), présente (ex : certaines mobilités récréatives du quotidien) ou future (ex : le projet résidentiel d'une installation à l'année). Cette dernière étape confirme notre volonté de proposer autant que possible une approche décroisée des mobilités.

Phase 3 : Aide à la planification territoriale

Complétant leur diffusion académique, les différents résultats produits dans les phases 1 et 2 seront ensuite présentés (à horizon 2026 ?) auprès d'acteurs institutionnels préalablement associés au projet notamment lors de l'étape des entretiens exploratoires. D'une certaine façon, il s'agira de croiser les regards entre les *chercheurs* d'ambiance et les *concepteurs* d'ambiance dans une perspective de retravailler sur les différentes injonctions contradictoires de l'urbanisme durable : densification, mixité sociale, accès aux aménités, adaptation aux effets du dérèglement climatique.

Ces regards croisés auront pour objectif de donner des clés de lecture pertinentes pour les acteurs de la planification territoriale (collectivités territoriales, services déconcentrés de l'État) au moment où ces derniers élaborent leurs documents de planification urbaine. Il peut s'agir des Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) qui ont pour objectif de mettre en synergie différentes politiques sectorielles (habitat, mobilité, environnement), des PLU

¹⁶⁸ Quelques exemples : une [webcam qui filme en continu une plage de la station balnéaire de Mimizan-Plage](#) (Landes) ou le [vieux Port de La Rochelle](#).

communaux ou intercommunaux qui réglementent les usages du foncier et définissent les règles de construction ou des Plans de Préventions des Risques Littoraux. Par exemple, le PLUi de La Rochelle a défini avant la crise sanitaire des niveaux de densification plus ou moins intenses qui peuvent correspondre à différentes *ambiances*¹⁶⁹. Confronter ces choix de planification aux expériences sensibles des habitants, notamment ceux arrivés au moment de la crise sanitaire pourraient s'avérer fructueux dans un contexte où élus et techniciens réfléchissent à la révision de ce document d'urbanisme essentiel pour façonner la ville côtière de demain¹⁷⁰.

Phase 4 : des cités atlantiques françaises à Atlantic City ? L'internationalisation du projet à 5 ans

Il conviendra enfin de poursuivre cette analyse dans un autre contexte géographique selon une mise en perspective internationale. Le projet d'Université européenne EU-CONEXUS porté par La Rochelle Université semble un tremplin adéquat pour réaliser cet objectif. Parmi les universités partenaires figure notamment la ville croate de Zadar située sur la partie septentrionale de la côte dalmate face à l'Adriatique. Elle s'inscrit dans un cadre côtier et insulaire qui, conjugué à la valorisation de son centre historique (classé au patrimoine de l'Unesco), en fait une destination touristique et résidentielle émergente. Zadar pourrait donc constituer un terrain d'étude pertinent. Un projet de mobilité internationale à horizon 2024 permettrait de vérifier cette opportunité et de tisser des liens avec les chercheurs locaux en particulier ceux du CIMMAR (*Center for Interdisciplinary Marine and Maritime Research*).

Parallèlement, il serait possible de redonner une impulsion nouvelle aux liens tissés avec le Brésil (région de Rio de Janeiro) dans le cadre du projet **BALNEOMAR** porté par notre collègue historien Laurent Vidal¹⁷¹. La pandémie mondiale a brutalement interrompu les collaborations engagées. Il serait donc pertinent de les réactiver notamment grâce à la participation à BALNEOMAR de Jean-Sébastien Noël avec lequel nous avons impulsé le projet sur les ambiances littorales. Cela laisse augurer une possible transposition de cette thématique à des horizons internationaux.

Enfin, nous poursuivons le rêve de travailler sur un terrain qui exerce sur nous une puissante fascination : la côte de l'État du New Jersey au sud de New York. Cette fascination n'a d'égale que celle que nous vouons à son plus célèbre ressortissant, Bruce Springsteen, dont l'œuvre musicale « transpire » la *géographicité* (Gervais-Lambony 2020). Le *Jersey Shore* présente un chapelet de villes balnéaires aux trajectoires et aux atmosphères différentes, notamment Atlantic City, célèbre pour ses nombreux casinos, ou Asbury Park. Cette petite ville, qui a

¹⁶⁹ Terme initial : *cadre de vie* (ex : campagne en ville, esprit urbain, esprit village, maison de ville, pavillonnaire diffus, ville contemporaine, etc.). Il est toutefois remarquable que la dimension maritime soit à ce stade absente, ce qui rend d'autant plus stimulante l'idée de réfléchir sur ce hiatus et sur la pertinence de l'intégrer.

¹⁷⁰ Ces réflexions sont issues d'échanges à l'hiver 2022 avec Florence Nassiet, urbaniste, directrice adjointe du service des études urbaines de la Communauté d'Agglomération de La Rochelle, qui intervient depuis cinq ans dans le cours Urbanisme durable en L3 dont j'ai la responsabilité.

¹⁷¹ Voir volume 1, partie CV, sous-partie 3.4.5.

inspiré de nombreuses chansons de Springsteen, possède une trajectoire touristique et résidentielle non linéaire. Longtemps destination balnéaire prisée par une partie des New-Yorkais, elle a connu un important déclin dans les années 1970 sur fond de tensions raciales avant d'être revalorisée par des politiques urbaines qui se traduisent aujourd'hui par des formes de gentrification (Raia-Hawrylak 2015). Son attrait retrouvé conjuguée à la diversité attendue de ses ambiances méritent d'être investigués.

*Dream Baby Dream*¹⁷² ou comment conclure ce chapitre par un rêve doublé d'une promesse en attendant de devenir peut-être une réalité.

¹⁷² Chanson originale du groupe Suicide, [reprise en 2013 par Bruce Springsteen](#) sur son album *High Hopes*. Cette chanson, souvent jouée à la fin de ses concerts, évoque la poursuite de ses rêves, quelles que soient les circonstances.

Conclusion

La réflexion menée dans ce volume 2 a produit un cadre théorique qui puise dans l'ensemble de nos travaux empiriques menés depuis le début de la thèse de doctorat et qui a été enrichi par les différents projets et publications jalonnant notre parcours d'enseignant-chercheur. En retour, ce cadre théorique nourrit une position et un projet scientifique pour les années à venir.

La première partie a montré l'intérêt d'une approche décloisonnée des mobilités en géographie, en particulier lorsqu'il s'agit d'étudier les mobilités fondées sur la *recreation*. Notre propre itinéraire scientifique, relaté dans le volume 1, illustre ce décloisonnement. Après avoir réalisé une thèse essentiellement centrée sur les migrations internes, nous avons bifurqué vers l'analyse des pratiques de tourisme et de loisirs. Les travaux sur les résidents secondaires menés au cours des années 2010 confortent cette idée en présentant l'avantage d'être situés à l'interface entre mobilités résidentielles et mobilités touristiques.

Prôner une approche holistique des déplacements ne signifie pas pour autant la dispersion et la dilution thématique. La relecture réflexive de l'ensemble de nos travaux a ainsi permis d'affirmer notre identité scientifique. Nous revendiquons en effet une démarche de géographie sociale largement irriguée par les courants *interprétatifs* et *actoriels* qui ont nourri la discipline depuis les années 1970. Nous abordons la thématique des mobilités au prisme du choix des lieux plus que par l'analyse du voyage ou du déplacement en tant que tel. Nous nous appuyons sur des méthodes essentiellement qualitatives qui cherchent à analyser la complexité des relations que les individus ou les groupes entretiennent avec les lieux qu'ils habitent. Cette démarche s'inscrit en complémentarité avec des approches par *flux* essentiellement quantitatives et/ou modélisatrices. Ces dernières ont évidemment leur propre intérêt scientifique à condition qu'elles ne tombent ni dans le piège de l'essentialisation des individus et des espaces, ni dans celui des boîtes noires algorithmiques et méthodologiques.

Cette identité affirmée et assumée est d'autant plus nécessaire que mes travaux s'inscrivent systématiquement dans un cadre collectif, au sein de projets de recherche que je mène ou auquel je participe, qu'ils soient mono ou pluridisciplinaires. Ce cadre, s'il favorise l'émulation intellectuelle, amène aussi à clarifier sa place par rapport aux autres géographes ou par rapport à celles et ceux provenant d'autres disciplines (sociologie, économie, histoire, informatique, sciences de la terre, etc.). Cette appétence pour l'interdisciplinarité se poursuivra dans les prochaines années avec notamment un dialogue renforcé avec le droit et la science politique dans le cadre de la politique d'établissement (Institut LUDI, Université européenne EU-CONEXUS) comme du laboratoire LIENSs. Dès lors, pour que cette interdisciplinarité fonctionne, il convient de combiner l'indispensable curiosité pour les questionnements, méthodes et concepts des autres sciences avec la valorisation de nos acquis empiriques et théoriques.

Cette HDR, en particulier sa deuxième partie, a ainsi permis de structurer différents apports théoriques jusqu'ici disséminés dans nos différents travaux. En s'appuyant sur des concepts comme l'habiter ou l'agencement, nous avons tout d'abord précisé les éléments constitutifs

et les différentes modalités de l'espace de circulation récréative des individus. Nous sommes également remontés à la source des déplacements en identifiant les principaux mécanismes qui conditionnent le choix des lieux dans le cadre d'une mobilité à dimension récréative. Nous avons montré la nécessaire distinction entre destination préférentielle et destination choisie. Cela nous a conduit à mettre en évidence les éléments qui constituent la valeur récréative des lieux. Pour cela, nous avons distingué, pour mieux les articuler, les notions d'attribut, de qualité et d'aménité. Enfin, nous avons étudié les conditions nécessaires au déplacement en enrichissant le concept de *motilité* par les notions d'accessibilité et de disponibilité.

Ce cadre théorique nous a amené à élaborer, en troisième partie, des propositions destinées à caractériser différents sens des déplacements (orientation, signification, réversibilité) à partir de projets en cours ou à venir. Notre projet scientifique centré sur l'analyse du choix des littoraux comme destinations résidentielles dans un contexte de crises multidimensionnelles, remobilise ainsi les notions d'accessibilité et de disponibilité. Il poursuit également l'analyse de ce qui fait la valeur récréative des lieux, à travers notamment le travail encore exploratoire sur la notion d'ambiance.

Cette réflexion théorique a toutefois été forgée à partir de travaux menés dans un certain contexte sociétal et géographique. La façade atlantique française est un terrain de jeu pratiqué par des sociétés occidentales globalement aisées. Elle est marquée par une mise en désir assez ancienne essentiellement façonnée par des pratiques et des valeurs récréatives largement démocratisées. La mise à l'épreuve de ce cadre théorique dans d'autres contextes (Croatie, Brésil, États-Unis...) est donc une promesse autant qu'un défi pour la décennie à venir. Dans des sociétés souvent plus inégalitaires que la nôtre, la question de l'accès à ces lieux est d'autant plus prégnante. L'analyse des tensions entre les différentes spatialités des individus mobiles en particulier ceux soumis à des déplacements plus contraints (ex : réfugiés, migrants « économiques ») pourrait aussi être riche d'enseignements. La déclinaison de notre cadre théorique sur des terrains plus *exotiques* est également rendue possible par un certain nombre de processus communs à l'ensemble des rivages tels que le dérèglement climatique.

En proposant un regard renouvelé sur une thématique scientifique comme sur sa propre trajectoire, l'HDR est un exercice particulièrement stimulant. Loin d'être une fin en soi, nous souhaitons ainsi que ce travail constitue un jalon important dans la réflexion géographique sur le sens des déplacements, parce qu'en définitive, « *ce qui compte, ce n'est pas l'arrivée mais la quête* »¹⁷³.

¹⁷³ Extrait de *La Quête*, [chanson](#) d'Orelsan (2021).

Références bibliographiques

- Adey, Peter, Laure Brayer, Damien Masson, Patrick Murphy, Paul Simpson, et Nicolas Tixier. 2013. « 'Pour Votre Tranquillité': Ambiance, Atmosphere, and Surveillance ». *Geoforum* 49 (octobre): 299-309. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2013.04.028>.
- Agnew, John, et James S. Duncan. 1989. *The Power of Place: Bringing Together Geographical and Sociological Imaginations* John Agnew (Auteur), James S. Duncan (Auteur). 1^{re} éd. Routledge; 1er édition.
- Aguiléra, Anne, et Leslie Belton-Chevallier. 2017. « Mobilités et (R)évolutions numériques. Avant-propos ». *Netcom. Réseaux, communication et territoires*, n° 31-3/4 (décembre): 275-80.
- Aguilera, Thomas, Francesca Artioli, et Claire Colomb. 2019. « Les villes contre Airbnb ? Locations meublées de courte durée, plateformes numériques et gouvernance urbaine ». In *Gouverner la ville numérique*, 27-45. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-03193222>.
- Ahas, Rein, Anto Aasa, Siiri Silm, et Margus Tiru. 2010. « Daily Rhythms of Suburban Commuters' Movements in the Tallinn Metropolitan Area: Case Study with Mobile Positioning Data ». *Transportation Research Part C: Emerging Technologies, Information/Communication Technologies and Travel Behaviour*, 18 (1): 45-54. <https://doi.org/10.1016/j.trc.2009.04.011>.
- Aissaoui, Hind, Louafi Bouzouina, et Patrick Bonnel. 2015. « Choix de localisation résidentielle, entre contraintes du marché et préférences individuelles : application à l'aire urbaine de Lyon (1999) ». *Revue d'Economie Regionale et Urbaine* Octobre (4): 629-56.
- Aitken, Carmen, et C. Michael Hall. 2000. « Migrant and foreign skills and their relevance to the tourism industry ». *Tourism Geographies* 2 (1): 66-86. <https://doi.org/10.1080/146166800363457>.
- Allemand, Sylvain, François Ascher, et Jacques Lévy. 2005. *Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*. Belin. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00130933>.
- Altman, Irwin, et Setha M. Low, éd. 1992. *Place Attachment*. Human Behavior and Environment. Springer US. <https://doi.org/10.1007/978-1-4684-8753-4>.
- Amphoux, Pascal. 2003. « Ambiance architecturale et urbaine ». In *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, 1^{re} éd., 60. Paris: Belin.
- Amselle, Jean-Loup. 2011. « Méfions-nous de l'idéologie du nomadisme ! » *Le Monde.fr*, 24 juin 2011. https://www.lemonde.fr/idees/article/2011/06/24/mefions-nous-de-l-ideologie-du-nomadisme_1540133_3232.html.
- Anas, Alex. 1981. « The Estimation of Multinomial Logit Models of Joint Location and Travel Mode Choice from Aggregated Data* ». *Journal of Regional Science* 21 (2): 223-42. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9787.1981.tb00696.x>.
- Andrienko, Gennady, Natalia Andrienko, Harald Bosch, Thomas Ertl, Georg Fuchs, Piotr Jankowski, et Dennis Thom. 2013. « Thematic patterns in georeferenced tweets through space-time visual analytics ». *Computing in Science & Engineering* 15 (3): 72-82.
- Armitage, C. J., et M. Conner. 2001. « Efficacy of the Theory of Planned Behaviour: A Meta-Analytic Review ». *The British Journal of Social Psychology* 40 (Pt 4): 471-99. <https://doi.org/10.1348/014466601164939>.
- Armstrong, Andrea, et Richard C. Stedman. 2019. « Understanding Local Environmental Concern: The Importance of Place ». *Rural Sociology* 84 (1): 93-122. <https://doi.org/10.1111/ruso.12215>.
- Ås, Dagfinn. 1978. « Studies of Time-Use: Problems and Prospects ». *Acta Sociologica* 21 (2): 125-41.
- Ash, James, Rob Kitchin, et Agnieszka Leszczynski. 2018. « Digital turn, digital geographies? » *Progress in Human Geography* 42. <https://doi.org/10.1177/0309132516664800>.
- Asséo, Henriette. 2004. « Les Gypsy Studies et le droit européen des minorités ». *Revue d'histoire moderne & contemporaine* 51-4bis (5): 71-86. <https://doi.org/10.3917/rhmc.515.0071>.
- Atout France. 2010. « La résidence secondaire en France, fonctionnement économique, mise en marché, services d'intendance ». 24. Paris: Atout France.

- Augé, Marc. 1992. *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*. La librairie du XXIème siècle. Paris: Seuil. <https://www.seuil.com/ouvrage/non-lieux-marc-auge/9782020125260>.
- Augustin, Jean-Pierre. 1994a. *Surf Atlantique, Les territoires de l'éphémère*. Talence: MSHA.
- . 1994b. *Surf Atlantique : les territoires de l'éphémère*. Pessac: MSHA.
- Authier, Jean-Yves, Catherine Bonvalet, et Jean-Pierre Lévy. 2010a. « Conclusion ». In *Élire domicile : La construction sociale des choix résidentiels*, édité par Jean-Yves Authier, Catherine Bonvalet, et Jean-Pierre Lévy, 383-93. Sociologie. Lyon: Presses universitaires de Lyon. <http://books.openedition.org/pul/4821>.
- , éd. 2010b. *Élire domicile : La construction sociale des choix résidentiels. Élire domicile : La construction sociale des choix résidentiels*. Sociologie. Lyon: Presses universitaires de Lyon. <http://books.openedition.org/pul/4821>.
- Baccaïni, Brigitte. 1993. « Régions attractives et régions répulsives entre 1982 et 1990. Comparaison avec la période 1975-1982 et spécificité des différentes classes d'âges ». *Population* 48 (6): 1791-1811. <https://doi.org/10.2307/1534163>.
- Bachimon, Philippe, Pierre Dérioz, et Vincent Vlès. 2016. « Le dédoublement résidentiel, descripteur des bifurcations des trajectoires des stations de montagne ». In *Stations en tension*, édité par Vincent Vlès et Christophe Bouneau. Peter Lang. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01737140>.
- Bailleul, Hélène, et Benoît Feildel. 2016. « Chapitre 1. Le sens des mobilités à l'épreuve des identités spatiales : un éclairage par le récit de vie spatialisé et l'herméneutique cartographique ». In *Se déplacer pour se situer*, édité par Sandrine Depeau et Thierry Ramadier, 25-55. Géographie sociale. Rennes: Presses universitaires de Rennes. <http://books.openedition.org/pur/34417>.
- Bailly, Antoine. 2004. *Les concepts de la géographie humaine*. 5^e éd. Paris: Armand Colin.
- Barthélémy, Carole, et Cécilia Claeys. 2016. « La (sur)fréquentation du littoral. Une analyse sociologique à partir du cas des calanques marseillaises ». In *Habiter le littoral. Enjeux contemporains*, édité par Samuel Robert et Hélène Melin, 25-38. Espace & Développement durable 5. Aix-en-Provence: Presses Universitaires de Provence/Presses universitaires d'Aix-Marseille.
- Bassand, Michel. 1986. « La mobilité spatiale, un phénomène macroscopique ». In *Sociologie pluraliste et pluralisme sociologique: mélanges publiés en l'honneur du professeur Maurice Erard*, édité par Georges Balandier. Neuchâtel: EDES, Université de Neuchâtel.
- Bassand, Michel, et Marie-Claude Brulhardt. 1983. « La mobilité spatiale : un processus social fondamental ». *Espace Populations Sociétés* 1 (1): 49-54. <https://doi.org/10.3406/espos.1983.902>.
- Bastin, Gilles, et Paola Tubaro. 2018. « Le moment big data des sciences sociales ». *Revue française de sociologie* 59 (3): 375-94. <https://doi.org/10.3917/rfs.593.0375>.
- Bauder, Michael, Tim Freytag, et Maïe Gérardot. 2014. « Analyser les mobilités touristiques à Paris en combinant enquête visiteurs et GPS. » *EspacesTemps.net [en ligne]*, février. <https://www.espacestemp.net/articles/mobilites-touristiques-a-paris/>.
- Bauman, Zygmunt. 2000. *Liquid Modernity*. Cambridge, UK : Malden, MA: Polity Press ; Blackwell.
- Bavoux, Jean-Jacques. 1993. « La Bourgogne : un archétype d'espace intermédiaire ? » *Annales de géographie* 102 (570): 162-74. <https://doi.org/10.3406/geo.1993.21135>.
- Beaucire, Francis, et Xavier Desjardins. 2014. « Mobilité. Motilité, accessibilité. » *Mobilité, Motilité, Accessibilité*. 2014. http://www.citego.org/bdf_fiche-document-128_fr.html.
- Beaude, Boris. 2015. « Spatialités algorithmiques ». In *Traces numériques et territoires*, par Alberto Romele et Marta Severo, 135-62. Territoires numériques. Paris: Presses des Mines. <http://books.openedition.org/pressesmines/2000>.
- Beeco, J. Adam, Wei-Jue Huang, Jeffrey C. Hallo, William C. Norman, Nancy G. McGehee, John McGee, et Cari Goetcheus. 2013. « GPS Tracking of Travel Routes of Wanderers and Planners ». *Tourism Geographies* 15 (3): 551-73. <https://doi.org/10.1080/14616688.2012.726267>.
- Bégout, Bruce. 2020. *Le concept d'ambiance*. L'Ordre Philosophique. Paris: Seuil.

- Béhar, Daniel, Philippe Estèbe, et Martin Vanier. 2014. « Réforme territoriale : avis de décès de l'interterritorialité ? » *Métropolitiques*, juin. <https://metropolitiques.eu/Reforme-territoriale-avis-de-deces.html>.
- Bell, Martin, et Gary Ward. 2000. « Comparing temporary mobility with permanent migration ». *Tourism Geographies* 2 (1): 87-107. <https://doi.org/10.1080/146166800363466>.
- Belton-Chevallier, Leslie, Nicolas Oppenheim, et Stéphanie Vincent-Geslin. 2019. *Manuel de sociologie des mobilités géographiques*. Presses universitaires François Rabelais. Tours. <https://pufr-editions.fr/produit/manuel-de-sociologie-des-mobilites-spatiales/>.
- Ben-Akiva, Moshe, et Steven R. Lerman. 1985. *Discrete Choice Analysis: Theory and Application to Travel Demand*. MIT Press.
- Benko, Georges. 1991. *Géographie des technopôles*. Paris, France: Masson.
- Benson, Michaela, et Karen O'Reilly, éd. 2009a. *Lifestyle Migration: Expectations, Aspirations and Experiences*. Studies In Migration and Diaspora 6. Routledge.
- . 2009b. « Migration and the Search for a Better Way of Life: A Critical Exploration of Lifestyle Migration ». *The Sociological Review* 57 (4): 608-25. <https://doi.org/10.1111/j.1467-954X.2009.01864.x>.
- Bergeon, Céline. 2010. « Roms et gens du voyage : l'histoire d'une persécution transnationale ». *Les blogs du « Diplo » - La valise diplomatique* (blog). 29 juillet 2010. Roms et gens du voyage : l'histoire d'une persécution transnationale.
- . 2014. « Les Gens du voyage en France : représentations collectives et contrôle d'une minorité nationale ». *Belgeo. Revue belge de géographie*, n° 4 (décembre). <https://doi.org/10.4000/belgeo.14864>.
- Berger, Alain, Joseph Catanzano, et José Dominique Fornairon. 1988. *La revanche du Sud: un défi à la France*. Paris, France: l'Harmattan.
- Bernard, Nicolas. 2000. *Les ports de plaisance. Équipements structurants de l'espace littoral*. Paris: l'Harmattan.
- Bernardie-Tahir, Nathalie. 2011. *L'usage de l'île*. Paris: Pétra.
- Bernardie-Tahir, Nathalie, et Sarah Bernard. 2020. « Faire voile et jeter l'ancre en Polynésie française. Quand les mobilités des plaisanciers au long cours interrogent les modes de circuler et d'habiter ». *Carnets de géographes*, n° 14 (décembre). <https://doi.org/10.4000/cdg.6037>.
- Berque, Jacques, Paul Virilio, et Jean Ziegler. 1975. *Nomades et vagabonds*. Paris, France: Union Générale d'Éditions.
- Besse, Jean-Marc, Pascal Clerc, et Marie-Claire Robic. 2017. « Qu'est-ce que le « spatial turn » ? » Édité par Olivier Orain et Wolf Feuerhahn. *Revue d'histoire des sciences humaines*, n° 30 (avril): 207-38.
- Béteille, Roger. 1974. « Les Aveyronnais. Essai géographique sur l'espace humain, ». Thèse de doctorat d'Etat en géographie, Poitiers.
- . 1981. « Une nouvelle approche géographique des faits migratoires : champs, relations, espaces relationnels ». *L'Espace géographique* 10 (3): 189-97. <https://doi.org/10.3406/spgeo.1981.3653>.
- Bierlaire, Michel, Vincent Kaufmann, et Patrick Rérat. 2017. *La mobilité en questions*. <http://journals.openedition.org/lectures>. Enjeux Mondiaux. Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes. <http://journals.openedition.org/lectures/22784>.
- Bigando, Eva. 2013. « De l'usage de la photo elicitation interview pour appréhender les paysages du quotidien : retour sur une méthode productrice d'une réflexivité habitante ». *Cybergeo: European Journal of Geography*, mai. <https://doi.org/10.4000/cybergeo.25919>.
- Billig, Miriam. 2006. « Is My Home My Castle? Place Attachment, Risk Perception, and Religious Faith ». *Environment and Behavior* 38 (2): 248-65. <https://doi.org/10.1177/0013916505277608>.
- Blanke, Ulf, Tobias Franke, Gerhard Tröster, et Paul Lukowicz. 2014. *Capturing crowd dynamics at large scale events using participatory GPS-localization*. *Proc. IEEE 9th Int. Conf. Intell. Sensors, Sensor Netw., Inf. Process. (ISSNIP)*. <https://doi.org/10.1109/ISSNIP.2014.6827652>.

- Blondy, Caroline, Luc Vacher, et Didier Vye. 2012. « A qualified reading of the impact of tourism on island areas ». In *Island Sustainability II*, édité par S. Favro & C. A. Brebbia. Island Sustainability II. Brac, Croatia: WIT Press. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01239857>.
- . 2013. « L'apport de la notion de population présente dans l'analyse du peuplement littoral ». *Espace Populations Sociétés*, n° 1-2: 95-110.
- Blum Le Coat, Jean-Yves, Christine Catarino, et Catherine Quiminal. 2013. « Les gens du voyage : errance et prégnance des catégories ». In *Villes et hospitalité : Les municipalités et leurs « étrangers »*, édité par Anne Gotman, 157-76. Hors collection. Paris: Éditions de la Maison des sciences de l'homme. <http://books.openedition.org/editionsms/844>.
- Bonnemaison, Joël. 1986. *L'arbre et la pirogue*. Vol. 2 volumes. Travaux et Documents. Editions de l'ORSTOM.
- Bontet, Caroline, Caroline Blondy, Stéphane Donnat, Christine Plumejeaud-Perreau, Jean-Philippe Riollet, Luc Vacher, Murielle Vermandé, et Didier Vye. 2016. « Propriétaires et usages des résidences secondaires en Charente-Maritime ». Research Report. UMR LIENSs CNRS- Université de La Rochelle, Charente-Maritime Tourisme, CCI La Rochelle & CCI Rochefort et Saintonge. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01450165>.
- Bonvalet, Catherine. 2010. « Les logiques des choix résidentiels des franciliens ». In *Élire domicile : La construction sociale des choix résidentiels*, édité par Jean-Yves Authier, Catherine Bonvalet, et Jean-Pierre Lévy, 55-76. Sociologie. Lyon: Presses universitaires de Lyon. <http://books.openedition.org/pul/4821>.
- Bonvalet, Catherine, et Françoise Dureau. 2000. « Les modes d'habiter : des choix sous contraintes ». In *Métropoles en mouvement : une comparaison internationale*, édité par Françoise Dureau, Véronique Dupont, Eva Lelièvre, Jean-Pierre Lévy, et Thierry Lulle, 131-53. Paris: Anthropos.
- Bordereaux, Laurent, et Xavier Braud. 2009. *Droit du littoral*. Paris, France: Gualino : Lextenso éd.
- Borja, Simon, Guillaume Courty, et Thierry Ramadier. 2014. « Trois mobilités en une seule ? » *EspacesTemps.net Revue électronique des sciences humaines et sociales.*, octobre. <https://www.espacestems.net/articles/trois-mobilites-en-une-seule/>.
- Bost, François, et Stéphane Rosière. 2018. « Crises et mutations contemporaines : approches géopolitiques et géoéconomiques ». *L'Espace Politique. Revue en ligne de géographie politique et de géopolitique*, n° 34 (juin). <https://journals.openedition.org/espacepolitique/4543>.
- Bouba-Olga, Olivier, et Etienne Fouqueray. 2022. « Géographie du monde d'après : assiste-t-on à un "exode urbain" ? » Document de travail.
- Bouquet, Claire, Luc Vacher, et Didier Vye. 2019. « Que nous dit l'offre Airbnb sur l'évolution des territoires touristiques ? Le cas de La Rochelle/Île de Ré ». *Mappemonde. Revue trimestrielle sur l'image géographique et les formes du territoire*, n° 125 (janvier). <https://doi.org/10.4000/mappemonde.739>.
- Bourdeau, Philippe. 2012. « Cerner les contours d'un après-tourisme ». In *Les migrations d'agrément : du tourisme à l'habiter*, édité par Niels Martin, Philippe Bourdeau, et Jean-François Daller, 17-33. Tourismes et Sociétés. Paris: L'Harmattan.
- . 2018. « L'après-tourisme revisité ». *Via . Tourism Review*, n° 13 (septembre). <https://doi.org/10.4000/viatourism.1936>.
- Bourdieu, Pierre. 1980. *Le sens pratique*. 1^{re} éd. Paris: Les Editions de Minuit.
- Bouron, Jean-Baptiste. 2021. « Aménités ». In *Géoconfluences (dictionnaire en ligne)*. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/amenites>.
- Bousquet, Bernard. 1990. « Définition et identification du littoral contemporain ». *Revue juridique de l'Environnement* 15 (4): 451-68. <https://doi.org/10.3406/rjenv.1990.2637>.
- Bousquet, François, Nicolas Rocle, Hélène Rey-Valette, Catherine Meur-Ferec, Didier Vye, Nicole Lautrédou-Audouy, Marion Amalric, et al. 2021. « Une exploration interdisciplinaire des liens entre relation au lieu et concernement. À propos des risques fluviaux et côtiers en France métropolitaine ». *Natures Sciences Sociétés* 29 (2): 141-58. <https://doi.org/10.1051/nss/2021038>.

- Bouvard, Coline, Philippe Frocrain, Claire Rais Assa, et Cyril Gomel. 2022. « La revanche des villes moyennes, vraiment ? » Note d'analyse 106. France Stratégie.
- Boy, John, et Justus Uitermark. 2017. « Reassembling the City through Instagram ». *Transactions of the Institute of British Geographers* 42 (4): 612-24. <https://doi.org/10.1111/tran.12185>.
- Brehm, Joan M., Brian W. Eisenhauer, et Richard C. Stedman. 2013. « Environmental Concern: Examining the Role of Place Meaning and Place Attachment ». *Society & Natural Resources* 26 (5): 522-38. <https://doi.org/10.1080/08941920.2012.715726>.
- Brémond, Isabelle, Véronique Brizon, et Christelle Berlingué. 2014. « Bouches-du-Rhône Tourisme ouvre les portes du big data d'ORANGE – Le programme Flux Vision ». *Revue Espaces tourisme et loisirs*, n° 316: 91-97.
- Brigand, Louis. 2009. *Besoin d'îles*. Paris: Stock.
- Brulay, Fabien. 2007. « De la station balnéaire à la ville littorale : trente ans de relations entre l'océan Atlantique et Pornic ». *Noréis. Environnement, aménagement, société*, n° 203 (juin): 27-36. <https://doi.org/10.4000/noréis.1517>.
- Brun, Jacques. 1993. « La mobilité résidentielle et les sciences sociales: transfert de concept et questions de méthodes ». *Les Annales de la Recherche Urbaine* 59 (1): 3-14. <https://doi.org/10.3406/aru.1993.1722>.
- Brunet, Philippe. 2008. « De l'usage raisonné de la notion de « concernement » : mobilisations locales à propos de l'industrie nucléaire ». *Natures Sciences Sociétés* 16 (4): 317-25. <https://doi.org/10.1051/nss/2008062>.
- Brunet, Roger. 1993. « Attraction ». In *Les Mots de la géographie, dictionnaire critique*, édité par Roger Brunet, Robert Ferras, et Hervé Théry, 3^e éd., 51. Dynamiques du territoire. Montpellier-Paris: RECLUS - La Documentation Française.
- . 1997. « Les mots de la géographie : Tourisme et loisirs ». *L'Espace géographique* 26 (3): 204-204. <https://doi.org/10.3406/spgeo.1997.1073>.
- . 2002. « Lignes de force de l'espace européen ». *M@ppemonde*, 6.
- Buchou, Stéphane. 2019. « Quel littoral pour demain ? Vers un nouvel aménagement des territoires côtiers adapté au changement climatique ». Paris: Gouvernement français.
- Budruk, Megha, et Sonja A. Wilhelm Stanis. 2013. « Place Attachment and Recreation Experience Preference: A Further Exploration of the Relationship ». *Journal of Outdoor Recreation and Tourism* 1-2 (juin): 51-61. <https://doi.org/10.1016/j.jort.2013.04.001>.
- Burgess, J., M. Limb, et C. M. Harrison. 1988. « Exploring Environmental Values through the Medium of Small Groups: 1. Theory and Practice ». *Environment and Planning A: Economy and Space* 20 (3): 309-26. <https://doi.org/10.1068/a200309>.
- Buzinde, Christine N., David Manuel-Navarrete, Eunice Eunjung Yoo, et Duarte Morais. 2010. « Tourists' Perceptions in a Climate of Change : Eroding Destinations ». *Annals of Tourism Research* 37 (2): 333-54. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2009.09.006>.
- Cadoret, Anne. 2011. « Analyse des processus conflictuels. Le cas du littoral du Languedoc-Roussillon ». *L'Espace géographique* 40 (3): 231-44. <https://doi.org/10.3917/eg.403.0231>.
- Cailly, Laurent. 2004. « Pratiques spatiales, identités sociales et processus d'individualisation : étude sur la constitution des identités spatiales individuelles au sein des classes moyennes salariées du secteur public hospitalier dans une ville intermédiaire : l'exemple de Tours ». Thèse de doctorat, Tours. <http://theses.fr/2004TOUR1505>.
- . 2007. « Capital spatial, stratégies résidentielles et processus d'individualisation ». *Annales de géographie* 654 (2): 169-87. <https://doi.org/10.3917/ag.654.0169>.
- Cailly, Laurent, et Rodolphe Dodier. 2007. « La diversité des modes d'habiter des espaces périurbains dans les villes intermédiaires : différenciations sociales, démographiques et de genre ». *Noréis. Environnement, aménagement, société*, n° 205 (décembre): 67-80. <https://doi.org/10.4000/noréis.1266>.
- Cailly, Laurent, et Baptiste Pourtau. 2018. « « Faire métropole » : une analyse par les représentations et les pratiques de mobilité périurbaines des habitants de l'aire urbaine de Tours (France) ». *Géocarrefour* 92 (92/4). <https://doi.org/10.4000/geocarrefour.10394>.

- Cardon, Dominique. 2008. « Le design de la visibilité ». *Rezeaux* n° 152 (6): 93-137.
- Carroué, Laurent. 2013. *La France : les mutations des systèmes productifs*. U. Paris: Armand Colin. <https://www.cairn.info/la-france-les-mutations-des-systemes-productifs--9782200287962.htm>.
- Castells, Manuel. 2001. *La société en réseaux. L'ère de l'information. Tome 1*. 2^e éd. Paris: Fayard.
- Cattan, Nicole. 2009. « Territoire mobile. De l'impossible concept à l'apport des études genrées ». In *Penser l'espace politique*, par Stéphane Rosière, Kevin R. Cox, Céline Vacchiani-Marcuzzo, et Carl Dahlman, 69-86. Paris: Ellipses. <https://www.parisgeo.cnrs.fr/spip.php?article4280&lang=fr>.
- Caumont, Vincent, et Annabelle Berger. 2014. « Risque de submersion marine et marchés fonciers et immobiliers sur le littoral du Nord-Pas-de-Calais (synthèse) ». CEREMA (Direction territoriale Nord-Picardie) & DDTM du Pas-de-Calais.
- Cazaux, Eugénie. 2022. « La prise en compte des risques côtiers par les marchés fonciers et immobiliers du littoral français métropolitain : ambivalence de la mer et tentatives de régulation publique du "désir de rivage" à l'aube du changement climatique ». Thèse de doctorat, Brest. <https://www.theses.fr/2022BRES0062>.
- Cazaux, Eugénie, Catherine Meur-Ferec, et Cédric Peinturier. 2019. « Le régime d'assurance des catastrophes naturelles à l'épreuve des risques côtiers. Aléas versus aménités, le cas particulier des territoires littoraux ». *Cybergeo: European Journal of Geography*, mai. <https://doi.org/10.4000/cybergeo.32249>.
- Cebeillac, Alexandre, et Yves-Marie Rault. 2016. « Contribution of Geotagged Twitter Data in the Study of a Social Group's Activity Space. The Case of the Upper Middle Class in Delhi, India ». *Netcom. Réseaux, Communication et Territoires*, n° 30-3/4 (décembre): 231-48. <https://doi.org/10.4000/netcom.2529>.
- Celhaiguibel, Claudine. 2013. « Mobilité temporaire de temps libre : évènement exceptionnel ou routine ? » <http://www.theses.fr>. 6 décembre 2013. <http://www.theses.fr/s87402>.
- Chabrol, Marie, Aline Hémond, et Pierre-Jacques Ollagnier. 2020. « Éditorial : « Habitants. Construire sa place ici et ailleurs » ». *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement. Territory in movement Journal of geography and planning*, n° 48-49 (décembre). <http://journals.openedition.org/tem/7793>.
- Chardonnel, Sonia, Sandrine Depeau, Thomas Devogele, Boris Mericskay, et Jean-Paul Thibaud. 2021. « La trace : notion partagée pour une recherche interdisciplinaire sur la mobilité des enfants ». *EspacesTemps.net*, janvier. <https://doi.org/10.26151/esapcestemps.net-1c2y-xb79>.
- Chareyron, Gaël, Jérôme Da-Rugna, et Bérengère Branchet. 2013. « Mining tourist routes using Flickr traces ». In *Proceedings of the 2013 IEEE/ACM International Conference on Advances in Social Networks Analysis and Mining*, 1488-89. ASONAM '13. New York, NY, USA: Association for Computing Machinery. <https://doi.org/10.1145/2492517.2500307>.
- Châtel, Frédéric, Nicolas Cochez, et Marie-Pierre de Bellefon. 2021. « Deux résidences secondaires sur trois sont détenues par un ménage de 60 ans ou plus ». *Insee Première*, n° 871 (août). https://www.insee.fr/fr/statistiques/5416748?pk_campaign=avis-parution#graphique-figure4_radio1.
- Chauveau, Etienne, Céline Chadenas, Bruno Comentale, Patrick Pottier, Amandine Blanlœil, Thierry Feuillet, Denis Mercier, et al. 2011. « Xynthia : leçons d'une catastrophe ». *Cybergeo: European Journal of Geography*, juin. <https://doi.org/10.4000/cybergeo.23763>.
- Chiapello, Eve, et Luc Boltanski. 2011. *Le Nouvel Esprit Du Capitalisme. Post-Print*. 2^e éd. Paris: Gallimard. <https://ideas.repec.org/p/hal/journal/hal-00680085.html>.
- Claeys, Cécilia, Jérémy Giuliano, Hervé Tepongning Megnifo, Laurent Fissier, Anna Rouadjia, Cécile Lizée, Cyril Geneys, et Nathalie Marçot. 2017. « Une analyse interdisciplinaire des vulnérabilités socioenvironnementales : le cas de falaises côtières urbanisées en Méditerranée ». *Natures Sciences Sociétés* 25 (3): 241-54.

- Clarke, Darren, Conor Murphy, et Irene Lorenzoni. 2018. « Place Attachment, Disruption and Transformative Adaptation ». *Journal of Environmental Psychology* 55 (février): 81-89. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2017.12.006>.
- Clastres, Pierre. 1965. « La Vie sociale d'une tribu nomade: les Indiens Guayaki du Paraguay ». Thèse de 3e cycle, France.
- Claval, Paul. 1997. « Préface ». In *L'imaginaire marin des français : mythe et géographie de la mer*, par Michel Roux, 4. Paris: L'Harmattan.
- Cloarec, Jacques. 1995. « Pied-à-terre, pieds dans l'eau. Les résidences secondaires sur le littoral vendéen. » In *Les résidences secondaires. Nouvelles orientations*, édité par Françoise Dubost, Rolande Bonnain, Chantal Cicé, Jacques Cloarec, Martyne Perrot, et Nicole Phelouzat-Perriquet, 295-338. DATAR.
- Coanus, Thierry, François Duchêne, et Emmanuel Martinais. 2007. « L'industrie chimique et ses riverains : une relation ambivalente. Le cas de la grande région lyonnaise ». *Annales des mines - Série Responsabilité et environnement*. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01783767>.
- Coëffé, Vincent. 2006. « Les marqueurs spatiaux comme enjeux de la mise en tourisme de Waikiki ». In *L'empreinte du tourisme. Contribution à l'identité du fait touristique*, édité par Jean Rieucou et Jérôme Lageiste, 177-200. L'Harmattan.
- Coëffé, Vincent, Christophe Guibert, et Benjamin Taunay. 2012. « Émergences et diffusions mondiales du surf ». *Géographie et cultures*, n° 82 (septembre): 61-76. <https://doi.org/10.4000/gc.1589>.
- Cognard, Françoise. 2010. « " Migrations d'agrément " et nouveaux habitants dans les moyennes montagnes françaises : de la recomposition sociale au développement territorial. L'exemple du Diois, du Morvan et du Séronais ». Thèse de doctorat, Université Blaise Pascal - Clermont-Ferrand II. <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00675737>.
- Coppock, John T. 1977. *Second homes : curse or blessing ?* New York - Oxford: Pergamon Press.
- Corbin, Alain. 1988. *Le territoire du vide : l'occident et le désir de rivage*. 1^{re} éd. Champs Histoire. Paris: Flammarion.
- Corlay, Jean-Pierre. 1995. « Géographie sociale, géographie du littoral ». *Noroi* 165 (1): 247-65. <https://doi.org/10.3406/noroi.1995.6623>.
- Corneloup, Jean. 2012. « Migrations géographiques et formes culturelles des pratiques récréatives ». In *Les migrations d'agrément : du tourisme à l'habiter*, édité par Niels Martin, Philippe Bourdeau, et Jean-François Daller, 97-114. Tourisme et Sociétés. Paris: L'Harmattan.
- Cortes, Geneviève, et Laurent Faret. 2009. *Les circulations transnationales. Lire les turbulences migratoires contemporaines*. U. Paris: Armand Colin. <https://www.cairn.info/les-circulations-transnationales--9782200244606.htm>.
- Couleaud, Nathalie, Claire Decondé, Mariette Sagot, et Sandra Roger. 2015. « La double résidence concerne surtout des jeunes et des retraités parisiens ». *Insee Analyses Ile-de-France*, n° 12: 4.
- Courgeau, Daniel. 1970. « Les champs migratoires en France. Présentation d'un cahier de l'I.N.E.D ». *Population* 25 (6): 1179-82. <https://doi.org/10.2307/1530026>.
- . 1973. « Migrants et migrations ». *Population* 28 (1): 95-129. <https://doi.org/10.2307/1530972>.
- . 1988. *Méthodes de mesure de la mobilité spatiale : migrations internes, mobilité temporaire, navettes*. INED. Paris. <https://www.ined.fr/fr/publications/editions/manuels/methodes-de-mesure-de-la-mobilite-spatiale-migrations-internes-mobilite-temporaire-navettes/>.
- Courmont, Antoine. 2018. « Plateforme, big data et recomposition du gouvernement urbain. Les effets de Waze sur les politiques de régulation du trafic ». *Revue française de sociologie* 59 (3): 423-49. <https://doi.org/10.3917/rfs.593.0423>.
- Cousin, Alain. 2011. « Propositions pour une stratégie nationale de gestion du trait de côte, du recul stratégique et de la défense contre la mer, partagée entre l'État et les collectivités territoriales ». Gouvernement français.
- Crampton, Jeremy W., Mark Graham, Ate Poorthuis, Taylor Shelton, Monica Stephens, Matthew W. Wilson, et Matthew Zook. 2013. « Beyond the Geotag: Situating 'Big Data' and Leveraging the Potential of the Geoweb ». *Cartography and Geographic Information Science* 40 (2): 130-39. <https://doi.org/10.1080/15230406.2013.777137>.

- Cresswell, Tim. 2010. « Towards a Politics of Mobility ». *Environment and Planning D: Society and Space* 28 (1): 17-31. <https://doi.org/10.1068/d11407>.
- . 2011. « Mobilities I: Catching Up ». *Progress in Human Geography* 35 (4): 550-58. <https://doi.org/10.1177/0309132510383348>.
- . 2013. « La mobilité entre mouvement, signification et pratiques ». Forum Vies Mobiles - Préparer la transition mobilière. 2013. <https://fr.forumviesmobiles.org/video/2013/09/13/mobilite-entre-mouvement-signification-et-pratiques-1163>.
- . 2015. *Place, an Introduction*. 2^e éd. London: Wiley.
- Cribier, Françoise. 1984. « La retraite au bord de la mer. La fonction d'accueil des retraités des villes touristiques (Tourism and retiring to the seaside : the retirees in touristic resorts) ». *Bulletin de l'Association de Géographes Français* 61 (500): 133-39. <https://doi.org/10.3406/bagf.1984.5458>.
- . 1994. « La migration de retraite des Parisiens : l'apport des enquêtes biographiques par cohortes ». *Espace Populations Sociétés* 12 (1): 75-83. <https://doi.org/10.3406/espos.1994.1627>.
- Croucher, Sheila. 2012. « Privileged Mobility in an Age of Globality ». *Societies* 2 (1): 1-13. <https://doi.org/10.3390/soc2010001>.
- Croutsche, Jean-Jacques. 2003. « Comportements et choix en matière de destination touristique: Modèle ECCT ». *Téoros: Revue de recherche en tourisme* 22 (1): 51. <https://doi.org/10.7202/1071585ar>.
- Dardel, Éric. 1990. *L'homme et la terre: nature de la réalité géographique*. Édité par Philippe Pinchemel et Jean-Marc Besse. 2 (1^{ère} édition, 1952). Paris, France: Éd. du CTHS.
- Davezies, Laurent. 2009. « L'économie locale résidentielle ». *Géographie, économie, société* 11 (1): 47-53. <https://doi.org/10.3166/ges.11.47-53>.
- De Cantis, Stefano, Anna Maria Parroco, Mauro Ferrante, et Franco Vaccina. 2015. « Unobserved Tourism ». *Annals of Tourism Research* 50 (janvier): 1-18. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2014.10.002>.
- De Dominicis, Stefano, Ferdinando Fornara, Uberta Ganucci Cancellieri, Clare Twigger-Ross, et Marino Bonaiuto. 2015. « We Are at Risk, and so What? Place Attachment, Environmental Risk Perceptions and Preventive Coping Behaviours ». *Journal of Environmental Psychology* 43 (septembre): 66-78. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2015.05.010>.
- Debarbieux, Bernard. 1995. « Le lieu, le territoire et trois figures de rhétorique ». *L'Espace géographique* 24 (2): 97-112. <https://doi.org/10.3406/spgeo.1995.3363>.
- . 2013. « Préface ». *Journal of Alpine Research | Revue de géographie alpine*, Limiter les résidences secondaires, les enjeux d'une votation, , n° Hors-Série (janvier): 2-3.
- Deboudt, Philippe, Valérie Deldrève, Vincent Houillon, et Didier Paris. 2008. « Inégalités écologiques, inégalités sociales et territoires littoraux L'exemple du quartier du Chemin Vert à Boulogne-sur-Mer (Pas-de-Calais, France) ». *Espace populations sociétés. Space populations societies*, n° 2008/1 (juin): 173-90. <https://doi.org/10.4000/eps.3307>.
- Dehoorne, Olivier. 2002. « Tourisme et migration, entre logiques des marchés et système des mobilités : revue bibliographique ». *Revue européenne des migrations internationales* 18 (vol. 18-n°1): 113-21. <https://doi.org/10.4000/remi.2631>.
- Dehoorne, Olivier, et Rémy Tremblay. 2018. « Entre tourisme et migration, la question des migrations d'agrément ou Lifestyle Migration ». In *Entre tourisme et migration*, édité par Rémy Tremblay et Olivier Dehoorne, 9-23. Tourisme et migrations. Paris: L'Harmattan.
- DeLanda, Manuel. 2009. « Agencements versus totalités ». *Multitudes* 39 (4): 137-44. <https://doi.org/10.3917/mult.039.0137>.
- Delaunay, D. 2005. « Dynamiques biographiques et des espaces vécus : cartographies et analyses statistiques. » In . Tours: Union Internationale pour l'Etude Scientifique de la Population.
- Delépine, Samuel. 2012. *Atlas des Tsiganes. Les dessous de la question rom*. Paris: Editions Autrement.
- Deleuze, Gilles. 1969. *Logique du sens*. Critique. Paris: Les Éditions de Minuit.

- Deleuze, Gilles, et Félix Guattari. 1980. *Mille plateaux*. Paris, France: Les Éditions de Minuit.
- Demaison, Catherine, Laurence Grivet, Denise Maury-Duprey, Séverine Mayo-Simbsler, et Stéphane Tagnani. 2017. « Les conditions de logement en France ».
- Demazière, Christophe, José Serrano, et Didier Vye. 2012. « Les villes petites et moyennes et leurs acteurs : regards de chercheurs ». *Norois, Villes petites et moyennes*, n° 223: 7-12.
- Depeau, Sandrine, et Sonia Chardonnel. 2018. « Les mobilités enfantines en milieux urbains : des traces au discours et parcours pour dépasser les limites spatiales ». *La Lettre de l'InSHS*, n° 51. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-02419891>.
- Depraz, Samuel. 2018. « De la France périphérique à la France des marges : comment rendre leur juste place aux territoires urbains marginalisés ? » Billet. *Carnet des études urbaines* (blog). 20 avril 2018. <https://urbs.hypotheses.org/411>.
- Desponds, Didier. 2007. « Les impacts d'un parc naturel régional (PNR) sur les évolutions socio-démographiques de son espace rural : le cas du Vexin français ». *Norois. Environnement, aménagement, société*, n° 202 (mars): 47-60. <https://doi.org/10.4000/norois.1620>.
- Devienne, Elsa. 2020. *La Ruée vers le sable : Une Histoire environnementale des plages de Los Angeles au XXe siècle*. Paris: Éditions de la Sorbonne.
- Devine-Wright, Patrick, et Yuko Howes. 2010. « Disruption to Place Attachment and the Protection of Restorative Environments: A Wind Energy Case Study ». *Journal of Environmental Psychology, Identity, Place, and Environmental Behaviour*, 30 (3): 271-80. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2010.01.008>.
- Di Méo, Guy. 1990. « De l'espace subjectif à l'espace objectif : l'itinéraire du labyrinthe ». *L'Espace géographique* 19 (4): 359-73. <https://doi.org/10.3406/spgeo.1990.3020>.
- . 2003. « Intentionnalité ». In *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, édité par Jacques Lévy et Michel Lussault, 1ère, 516-17. Paris: Belin.
- . 2017. « Territorialité ». In *Hypergéographie ; Dictionnaire de géographie en ligne*. En ligne. <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article699>.
- Didier-Fèvre, Catherine. 2015. « « The place to be ? » Vivre et bouger dans les entre-deux : jeunesse et mobilités dans les espaces périurbains. » Thèse de doctorat, Paris Ouest Nanterre La Défense. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/tel-01219055>.
- Dodds, Rachel, et Richard Butler, éd. 2019. *Overtourism: Issues, Realities and Solutions*. Studies In Tourism. Walter de Gruyter GmbH & Co KG.
- Domenach, Hervé, et Michel Picouet. 1987. « Le caractère de réversibilité dans l'étude de la migration ». *Population (French Edition)* 42 (3): 469-83. <https://doi.org/10.2307/1532854>.
- Doraï, Mohamed Kamel, Marie-Antoinette Hily, et Frantz Loyer. 1998. « La circulation migratoire, bilan des travaux. Synthèse ». Migrations études. Poitiers: ADRI (Agence pour le développement des relations interculturelles).
- Douvinet, Johnny, Stéphanie Defossez, Arnaud Anselme, et Anne-Sophie Denolle. 2011. « Les maires face aux plans de prévention du risque inondation (Ppri) ». *L'Espace géographique* 40 (1): 31-46. <https://doi.org/10.3917/eg.401.0031>.
- Drevon, Guillaume. 2019. *Proposition pour une rythmologie de la mobilité et des sociétés contemporaines*. 1^{re} éd. Espaces, mobilités et sociétés. Éditions Alphil-Presses universitaires suisses. <https://doi.org/10.33055/ALPHIL.03112>.
- Dubucs, Hadrien, et Christophe Imbert. 2014. « La caractérisation spatio-temporelle des circulations ». In *D'une métropole à l'autre, pratiques urbaines et circulations dans l'espace européen*, par Christophe Imbert, Hadrien Dubucs, Françoise Dureau, et Matthieu Giroud, 229-63. Recherches. Paris: Armand Colin.
- Duchêne-Lacroix, Cédric, Nicola Hilti, et Helmut Schad. 2013. « L'habiter Multilocal : Discussion d'un Concept Émergent et Aperçu de Sa Traduction Empirique En Suisse ». *Quetelet Journal* 1 (1): 63-89. <https://doi.org/10.14428/rqj2013.01.01.05>.
- Duhamel, Philippe. 1997. « Les résidents étrangers européens à Majorque (Baléares) : pour une analyse de la transformation des lieux touristiques ». Thèse de doctorat, Paris 7. <http://theses.fr/1997PA070003>.

- . 2018a. « Chapitre 1. Touristes et tourisme : les spécificités d'un voyage et d'un voyageur dans un monde de mobilité ». In *Géographie du tourisme et des loisirs*, 11-44. U. Paris: Armand Colin. <https://doi.org/10.3917/arco.duham.2018.01.0011>.
- . 2018b. « Chapitre 5. La mise en tourisme des lieux et leur développement : logiques, typologie et dynamiques ». In *Géographie du tourisme et des loisirs*, 171-209. U. Armand Colin. <http://www.cairn.info/geographie-du-tourisme-et-des-loisirs--9782200621018-page-171.htm>.
- Duhamel, Philippe, Magali Talandier, et Bernard Toulhier, éd. 2015. *Le balnéaire. De la Manche au monde*. Art et Société. Rennes: Presses Universitaires de Rennes.
- Duhamel, Philippe, et Philippe Violier. 2009. *Tourisme et littoral. Un enjeu du Monde*. Belin Sup Tourisme. Belin. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01648401>.
- Dumazedier, Joffre. 1962. *Vers une civilisation du loisir ? La condition humaine*. Paris: Seuil.
- Dumont, Gérard-François. 2007. « Prospective des migrations climatiques ». *Population & Avenir* 682 (2): 3-3. <https://doi.org/10.3917/popav.682.0003>.
- Durand, Séverine. 2014. « Vivre avec la possibilité d'une inondation ? Ethnographie de l'habiter en milieu exposé.. et prisé. » Thèse de doctorat, Aix Marseille Université. <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-01162551>.
- Dureau, Françoise. 2002. « Les systèmes résidentiels : concepts et applications ». In *L'accès à la ville. Les mobilités en question*, édité par Jean-Pierre Lévy et Françoise Dureau, 355-82. Habitat et Sociétés. Paris: L'Harmattan.
- Dwyer, Larry, Neelu Seetaram, Peter Forsyth, et Brian King. 2014. « Is the Migration-Tourism Relationship Only about VFR? » *Annals of Tourism Research* 46 (mai): 130-43. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2014.03.009>.
- Elias, Norbert. 1991. *La société des individus*. 1^{re} éd. Paris: Fayard.
- Elias, Norbert, et Eric Dunning. 1994. *Sport et Civilisation. La violence maîtrisée*. Paris: Fayard.
- Équipe MIT. 2002. *Tourismes 1. Lieux communs*. Mappemonde. Paris: Belin.
- . 2005. *Tourismes 2. Moments de lieux*. Vol. 2. 3 vol. Mappemonde. Paris: Belin.
- . 2011. *Tourismes 3. La révolution durable*. Vol. 3. 3 vol. Mappemonde. Paris: Belin.
- Faburel, Guillaume, Élise Geisler, et Théa Manola. 2014. « Le paysage (multisensoriel) dans la qualité de l'environnement urbain ». *Méditerranée. Revue géographique des pays méditerranéens / Journal of Mediterranean geography*, n° 123 (décembre): 109-19. <https://doi.org/10.4000/mediterranee.7446>.
- Farinelli, Franco. 1997. « Mesopolis : l'exemple de la plaine du Pô ». In *Villes moyennes, espace, société, patrimoine*, édité par Nicole Commerçon et Pierre Goujon, 207-24. Lyon: Presses universitaires de Lyon.
- Feildel, Benoît. 2014. « La mobilité révélée par GPS. Traces et récits pour éclairer les sens des mobilités ». *Netcom. Réseaux, communication et territoires*, n° 28-1/2 (décembre): 55-76. <https://doi.org/10.4000/netcom.1545>.
- Feildel, Benoît, Élise Olmedo, Florence Troin, Sandrine Depeau, Mathias Poisson, Nathalie Audas, Aline Jaulin, et Karine Duplan. 2016. « Parcours augmentés, une expérience sensible entre arts et sciences sociales ». *Carnets de géographes*, n° 9 (août). <https://doi.org/10.4000/cdg.721>.
- Fen-Chong, Julie. 2012. « Organisation spatio-temporelle des mobilités révélées par la téléphonie mobile en Ile-de-France ». Thèse de doctorat, Paris 1. <http://www.theses.fr/2012PA010724>.
- . 2015. « Révéler les mobilités ordinaires et touristiques en Ile-de-France à partir de données de téléphones portables ». In *Données urbaines 7*, édité par Marie-Flore Mattei et Denise Pumain, 67-76. Economica. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01230490>.
- Ferras, Robert, et Roger Brunet. 1993a. « Espace vécu ». In *Les Mots de la géographie, dictionnaire critique*, édité par Roger Brunet, Robert Ferras, et Hervé Théry, 3^e éd., 195. Dynamiques du territoire. Montpellier-Paris: RECLUS - La Documentation Française.
- . 1993b. « Héliotropisme ». In *Les mots de la géographie*, 3^e éd., 253. Dynamiques du territoire. RECLUS- La Documentation Française.
- Finnegan, William. 2017. *Jours barbares*. Editions du Sous-Sol.

- Florida, Richard L. 2012. *The Rise of the Creative Class*. Revisited. New York: Basic Books.
- Forget, Célia. 2017. « Les limites du concept de tourisme résidentiel : étude de cas du caravanning à plein temps ». *Téoros. Revue de recherche en tourisme* 36 (36, 2). <http://journals.openedition.org/teoros/3065>.
- Fournier, Carine, et Sébastien Jacquot. 2014. « Les traces numériques des touristes. Un renouvellement de l'observation touristique ? » *Revue Espaces tourisme et loisirs*, Editions touristiques européennes, , n° 316: 66-71.
- Frémont, Armand. 1980. « L'espace vécu et la notion de région ». *Travaux de l'Institut de Géographie de Reims* 41 (1): 47-58. <https://doi.org/10.3406/tigr.1980.1081>.
- Frétigny, Jean-Baptiste. 2013. « Les mobilités à l'épreuve des aéroports : des espaces publics aux territorialités en réseau. Les cas de Paris Roissy-Charles-De-Gaulle, Amsterdam Schiphol, Francfort-sur-le-Main et Dubai International. » Thèse de doctorat, Paris: Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne.
- . 2015. « L'hypermobilité : une figure introuvable ? Représentations dominantes et pratiques de déplacement à l'aune des aéroports ». *SociologieS*, novembre. <http://journals.openedition.org/sociologies/5166>.
- Fumey, Gilles. 1995. « À propos de l'héliotropisme ». *L'Information Géographique* 59 (5): 183-84. <https://doi.org/10.3406/ingeo.1995.6966>.
- Gabriel, Stuart. A., et Stuart S. Rosenthal. 1989. « Household Location and Race: Estimates of a Multinomial Logit Model ». *Review of Economics and Statistics* 71 (2): 240-49.
- Gagnol, Laurent, Coralie Mounet, et Isabelle Arpin. 2018. « De la piste animale aux lignes de désir urbaines. Une approche géoichnologique de la trace ». *L'Information géographique* 82 (2): 11. <https://doi.org/10.3917/lig.822.0011>.
- Gallez, Caroline, et Vincent Kaufmann. 2009. « Aux racines de la mobilité en sciences sociales : contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine ». In *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, édité par Vincent Guigueno et Mathieu Flonneau, 41-55. Presses universitaires de Rennes. <https://doi.org/10.4000/books.pur.102144>.
- Gaugue, Anne. 2020. « Les plaisanciers au long cours, des habitants de la mer ». Habilitation à diriger des recherches, Université Picardie Jules Verne. <https://hal.archives-ouvertes.fr/tel-03169683>.
- Gay, Jean-Christophe. 2006. « Transport et mise en tourisme du Monde ». *Collection EDYTEM. Cahiers de géographie* 4 (1): 11-22. <https://doi.org/10.3406/edyte.2006.960>.
- Geisler, Elise. 2011. « Élaboration d'une méthode de qualification du paysage sonore. Le cas des quartiers durables allemands Kronsberg et Vauban ». Thèse de doctorat, Paris, AgroParisTech. <http://www.theses.fr/2011AGPT0076>.
- Geisser, Vincent. 2007. « Un "anti-tsiganisme" venu d'en haut : le rôle central des élites politiques dans la fabrication du préjugé. Note de synthèse ». *Migrations Société* 109 (1): 107-10. <https://doi.org/10.3917/migra.109.0107>.
- Genevois, Sylvain. 2018. « Quels apports du Géoweb et de la géolocalisation pour représenter les mobilités touristiques ? » *Mappemonde [en ligne]*, n° 124 (mai): 10.
- Gervais-Lambony, Philippe. 2020. « De Born to Run à Born in the USA, une approche géographique de la nostalgie dans les chansons de Bruce Springsteen ». *Annales de géographie* N° 735 (5): 5-32.
- Giddens, Anthony. 1984. *The Constitution of Society : Outline of the Theory of Structuration*. Berkeley: University of California Press.
- . 1991. *Modernity and Self-Identity: Self and Society in the Late Modern Age*. Stanford University Press.
- Girard, Eudes. 2021. « La France à l'heure du COVID19 ». In *Populations, peuplement, territoires en France*, édité par Yannick Clavé, 515-34. Paris: Ellipses.
- Girard, René. 1978. *Des choses cachées depuis la fondation du monde*. Paris: Grasset.
- Girardin, Fabien, Francesco Calabrese, Filippo Dal Fiore, Carlo Ratti, et Josep Blat. 2009. « Digital Footprinting: Uncovering Tourists with User-Generated Content ». *Pervasive Computing, IEEE* 7 (janvier): 36-43. <https://doi.org/10.1109/MPRV.2008.71>.

- Glorioso, Romella S., et Laurence A. G. Moss. 2012. « Origines et développement du concept de migration d'agrément ». In *Les migrations d'agrément : du tourisme à l'habiter*, édité par Niels Martin, Philippe Bourdeau, et Jean-François Daller, 37-55. Tourisimes et Sociétés. Paris: L'Harmattan.
- Goffette-Nagot, Florence, et Yves Schaeffer. 2013. « Accessibilité ou voisinage ? » *Revue économique* Vol. 64 (5): 857-82.
- González-Bailón, Sandra. 2013. « Big Data and the Fabric of Human Geography ». *Dialogues in Human Geography* 3 (3): 292-96. <https://doi.org/10.1177/2043820613515379>.
- Goodall, Brian. 1991. « Understanding Holiday Choice. » In *Progress in Tourism, Recreation and Hospitality Management*, édité par Chris Cooper, 3:58-77. London: Belhaven Press. <https://www.cabdirect.org/cabdirect/abstract/19911889910>.
- Goodchild, Michael F. 2007. « Citizens as Sensors: The World of Volunteered Geography ». *GeoJournal* 69 (4): 211-21. <https://doi.org/10.1007/s10708-007-9111-y>.
- Grafmeyer, Yves. 2010. « Approches sociologiques des choix résidentiels ». In *Élire domicile : La construction sociale des choix résidentiels*, édité par Jean-Yves Authier, Catherine Bonvalet, et Jean-Pierre Lévy, 35-52. Sociologie. Lyon: Presses universitaires de Lyon. <http://books.openedition.org/pul/4821>.
- Gravari-Barbas, Maria, et Marie Delaplace. 2015. « Le tourisme urbain « hors des sentiers battus » ». *Téoros. Revue de recherche en tourisme* 34 (1-2). <https://journals.openedition.org/teoros/2790>.
- Gravari-Barbas, Maria, et Nelson Graburn. 2012. « Imaginaires touristiques ». *Via . Tourism Review*, n° 1 (mars). <http://journals.openedition.org/viatourism/1178>.
- Groupement SCALAB. 2004. « Echelles de l'Habiter ». Ministère de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme - Plan Urbanisme Construction et Architecture.
- Guibert, Christophe. 2006. « Hossegor : le surf ou l'élégance ? Une double identification territoriale ». *Les Annales de la Recherche Urbaine* 100 (1): 89-96. <https://doi.org/10.3406/aru.2006.2651>.
- . 2015. « Représentations et usages sociaux de la musique metal ». *Volume !. La revue des musiques populaires*, n° 11 : 2 (juin): 7-27. <https://doi.org/10.4000/volume.4427>.
- , éd. 2021. *Les mondes du surf. Transformations historiques, trajectoires sociales, bifurcations technologiques*. Pessac: Maison des sciences de l'homme d'Aquitaine.
- Guilluy, Christophe. 2014. *La France périphérique. Comment on a sacrifié les classes populaires*. Documents, témoignages. Paris: Flammarion.
- Gumuchian, Hervé, Eric Grasset, Romain Lajarge, et Emmanuel Roux. 2003. *Les acteurs, ces oubliés du territoire*. Anthropos. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00277391>.
- Gustafson, Per. 2002. « Tourism and Seasonal Retirement Migration ». *Annals of Tourism Research* 29 (4): 899-918. [https://doi.org/10.1016/S0160-7383\(01\)00084-6](https://doi.org/10.1016/S0160-7383(01)00084-6).
- Guyonnard, Valentin, et Luc Vacher. 2016. « Définition d'un espace de pratique du système littoral touristique et sportif charentais : le spot de surf ». *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement. Territory in movement Journal of geography and planning*, n° 30 (mai). <https://doi.org/10.4000/tem.3354>.
- Gwiazdzinski, Luc. 2003. *La ville 24 heures sur 24*. Bibliothèque des Territoires. Editions de l'Aube. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00806341>.
- Gwiazdzinski, Luc, et Olivier Klein. 2014. « Du suivi GPS des individus à une approche chronotopique. Premiers apports d'expérimentations et de recherches territorialisées ». *Netcom. Réseaux, communication et territoires*, n° 28-1/2 (décembre): 77-106. <https://doi.org/10.4000/netcom.1604>.
- Hall, C. Michael. 2005. « Reconsidering the Geography of Tourism and Contemporary Mobility ». *Geographical Research* 43 (2): 125-39. <https://doi.org/10.1111/j.1745-5871.2005.00308.x>.
- . 2014. « Second Home Tourism: An International Review ». *Tourism Review International* 18 (3): 115-35. <https://doi.org/10.3727/154427214X14101901317039>.
- Hall, C. Michael, et Dieter Müller, éd. 2018. *The Routledge Handbook of Second Home Tourism and Mobilities*. Routledge.

- Hall, C. Michael, et Allan M. Williams. 2013. *Tourism and Migration: New Relationships between Production and Consumption*. Springer Science & Business Media.
- Hamilton, Olive. 1982. *The Divine Country: the British in Tuscany 1372–1980*. Londres: André Deutsch.
- Hamman, Philippe, Maurice Blanc, Cédric Duchêne-Lacroix, Tim Freytag, et Catherine Kramer, éd. 2014. *Les mobilités résidentielles à l'aune de la multilocalité*. Strasbourg: Néothèque.
- Haran, Louise, et Matthieu Garnier. 2019. « Les mobilités résidentielles en France - tendances et impacts territoriaux ». Observatoire des Territoires/CGET. <https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/kiosque/rapport-2018-les-mobilites-residentielles-en-france-tendances-et-impacts-territoriaux>.
- Harder, Henrik, Peter Bro, Nerius Tradisauskas, et Thomas Alexander Sick Nielsen. 2008. « Tracking Visitors in Public Parks: Experiences with GPS in Denmark ». *Research in Urbanism Series 1* (septembre): 63-74. <https://doi.org/10.7480/rius.1.197>.
- Harder, Henrik, Nerius Tradišauskas, et Bodil Blichfeldt. 2010. « Approaches to GPS-survey of tourist movements within a North Sea island destination ». In . Lugano (Switzerland).
- Harper, Douglas. 2002. « Talking about Pictures: A Case for Photo Elicitation ». *Visual Studies 17* (1): 13-26. <https://doi.org/10.1080/14725860220137345>.
- Harvey, David. 1989. *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change*. Oxford [England]; Cambridge, Mass., USA: Blackwell.
- Hatt, Emeline. 2011. « Requalifier les stations touristiques contemporaines : une approche des espaces publics – Application à Gourette et Seignosse-Océan – ». These de doctorat, Pau. <https://www.theses.fr/2011PAUU1016>.
- Haug, Sonja. 2008. « Migration Networks and Migration Decision-Making ». *Journal of Ethnic and Migration Studies 34* (4): 585-605. <https://doi.org/10.1080/13691830801961605>.
- Hausman, Daniel M. 2011. *Preference, Value, Choice, and Welfare*. Cambridge University Press.
- Hayes, Matthew. 2018. « Mobilités Nord-Sud en contexte de retraites précaires en Amérique du Nord : la crise de 2008 et la mondialisation de la retraite ». In *Entre tourisme et migration*, édité par Rémy Tremblay et Olivier Dehoorne, 25-54. Tourisme et migrations. Paris: L'Harmattan.
- Hellequin, Anne-Peggy, Hervé Flanquart, Catherine Meur-Ferec, et Bénédicte Rulleau. 2013. « Perceptions du risque de submersion marine par la population du littoral languedocien : contribution à l'analyse de la vulnérabilité côtière ». *Natures Sciences Sociétés 21* (4): 385-99. <https://doi.org/10.1051/nss/2014002>.
- Hetherington, Kevin. 1998. « In Place of Geometry: The Materiality of Place ». *The Sociological Review 45* (1_suppl): 183-99. <https://doi.org/10.1111/j.1467-954X.1997.tb03461.x>.
- Hily, Marie-Antoinette. 2009. « Chapitre 1 - L'usage de la notion de "circulation migratoire" ». In *Les circulations transnationales*, édité par Geneviève Cortes et Laurent Faret, 21-28. U. Paris: Armand Colin. <https://doi.org/10.3917/arco.corte.2009.01.0021>.
- Hollifield, James F. 1998. « Migration, Trade, and the Nation-State: The Myth of Globalization ». *UCLA Journal of International Law and Foreign Affairs 3* (2): 595.
- Holson, Laura M. 2018. « Is Geotagging on Instagram Ruining Natural Wonders? Some Say Yes ». *The New York Times*, 30 novembre 2018, sect. Travel. <https://www.nytimes.com/2018/11/29/travel/instagram-geotagging-environment.html>.
- Hoyaux, André-Frédéric. 2002. « Entre construction territoriale et constitution ontologique de l'habitant : Introduction épistémologique aux apports de la phénoménologie au concept d'habiter ». *Cybergeo: European Journal of Geography*, mai. <https://doi.org/10.4000/cybergeo.1824>.
- Huete, Raquel, et Alejandro Mantecón. 2012. « Residential tourism or lifestyle migration. Social problems linked to the non-definition of the situation ». In *Controversies in Tourism*, édité par Omar Moufakkir et Peter Burns, 160-73. Cambridge-Oxford: Cabi International.
- Hui, Allison. 2016. « The Boundaries of Interdisciplinary Fields: Temporalities Shaping the Past and Future of Dialogue between Migration and Mobilities Research ». *Mobilities 11* (1): 66-82. <https://doi.org/10.1080/17450101.2015.1097033>.

- Huré, Maxime. 2020. « Mobilité ». In *Dictionnaire des politiques territoriales*, édité par Romain Pasquier, Sébastien Guigner, et Alistair Cole, 2e éd.:366-72. Références. Paris: Presses de Sciences Po. <https://doi.org/10.3917/scpo.pasqu.2020.01.0366>.
- Iliadis, Andrew, et Federica Russo. 2016. « Critical Data Studies: An Introduction ». *Big Data & Society* 3 (2). <https://doi.org/10.1177/2053951716674238>.
- Isard, Walter, et D.F. Bramhall. 1960. « Gravity, Potential and Spatial Interaction models ». In *Methods of Regional Analysis*, par Walter Isard, 493-568. Cambridge: MIT Press.
- Jain, Saral, Stephan Seufert, et Srikanta J. Bedathur. 2010. « Antourage: Mining Distance-Constrained Trips from Flickr ». In . <https://openreview.net/forum?id=HJWNMzWOWB>.
- Jammet, Thomas, et Audrey Linder. 2019. « Les destinations touristiques au défi de leur promotion numérique. Réflexions sociologiques à partir du cas de la Suisse ». *Téoros. Revue de recherche en tourisme* 38 (2). <https://journals.openedition.org/teoros/3725>.
- Janis, Irving L., et Leon Mann. 1977. *Decision making: A psychological analysis of conflict, choice, and commitment*. Decision making: A psychological analysis of conflict, choice, and commitment. New York, NY, US: Free Press.
- Jeanneret, Yves. 2019. *La fabrique de la trace*. Londres, Royaume-Uni: ISTE Editions LTD.
- Joly, Pierre-Benoît. 2010. « On the economics of techno-scientific promises ». In *Débordements. Mélanges offerts à Michel Callon.*, édité par Madeleine Akrich, Yannick Barthe, Fabian Muniesa, et Philippe Mustar, 203-21. Collection Sciences Sociales. Paris: Presse des Mines.
- Jong, Gordon, Ricardo Abad, Fred Arnold, Benjamin Cariño, James Fawcett, et Robert Gardner. 1983. « International and Internal Migration Decision Making: A Value-Expectancy Based Analytical Framework of Intentions to Move from a Rural Philippine Province ». *International Migration Review* 17 (septembre): 470-84. <https://doi.org/10.1177/019791838301700305>.
- Kasarda, John D., et Greg Lindsay. 2011. *Aerotropolis: the way we'll live next*. London, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord: Allen Lane.
- Kaufmann, Vincent. 2001. « La motilité : une notion clé pour revisiter l'urbain ». In *Enjeux de la sociologie urbaine*, édité par Michel Bassand, Vincent Kaufmann, et Dominique Joye, 87-102. Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes. <https://infoscience.epfl.ch/record/104257>.
- . 2005. « Mobilités et réversibilités : vers des sociétés plus fluides ? » *Cahiers internationaux de sociologie* 118 (1): 119-35. <https://doi.org/10.3917/cis.118.0119>.
- . 2008. *Les paradoxes de la mobilité, bouger, s'enraciner*. Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Kaufmann, Vincent, Manfred Max Bergman, et Dominique Joye. 2004. « Motility: Mobility as Capital ». *International Journal of Urban and Regional Research* 28 (4): 745-56. <https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x>.
- Kaufmann, Vincent, et Éric D. Widmer. 2005. « L'acquisition de la motilité au sein des familles ». *Espaces et sociétés* n° 120-121 (1): 199-217.
- Kayser, Bernard. 1990. *La renaissance rurale: sociologie des campagnes du monde occidental*. Paris: Armand Colin.
- Kazig, Rainer, et Damien Masson. 2015. « L'ambiance comme concept de la géographie culturelle francophone: Défis et perspectives ». *Géographie et cultures*, n° 93-94 (avril): 215-32. <https://doi.org/10.4000/gc.3969>.
- Kazig, Rainer, Damien Masson, et Rachel Thomas. 2017. « Atmospheres and Mobility ». *Mobile Culture Studies - The Journal* 3: 7.
- Kellens, Wim, Ruud Zaalberg, Tijs Neutens, Wouter Vanneville, et Philippe De Maeyer. 2011. « An Analysis of the Public Perception of Flood Risk on the Belgian Coast ». *Risk Analysis: An Official Publication of the Society for Risk Analysis* 31 (7): 1055-68. <https://doi.org/10.1111/j.1539-6924.2010.01571.x>.
- Kellner, Lenka, et Roman Dr. Egger. 2016. « Tracking Tourist Spatial-Temporal Behavior in Urban Places, A Methodological Overview and GPS Case Study ». In . https://doi.org/10.1007/978-3-319-28231-2_35.

- Kenna, Margaret. 1993. « Return Migrants and Tourism Development: An Example from the Cyclades ». *Journal of Modern Greek Studies* 11 (janvier): 75-95. <https://doi.org/10.1353/mgs.2010.0346>.
- Kieffer, Lionel, et Frédéric Audard. 2014. « Modéliser les chaînes de déplacements : reconstruire la mobilité quotidienne à travers le prisme des déplacements secondaires ». In *CIST2014 Proceedings*, 251-55. Paris.
- King, Russell, Anthony M. Warnes, et Allan M. Williams. 1998. « International Retirement Migration in Europe ». *International Journal of Population Geography* 4 (2): 91-111. [https://doi.org/10.1002/\(SICI\)1099-1220\(199806\)4:2<91::AID-IJPG97>3.0.CO;2-S](https://doi.org/10.1002/(SICI)1099-1220(199806)4:2<91::AID-IJPG97>3.0.CO;2-S).
- Kitchin, Rob, et Tracey Lauriault. 2014. « Towards Critical Data Studies: Charting and Unpacking Data Assemblages and Their Work ». SSRN Scholarly Paper ID 2474112. Rochester, NY: Social Science Research Network. <https://papers.ssrn.com/abstract=2474112>.
- Knafou, Rémy, éd. 1997. *Atlas de France : Tourisme et loisirs*. Vol. 7. Paris: RECLUS - La Documentation Française.
- , éd. 1998. *La planète nomade : les mobilités géographiques d'aujourd'hui*. Paris: Belin.
- . 2000. « Les mobilités touristiques et de loisirs et le système global des mobilités ». In *Les Territoires de la mobilité*, édité par Michel Bonnet, 85-94. Sciences sociales et sociétés. Paris: Presses Universitaires de France. <https://doi.org/10.3917/puf.bonne.2000.01.0085>.
- . 2003. « Loisir ». In *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, édité par Jacques Lévy et Michel Lussault, 1ère, 581-82. Paris: Belin.
- . 2018. « L'invention du lieu touristique ». *Via . Tourism Review*, n° 13 (septembre). <https://doi.org/10.4000/viatourism.2511>.
- Knafou, Rémy, Mireille Bruston, Florence Deprest, Philippe Duhamel, Jean-Christophe Gay, et Isabelle Sacareau. 1997. « Une approche géographique du tourisme ». *Espace géographique* 26 (3): 193-204. <https://doi.org/10.3406/spgeo.1997.1071>.
- Knafou, Rémy, et Mathis Stock. 2003. « Tourisme ». In *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, édité par Jacques Lévy et Michel Lussault, 1ère, 931-34. Paris: Belin.
- Kostrz, Jeanne, Sébastien Jacquot, et Mihaela Axente. 2019. « La destination Lille vue par les traces numériques ». Lille: ADULM/EIREST/MEL. <https://www.adu-lille-metropole.org/les-traces-numeriques/>.
- Krien, Nathalie, et Élisabeth Michel-Guillou. 2014. « Place of coastal risks in social representations of area from inhabitants of littoral towns ». *Les Cahiers Internationaux de Psychologie Sociale* 101 (1): 101-22.
- Kummu, Matti, Hans de Moel, Gianluigi Salvucci, Daniel Viviroli, Philip J. Ward, et Olli Varis. 2016. « Over the Hills and Further Away from Coast: Global Geospatial Patterns of Human and Environment over the 20th–21st Centuries ». *Environmental Research Letters* 11 (3): 034010. <https://doi.org/10.1088/1748-9326/11/3/034010>.
- Lageiste, Jérôme. 2008. « La plage, un objet géographique de désir ». *Géographie et cultures*, n° 67 (décembre): 7-26. <https://doi.org/10.4000/gc.1002>.
- Larsen, Jonas. 2005. « Families Seen Sightseeing: Performativity of Tourist Photography ». *Space and Culture* 8 (4): 416-34. <https://doi.org/10.1177/1206331205279354>.
- Latour, Bruno. 2021. *Où suis-je ? Leçons du confinement à l'usage des terrestres*. Les empêcheurs de tourner en rond. Paris: La Découverte.
- Lazarrotti, Olivier. 2006. *Habiter la condition géographique*. Mappemonde. Paris: Belin.
- Le Bigot, Brenda. 2017. « Penser les rapports aux lieux dans les mobilités privilégiées. Étude croisée des backpackers en Thaïlande et des hivernants au Maroc ». *Mondes du Tourisme*, n° 13 (décembre). <https://journals.openedition.org/tourisme/1408>.
- Le Breton, Eric. 2006. « Homo mobilis ». In *La ville aux limites de la mobilité*, édité par Michel Bonnet et Patrice Aubertel, 23-31. Paris: Presses Universitaires de France.
- Lee, Everett S. 1966. « A Theory of Migration ». *Demography* 3 (1): 47-57. <https://doi.org/10.2307/2060063>.
- Lefebvre, Henri. 1968. *La vie quotidienne dans le Monde moderne*. Idées 162. Paris: Gallimard.

- Lemée, Colin. 2017. « Le risque de submersion marine : perception du risque et mise en place de stratégies de coping en fonction de l'attachement au lieu, de l'implication personnelle et de l'anxiété-état ». Thèse de doctorat, Nantes. <http://www.theses.fr/2017NANT2049>.
- Lemée, Colin, Oscar Navarro, Mary Guillard, Nathalie Krien, Céline Chadenas, Etienne Chauveau, Michel Desse, Marie Coquet, Mélisande Lamarre, et Ghazlane Fleury-Bahi. 2021. « Impact of risk experience and personal exposure on coastal flooding and coastal erosion risk perception and coping strategies ». *Journal of Risk Research* 5 (8): 1-16. <https://doi.org/10.1080/13669877.2021.1962952>.
- Lévy, Jacques. 1998. *Le tournant géographique. Penser l'espace pour lire le monde*. Mappemonde. Paris: Belin.
- . 2000. « Les nouveaux espaces de la mobilité ». In *Les territoires de la mobilité*, édité par Michel Bonnet et Dominique Desjeux, 155-70. Sciences sociales et sociétés. Paris: PUF.
- . 2003. « Accessibilité ». In *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, édité par Jacques Lévy et Michel Lussault, 1^{re} éd., 35. Paris: Belin.
- . 2004. « Essences du mouvement ». In *Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, édité par Sylvain Allemand, François Ascher, et Jacques Lévy, 298-307. Belin.
- Lévy, Jacques, et Michel Lussault. 2003. « Habiter ». In *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, édité par Jacques Lévy et Michel Lussault, 1^{re} éd., 440-42. Paris: Belin.
- Lévy, Jacques, Sébastien Piantoni, Anne Povoas, et Justine Richelle. 2020. « Les cartes électorales des Etats-Unis exposent deux mondes qui se font face ». *Journal Le Monde*, 8 novembre 2020, sect. Idées.
- Lewicka, Maria. 2011. « Place Attachment: How Far Have We Come in the Last 40 Years? » *Journal of Environmental Psychology* 31 (3): 207-30. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2010.10.001>.
- Ley, David. 1985. « Cultural/Humanistic Geography ». *Progress in Physical Geography: Earth and Environment* 9 (3): 415-23. <https://doi.org/10.1177/030913338500900306>.
- Li, Jingjing, Lizhi Xu, Ling Tang, Shouyang Wang, et Ling Li. 2018. « Big Data in Tourism Research: A Literature Review ». *Tourism Management* 68 (octobre): 301-23. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2018.03.009>.
- Lima, Stéphanie. 2013. « Territoires multisitués et circulation migratoire ». *Espace géographique* 42 (4): 340. <https://doi.org/10.3917/eg.424.0340>.
- Lodders, Adam, Tim Miller, et Jeannie Paterson. 2020. « The Cost to Freedom in the War against COVID-19 ». Pursuit. 5 avril 2020. <https://pursuit.unimelb.edu.au/articles/the-cost-to-freedom-in-the-war-against-covid-19>.
- Long, Nathalie, et Brice Tonini. 2012. « Les espaces verts urbains : étude exploratoire des pratiques et du ressenti des usagers ». *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement*, n° Volume 12 Numéro 2 (septembre). <https://doi.org/10.4000/vertigo.12931>.
- Lu, Max. 1999. « Do People Move When They Say They Will? Inconsistencies in Individual Migration Behavior ». *Population and Environment* 20 (5): 467-88. <https://doi.org/10.1023/A:1023365119874>.
- Lucchini, Françoise. 2015. « Temporalités et rythmes urbains : les interprétations géographiques du temps et les espaces urbains ». *L'Information géographique* 79 (2): 28-40. <https://doi.org/10.3917/lig.792.0028>.
- Lucchini, Françoise, et Bernard Elissalde. 2016. « Pour une réflexion sur les usages des données numériques en géographie. Avant-propos ». *Netcom. Réseaux, communication et territoires*, n° 30-3/4 (décembre): 175-80.
- Lussault, Michel. 2003a. « Agencement ». In *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, édité par Jacques Lévy et Michel Lussault, 1^{re} éd., 45-47. Paris: Belin.
- . 2003b. « Spatialisme ». In *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, édité par Jacques Lévy et Michel Lussault, 1^{re} éd., 864-65. Paris: Belin.
- . 2009. *De la lutte des classes à la lutte des places*. Mondes Vécus. Paris: Grasset.

- Mabi, Clément. 2014. « Le débat CNDP et ses publics à l'épreuve du numérique : entre espoirs d'inclusion et contournement de la critique sociale ». These de doctorat, Compiègne. <https://www.theses.fr/2014COMP2148>.
- Malette, Angela, Timothy F. Smith, Carmen Elrick-Barr, Jessica Blythe, et Ryan Plummer. 2021. « Understanding Preferences for Coastal Climate Change Adaptation: A Systematic Literature Review ». *Sustainability (Switzerland)* 13 (15). <https://doi.org/10.3390/su13158594>.
- Manca, Matteo, Ludovico Boratto, Victor Morell Roman, Oriol Martori i Gallissà, et Andreas Kaltenbrunner. 2017. « Using Social Media to Characterize Urban Mobility Patterns: State-of-the-Art Survey and Case-Study ». *Online Social Networks and Media* 1 (juin): 56-69. <https://doi.org/10.1016/j.osnem.2017.04.002>.
- Manfredo, Michael J., B. L. Driver, et Michael A. Tarrant. 1996. « Measuring Leisure Motivation: A Meta-Analysis of the Recreation Experience Preference Scales ». *Journal of Leisure Research* 28 (3): 188-213. <https://doi.org/10.1080/00222216.1996.11949770>.
- Marchettini, Nadia, R. Pulselli, et E. Tiezzi. 2010. *An innovative survey of urban systems dynamics: The evidence of the MoTo project*. *WIT Transactions on Ecology and the Environment*. Vol. 129. <https://doi.org/10.2495/SC100091>.
- Marrou, Louis. 2005. « La figure de l'archipel ». Habilitation à Diriger des Recherches (volume inédit scientifique), La Rochelle.
- Martin, Niels, Philippe Bourdeau, et Jean-François Daller, éd. 2012. *Les migrations d'agrément : du tourisme à l'habiter*. Tourisimes et Sociétés. Paris: L'Harmattan.
- Massot, Marie-Hélène, et Jean-Pierre Orfeuil. 2005. « La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale ». *Cahiers internationaux de sociologie* 118 (1): 81-100. <https://doi.org/10.3917/cis.118.0081>.
- Mathieu, Nicole. 2014. « Mode d'habiter : un concept à l'essai pour penser les interactions hommes-milieux ». In *Les interactions hommes-milieux. Questions et pratiques de la recherche en environnement*, édité par Robert Chernorkian et Samuel Robert, 97-130. Versailles: Quae.
- Maupertuis, Marie-Antoinette, Caroline Tafani, et Audrey Poggioli. 2017. « Les résidents secondaires en Corse : différentes façons de s'ancrer au territoire. L'exemple de la commune de Lumiu ». *Téoros. Revue de recherche en tourisme* 36 (36, 2). <http://journals.openedition.org/teoros/3082>.
- Mauroux, Amélie. 2015. « Exposition aux risques naturels et marchés immobiliers ». *Revue d'économie financière* 117 (1): 91-103.
- Mazé, Camille, et Didier Vye. 2020. « Littoral ». In *Dictionnaire des politiques territoriales*, édité par Romain Pasquier, Sébastien Guigner, et Alistair Cole, 2^e éd., 322-27. Presses de Sciences Po. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02945492>.
- Mazeaud, Alice, et Guillaume Rieu. 2021. « Une privatisation de l'état bleu ? Ingénierie publique, ingénierie privée dans la gouvernance territoriale des risques littoraux ». *Revue française d'administration publique* 177 (1): 153-69.
- McFadden, Daniel. 1977. « Modelling the Choice of Residential Location ». In *Spatial Interaction Theory and Planning Models*, édité par A. Karlqvist, L. Lundqvist, F. Snickars, et J. Weibull, 33. Amsterdam: North-Holland. <https://econpapers.repec.org/paper/cwlcwldpp/477.htm>.
- McHugh, Kevin, T. D. Hogan, et S. K. Happel. 1995. « Multiple Residence and Cyclical Migration: A Life Course Perspective ». *Professional Geographer* 47 (3): 251-67.
- McIntyre, Norman. 2009. « Rethinking Amenity Migration: Integrating Mobility, Lifestyle and Socioecological Systems ». *Die Erde* 140 (3): 229-50.
- McIntyre, Norman, Daniel R. Williams, et Kevin E. McHugh, éd. 2006. *Multiple Dwelling and Tourism: Negotiating Place, Home and Identity*. Wallingford: CABI. <https://doi.org/10.1079/9780845931202.0000>.
- McWatters, Mason R. 2009. *Residential Tourism. (De)Constructing Paradise*. Channel View Publications. Tourism and cultural change. Bristol.

- Mericskay, Boris. 2019. « Potentiels et limites des traces (géo)numériques dans l'analyse des mobilités : l'exemple des données de la plateforme de covoiturage BlaBlaCar ». *Cybergeo : European Journal of Geography*, avril. <https://doi.org/10.4000/cybergeo.31990>.
- Mericskay, Boris, Matthieu Noucher, et Stéphane Roche. 2018. « Usages des traces numériques en géographie : potentiels heuristiques et enjeux de recherche ». *L'Information géographique* 82 (2): 39-61. <https://doi.org/10.3917/lig.822.0039>.
- Merleau-Ponty, Maurice. 1976. *Phénoménologie de la perception*. Paris: Gallimard.
- Michaud, Yves. 2012. *Ibiza mon amour enquête sur l'industrialisation du plaisir*. Paris: NIL éditions.
- Middleton, V. 1988. *Marketing in travel and tourism*. Oxford: Heinemann.
- Millet, Hélène, Aurore Meyfroidt, et Eva Simon. 2022. « Exode urbain ? Petits flux, grands effets. Les mobilités résidentielles à l'ère (post-)COVID ». Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA) et Réseau Rural.
- Mincke, Christophe. 2016. « From Mobility to Its Ideology : When Mobility Becomes an Imperative ». In *The Mobilities Paradigm. Discourses and Ideologies*, édité par Christophe Mincke, Katharina Manderscheid, et Marcel Endres, 23. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315555515-2>.
- Mincke, Christophe, et Vincent Kaufmann. 2017. « Mobilités changeantes, mobilités intriquées. » *EspacesTemps.net Revue électronique des sciences humaines et sociales.*, mars. <https://www.espacestemp.net/articles/mobilites-changeantes-mobilites-intriquees/>.
- Mincke, Christophe, et Bertrand Montulet. 2010. « L'idéologie mobilitaire ». *Politique, revue de débats* 64: 12-15.
- Mineo-Kleiner, Lucile, et Catherine Meur-Ferec. 2016. « Relocaliser les enjeux exposés aux risques côtiers en France : points de vue des acteurs institutionnels ». *Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement* 16 (2). <https://doi.org/10.4000/vertigo.17656>.
- Miossec, Jean-Marie. 1977. « L'image touristique comme introduction à la géographie du tourisme ». *Annales de Géographie* 86 (473): 55-70.
- Miot, Yoan. 2012. « Face à la décroissance urbaine, l'attractivité résidentielle ? : le cas des villes de tradition industrielle de Mulhouse, Roubaix et Saint-Etienne ». Thèse de doctorat, Lille 1. <http://www.theses.fr/2012LIL10191>.
- Modsching, Marko, Ronny Kramer, Klaus ten Hagen, et Ulrike Gretzel. 2008. « Using Location-based Tracking Data to Analyze the Movements of City Tourists ». *Information Technology & Tourism* 10 (janvier): 31-42. <https://doi.org/10.3727/109830508785059011>.
- Mol, Arthur P.J. 2009. « Environmental Governance through Information: China and Vietnam ». *Singapore Journal of Tropical Geography* 30 (1): 114-29. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9493.2008.00358.x>.
- Mondo, Mélanie. 2022. « Traces numériques et dimensions spatiales des pratiques de la ville touristique ». Thèse de doctorat, La Rochelle.
- Mondo, Mélanie, Matthieu Noucher, Grégoire Le Campion, Luc Vacher, et Didier Vye. 2020. « Critical approach of digital footprints to study spatial practices of urban tourist areas: a case study of Instagram data in Biarritz, France ». In *The sustainable city XIV, WIT International conference*, édité par Giorgio Passerini et Stefano Ricchi, 319-33. Roma (Italy): WIT Press. <https://doi.org/10.2495/SC200271>.
- Mondou, Véronique, et Philippe Violier. 2009. « Projets, pratiques et lieux touristiques, quelles relations? » *Mappemonde* 94 (2): 15.
- Monk, Janice, et Charles S. Alexander. 1986. « Free Port Fallout: Gender, Employment, and Migration on Margarita Island ». *Annals of Tourism Research* 13 (3): 393-413. [https://doi.org/10.1016/0160-7383\(86\)90027-7](https://doi.org/10.1016/0160-7383(86)90027-7).
- Morice, Jean-René, Hélène Désiré-Pébarthe, et Philippe Violier. 2008. « Itinéraires de lieux touristiques du littoral atlantique ». *Norois. Environnement, aménagement, société*, n° 206 (mars): 9-20. <https://doi.org/10.4000/norois.228>.
- Moriconi-Ebrard, François. 2003. « Attraction ». In *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, édité par Jacques Lévy et Michel Lussault, 1^{re} éd., 92. Paris: Belin.

- Moutinho, L. 1987. « Consumer Behaviour in Tourism ». *European Journal of Marketing* 21 (10): 5-44. <https://doi.org/10.1108/EUM0000000004718>.
- Müller, Dieter K. 2002. « German Second Homeowners in Sweden. Some remarks on the Tourism – Migration – Nexus ». *Revue européenne des migrations internationales* 18 (vol. 18-n°1): 67-86. <https://doi.org/10.4000/remi.1684>.
- Negrone, Catherine. 2007. *Reconversion professionnelle volontaire : changer d'emploi, changer de vie : un regard sociologique sur les bifurcations*. Sociétales. Paris: Armand Colin.
- Noin, Daniel. 1999. « La population des littoraux du monde ». *L'Information Géographique* 63 (2): 65-73. <https://doi.org/10.3406/ingeo.1999.2632>.
- Nora, Pierre. 1984. *Les Lieux de mémoire*. Paris, France: Gallimard.
- Noucher, Matthieu. 2017. *Les petites cartes du web. Approche critique des nouvelles fabriques cartographiques*. Éd. Rue d'Ulm. Presses de l'École normale supérieure. <https://www.numilog.com/748734/Les-petites-cartes-du-web.ebook>.
- . 2018. « Que reste-t-il de Friday Harbor ? : Pour une approche critique renouvelée des usages du géoweb fondée sur l'analyse des traces numériques ». *Revue Internationale de Géomatique* 28 (1): 15-37. <https://doi.org/10.3166/rig.2017.00036>.
- Önder, Irem, Wolfgang Koerbitz, et Alexander Hubmann-Haidvogel. 2016. « Tracing Tourists by Their Digital Footprints: The Case of Austria ». *Journal of Travel Research* 55 (5): 566-73. <https://doi.org/10.1177/0047287514563985>.
- O'Reilly, Karen. 1995. « A new trend in European migration : contemporary British migration to Fuengirola, Costa del Sol ». *Geographical viewpoint*, n° 23: 25-36.
- Orfeuill, Jean-Pierre, et Marie-Hélène Massot. 2005. « Penser les mobilités de demain: Essai de clairvoyance prospective ». *Revue du CERAP, Le Banquet*, n° 22: 269-90.
- Ortar, Nathalie. 2011. « Une ancre pour être mobile : parcours de résidents secondaires et permanents dans l'Ain et le haut pays des Alpes-Maritimes ». In *Etre logé, se loger, habiter, Regards de jeunes chercheurs*, édité par Martine Berger et Lionel Rougé, 245-56. Paris: L'Harmattan. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00719018>.
- Ortar, Nathalie, Monika Saalzbrenn, et Mathis Stock, éd. 2018a. *Migrations, circulations, mobilités. Nouveaux enjeux épistémologiques et conceptuels à l'épreuve du terrain*. Sociétés contemporaines. Aix-en-Provence: Presses Universitaires de Provence.
- . 2018b. « Quels enjeux épistémologiques autour du mobility turn ? » In *Migrations, circulations, mobilités. Nouveaux enjeux épistémologiques et conceptuels à l'épreuve du terrain*, édité par Nathalie Ortar, Monika Saalzbrenn, et Mathis Stock, 15-42. Sociétés contemporaines. Aix-en-Provence: Presses Universitaires de Provence.
- . 2018c. « Reconceptualiser migration, circulation et mobilité ». In *Migrations, circulations, mobilités. Nouveaux enjeux épistémologiques et conceptuels à l'épreuve du terrain*, édité par Nathalie Ortar, Monika Saalzbrenn, et Mathis Stock, 191-200. Sociétés contemporaines. Aix-en-Provence: Presses Universitaires de Provence.
- Papon, Sylvain. 2019. « 610 000 personnes sont décédées en France en 2018, dont la moitié dans le département où elles sont nées ». *INSEE Focus*, n° 163: 5.
- Paquot, Thierry. 2014. *Le voyage contre le tourisme*. Rhizome. Paris: Etérotopia.
- Pasquale, Frank. 2015. *The Black Box Society: The Secret Algorithms That Control Money and Information*. Harvard University Press. <https://www.jstor.org/stable/j.ctt13x0hch>.
- Paül i Agustí, Daniel. 2018. « Characterizing the Location of Tourist Images in Cities. Differences in User-Generated Images (Instagram), Official Tourist Brochures and Travel Guides ». *Annals of Tourism Research* 73 (novembre): 103-15. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2018.09.001>.
- Peretti-Watel, Patrick. 2003. *Sociologie du risque*. U. Paris: Armand Colin.
- Perlik, Manfred. 2011. « Gentrification alpine : Lorsque le village de montagne devient un arrondissement métropolitain. Les nouveaux résidents partagés entre amour du paysage et capital symbolique ». *Journal of Alpine Research | Revue de géographie alpine*, n° 99-1 (avril). <https://doi.org/10.4000/rga.1385>.
- Péron, Françoise. 1993. *Des îles et des hommes : l'insularité aujourd'hui*. Rennes: Editions de la Cité.

- Péron, Françoise, et Jean Rieucou, éd. 1996. *La maritimité aujourd'hui*. Géographie et cultures. Paris: L'Harmattan.
- Pidgeon, Nick, Roger E. Kasperson, et Paul Slovic, éd. 2003. *The Social Amplification of Risk*. Cambridge: Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511550461>.
- Piganiol, Victor. 2017. « Instagram, outil du géographe ? » *Cybergeog : European Journal of Geography*, décembre. <http://journals.openedition.org/cybergeog/28832>.
- . 2021. « Airbnb ou la géopolitique (mondialisée) d'un hébergement touristique contesté. De la disruption magnifiée aux conflictualités généralisées... » *Via . Tourism Review*, n° 19 (juillet). <https://doi.org/10.4000/viatourism.6948>.
- Piguet, Étienne. 2013. « Les théories des migrations. Synthèse de la prise de décision individuelle ». *Revue européenne des migrations internationales* 29 (3): 141-61. <https://doi.org/10.4000/remi.6571>.
- Pinçon, Michel, et Monique Pinçon-Charlot. 1989. *Dans les beaux quartiers*. Paris: Seuil.
- Pinson, Daniel. 1988. *Du logement pour tous aux maisons en tous genres*. Paris, France: Ministère de l'équipement et du logement, Plan construction et architecture.
- Piquerey, Lise. 2016. « Golden Snow. Ségrégation et entre-soi dans les stations de sports d'hiver haut de gamme en Autriche, en France et en Suisse. » Thèse de doctorat, Grenoble Alpes.
- Piriou, Jérôme. 2012. « Enquête sur la région touristique : une recherche sur les pratiques spatiales de dimension régionale des acteurs du tourisme ». Thèse de doctorat, Angers. <http://www.theses.fr/2012ANGE0019>.
- Pistre, Pierre. 2013. « Les campagnes françaises : un renouveau incontestable mais très inégal ». *Population & Avenir* 715 (5): 4-8. <https://doi.org/10.3917/popav.715.0004>.
- Poncet, Patrick, et Michel Lussault. 2003. « Migration ». In *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, édité par Jacques Lévy et Michel Lussault, 1^{re} éd., 615-17. Paris: Belin.
- Potier, Françoise, Christophe Terrier, Pascale Zegel, et Marguerite Sylvander. 2007. *Atlas des mobilités touristiques en France métropolitaine*. Paris, France: Autrement.
- Pottier, Patrick, Céline Chadenas, Agnès Pouillaude, et Jean-François Struillou. 2009. « Capacités d'accueil et de développement des territoires littoraux : approche et méthode ». Rapport. Nantes: DREAL Pays de la Loire.
- Poulain, Michel, et Anne Herm. 2013. « Le registre de population centralisé, source de statistiques démographiques en Europe ». *Population* Vol. 68 (2): 215-47.
- Prieur, Michel. 2011. « Le Protocole de Madrid à la Convention de Barcelone relatif à la gestion intégrée des zones côtières de la Méditerranée ». *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement*, n° Hors-série 9 (juillet). <https://doi.org/10.4000/vertigo.10933>.
- Prouteau, Lionel, et François-Charles Wolff. 2013. « Adhésions et dons aux associations : permanences et évolutions de 2002 à 2010 ». *Economie et Statistique* 459 (1): 27-57. <https://doi.org/10.3406/estat.2013.10009>.
- Pruneau, Diane, Hélène Gravel, et Ibrahim Ouattara. 2004. « Les relations que les adolescents entretiennent avec leur environnement ». *Revue des sciences de l'éducation* 28 (3): 565-85. <https://doi.org/10.7202/008334ar>.
- Pumain, Denise. 1986. « Les migrations interrégionales de 1954 à 1982 : directions préférentielles et effet de barrière ». *Population* 41 (2): 378-89. <https://doi.org/10.2307/1533067>.
- . 2006. « Ambiances urbaines ». In *Dictionnaire de la ville et de l'urbain*, édité par Denise Pumain, Richard Kleinschmager, et Thierry Paquot. Anthropos. Economica.
- Pumain, Denise, et Thérèse Saint-Julien. 2004. *L'analyse spatiale*. 2 (1^{ere} édition : 1997). Cours Géographie. Armand Colin.
- Quesnot, Teriitutea. 2016. « L'involution géographique : des données géosociales aux algorithmes ». *Netcom. Réseaux, communication et territoires*, n° 30-3/4 (décembre): 281-304. <https://doi.org/10.4000/netcom.2545>.
- Raia-Hawrylak, Alicia. 2015. « The Future of Asbury Park: Gentrification and Youth in a Coastal Community ». *Métropolitiques*. <http://www.metropolitiques.eu/The-Future-of-Asbury-Park.html>.

- Ravalet, Emmanuel, Stéphanie Vincent-Geslin, Vincent Kaufmann, Gil Viry, et Yann Dubois. 2015. *Grandes mobilités liées au travail. Perspectives européennes*. Paris: Economica. <http://journals.openedition.org/lectures/19470>.
- Ravenstein, Ernest G. 1885. « The Laws of Migration ». *Journal of the Statistical Society of London* 48 (2): 167-235. <https://doi.org/10.2307/2979181>.
- Regnault, Hervé. 2012. « Les concepts de Félix Guattari et Gilles Deleuze et l'espace des géographes ». *Chimeres* N° 76 (1): 195-204.
- Relph, Edward. 2008. *Place and Placelessness*. 2^e éd. Londres: SAGE Publications. <https://uk.sagepub.com/en-gb/eur/place-and-placelessness/book249276>.
- Rémy, Jean. 1996. « Mobilités et ancrages, vers une autre définition de la ville ». In *Mobilités et ancrages, vers un nouveau mode de spatialisation ?*, édité par Monique Hirschhorn et Jean-Michel Berthelot, 135-53. Villes et Entreprises. Paris: L'Harmattan.
- Rérat, Patrick, Étienne Pigué, Roger Besson, et Ola Söderström. 2008. « Les âges de la ville : mobilité résidentielle, parcours de vie et attractivité des villes suisses ». *Geographica Helvetica* 4: 261-71.
- Rey-Valette, Hélène, Samuel Robert, et Bénédicte Rulleau. 2019. « Resistance to Relocation in Flood-Vulnerable Coastal Areas: A Proposed Composite Index ». *Climate Policy* 19 (2): 206-18. <https://doi.org/10.1080/14693062.2018.1482823>.
- Rey-Valette, Hélène, Bénédicte Rulleau, Anne-Peggy Hellequin, Catherine Meur-Ferec, et Hervé Flanquart. 2015. « Second-home owners and sea-level rise: the case of the Languedoc-Roussillon region (France) ». *Journal of Policy Research in Tourism, Leisure and Events* 7 (1): 32-47. <https://doi.org/10.1080/19407963.2014.942734>.
- Rivière, Georges. 2013. « Valeurs de la biodiversité, prix de la nature ». *Vraiment durable* 4 (2): 29-45. <https://doi.org/10.3917/vdur.004.0029>.
- Richard, Frédéric, Julien Dellier, et Greta Tommasi. 2014. « Migration, environnement et gentrification rurale en Montagne limousine ». *Journal of Alpine Research | Revue de géographie alpine*, n° 102-3 (décembre). <https://doi.org/10.4000/rga.2525>.
- Ritchie, J.R.Brent, et Brian H. Smith. 1991. « The Impact Of A Mega-Event On Host Region Awareness: A Longitudinal Study ». *Journal of Travel Research* 30 (1): 3-10. <https://doi.org/10.1177/004728759103000102>.
- Robert, Samuel. 2009. « La vue sur mer et l'urbanisation du littoral. Approche géographique et cartographique sur la Côte d'Azur et la Riviera du Ponant ». Thèse de doctorat, Université Nice Sophia Antipolis. <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00442279>.
- . 2019. « L'urbanisation du littoral : espaces, paysages et représentations. Des territoires à l'interface ville-mer. » Habilitation à diriger des recherches, Université de Bretagne Occidentale (UBO).
- Robette, Nicolas. 2012. « Les espaces de vie individuels : de la géographie à une application empirique en démographie ». *Cybergeo: European Journal of Geography*, avril. <https://doi.org/10.4000/cybergeo.25332>.
- Rocle, Nicolas, Bruno Bouet, Silvère Chasseraud, et Sandrine Lyser. 2016. « Tant qu'il y aura des « profanes »... dans la gestion des risques littoraux ». *Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement*, n° Volume 16 numéro 2 (septembre). <https://doi.org/10.4000/vertigo.17646>.
- Rodella, Ilaria, Corinne Corbau, Umberto Simeoni, et Kizzi Utizi. 2017. « Assessment of the Relationship between Geomorphological Evolution, Carrying Capacity and Users' Perception: Case Studies in Emilia-Romagna (Italy) ». *Tourism Management* 59 (avril): 7-22. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2016.07.009>.
- Rulleau, Bénédicte, Hélène Rey-Valette, Hervé Flanquart, Anne-Peggy Hellequin, et Catherine Meur-Ferec. 2015. « Perception des risques de submersion marine et capacité d'adaptation des populations littorales ». *Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement*, n° Hors-série 21 (avril). <https://doi.org/10.4000/vertigo.15811>.

- Sacareau, Isabelle, Luc Vacher, et Didier Vye. 2013. « Aux confins du tourisme : la résidence secondaire au cœur des pratiques des Britanniques en Poitou-Charentes ». In *Fin (?) et confins du tourisme. Interroger le statut et les pratiques de la récréation contemporaine*, édité par Hugues François, Philippe Bourdeau, et Liliane Perrin-Bensahel, 177-93. Paris: L'Harmattan. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00925771>.
- Sagoff, Mark. 2003. « On the Relation between Preference and Choice ». *The Journal of Socio-Economics* 31 (6): 587-98. [https://doi.org/10.1016/S1053-5357\(02\)00139-7](https://doi.org/10.1016/S1053-5357(02)00139-7).
- Salzbrunn, Monika. 2016. « Shifting Theories, Methods and Topics. Monika Salzbrunn Talks with Ludger Pries about Thirty Years of Migration Studies ». *Revue Européenne Des Migrations Internationales* 32 (vol. 32-n°3 et 4): 231-47. <https://doi.org/10.4000/remi.8282>.
- Sansot, Pierre, Hélène Strohl, et Henry Torgue. 1978. *L'espace et son double: de la résidence secondaire aux autres formes secondaires de la vie sociale*. Paris: Éditions du Champ urbain.
- Sastre Alberti, Antoni, et Philippe Duhamel. 1996. « Les résidents étrangers à Majorque ». *Méditerranée* 84 (3): 13-16. <https://doi.org/10.3406/medit.1996.2919>.
- Schafer, R. Murray. 1977. *The Tuning of the World: Toward a Theory of Soundscape Design*. University of Pennsylvania Press.
- Scharr, Kurt, Ernst Steinicke, et Axel Borsdorf. 2012. « Sotchi/Сочи 2014 : des Jeux Olympiques d'hiver entre haute montagne et littoral ». *Journal of Alpine Research | Revue de géographie alpine*, n° 100-4 (mars). <https://doi.org/10.4000/rga.1745>.
- Schultz, P. Wesley. 2001. « The Structure of Environmental Concern: Concern for Self, Other People, and the Biosphere ». *Journal of Environmental Psychology* 21 (4): 327-39. <https://doi.org/10.1006/jevp.2001.0227>.
- Schwab, Roland. 1971. « Les champs migratoires : critères d'étude de la genèse et de l'évolution des structures régionales d'un espace ». *Bulletin de l'Association de Géographes Français* 48 (393): 369-75. <https://doi.org/10.3406/bagf.1971.7667>.
- Shaw, Gareth, Allan Williams, et Justin Greenwood. 1990. « UK Visitor Survey ». *Tourism Management* 11 (3): 247-51. [https://doi.org/10.1016/0261-5177\(90\)90047-D](https://doi.org/10.1016/0261-5177(90)90047-D).
- Sheller, Mimi, et John Urry. 2006. « The New Mobilities Paradigm ». *Environment and Planning A: Economy and Space* 38 (2): 207-26. <https://doi.org/10.1068/a37268>.
- Shelton, Taylor. 2017. « Spatialities of Data: Mapping Social Media 'beyond the Geotag' ». *GeoJournal* 82 (4): 721-34. <https://doi.org/10.1007/s10708-016-9713-3>.
- Shon, Jean-Louis Pan Ké. 2007. « Le recensement rénové français et l'étude des mobilités ». *Population (French Edition)* 62 (1): 123-41. <https://doi.org/10.2307/20450991>.
- Shoval, Noam, et Rein Ahas. 2016. « The use of tracking technologies in tourism research: the first decade ». *Tourism Geographies* 18 (5): 587-606. <https://doi.org/10.1080/14616688.2016.1214977>.
- Shoval, Noam, et Michal Isaacson. 2007. « Tracking Tourists in the Digital Age ». *Annals of Tourism Research* 34 (1): 141-59. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2006.07.007>.
- Siegfried, André. 1951. *Géographie humoristique de Paris*. Paris: La Passerelle.
- Simhandl, Katrin. 2006. « 'Western Gypsies and Travellers'—'Eastern Roma': The Creation of Political Objects by the Institutions of the European Union ». *Nations and Nationalism* 12 (1): 97-115. <https://doi.org/10.1111/j.1469-8129.2005.00232.x>.
- Simon, Gildas. 1981. « Réflexions sur la notion de champ migratoire international. » *Hommes et Terres du Nord* 1 (1): 85-89. <https://doi.org/10.3406/htn.1981.1667>.
- . 2006. « Migrations, la spatialisation du regard ». *Revue européenne des migrations internationales* 22 (vol. 22-n°2): 9-21. <https://doi.org/10.4000/remi.2815>.
- . 2008. *Migrants et migrations du monde*. La documentation française. La documentation photographique 8063. Paris.
- Simon, Herbert A. 1955. « A Behavioral Model of Rational Choice ». *The Quarterly Journal of Economics* 69 (1): 99-118. <https://doi.org/10.2307/1884852>.
- Sjaastad, Larry A. 1962. « The Costs and Returns of Human Migration ». *Journal of Political Economy* 70 (5): 80-93.

- Slovic, Paul. 2000. *The perception of risk*. London: Routledge.
- Small, Christopher, et Robert J. Nicholls. 2003. « A Global Analysis of Human Settlement in Coastal Zones ». *Journal of Coastal Research* 19 (3): 584-99.
- Soja, Edward W. 1989. *Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory*. London: Verso.
- Stefanidis, Anthony, Andrew Crooks, et Jacek Radzikowski. 2013. « Harvesting ambient geospatial information from social media feeds. » *GeoJournal* 78 (2): 319-38.
- Stock, Mathis. 2001. « Brighton and Hove : station touristique ou ville touristique ? Étude théorico-empirique / Brighton and Hove : a tourist resort or a tourist town ? » *Géocarrefour* 76 (2): 127-31. <https://doi.org/10.3406/geoca.2001.2539>.
- . 2003. « Pratiques des lieux, modes d'habiter, régimes d'habiter : Pour une analyse triologique des dimensions spatiales des sociétés humaines ». *Travaux de l'Institut de Géographie de Reims* 29 (115): 213-29. <https://doi.org/10.3406/tigr.2003.1473>.
- . 2004. « L'habiter comme pratique des lieux géographiques. » *EspacesTemps.net Revue électronique des sciences humaines et sociales.*, décembre. <https://www.espacestemp.net/articles/habiter-comme-pratique-des-lieux-geographiques/>.
- . 2006a. « Penser géographiquement ». In *Demain, la géographie : permanences, dynamiques, mutations. Pourquoi? Comment?*, 23-37. Avignon (France): Groupe Dupont. https://serval.unil.ch/notice/serval:BIB_22A2DAE45E08.
- . 2006b. « L'hypothèse de l'habiter poly-topique : pratiquer les lieux géographiques dans les sociétés à individus mobiles. » *EspacesTemps.net Revue électronique des sciences humaines et sociales.*, février. <https://www.espacestemp.net/articles/hypothese-habiter-polytopique/>.
- . 2015. « Habiter comme « faire avec l'espace ». Réflexions à partir des théories de la pratique ». *Annales de géographie* N° 704 (4): 424-41.
- . 2020. « Régimes de mobilité. La géographicit  du droit à travers l'exemple de la loi sur la mobilité de Berlin de 2018 ». *Annales de géographie* 735 (5): 33-54. <https://doi.org/10.3917/ag.735.0033>.
- Stock, Mathis, et Philippe Duhamel. 2005. « A Practice-Based Approach to the Conceptualisation of Geographical Mobility ». *Belgeo. Revue Belge de Géographie*, n  1-2: 59-68. <https://doi.org/10.4000/belgeo.12415>.
- Stock, Mathis, et Rémy Knafou. 2013. « Tourisme ». In *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, édité par Jacques Lévy et Michel Lussault, Nouvelle édition revue et augmentée, 1018-21. Belin.
- S daş, Ilkay, et Mustafa Mutluer. 2006. « Immigration européenne de retraités vers la « Riviera turque » : le cas d'Alanya (côte méditerranéenne) ». Traduit par Stéphane de Tapia. *Revue européenne des migrations internationales* 22 (3): 203-23. <https://doi.org/10.4000/remi.3381>.
- Suh, Yong Kun, et William C Gartner. 2004. « Preferences and Trip Expenditures—a Conjoint Analysis of Visitors to Seoul, Korea ». *Tourism Management* 25 (1): 127-37. [https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(03\)00056-6](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(03)00056-6).
- Talandier, Magali. 2007. « Un nouveau modèle de développement hors métropolisation. Le cas du monde rural français ». Thèse de doctorat en urbanisme, aménagement et politiques urbaines, Université Paris XII Val de Marne. <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00841931>.
- . 2021. « Télétravail et recompositions territoriales : les Zoom towns ». *Constructif* 60 (3): 56-60.
- Tarrius, Alain. 1993. « Territoires circulatoires et espaces urbains : Différentiation des groupes migrants ». *Les Annales de la Recherche Urbaine* 59 (1): 51-60. <https://doi.org/10.3406/aru.1993.1727>.
- Tenkanen, Henriikki, Enrico Di Minin, Vuokko Heikinheimo, Anna Hausmann, Marna Herbst, Liisa Kajala, et Tuuli Toivonen. 2017. « Instagram, Flickr, or Twitter: Assessing the Usability of Social Media Data for Visitor Monitoring in Protected Areas ». *Scientific Reports* 7 (1): 17615. <https://doi.org/10.1038/s41598-017-18007-4>.

- Terrier, Christophe. 2007. *Mobilité touristique et population présente: les bases de l'économie présentielle des départements*. Paris, France: Ministère des transports et de l'équipement, du tourisme et de la mer.
- . 2011. « Aménagement des territoires et géographie de la population présente ». *Population & Avenir* 705 (5): 4-8. <https://doi.org/10.3917/popav.705.0004>.
- . 2014. « Big data is watching you. La guerre des traces est déclarée ». *Revue Espaces, tourisme et loisirs*, n° 316: 80-86.
- Thibaud, Jean-Paul. 2001. « La méthode des parcours commentés ». In *L'espace urbain en méthodes*, par Jean-Paul Thibaud et Michel Grosjean, 79-99. Marseille: Parenthèses.
- . 2018. « Vers une climatique du littoral. Une ethnographie sensible au milieu ambiant ». *Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement*, n° Volume 18 Numéro 3 (décembre). <https://doi.org/10.4000/vertigo.23018>.
- Thibaud, Jean-Paul, et Cristiane Rose Duarte Duarte, éd. 2013. *Ambiances urbaines en partage ; pour une approche sensible et pour une écologie politique des espaces urbains*. Paris: Metispresses.
- Thoreau, Henry D. 1854. *Walden ou La vie dans les bois*. Gallmeister.
- Tremblay, Rémy. 2017. « Le tourisme résidentiel. Entre tourisme et migration ». *Téoros. Revue de recherche en tourisme* 36 (36, 2). <http://journals.openedition.org/teoros/3058>.
- Tuan, Yi-fu. 1977. *Space and Place: The Perspective of Experience*. London: Arnold.
- Twigger-Ross, Clare L., et David L. Uzzell. 1996. « Place and Identity Processes ». *Journal of Environmental Psychology* 16 (3): 205-20. <https://doi.org/10.1006/jevp.1996.0017>.
- Uhrich, René. 1987. *La France inverse ? Les régions en mutation*. Paris: Economica.
- Urbain, Jean-Didier. 1991. *L'idiot du voyage. Histoires de touristes*. 1^{re} éd. Paris: Payot.
- . 2002. « Le résident secondaire, un touriste à part ? » *Ethnologie française* 32 (3): 515-20. <https://doi.org/10.3917/ethn.023.0515>.
- . 2016. *Sur la plage. Moeurs et coutumes balnéaires (XIXe-XXe siècles)*. 2^e éd. Petite bibliothèque. Paris: Payot.
- Urry, John. 2005a. « Les systèmes de la mobilité ». *Cahiers internationaux de sociologie* 118 (1): 23-35. <https://doi.org/10.3917/cis.118.0023>.
- . 2005b. *Sociologie des mobilités: Une nouvelle frontière pour la sociologie ?* Armand Colin.
- . 2007. *Mobilities*. Polity. Cambridge: Wiley. <https://www.wiley.com/en-us/Mobilities-p-9780745634197>.
- Urry, John, et Jonas Larsen. 2011. *The Tourist Gaze 3.0*. London. <https://doi.org/10.4135/9781446251904>.
- Vacher, Luc. 2004. « Le tourisme au Kimberley et le "Big trip" des retraités australiens ». *Le Globe. Revue genevoise de géographie* 144 (1): 41-55. <https://doi.org/10.3406/globe.2004.1485>.
- . 2010. « Du « grand tour » au tour du monde des backpackers : la dimension initiatique dans le voyage touristique ». *Actes des congrès nationaux des sociétés historiques et scientifiques* 130 (10): 113-22.
- Vacher, Luc, et Didier Vye. 2012a. « Penser l'habiter à partir de la pratique des lieux touristiques par les excursionnistes, touristes et résidents ». In *Habiter : vers un nouveau concept*, édité par Brigitte Frelat-Kahn et Olivier Lazzarotti. Armand Colin. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01239771>.
- . 2012b. « La ville moyenne touristique est-elle encore une ville moyenne ? Une approche par les populations présentes ». *Noroi. Environnement, aménagement, société*, n° 225 (décembre): 75-91. <https://doi.org/10.4000/noroi.4359>.
- Vanhoof, Maarten, Liane Hendrickx, Aare Puusaar, Gert Verstraeten, Thomas Ploetz, et Zbigniew Smoreda. 2017. « Exploring the Use of Mobile Phone Data for Domestic Tourism Trip Analysis ». *Netcom. Réseaux, Communication et Territoires*, n° 31-3/4 (décembre): 335-72. <https://doi.org/10.4000/netcom.2742>.
- Vanier, Martin. 2012. « Dans l'épaisseur du périurbain ». *Espaces et sociétés* 148-149 (1): 211-18. <https://doi.org/10.3917/esp.148.0211>.

- Viard, Jean. 1994. *La société d'archipel ou les territoires du village global*. La Tour-d'Aigues, France: Éditions de l'Aube.
- . 2015. *Le triomphe d'une utopie : vacances, loisirs, voyages : la révolution des temps libres*. Mondes en cours. La Tour-d'Aigues, France: Editions de l'Aube. <https://www.livre-provencealpescotedazur.fr/parutions/le-triomphe-d-une-utopie-vacances-loisirs-voyages-la-revolution-des-temps-libres-E02539073>.
- Vidal, Philippe. 2015. « Tracer sa route, en toute intransparence numérique ?. Avant-propos ». *Netcom. Réseaux, communication et territoires*, n° 29-1/2 (décembre): 5-12.
- Vincent-Geslin, Stéphanie, et Emmanuel Ravalet. 2015. « La mobilité dans tous ses états. Représentations, imaginaires et pratiques. Introduction du Dossier ». *SociologieS*, novembre. <http://journals.openedition.org/sociologies/5134>.
- Violier, Philippe. 2001. « La mise en tourisme vue par les géographes ». In *La mise en tourisme des lieux et des espaces, processus, périodisations et variations régionales*, édité par Isabelle Sacareau et Luc Vacher, 15-22. Actes des XXVIIe journées de la Commission nationale de géographie du tourisme et des loisirs, 3-4-5 mai 2000, La Rochelle. La Rochelle: LET-OTELLO.
- . 2014. « Thierry Paquot, Le Voyage contre le tourisme. coll. "Rhizome", Étérotopia, 2014 ». *Mondes du Tourisme*, n° 10 (décembre): 103-4.
- . 2015. « Insaississables touristes ». In *Actes du 5ème Colloque International AsTRES Association Tourisme, Recherche et Enseignement Supérieur, La Rochelle, 9-12 juin 2015*, édité par Caroline Blondy, Luc Vacher, et Didier Vye, 16-29. La Rochelle.
- Vye, Didier. 2005. « Une lecture géographique de l'attractivité : le cas des principales villes du Centre-Ouest Atlantique français ». These de doctorat, Paris 13. <http://www.theses.fr/2005PA131028>.
- . 2008. « La place de la bande dessinée dans le développement de la ville d'Angoulême ». In *L'économie culturelle et ses territoires*, édité par Frédéric Leriche, Sylvie Daviet, Mariette Sibertin-Blanc, et Jean-Marc Zuliani, 97-109. Presses Universitaires du Midi. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01240176>.
- . 2011. « « La Ruée vers l'Ouest ? ». Une analyse de l'attraction résidentielle du littoral atlantique à partir du recensement ». *Espace populations sociétés. Space populations societies*, n° 2011/3 (décembre): 603-16. <https://doi.org/10.4000/eps.4753>.
- Vye, Didier, Caroline Blondy, Caroline Bontet, Stéphane Donnat, Christine Plumejeaud-Perreau, et Luc Vacher. 2017. « Quand les mobilités influencent la perception des changements territoriaux ». *EspacesTemps.net*, mars. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01494820>.
- Vye, Didier, et Valérie Jousseaume. 2014. « Des SIVOM aux Communautés de Communes ». In *Atlas des Campagnes de l'Ouest*, édité par Christine Margetic, Michaël Bermond, Valérie Jousseaume, et Maxime Marie, 90-91. Presses Universitaires de Rennes. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01240063>.
- Wastable, Marielle. 2010. « La notion de belt dans la géographie scolaire française des États-Unis ». *Cybergeo : European Journal of Geography*, avril. <https://doi.org/10.4000/cybergeo.23009>.
- Weiermair, Klaus. 2006. « Le vieillissement. Une réalité qui s'impose aux destinations touristiques ». *Revue Espaces tourisme et loisirs*, n° 235: 3.
- Weiss, Karine, Fabien Girandola, et Ludvina Colbeau-Justin. 2011. « Les comportements de protection face au risque naturel : de la résistance à l'engagement ». *Pratiques Psychologiques, Psychologie sociale appliquée a l'environnement*, 17 (3): 251-62. <https://doi.org/10.1016/j.prps.2010.02.002>.
- Wenden, Catherine Wihtol de. 2018. *Atlas des migrations: Un équilibre mondial à inventer*. Paris: Autrement. <https://www-numeriquepremium-com.gutenberg.univ-lr.fr/content/books/9782746747456>.
- Williams, Allan, et C. Michael Hall. 2000. « Tourism and Migration: New Relationships between Production and Consumption ». *Tourism Geographies* 2 (janvier): 5-27. <https://doi.org/10.1080/146166800363420>.

- . 2002. « Tourism, Migration, Circulation and Mobility: The Contingencies of Time and Place ». *Geojournal Library* 65 (janvier): 1-52. https://doi.org/10.1007/978-94-017-3554-4_1.
- Williams, Allan M., Russell King, Anthony Warnes, et Guy Patterson. 2000. « Tourism and international retirement migration: New forms of an old relationship in southern Europe ». *Tourism Geographies* 2 (1): 28-49. <https://doi.org/10.1080/146166800363439>.
- Williams, Allan M., et Guy Patterson. 1998. « 'An Empire Lost but a Province Gained': A Cohort Analysis of British International Retirement in the Algarve ». *International Journal of Population Geography* 4 (2): 135-55. [https://doi.org/10.1002/\(SICI\)1099-1220\(199806\)4:2<135::AID-IJPG99>3.0.CO;2-6](https://doi.org/10.1002/(SICI)1099-1220(199806)4:2<135::AID-IJPG99>3.0.CO;2-6).
- Wolpert, Julian. 1965. « Behavioral Aspects of the Decision to Migrate ». *Papers of the Regional Science Association* 15 (1): 159-69. <https://doi.org/10.1007/BF01947871>.
- Yuan, Yihong, Yongmei Lu, T. Edwin Chow, Chao Ye, Abdullatif Alyaqout, et Yu Liu. 2020. « The Missing Parts from Social Media–Enabled Smart Cities: Who, Where, When, and What? » *Annals of the American Association of Geographers* 110 (2): 462-75. <https://doi.org/10.1080/24694452.2019.1631144>.
- Zelinsky, Wilbur. 1971. « The Hypothesis of the Mobility Transition ». *Geographical Review* 61 (2): 219-49. <https://doi.org/10.2307/213996>.
- Zlitni, Sami, et Béatrice Galinon-Melenec, éd. 2013. *Traces numériques : De la production à l'interprétation. Traces numériques : De la production à l'interprétation*. Sociologie. Paris: CNRS Éditions. <http://books.openedition.org/editionscnrs/21699>.

Table des figures

Figure 1. Une vision de la place de l'offre Airbnb dans l'hébergement touristique en France.....	26
Figure 2. Campagne de communication pour promouvoir le tourisme en Bourgogne	35
Figure 3. Des formes alternatives de la résidence secondaire.....	37
Figure 4. Quand la crise sanitaire conforte les stéréotypes.....	38
Figure 5. Le champ migratoire selon Roger Béteille (1981)	44
Figure 6. Le continuum des mobilités temporaires.....	53
Figure 7. La place des mobilités à dimension récréative dans l'ensemble des déplacements	55
Figure 8. Typologie des habitants d'un lieu touristique en bord de mer	59
Figure 9. Une représentation de l'espace français selon les temps de parcours en TGV depuis Paris	62
Figure 10. Quand la Sun Belt va jusqu'à...Seattle.....	67
Figure 11. Une représentation chorématique de la place des littoraux dans l'organisation de l'espace européen	68
Figure 12. La migration en modèle d'interaction spatiale : le cas des cartes de migrations internes en France parues dans la Géographie Universelle en 1990.....	72
Figure 13. La Rochelle et Lorient : deux attractions d'inégale amplitude (2001-2006)	73
Figure 14. Angoulême et La Rochelle : deux villes moyennes, deux trajectoires d'attractivité divergentes (1990-2005)	75
Figure 15. Synthèse des principales notions relatives à la place de l'espace dans l'analyse des mobilités.....	78
Figure 16. L'agencement théorique de l'espace de circulation récréative	85
Figure 17. Nombre de jours d'occupation par les propriétaires de résidence secondaire et leurs proches en Charente-Maritime	88
Figure 18. Carte des sites enquêtés dans le cadre de l'observatoire ECOP	92
Figure 19. Part de résidences secondaires détenues par un ménage aisé en France par EPCI	117
Figure 20. Rapport entre le prix des maisons et le revenu des ménages par EPCI en Charente-Maritime	129
Figure 21. Les facteurs limitant la fréquentation des résidences secondaires en Charente-Maritime selon les propriétaires	133
Figure 22. La boucle rétroactive de la saisonnalité : le cas des stations balnéaires	134
Figure 23. Hébergement touristique marchand et offre <i>Airbnb</i> dans les quartiers de La Rochelle en mai 2017.....	136
Figure 24. De l'intentionnalité au déplacement : schéma conceptuel du choix des lieux dans le cadre d'une mobilité à dimension récréative	139
Figure 25. Deux exemples de spatialisation des traces numériques pour observer les mobilités récréatives ...	146
Figure 26. Repérer les variations temporelles de la fréquentation d'une ville balnéaire grâce aux publications Instagram : le cas de Biarritz	149
Figure 27. Exploration de l'espace-temps de la ville balnéaire à partir des traces numériques d'INSTAGRAM : le cas de Biarritz (2016-2018)	151
Figure 28. Attributs normatifs ou alternatifs de Biarritz.....	153
Figure 29. Zone d'étude des données de téléphonie mobile et principaux lieux fréquentés à Cabourg	155
Figure 30. Évolution journalière de la population présente dans le centre-ville de Cabourg entre juillet et octobre 2021 selon la méthode FLUX VISION	156
Figure 31. Principaux départements ou régions d'origine des « visiteurs » présents plus de trois heures à Cabourg à trois moments de l'année 2021	160
Figure 32. La <i>map elicitation interview</i> , une co-interprétation des traces cartographiées	165
Figure 33. Des pratiques révélées par les traces GPS couplées aux entretiens. Le cas d'un visiteur excursionniste à La Rochelle (été 2020)	167
Figure 34. Cartographie discursive des lieux et déplacements marquants d'une touriste en séjour à La Rochelle (été 2020).....	168
Figure 35. La ruche du Gabut, un attribut qui tranche avec l'imaginaire touristique de la ville de La Rochelle.	169
Figure 36. Le Sud-Ouest de l'île d'Oléron : des plages touristiques marquées par un fort recul du trait de côte	172
Figure 37. Évolution des attributs du quartier des Boucholeurs touché par la tempête Xynthia.....	176
Figure 38. L'exode urbain à la Une.....	186
Figure 39. Interroger la réversibilité des déplacements résidentiels vers les littoraux	198
Figure 40 . Le phasage du projet post-HDR.....	199
Figure 41. Les terrains d'étude potentiels du projet post-HDR	204

Liste des tableaux

Tableau 1. La distinction Migration/Circulation.....	14
Tableau 2. L’omniprésence des migrations internationales dans la littérature académique francophone concernant la mobilité	17
Tableau 3. Une typologie possible des mobilités selon le motif de déplacement	22
Tableau 4. Le solde migratoire : un indicateur à interpréter avec précaution	28
Tableau 5. Quelques interfaces révélées par les mobilités à dimension récréative	57
Tableau 6. Récapitulatif des projets de recherche alimentant la deuxième partie	82
Tableau 7. Motifs d’installation liés au cadre de vie des néo-Rochelais classés par ordre d’importance.	94
Tableau 8. Une application de la typologie des lieux touristiques aux destinations récréatives littorales	101
Tableau 9. Attribut - Qualité - Aménité : trois notions qui façonnent la valeur récréative d’un lieu	125
Tableau 10. Les paramètres influençant l’accessibilité des lieux dans le cadre d’une mobilité à dimension récréative	131
Tableau 11. Les paramètres relatifs à la disponibilité des lieux dans le cadre d’une mobilité à dimension récréative	137
Tableau 12. Synthèse des volets de recherche en cours ou futurs alimentant la 3 ^e partie	144
Tableau 13. Volume de « visiteurs » fréquentant Cabourg le 15 août 2021 selon la segmentation <i>Géolife</i>	158
Tableau 14. Les anomalies dans l’évaluation de la fréquentation à Cabourg en début de matinée selon FLUX VISION	159
Tableau 15. Grille d’analyse de l’enquête menée sur une sélection de plages de l’île d’Oléron (été 2018)	173
Tableau 16. Variables descriptives relatives au profil résidentiel et au concernement au risque d’érosion chez les résidents de Lacanau et de Capbreton (en %)	182
Tableau 17. Sources et indicateurs pour caractériser la place des littoraux dans la réversibilité des flux résidentiels (2013-2023)	203
Tableau 18. Complémentarité des différents protocoles envisagés.....	205

Liste des encadrés

Encadré 1. Les 12 formes principales de mobilité selon John Urry.....	21
Encadré 2. Discours d’un résident secondaire de l’île d’Oléron	91
Encadré 3. Discours d’un résident secondaire de l’île de Ré	95
Encadré 4. Discours d’une résidente secondaire à Fouras.....	98
Encadré 5. Les préférences d’implantation d’un chef d’entreprise néo-rochelais	112
Encadré 6. Témoignage d’une résidente secondaire à Châtelailon-Plage	114
Encadré 7. Témoignage d’un résident secondaire au Bois-Plage-en-Ré	118
Encadré 8. Discours sur l’attachement au lieu d’un résident secondaire	121
Encadré 9. L’enjeu de l’accessibilité vu par un résident secondaire à Saint-Palais-sur-Mer.....	128
Encadré 10. La perception de la saisonnalité par une résidente secondaire de l’île de Ré	134
Encadré 11. Des choix résidentiels entre affiliation et imitation	179

Table des matières

SOMMAIRE	5
INTRODUCTION	7
PARTIE 1. APPORTS ET LIMITES DES CADRES THÉORIQUES EXISTANTS POUR UNE APPROCHE GÉOGRAPHIQUE DES MOBILITÉS	11
INTRODUCTION DE LA PARTIE 1	13
1.1. Catégoriser les déplacements : une simplification du réel qui reflète une hiérarchisation des regards sur les mobilités	13
1.1.1. Distinguer les mobilités : normativité et performativité des catégorisations existantes	14
La distinction migration/circulation de Zelinsky	14
La typologie de Caroline Gallez et Vincent Kaufmann	16
L'annexion du terme mobilité au champ des mobilités quotidiennes	19
Différencier les mobilités selon le motif du déplacement	20
1.1.2. Des mobilités plus ou moins visibles selon les sources, les méthodologies et les enjeux sociétaux	23
Des sources officielles souvent frustrantes	23
Mobilités en stock	26
Indicateurs en solde	27
Dans les mailles du filet	28
Populations ? Présentes !	29
Suivis à la trace	30
1.1.3. Le sens des mots désignant les individus mobiles : l'expression d'un rapport paradoxal à la mobilité .	31
Migrant ou expatrié ?	32
De quoi le nomade est-il le nom ?	32
La guerre des Mondes	33
Pas d'amalgame !	33
Cachez ce touriste que je ne saurais voir	34
Les multi-résidents, des passants qui interpellent	35
1.2. Dépasser la dualité circulation / migration : quelles approches transversales des mobilités ?	40
1.2.1. Des mobilités au tournant ? Apports et limites du New Mobilities Paradigm	40
Étudier la société à travers les mobilités	40
Le NMP : un paradigme holistique ?	41
Le NMP : rupture ou continuité ?	42
1.2.2. L'apport des travaux sur les migrations pour penser les mobilités en systèmes spatialisés	43
Champs migratoires	43
Territoires circulatoires	44
Systèmes résidentiels	45
Appréhender les mobilités en système : un défi méthodologique	46
1.2.3. Du tourisme à l'habiter : les mobilités comme un continuum de spatialités	47
Tourisme, migration et style de vie	47
Les apports de l'équipe MIT (Mobilités, Itinéraires, Tourismes)	50
Habiter poly-topique	51
Mobilités et échelles spatio-temporelles de l'habiter	52
Continuums et interfaces	52
1.2.4. La dimension récréative des déplacements : une façon d'explorer le continuum des mobilités	54
Vous avez dit « récréation » ?	54

Libre de ses mouvements ?	56
Interfaces et hybridations récréatives.....	57
Hérauts du quotidien	59
1.3. Du bon usage des spatialités dans l'analyse des mobilités récréatives.....	61
1.3.1. Les spatialités : un arrière-plan dans l'analyse des mobilités ?	61
Le temps de déplacement fait-il disparaître l'espace ?.....	61
Space or place : un tournant spatial ?.....	62
Lieux de mouvement.....	63
Les mobilités récréatives face à la paresse de la dichotomie.....	64
1.3.2. La force aveuglante des déterminismes naturels	66
Plein soleil.....	66
Tristes tropismes	69
1.3.3. Attraction, attractivité...Remettre les lieux à leur place	70
Attraction... désastre ?	71
De l'attraction à l'attractivité	74

CONCLUSION DE LA PARTIE 1 77

PARTIE 2. À LA SOURCE DES DÉPLACEMENTS : ANALYSER LES MOBILITES RECRÉATIVES VERS LES LITTORAUX AU PRISME DU CHOIX DES LIEUX 79

INTRODUCTION DE LA PARTIE 2 81

2.1. Différenciation et agencement des lieux littoraux choisis à des fins récréatives.....	83
2.1.1. Synchronie : saisir l'espace de circulation récréative organisé autour de plusieurs lieux de vie	84
La notion de lieu de vie	86
Les autres lieux de l'espace de circulation récréative	88
2.1.2. Diachronie : saisir les évolutions spatio-temporelles de l'espace de circulation récréative	89
Le réagencement.....	90
L'extension	93
La substitution.....	93
La réinvention.....	94
La rétractation.....	95
2.1.3. De la pertinence de délimiter un espace « littoral » pour mieux comprendre les mobilités à dimension récréative.....	96
2.1.4. Typologie des destinations récréatives littorales	99
La notion de destination récréative	99
Des destinations littorales entre naturalité et urbanité.....	102
2.2. Les littoraux comme destinations préférentielles : une adéquation entre un projet et les valeurs récréatives d'un lieu	106
2.2.1. Les mécanismes de prise de décision individuelle en matière de déplacements : quelles approches théoriques ?.....	106
Les modèles rationnels ou mécaniques	106
La théorie de la valeur attendue	107
La distinction entre l'intention et le comportement.....	108
2.2.2. Préférer n'est pas choisir : la notion de préférence géographique	109
Les préférences géographiques : des appréciations comparatives.....	109
La notion de préférence vue à travers la littérature sur les choix touristiques et résidentiels.....	110
Des préférences socialement constituées.....	111
Cerner les préférences géographiques : un défi méthodologique.....	112
Urbain mais pas trop : l'analyse des préférences géographiques des multi-résidents	113

2.2.3. Les destinations préférentielles : l'hypothèse d'une adéquation entre intentionnalité et valeurs recréatives	114
L'intentionnalité récréative	114
Des projets récréatifs socialement différenciés : le cas de l'acquisition d'une seconde résidence	116
Projets négociés, projets planifiés.....	117
Intentionnalité et valeur récréative des lieux	118
La valeur récréative des lieux : une combinaison entre attributs, qualités et aménités	119
2.3. Des choix conditionnés par l'accessibilité et la disponibilité des lieux.....	126
2.3.1. Des lieux plus ou moins accessibles.....	126
L'accessibilité classique : l'enjeu de l'offre de transport.....	127
L'accessibilité foncière et immobilière	128
Accessibilité et politiques d'aménagement.....	130
2.3.2. La notion de disponibilité : une concordance des temps	131
Disponibilités individuelles.....	132
Disponibilités des lieux et de leurs attributs	133
Des paramètres sociétaux qui influencent la disponibilité des lieux et des individus	135
 CONCLUSION DE LA PARTIE 2	 138
 PARTIE 3. PROPOSITIONS POUR DONNER UN SENS AUX DÉPLACEMENTS RECRÉATIFS DANS UN CONTEXTE DE CRISES MULTIDIMENSIONNELLES	 141
 INTRODUCTION DE LA PARTIE 3	 143
 3.1. Saisir l'orientation des déplacements par le recours aux traces numériques contextualisées.....	 145
3.1.1. Repérer les lieux fréquentés à des fins récréatives grâce aux traces numériques issues des réseaux sociaux	146
3.1.2. Cerner la complexité des mobilités dans une station balnéaire : déconstruire le mythe des <i>big data</i> .153 L'intérêt d'utiliser les données de téléphonie mobile dans l'étude des dynamiques des lieux touristiques	154
Une segmentation des individus pas toujours satisfaisante	156
Une analyse des fréquentations plus que des déplacements	159
3.2. Le déplacement comme acte signifiant pour l'individu comme pour les territoires littoraux	163
3.2.1. Donner du sens aux déplacements par la mise en récit de traces cartographiées	163
Co-interpréter les traces de mobilité : les apports du protocole méthodologique déployé	164
Quand l'entretien complète le blanc des cartes	166
Des déplacements récréatifs identifiés et qualifiés	167
La mise en évidence de lieux signifiants dans l'expérience de visite d'une ville touristique côtière	168
L'identification des temps ordinaires de la pratique récréative : quand les traces numériques cartographiées enrichissent le récit.	170
3.2.2. Le « bon sens » des déplacements : explorer la tension entre mobilité récréative et mobilité contrainte en zone littorale.....	171
Analyser le concernement des habitants temporaires des lieux face aux enjeux environnementaux	171
Appréhender le concernement aux risques littoraux par la signification des choix résidentiels.....	175
Une enquête menée auprès de résidents de deux communes du littoral aquitain : premiers résultats... 180	
3.3. Réversibilités ? Les déplacements vers les littoraux à l'épreuve des crises	184
3.3.1. Interroger la réversibilité des déplacements en temps de crise : quelle place pour le désir de rivage ?	185
La notion de réversibilité.....	185
« Besoin de vert, envie de toit » : les limites de la rhétorique de l'exode urbain	186

Le désir d'espace est-il compatible avec le désir de rivage ? L'hypothèse de la rétro-littoralisation	189
3.3.2. Disponibilités et ambiances, clés de lecture des choix résidentiels vers les littoraux ?	190
L'hypothèse de disponibilités retrouvées en faveur des lieux « à l'endroit »	191
Inégalités de disponibilité.....	192
À la recherche des ambiances littorales	193
3.3.3. Sources et méthodes pour évaluer la réversibilité du choix des lieux en temps de crise	199
Faisabilité financière du projet à 5 ans.....	199
Phase 1 : Identifier l'orientation des mobilités résidentielles	201
Les terrains d'étude potentiels.....	204
Phase 2 : une enquête pour saisir au plus près les choix résidentiels	205
Phase 3 : Aide à la planification territoriale	207
Phase 4 : des cités atlantiques françaises à Atlantic City ? L'internationalisation du projet à 5 ans	208
CONCLUSION	211
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	213
TABLE DES FIGURES	239
LISTE DES TABLEAUX	240
LISTE DES ENCADRES.....	240
TABLE DES MATIERES.....	241

Comprendre le sens des déplacements par le choix des lieux : une réflexion à partir des mobilités récréatives vers les littoraux

Résumé

Dans un contexte où le « désir de rivage » (Corbin, 1988) est questionné par l'exposition croissante des littoraux au dérèglement climatique, le volume « Position et projet scientifique » de l'HDR propose de décrypter les processus qui conduisent les individus à se déplacer vers certains lieux, en traitant plus spécifiquement du cas des littoraux. Cette réflexion s'inscrit dans le champ d'une géographie sociale qui interroge le rapport aux lieux des individus-acteurs. La première partie examine les principaux cadres théoriques utiles à une approche géographique des mobilités. Elle fait l'hypothèse que les déplacements à dimension récréative (excursionnisme, voyages touristiques, circulations résidentielles, lifestyle migrations) offrent la possibilité d'explorer le continuum des mobilités. Elle cherche aussi à « remettre les lieux à leur place » lorsqu'il s'agit de comprendre le sens géographique des déplacements. La deuxième partie identifie les principaux mécanismes qui expliquent pourquoi les littoraux sont choisis à des fins récréatives. À partir d'enquêtes réalisées sur la façade atlantique française, elle montre l'intérêt de la distinction entre une destination préférentielle et une destination choisie, analyse ce qui constitue la valeur récréative d'un lieu et aborde les conditions nécessaires au déplacement (accessibilité, disponibilité). La troisième partie met en évidence trois dimensions relatives au sens des déplacements : l'orientation, la signification et la réversibilité. Elle ouvre sur un projet scientifique centré sur l'analyse du choix des littoraux comme destinations résidentielles dans un contexte de crises socio-écologiques.

Mots-clés : mobilités, littoral, tourisme, attractivité, choix résidentiels, habiter, migrations d'agrément

Understanding the meaning of mobility through the choice of places : a reflection on recreational mobilities towards the coastal zones.

Abstract

In a context where the "desire for the shore" (Corbin, 2018) is questioned by the increasing exposure of coastlines to climate change, the volume "Position and scientific project" of the HDR proposes to study the processes that lead individuals to move to certain places, dealing more specifically with the case of coastlines. This reflection is part of a social geography that questions the relationship between people and places. The first part examines the main theoretical frameworks useful for a geographical approach to mobility. It hypothesizes that movements with a recreational dimension (day-tripping, tourist trips, residential circulations, lifestyle migrations) offer the possibility of exploring the continuum of mobilities. It also seeks to "put places in their place" when it comes to understanding the geographical meaning of mobility. The second part identifies the main mechanisms that explain why coastlines are chosen for recreational purposes. Based on surveys conducted on the French Atlantic coast, it shows the interest of the distinction between a preferred destination and a chosen destination, analyses what constitutes the recreational value of a place and discusses the conditions necessary for travel (accessibility, availability). The third part highlights three dimensions related to the meaning of travel: orientation, significance and reversibility. It opens with a scientific project focused on the analysis of the choice of coastlines as residential destinations in a context of socio-ecological crises.

Keywords : mobility, coastal zones, tourism, attractiveness, residential choices, sense of place, lifestyle migrations