

RAPPORT FINAL
ANALYSE QUALITATIVE

L'(HYPER)MOBILITÉ EN FRANCE

Samuel BATES (Université d'Angers)
Isabelle FROCHOT (Université de Chambéry)
Véronique MONDOU (Université d'Angers)
Céline PELLERIN (Université d'Angers)
Philippe VIOLIER (Université d'Angers)

Ce rapport s'inscrit dans le cadre d'un contrat de recherche *Touristes hypermobiles* signé entre :

Le commanditaire

L'Institut de recherche et d'échanges de la SNCF (dit Forum Vies Mobiles)

Et

Le prestataire de services

L'université d'Angers, agissant tant en son nom qu'au nom et pour le compte de l'UFR ESTHUA, Tourisme et Culture

Objet de la mission

Le projet de recherche consiste à identifier le profil et les pratiques de mobilité touristique des touristes hypermobiles et de replacer ces pratiques dans l'ensemble du mode de vie et des aspirations de ces hypermobiles.

SOMMAIRE

Table des matières

PARTIE 1 : PROTOCOLE ET MÉTHODOLOGIE.....	5
1. Protocole de recherche.....	5
1.1 : Mise en œuvre de l'enquête	5
1.2 Déroulement de la collecte et analyse	6
1.3 Descriptif échantillon.....	6
1.4 Localisation géographique de l'échantillon	9
2. Grille d'entretien	11
2.1. Éclairage théorique : le tourisme comme système	19
2.1.1. Sens du tourisme	19
2.1.2. Pratiques touristiques.....	21
2.2. Les entretiens mettent à jour une grande variété des pratiques	22
2.3. Les lieux des pratiques	24
2.3.1. Une forte propension à l'international, mais pas que	25
2.3.2. La destination entre contrainte et désir	43
2.4. Le sens donné aux mobilités : la rupture avec le quotidien	45
2.4.1. La rupture nécessaire à la découverte.....	46
2.4.2. Mais la rupture est aussi nécessaire à la qualité du repos	49
2.4.3. Les activités physiques engendrent une mobilité de portée moindre	49
2.5. Évolution des pratiques	50
2.5.1. Le plus grand nombre part davantage.....	50
2.5.2. Cependant, pour une partie non négligeable, les mobilités touristiques marquent une stabilité	51
2.5.3. Pour deux individus, le changement est d'ordre qualitatif	52
PARTIE 3 : LES MOYENS DE TRANSPORT	54
3.1. Le choix modal.....	54
3.1.1. La destination	54
3.1.2. La composition du groupe	57
3.1.3. Le prix	60
3.1.4. Le lieu de résidence	61
3.2. Les modes de transport utilisés	64
3.2.1. La hiérarchie	64
3.2.2. Incidence de l'augmentation de l'offre en TGV et des compagnies aériennes <i>low cost</i>	66
3.2.3. La valeur donnée aux différents modes de transport	67
PARTIE 4 : POSTURES AU SUJET DE LA QUESTION ENVIRONNEMENTALE.....	71
4.1. Les actions environnementales au quotidien	71
4.1.1. Des pratiques vertueuses au quotidien.....	71
4.1.2. Les voyages constituent une exception.....	73
4.2. La majorité des sondés n'ont pas l'intention de renoncer à voyager	74
4.3. La crise sanitaire a-t-elle permis de mieux apprécier les voyages en France ?.....	75
4.4. La découverte est souvent associée à un voyage lointain	76

4.5. Culpabilisation parfois - contestation rarement	77
4.6. La majorité des personnes interrogées n'ont pas l'intention de changer.....	78
4.6.1. Après la pandémie, retour à la normale.....	78
4.6.2. Une concession : la taxation de l'aérien <i>low cost</i>	79
4.6.3. Partir plus longtemps ?.....	81
<i>PARTIE 5 : PRÉCONISATIONS POUR RÉDUIRE LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX DES MODES DE TRANSPORT LIÉS AUX PRATIQUES TOURISTIQUES</i>	83
5. 1. Changements de pratiques induits par la crise sanitaire	83
5.2. Changement de pratiques au regard des questions environnementales.....	84
5.3. Appétence aux propositions de leviers au changement de pratiques	85
5.4. Perception des différents choix modaux	86
5.5. Leviers pour augmenter l'usage du train et réduire l'usage de l'avion.....	88
5.5.1 La réduction des prix des billets	88
5.5.2. Les services	88
5.5.3. Le changement de la perception du train.....	88
5.5.4. Le développement d'une nouvelle offre ferroviaire	89
5.5.5. Leviers pour modifier la perception du transport	89
5.5.6. Levier via l'expression des émotions	91
5.5.7. Levier via la mobilisation du circuit de la récompense et l'inhibition cognitive	91
6 : PISTES DE RECHERCHE.....	92
<i>Conclusion</i>	94
<i>Bibliographie</i>	96

PARTIE 1 : PROTOCOLE ET MÉTHODOLOGIE

1. Protocole de recherche

Cette analyse qualitative fait suite à une analyse quantitative. Le déroulement est explicité dans le tableau 1. L'analyse quantitative a permis de dégager des profils d'hypermobiles à partir desquels un échantillon a été constitué par Kantar, selon la répartition indiquée dans l'encadré 1.

- 30 contacts communiqués par Kantar avec la répartition des profils suivante :
 - 9 personnes correspondant à « hyper mobiles aérien »
 - 13 personnes correspondant à « hyper mobiles intermodaux »
 - 8 personnes correspondant à « hyper mobiles voiture »
- 3 personnes indisponibles, les nouveaux contacts mobilisés ont les mêmes caractéristiques, les profils définitifs restent donc identiques :
 - 9 personnes correspondant à « hyper mobiles aérien »
 - 13 personnes correspondant à « hyper mobiles intermodaux »
 - 8 personnes correspondant à « hyper mobiles voiture »

1.1 : Mise en œuvre de l'enquête

La campagne d'entretiens semi-directifs s'est déroulée en juin et juillet 2021. Leur durée s'est échelonnée de 45 min. à 1h30. Les entretiens ont été retranscrits intégralement puis des grilles de réduction ont permis de structurer l'analyse. Les réponses sont peu divergentes et le nombre d'entretiens a été suffisant pour atteindre la saturation sémantique. Précisons que dans une démarche qualitative, il n'existe pas de seuil quantitatif satisfaisant en soi, mais que, au contraire, c'est l'atteinte d'une homogénéité des réponses qui permet de considérer que le nombre est satisfaisant.

1.2 Déroulement de la collecte et analyse

Première phase		Seconde phase	
Analyse quantitative des données de la base SDT de Kantar TNS Sofres		Analyse qualitative à partir d'entretiens semi-directifs	
Octobre 2020	Premiers résultats de la phase quantitative	Début 2021	Réalisation du guide d'entretien
		Juin-Juillet 2021	Campagne d'entretiens : 30 entretiens
		Septembre-octobre 2021	Analyse des entretiens : 1. Élaboration d'une grille de réduction 2. Synthèse des principaux résultats 3. Reprise approfondie des entretiens
		Décembre 2021	Premiers résultats de la phase qualitative

Tableau 1.1 : Déroulement de la recherche

1.3 Descriptif échantillon

Le tableau 1.2. présente les critères principaux des profils des personnes interrogées.

Pseudos	CP	Ville	Profil	Lieu de résidence	Typologie	Age	Sexe	
Mauricette	1	35000	Rennes	Hyper mobiles aérien	Autre résidence	Métropole	50 et plus	Femme
Lyssandre	2	95870	Bezons	Hyper mobiles voiture	Autre résidence	Banlieue métropole	50 et plus	Homme
Laetitia	3	32000	Vichy	Hyper mobiles voiture	Autre résidence	Ville	35 à 49	Femme
Johnny	4	92240	Boulogne Billancourt	Hyper mobiles intermodaux	Paris	Métropole	35 à 49	Homme
Eléonore	5	93300	Neuilly-Sur-Marne	Hyper mobiles voiture	Paris	Métropole	35 à 49	Femme
Marcelle	6	24000	Perigueux	Hyper mobiles intermodaux	Autre résidence	Ville	50 et plus	Femme
Maurice	7	56260	Larmor-Plage	Hyper mobiles aérien	Autre résidence	Banlieue ville	34 et moins	Homme
Mélanie	8	69540	Irigny	Hyper mobiles intermodaux	Métropoles régionales	Banlieue métropole	35 à 49	Femme
Henri	9	35540	Le Tronchet	Hyper mobiles voiture	Autre résidence	Rural	50 et plus	Homme
Marthe	10	81990	Puygouzon	Hyper mobiles intermodaux	Autre résidence	Banlieue ville	50 et plus	Femme
Marguerite	11	13012	Marseille	Hyper mobiles intermodaux	Métropoles régionales	Métropole	35 à 49	Femme
Bruno	12	75018	Paris	Hyper mobiles aérien	Paris	Métropole	35 à 49	Homme
Hildegarde	13	75016	Paris	Hyper mobiles aérien	Paris	Métropole	35 à 49	Femme
Gertrude	14	49300	Cholet	Hyper mobiles intermodaux	Autre résidence	Ville	34 et moins	Femme
Charlène	15	71000	Annonay	Hyper mobiles voiture	Autre résidence	Ville	35 à 49	Homme
Murielle	16	78860	Saint-Nom-La-Bretèche	Hyper mobiles aérien	Autre résidence	Banlieue Paris	34 et moins	Femme
Judith	17	68000	Cagnes-Sur-Mer	Hyper mobiles aérien	Métropoles régionales	Métropole	50 et plus	Femme
Julie	18	17138	Saint-Xandre	Hyper mobiles intermodaux	Autre résidence	Banlieue ville	34 et moins	Femme
Juliette	19	69680	Chassieu	Hyper mobiles aérien	Métropoles régionales	Banlieue métropole	50 et plus	Femme
Flore	20	42170	Saint-Just-Saint-Rambert	Hyper mobiles intermodaux	Autre résidence	Banlieue ville	35 à 49	Femme
Catherine	21	59690	Vieux-Condé	Hyper mobiles aérien	Autre résidence	Banlieue ville	34 et moins	Femme
Thérèse	22	13008	Marseille	Hyper mobiles intermodaux	Métropoles régionales	Métropole	35 à 49	Femme
Lucie	23	31780	Castelginest	Hyper mobiles intermodaux	Métropoles régionales	Banlieue métropole	35 à 49	Femme
Annie	24	31450	Corronsac	Hyper mobiles intermodaux	Métropoles régionales	Périurbain	35 à 49	Femme
Isabelle	25	33000	Creuzier-Le-Neuf	Hyper mobiles aérien	Autre résidence	Périurbain	50 et plus	Femme
Berthe	26	66170	Nefiach	Hyper mobiles voiture	Autre résidence	Périurbain	35 à 49	Femme
Céline	27	86340	Fleuré	Hyper mobiles voiture	Autre résidence	Périurbain	35 à 49	Femme
Gabriel	28	68370	Orbey, France	Hyper mobiles intermodaux	Autre résidence	Périurbain	35 à 49	Homme
Léon	29	69100	Vilurbanne	Hyper mobiles intermodaux	Métropoles régionales	Banlieue métropole	50 et plus	Homme
Véronique	30	59265	Aubigny-Au-Bac	Hyper mobiles voiture	Autre résidence	Rural	34 et moins	Femme

Tableau 1.2. Caractères descriptifs de l'échantillon constitué. Source Kantar

Les profils des personnes interrogées peuvent être décrits selon différentes caractéristiques.

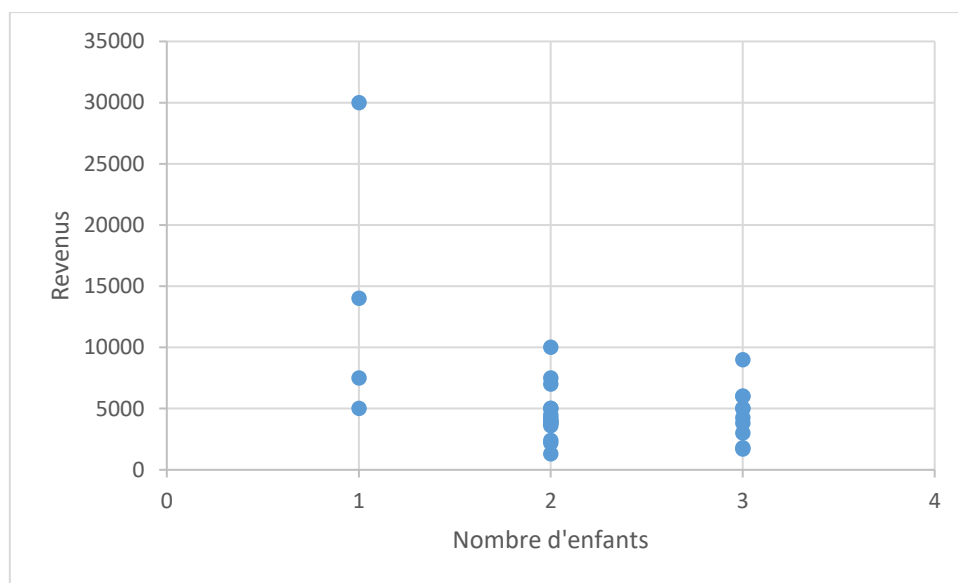
Les revenus

Dans l'échantillon, les revenus des enquêtés sont importants puisqu'ils sont en moyenne de 5 813 euros par mois soit 3,2 fois le revenu médian pour « une personne vivant seule » en

France (1 837 en 2019), et une fois et demi le même indicateur pour un couple avec deux enfants de moins de 14 ans (3 857 euros par mois. Source : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5431993>). Toutefois, un individu dispose d'un revenu très élevé, si nous excluons de l'échantillon le revenu moyen est ramené à 4 979 euros, ce qui reste significativement supérieur au revenu médian.

Croisement Age/Revenus non significatif

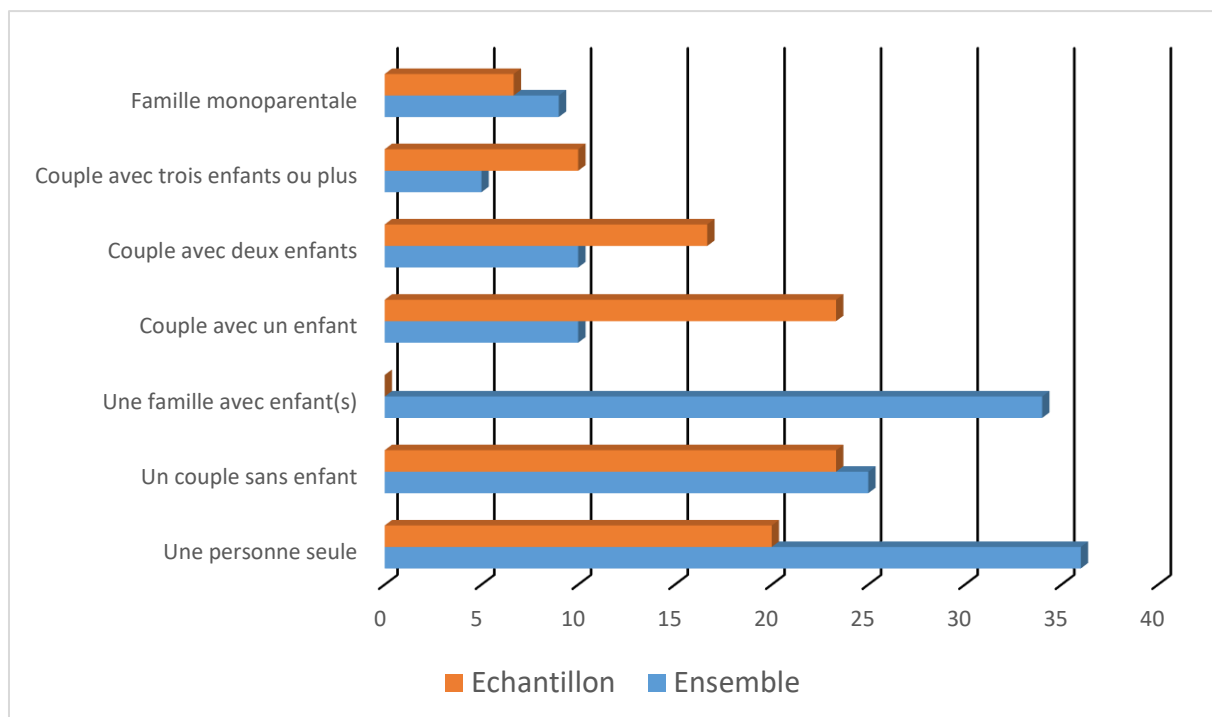
Il n'y a pas de corrélation entre l'âge des individus et les revenus des ménages. Le calcul donne un résultat de - 0,45, donc proche d'une corrélation inverse (voir graphique 1.2).



Graphique 1.2. Absence de relations entre l'âge et le niveau des revenus au sein de l'échantillon.

La composition familiale

L'échantillon est caractérisé par une surreprésentation des familles avec enfants, et par une sous-représentation des familles monoparentales (graphique 1.3). Deux cas sont en effet présents et, de plus, l'une des personnes interrogées a déclaré réaliser une partie de ses expériences touristiques avec un compagnon. Elle n'est, de ce fait, pas représentative de toutes les personnes vivant seule avec des enfants. Également, la catégorie des personnes vivant seules est sous représentée. Or l'isolement est un motif récurrent de non-départ. À noter que, dans un cas, l'individu a précisé vivre avec une compagne mais en décohabitation.



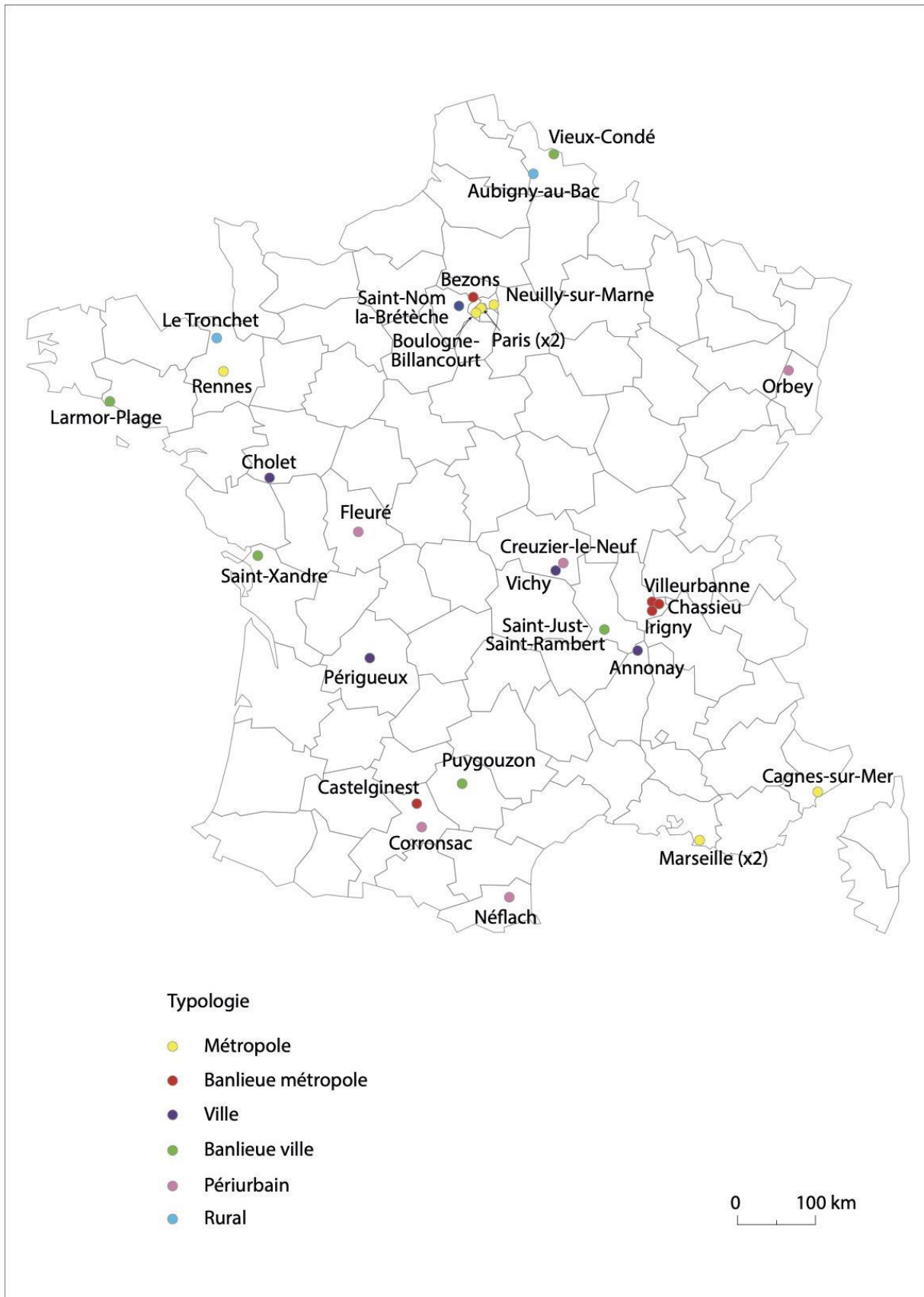
Graphique 1.3. Comparaison entre la composition familiale des individus interrogés et la population de la France. Source Insee pour l'ensemble de la France

La répartition genrée n'est pas prise en compte car la très grande majorité des personnes interrogées vivent en couple et les réponses correspondent aux pratiques du ménage.

1.4 Localisation géographique de l'échantillon

La carte 1.1 présente la localisation des lieux de résidence des 30 personnes qui ont été interrogées. La typologie des lieux de résidence apparaît dans la colonne « typologie » du tableau 1.2. Elle est réalisée à partir des lieux de résidence principale déclarés lors des entretiens.

Une typologie en 6 catégories a été établie : elle permet de distinguer les personnes habitant dans une métropole ou une ville, à proximité (banlieue) ou dans l'espace périurbain. Enfin une dernière catégorie correspond à une résidence dans l'espace rural.



Carte 1.1. : Lieu de résidence des personnes interrogées

2. Grille d'entretien

Projet de recherche :

- Identification des différentes catégories de touristes hyper-mobiles ayant la plus forte empreinte carbone (enquête quantitative)
- Étude de l'évolution possible de leurs pratiques (enquête qualitative).

Objectifs :

L'entretien doit permettre de comprendre :

- le sens que les hyper-mobiles donnent à leurs pratiques actuelles et les aspirations auxquelles elles répondent ;
- leurs perceptions du changement climatique et le lien avec leur hypermobilité ;
- les conditions d'évolution de leurs pratiques (si ouverture possible).

Matériel pour l'entretien :

- Matériel informatique pour mener la visio-conférence et la prise de notes / enregistrement.

Introduction :

- Qui sommes-nous : groupe de chercheurs des universités d'Angers et de Savoie Mont Blanc, pour le compte de Forum Vie Mobile (institut de recherche sur la mobilité)
- Contexte de l'étude : étude des pratiques de personnes qui voyagent fréquemment et/ou partent loin.
- Temps de l'entretien : max. 1h30.
- Modalité de l'entretien : idéalement en visioconférence avec demande d'autorisation pour enregistrer la conversation.

Phase 1 : Approfondir le profil de l'hyper-mobile touristique

Objectifs : approfondir le profil du répondant sur son aspiration au voyage

Questionnements	Questions	Relances
<p>Situation personnelle / familiale <i>Notons que nous avons déjà des informations sur le profil du répondant. Nous connaissons son lieu de résidence, son âge, et son genre.</i></p>	<p>Avez-vous plusieurs lieux de résidence ?</p> <p>Quelle est votre profession ?</p> <p>Qui constitue la cellule familiale ?</p>	<p>Quels sont vos horaires de travail et votre degré de liberté (toujours au bureau, en télétravail, en espace de co-working, pendant les déplacements...) ?</p> <p>Quel est le nombre d'actifs/inactifs dans la cellule familiale ?</p> <p>Quel est le nombre et l'âge des enfants ?</p> <p>Quels sont ceux encore au domicile familial ?</p> <p>Est-ce que vous avez des proches qui vivent loin ? Où ?</p>
<p>Situation géographique <i>Finalité : identifier le facteur influençant l'usage du train et/ou de l'avion</i></p>	<p>Pour vous est-ce long ou compliqué d'accéder à un moyen de transport (avion et train ?)</p> <p><i>Nous connaissons déjà la distance entre le lieu d'habitation et la gare / l'aéroport au plus près. Cette question permet de comparer la réalité avec la perception du répondant.</i></p> <p>De quels moyens de transport disposez-vous ?</p>	<p>Est-ce que cela a un impact sur vos voyages (vous fait partir plus facilement, plus souvent ou au contraire complique les choses) ?</p> <p>Auto, trottinette, vélo, train, autopartage... ? Carte d'abonnement ?</p>
<p>Déplacement touristique <i>Finalité : identifier le facteur influençant la fréquence des déplacements touristiques</i></p>	<p>Partez-vous souvent en voyage touristique (résidence secondaire, vacances, court séjour, visite des parents / amis) ? Fréquence ?</p> <p>Quel mode de déplacement utilisez-vous de préférence ? Pour aller à quel endroit ?</p>	<p>Séjour de plus de 24 h.</p>
<p>Aspirations liées au voyage <i>Finalité : identifier les liens entre le sens donné au voyage et les conditions de changement de pratiques</i></p>	<p>Comment planifiez-vous vos déplacements personnels dans l'année ?</p> <p>Comment choisissez-vous vos</p>	<p>Certaines périodes sont-elles privilégiées ?</p> <p>Quelle est la durée des vacances (en général) ?</p> <p>En été ? en hiver ?</p> <p>Avec qui partez-vous ?</p> <p>Est-ce que vous profitez d'un déplacement professionnel pour planifier des vacances, par exemple ?</p> <p>Qu'est-ce que vous mettez en avant ? La destination ? Les activités sur place ?</p> <p><i>Relance optionnelle :</i> <i>Choisissez-vous vos destinations différemment en fonction de la saison ?</i> <i>Est-ce que vous les choisissez parce qu'on vous en a parlé, parce que vous avez vu de la publicité sur ces destinations, parce que ce sont des destinations dont on parle dans les médias/les magazines de voyage, parce</i></p>

	<p>destinations ?</p> <p>Racontez-vous vos voyages ? À qui ? Par quelle modalité de diffusion (oral, digital, autre) ? Dans quelles circonstances (soirée famille/amis, au travail, etc.) ?</p> <p>Pour quelles raisons voyagez-vous, finalement ? à quels désirs, quelles envies cela répond-il pour vous ?</p>	<p><i>que vous avez lu des livres qui vous ont donné envie d'y aller, etc ?</i></p> <p>Pourquoi ? Qu'est-ce que vous aimez particulièrement raconter (péripéties ? impressions sur la culture locale ? rencontres ? activités ?) Quelles sensations cela vous procure-t-il de raconter vos voyages (fierté ?) ? Est-ce que cela vous intéresse quand d'autres vous racontent leurs voyages ?</p> <p>À quoi cela vous sert-il ? Pourquoi le faites-vous ? Quelles émotions vous procure-t-il ? Avant / pendant / après ?</p>
<p>Déplacement professionnel Finalité : identifier le facteur influençant la fréquence des déplacements touristiques</p> <p><i>Attention, la mobilité professionnelle ne nous intéresse qu'en tant qu'elle peut impacter la mobilité touristique. Il ne faut donc pas lui donner trop d'importance dans le temps de l'entretien.</i></p> <p><i>Si la personne voyage beaucoup pour son travail, investiguer son impact sur le comportement de voyage en général.</i></p>	<p>Partez-vous souvent en déplacement professionnel ? Fréquence ? Quel mode de déplacement utilisez-vous de préférence ? Pour aller à quel endroit ? Vous arrive-t-il de prolonger un déplacement professionnel par une extension touristique ?</p>	<p>Est-ce que vous avez déjà rallongé un déplacement pro par un séjour touristique ?</p> <p>Est-ce que le fait de voyager professionnellement vous freine ou pas sur vos voyages personnels ?</p>
<p>Ressenti sur l'évolution des pratiques de mobilités dans le temps Finalité : identifier les liens entre les expériences passées et les pratiques d'aujourd'hui</p>	<p>Est-ce que vos habitudes de voyage ont évolué au cours de votre vie ?</p> <p>Est-ce que l'essor des TGVs vous a invité à voyager davantage ?</p> <p>Effectuez-vous souvent des vols en Low-Cost ? (définir souvent...)</p> <p>Est-ce que le développement des compagnies aériennes <i>Low cost</i> vous incitent à voyager davantage ?</p>	<p>Quels types de changements avez-vous observés ? Type de destinations, choix du mode de transport, durée du voyage, période, etc. Est-ce que vous voyagez moins longtemps et plus souvent ? ou moins souvent et plus longtemps ? Pourquoi ? Présence ou au contraire absence d'enfants ? Arrêt d'une activité professionnelle ? Avez-vous connu des périodes d'inactivité ? Est-ce que vous voyagiez plus ou moins à cette époque ?</p> <p>Pourquoi ? (temps de trajet de porte à porte, prix, confort, risque perçu, autre)</p> <p>À privilégier l'avion ?</p>

Phase 2 : Sens donnés aux pratiques modales

Objectif : appréhender les comportements sur des voyages précis (3 max.)

Questionnements	Questions	Relances
<p>Description du voyage Finalité : appréhender les comportements sur des voyages précis.</p>	<p>Quels furent vos voyages touristiques en 2019 (avant pandémie) ?</p> <p style="padding-left: 40px;">⇒ <u>Si trop de voyages touristiques à détailler, en choisir 3 maxi</u></p>	<p>Quelle fut la destination et pourquoi ce choix ?</p> <p>Quel fut le style de voyage ?, tourisme, visite d'amis, de la famille... ?</p> <p>Quelle fut la durée du séjour ?</p> <p>Comment votre voyage était-il organisé ?</p> <p>Par vous-même, par un intermédiaire (un ami, un tour opérateur)</p>
<p>Déterminants du choix modal pour les voyages en 2019 (durée du trajet, prix...) Finalité : comprendre les perceptions des choix de modes de transport utilisés versus perceptions des alternatives (valeurs, raisons, aspirations, normes associées ou sous-tendant le choix des modes de transport)</p>	<p>Quel fut le mode de transport principal ?</p> <p>Pourquoi avez-vous choisi ce mode de transport ?</p> <p>Pour quels voyages privilégiez-vous systématiquement l'avion ?</p> <p>Quel a été le temps total (porte à porte) de votre trajet ?</p> <p>Quel a été le prix de ce trajet (au sens coût du transport) ?</p> <p>Quel aurait été le prix et le temps (estimés) avec un autre mode de transport ?</p> <p>Pour les voyages en avion : pourquoi n'avez-vous pas pris le train, la voiture ?</p> <p>Pourriez-vous me décrire le profil type d'un usager du train ? d'un usager de voiture ?</p>	<p>Choix : prix ? confort ? si oui quel confort ? durée du trajet ? risque perçu (peur de l'avion, risque d'être en retard...) ?</p> <p>Demander pour les options non choisies : avion, train, voiture... une autre destination...</p> <p>Préciser les contraintes pour chaque mode de transport = manque d'alternatives, habitudes de choix de déplacement, durée des périodes de congés, aspiration à partir loin...</p>
	<p>Si vous êtes un faible utilisateur du train, qu'est-ce qui pourrait vous décider à l'utiliser davantage ?</p> <p>Même question pour le covoiturage ?</p> <p>Quels autres modes de transport pourriez-vous utiliser ?</p>	<p>Pourquoi ne les utilisez-vous pas ?</p>

Phase 3 : Approfondir le profil de l'hyper-mobile (suite)
Objectifs : approfondir le profil du répondant sur les questions environnementales

Questionnements	Questions	Relances
<p>Sensibilité aux questions environnementales Finalité : identifier les liens entre perception du problème environnemental des transports et l'acceptabilité du changement</p>	<p>Vous interrogez-vous sur l'impact de vos voyages sur la planète ?</p> <p>Avez-vous des pratiques vertueuses pour l'environnement au quotidien ?</p>	<p>Si oui, quelles sont les impacts à votre avis ? Quel type de pollution ? Pensez-vous qu'il faudrait réduire le trafic aérien ? Si non, savez-vous que les avions émettent des gaz à effet de serre ?</p> <p>Si oui, lesquelles ? Si oui pour les pratiques quotidiennes : avez-vous essayé de réduire votre impact lié au transport ? avion ?</p>

Phase 4 : Leviers d'action pour favoriser la transition vers des pratiques touristiques moins polluantes
Objectifs : Appréhender les conditions du changement de pratiques touristiques

Questionnements	Questions	Relances
<p>Changement de pratiques lié à la crise sanitaire en 2020</p> <p>Finalité : questionner la durabilité du changement de pratiques induit par la crise sanitaire</p>	<p>Avez-vous effectué un voyage touristique cet été 2020 ?</p> <p>Plus globalement, quel fut l'impact de la crise sur vos pratiques touristiques en 2020 ?</p> <p>Comment avez-vous vécu la restriction des voyages ? Qu'avez-vous fait à la place ?</p> <p>Est-ce que la crise vous aide à envisager de nouvelles pratiques ?</p> <p>Que prévoyez-vous de faire cette année pour vos vacances ?</p>	<p>Changement : de destination, de durée, de modes de transport ?</p> <p>Avez-vous expérimenté d'autres manières de voyager ?</p> <p>Voir ici comment ils considèrent la proximité</p> <p>Plutôt bienfaisant, plutôt dur à vivre ? Sentiment ? (voir si cela est vécu positivement)</p> <p>Quel genre de pratiques ? Pourquoi ?</p>

<p>Possibilités de changement de pratiques Finalité : percevoir les leviers au changement de pratiques</p>	<p>Seriez-vous prêt à renoncer à l'un de vos derniers voyages en avion (en 2019 par exemple) pour voyager autrement ?</p> <p>Plus généralement, seriez-vous prêt à faire évoluer vos pratiques ?</p> <p>Et si vous deviez voyager localement ? Les émotions ressenties lorsque vous voyagez, pensez-vous les vivre sans aller si loin ?</p> <p>Qu'est-ce qui pourrait vous motiver le plus à changer vos pratiques de mobilité (choix individuel, collectif, mesures étatiques) ? Dans quelles conditions passeriez-vous à l'action ?</p> <p>Quels seraient les leviers ?</p>	<p>Si oui, que feriez-vous ? Quel moyen de transport utiliseriez-vous ? Changeriez-vous la destination ? Comment remplaceriez-vous vos aspirations liées au voyage ?</p> <p>Comment ? en partant moins loin, plus longtemps, moins souvent, en changeant le contenu des vacances pour un autre dépassement ?</p> <p>Si non, pourquoi n'envisagez-vous pas de faire évoluer vos pratiques touristiques ?</p> <p>Si oui, comment ? De quelle manière les avez-vous déjà ressenties ? Dans quelle circonstance ?</p> <p>Est-ce que vous avez observé autour de vous (famille, amis proches) que les gens modifient leurs pratiques de voyage ? Est-ce que cela pourrait vous impacter et vous pousser également à changer de pratiques ?</p> <p>1/ Si on taxait les déplacements en avion, est-ce que cela pourrait vous faire modifier vos choix ?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour les vols intérieurs (France / France) : ? % - Pour les vols intracontinentaux (France / Autriche) : ? % - Pour les vols intercontinentaux (France / Mexique) : ? % <p>2 / L'interdiction ou la forte limitation des vols en Europe ? Le gouvernement a interdit des liaisons aériennes pour des trajets inférieurs de 2h30, qu'en pensez-vous ?</p> <p>3/ Des quotas carbone égaux pour tous (au sens : indifférent des critères de pouvoir d'achat) ?</p> <p>4/ Est-ce que vous seriez favorable à une autre organisation du travail et des congés qui vous permettrait par exemple de partir en vacances moins souvent mais plus longtemps ?</p> <p>Que préféreriez-vous ?</p> <ul style="list-style-type: none"> - Partir 2 mois tous les 2 ans - Partir 4 mois tous les 3 ans
---	---	---

		- Partir 6 mois tous les 4 ans
--	--	--------------------------------

Phase 5 : Clôture de l'entretien		
Questionnements	Questions	Relances
Situation familiale	Quels sont les revenus de la cellule familiale ?	Préciser : la cellule familiale (parents)
Discussion libre	Souhaitez-vous ajouter des éléments pouvant nous aider dans cette recherche ?	Savez-vous quelle est la place de l'avion dans les émissions de CO ₂ par rapport à d'autres modes de transport, etc.. ? Mémo : L'avion est responsable de 2 à 5 % des émissions de CO ₂ toute activité confondue et de 14 % si l'on ne prend en compte que les activités de transport.

PARTIE 2 : LES PRATIQUES TOURISTIQUES

Cette partie traite de la question des pratiques des individus. Ces dernières jouent un rôle fondamental dans le tourisme puisque c'est par leur mise en œuvre que les individus atteignent la *recréation* au centre du système. Quatre pratiques ont été citées dans les entretiens : la découverte, le repos, la sociabilité et les activités physiques.

2.1. Éclairage théorique : le tourisme comme système

Au sein des sciences sociales, il n'y a pas unanimité sur le concept de tourisme. Les uns suivent la définition adoptée par l'Organisation Mondiale du Tourisme qui considère le tourisme comme une mobilité hors de l'environnement quotidien, pour une durée comprise entre 24h et une année, et quel qu'en soit le motif. Les institutions la reprennent avec des modifications mineures. Par exemple, en France, l'amplitude est limitée à trois mois. Dans la réalité des statistiques publiées, de nombreuses libertés sont prises par les États, si bien que l'unanimité de façade masque des variations qui peuvent être considérables (Stock et alii, 2020). D'autres, ont adopté un concept plus resserré développé ci-après.

2.1.1. Sens du tourisme

Dans cette recherche, le tourisme a été abordé dans un sens restreint. En effet, deux approches coexistent dans la littérature tant professionnelle que scientifique. Une notion large englobe toutes les mobilités, qu'elle que soit l'intention des individus (agrément, visite aux parents et amis, scolaire, pèlerinage, voyages d'affaires...). Il existe même une catégorie « autres motifs ». Cette approche est celle défendue par l'Organisation Mondiale du Tourisme.

Les seules limites sont temporelles : le déplacement implique une nuitée passée hors de l'environnement habituel et se limite, à l'autre extrémité, à une année. Le premier critère est discutable car confondre toutes les mobilités dans un ensemble mal défini induit le

renoncement à la compréhension de ce qui se joue. Le second révèle l'intention de l'institution : distinguer les déplacements dangereux qui doivent être contrôlés, soit les migrations, de ceux qui ne portent pas à conséquences puisque le retour est prévu dès le départ.

À la fin des années 1990, l'Équipe MIT (2002) réunie autour de Rémy Knafou (1997), a entrepris de déconstruire la notion de tourisme pour élaborer un concept opératoire et ouvrant la voie à une compréhension du sens du tourisme au sein de la civilisation industrielle. Des travaux antérieurs avaient ouvert la voie notamment ceux de Enzensberger (1958) et de Jafar Jafary (1988) qui ont mis en évidence l'alternance entre le quotidien et le hors quotidien. Ensuite, travaillant sur la question du sport, pour démontrer son invention au début de la révolution industrielle, Norbert Élias et Eric Dunning (1994) ont développé l'idée d'une distinction fondatrice entre les « routines », ou quotidien, qui épuisent, et les loisirs, ou hors quotidien, qui permettent le relâchement et la reconstruction. Puis ils ont élaboré un spectre du temps libre. Ils ont décomposé le temps libre en trois catégories dont l'efficacité, en matière de rétablissement, est croissante. La dernière se subdivise à nouveau, et au sein de l'action la plus efficace pour la *déroutinisation*, nous relevons ; « partir pendant ses vacances » ce que nous traduisons par tourisme. Ainsi le tourisme au sens étroit du terme est une invention apparue au sein de la civilisation industrielle afin de permettre aux individus épuisés par les routines de se reconstruire, ou de se recréer en mettant en œuvre des pratiques dans des lieux ou régions dédiés. Le tourisme est alors un système, au sens d'Edgar Morin (1977, 2005), soit un ensemble d'éléments en interrelation : les pratiques et les lieux en font partie (Mondou et Violier, 2009).

Nous allons développer ces éléments après avoir précisé que le lieu se caractérise par l'absence relative de distance, tandis que la région est une étendue. Selon que les touristes optent pour un séjour ou pour une itinérance, il fréquente plutôt un lieu principal, ce qui n'empêche pas des mobilités secondes à partir de cette base, ou une région. Voyons maintenant la question des pratiques et les articulations avec l'espace géographique.

2.1.2. Pratiques touristiques

Le concept de pratique permet d'appréhender la diversité au sein du tourisme. Cette approche a été initiée par Pascal Cuvelier (1998) à partir de celle des pratiques culturelles développée par Françoise Benhamou (1996). Il s'agissait pour ces auteurs de rompre avec le concept de consommation mobilisé en économie, mais que ces auteurs estiment inadaptée à leurs champs. À partir de cette base, l'équipe MIT a distingué différentes pratiques. Au contraire de la « typologie » des tourisms qui a largement cours parmi les chercheurs et les milieux professionnels, l'analyse des pratiques touristiques s'appuie sur des caractéristiques discriminantes.

La diversité au sein du tourisme est en effet traitée classiquement comme une taxonomie (les types de tourisme) mais sans en respecter les règles élémentaires. Michel Franck notamment (1997), écrit, dans un premier temps, qu'il n'est pas possible de définir le tourisme car il en existe plusieurs. Cette affirmation constitue déjà une erreur de logique car comment définir un ensemble dès lors que les éléments qui le composent n'ont pas de traits communs ? Dans un second temps, l'auteur précise néanmoins la présence de deux caractères communs : l'appartenance au temps des loisirs et le déplacement. Pourtant, dans la typologie qu'il propose à la fin de la discussion, il n'hésite pas à citer le voyage d'affaires comme une des trois catégories. Or, ces mobilités réalisées dans le cadre des entreprises ne sont en rien du temps libre. Enfin, Michel Franck constitue un inventaire des propositions typologiques relevées dans la littérature scientifique. Il les critique : elles sont corollaires, arbitraires... Mais pas moins que la sienne...

La typologie des pratiques permet donc d'aborder la question des pratiques dans une approche non extensive. Au nombre de cinq (repos, jeu, découverte, sociabilité et shopping), elles apparaissent cependant en combinaisons (Équipe MIT, 2011), car la plupart des touristes font un peu de tout, et cela semble universel au sens où toutes les sociétés du Monde procèdent ainsi (Taunay et Violier, 2015). Mais, les manières de faire des individus se distinguent cependant par une dominante, laquelle rend compte du choix anticipé de la destination, soit le lieu, ou la région, qui dispose selon les représentations des touristes, des qualités propres à permettre la réalisation de leur projet. Cependant, en raison de la distance,

l'information dont disposent les personnes est incomplète, c'est pourquoi le recours aux intermédiaires (tour-opérateurs, agences de voyage...) est parfois sollicité.

2.2. Les entretiens mettent à jour une grande variété des pratiques

Cette approche qualitative permet d'appréhender les pratiques touristiques selon un angle novateur. En effet, les statistiques élaborées par la Direction Générale des Entreprises, à partir de son enquête SDT, Suivi des Déplacements Touristiques, réalisée par Kantar, procèdent à une approche économiciste qui privilégie les retombées économiques. Les pratiques sont peu abordées et selon un angle très général et global. Cette recherche est partie des individus, et a privilégié les pratiques. Elle a donc pu restituer la diversité des manières d'être touriste au long d'une année.

Les pratiques touristiques ont été classées selon les dominantes les plus citées, soit dans l'ordre décroissant (tableau 2.1) :

- La découverte domine largement ; elle est citée 44 fois, et par la quasi-totalité des personnes interviewées, puisque une seule personne n'y a fait aucune référence ; elle apparaît comme seule dominante 38 fois, ou en combinaisons de dominantes telles que : Découverte/Sociabilité (4 fois), Découverte/Repos (1 fois), Découverte/Activité Physique (1 fois).

- La sociabilité telle qu'elle est interprétée par les personnes interrogées consiste essentiellement dans l'entretien des réseaux familiaux et amicaux. De ce fait, elle se conjugue fréquemment avec les résidences secondaires des parents et amis ou avec les maisons de vacances. La sociabilité suit avec 25 mentions citées par 22 personnes ; dans 20 cas elle est citée seule, dans 5 en combinaison qu'elle domine avec la découverte en seconde mention.

- Le repos ou soin de soi est convoqué 15 fois, dont 10 fois en dominante unique et 5 fois en association, 3 avec la sociabilité (Repos/Sociabilité) et 2 avec la Découverte (Repos/Découverte) mais les mentions sont effectuées par des personnes différentes.

- Les activités physiques citées 9 fois, mais 7 fois seules et 2 fois en association avec la sociabilité (Activités Physiques/Sociabilité) ; comme une personne a cité deux fois les deux occurrences, au total ils sont 8 individus à avoir mentionné une expérience fondée sur la sociabilité. Nous précisons que cette expression est mobilisée pour distinguer les comportements des touristes de ceux des sportifs qui sont engagés dans des compétitions au sens institutionnel du terme, tandis que les touristes jouent (Caillois, 1957 ; Équipe MIT, 2002).

Dominantes de pratiques	Citations	Personnes
Découverte	44	29
Découverte	38	27
Découverte Activités Physiques	1	1
Découverte Repos	1	1
Découverte/ Sociabilité	4	4
Sociabilité	25	22
Sociabilité	20	20
Sociabilité/Découverte	5	5
Repos	15	15
Repos	10	10
Repos Sociabilité	3	3
Repos/Découverte	2	2
Activités Physiques	9	8
Activités Physiques	7	7
Activités Physiques/ Sociabilité	2	2

Tableau 2.1 : Pluralité des pratiques touristiques mises en œuvre en 2019 par les individus interrogés. En caractères gras et de couleur rouge apparaissent les grandes catégories de pratiques tandis qu'en noir figure le détail par dominantes. Lors des entretiens il a été fait référence à une dominante unique ou parfois à des couples de dominantes. Lorsqu'un même individu a cité à la fois la pratique éponyme et un couple il n'a été comptabilisé qu'une fois dans les totaux calculés par grande catégorie.

Cette déclinaison des pratiques au sein de notre échantillon est assez caractéristique des hypermobiles, car dans l'ensemble de la population la pratique dominante est le repos associé à d'autres éléments, dans des combinaisons plus ou moins complexes. La prégnance de la découverte apparaît bien comme une spécificité des hypermobiles au sein de l'ensemble des individus, touristes au moins une fois dans l'année.

Les mobilités professionnelles sont minoritaires. Lorsqu'elles constituent une réalité, il n'y a pas « d'hybridation ». Ce terme est discutable, car il ne s'agit pas d'une nouvelle mobilité, comme une espèce est issue d'une mutation, mais de la prolongation par des moments distincts des voyages réalisés dans le cadre professionnel (*bleisure*), financés par l'entreprise et donc sous contrôle. Nous écrivons plutôt qu'il s'agit de moments touristiques au cours ou en articulation avec un voyage professionnel. Notre enquête n'en a pas montré la réalité.

La diversité des pratiques n'est pas étonnante. Déjà parce que les motivations touristiques sont souvent multifactorielles (Crompton, 1979 ; Frochot et Morrison, 2004), mais aussi parce que les touristes peuvent s'engager, sur une même année, dans des pratiques touristiques très différentes. Et chacune de ces pratiques se traduira en des voyages et des modes de vacances différents (s'offrir un voyage découverte lointain, séjourner dans sa résidence secondaire, visiter des amis pour un week-end dans une destination de proximité...). Ainsi si les touristes ont bien des profils types, souvent définis par les types de voyages qu'ils préfèrent, le nombre de voyages effectués pendant une année ne répondent pas toujours forcément au même modèle.

2.3. Les lieux des pratiques

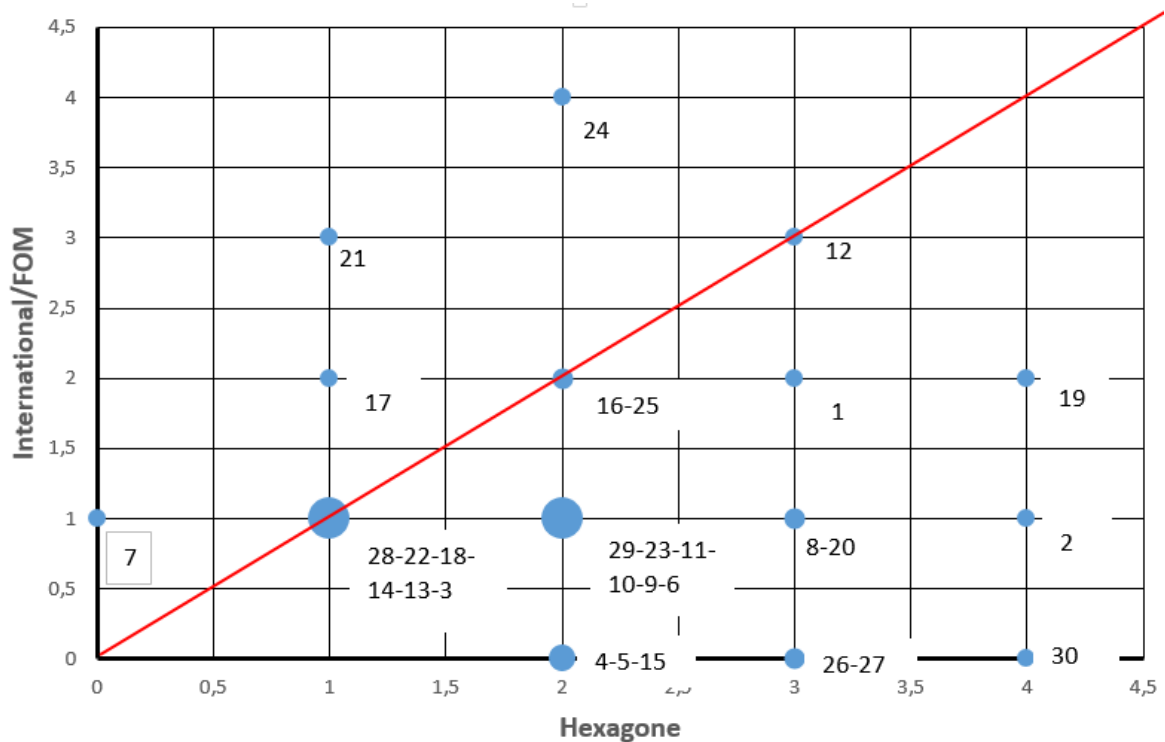
La destination joue un rôle essentiel dans le tourisme, puisque c'est la qualité du lieu, perçue par les touristes, qui justifie le changement de place (Équipe MIT, 2002 et 2005). Les Anglo-saxons ont identifié la dynamique *push-pull* : les motivations *push* sont celles qui motivent les consommateurs à partir en vacances, les *pull* relèvent des atours d'une destination et qui viennent motiver le choix. Si les individus vont ailleurs c'est que le lieu garantit une plus grande efficacité de la pratique de *déroutinisation* (Elias et Dunning, 1994) qui est un fondement de

la *recréation*. Ce dernier néologisme qualifie l'état des individus après l'expérience touristique (Équipe MIT, 2002). L'approche par les destinations est effectuée à partir de trois catégories principales : l'International combiné avec la France au cours de l'année de référence (2019) ; la France exclusivement, et enfin l'International et les DOM uniquement.

2.3.1. Une forte propension à l'international, mais pas que

Cela ne signifie pas nécessairement le franchissement d'une distance importante, car la localisation du lieu de résidence et la pratique visée se combinent pour en rendre compte. Cependant dans notre échantillon d'hypermobiles, cette rupture se traduit plutôt par le franchissement de la distance. 24 individus sur les 30 ont eu en 2019 une expérience internationale ou dans les DOM, cependant la plupart (29/30) évoluent entre l'international et la France au cours de l'année, tandis qu'un seul (le 7) n'a fréquenté que l'international.

Par ailleurs, le décompte en fonction de la variété des pratiques, et non plus des individus souligne que l'hexagone continue de jouer le rôle principal. Ainsi le graphique 2.1. ci-dessous, montre que seuls quatre individus ont une somme de pratiques qui se réalisent plutôt à l'international (7, 17, 21 et 24). 9 individus ont vécu autant de pratiques à l'international et FOM qu'en France. Ils sont situés le long de la bissectrice (en rouge). Les autres, les plus nombreux donc, au nombre de 17, ont vécu plus d'expériences touristique en France.



Graphique 2.1. : Répartition des destinations entre l'hexagone et l'international-FOM (France d'Outre Mer). Ce graphique se lit ainsi : chaque cercle bleu a deux coordonnées, l'une pour la destination Hexagone, l'autre pour l'International et la FOM. La taille du cercle est proportionnelle au nombre d'individus disposant de coordonnées identiques. Ainsi, l'individu 24 (en haut) est positionné selon les coordonnées : 2 pratiques au sein de l'hexagone et 4 à l'international et FOM.

2.3.1.1. La combinaison France et International/DOM

Elle domine largement puisqu'elle concerne 24 individus sur les 30 interrogés. Ce point est remarquable puisque le franchissement des frontières n'est réalisé dans la totalité des personnes partant en vacances que par 26% de la population (*Mémento du Tourisme*, DGE, 2018). Les hypermobiles ont donc une propension nettement plus importante à voyager à l'étranger ou dans la FOM que l'ensemble des personnes qui résident en France. Mais nous relevons que le choix de l'international n'empêche pas de circuler, pour des raisons touristiques, également en France, puisque seulement 6 individus n'ont pas quitté l'hexagone en 2019.

Si la découverte ne se pratique pas exclusivement à l'étranger, elle se réalise de façon relativement incontournable à l'étranger et les autres pratiques en France (parmi cette population qui cumule les deux catégories de destination). Notamment, la sociabilité définie ici comme la rencontre des parents et amis a plutôt la France comme cadre, et mobilise les résidences secondaires ou les maisons de famille. Deux exceptions apparaissent cependant pour des individus qui ont des proches à l'étranger.

Ainsi, Mauricette rend visite régulièrement, chaque année pour un long séjour, à un de ses enfants installé à la Réunion :

« C'est vrai que je suis tombée amoureuse de la Réunion » dit-elle.

Cette mobilité, initialement induite par la mobilité de la famille, finit par devenir récurrente en s'inscrivant aussi dans le plaisir et le bien-être. D'ailleurs, les parents louent un logement afin de ne pas perturber la vie des enfants et petits-enfants. La découverte n'est pas pour autant exclue, tant dans l'île même, une voiture y a été achetée pour contourner le prix jugé prohibitif de la location, que dans les environs (Ile Maurice). Un autre enfant vit en Polynésie, il lui est également rendu visite. La carte 2.1 qui présente les pratiques et les destinations réalisées par Mauricette et son mari en 2019 souligne bien cette propension à l'international qui n'exclut cependant pas totalement la France où le déplacement se limite à une cure à Cambo-Les-Bains mais de longue durée (3 semaines) et à un saut à Paris.

« Voilà tout à fait et en fait, tout dépend de l'endroit où on va en vacances parce que si c'est Paris, ça va être beaucoup plus intellectuel, beaucoup plus les musées, les expos, le théâtre. »

L'année 2020 a induit un recentrage sur la France, à l'exception d'une échappée à la Réunion (carte 2.2). L'accroissement de la mobilité des personnes rend compte de ce que la sociabilité induit des déplacements à l'international. Ainsi Annie rend visite à une fille installée à

Amsterdam, au moins une fois chaque année. De même Catherine profite de la présence de sa fille à Lisbonne, inscrite en faculté de médecine¹, pour visiter le Portugal :

« car ma fille s’y est installée... nous avons réservé de nous-mêmes un Airbnb. On a regardé tout ce qu’on pouvait visiter, puis on a fait nos pique-niques sur la plage le midi, un restau le soir. On a profité. C’est ce qu’on a fait récemment, on a fait notre petit truc. Et puis après sur Lisbonne, on avait un véhicule de location mais on a aussi pris bateau et train car c’était plus facile pour circuler. On a pris le bateau, le métro... »

La découverte est d’ailleurs, pour Catherine, le leitmotiv, où qu’elle aille :

« mais on est vraiment posés je dirais dans un club où on a rien à faire, simplement à visiter et après on a un côté où on se déplace par exemple dans la maison familiale ou chez des amis, et là on prend vraiment nos moyens de transport et puis là-bas on s’occupe de faire à manger, on visite mais c’est différent ».

Le club retenu en 2019 était localisé en Égypte. La combinaison repos (en club) découverte a été constituée par des excursions. Surtout, ce qui rend compte de cette internationalisation c’est la constitution du réseau des parents, en plus de la fille installée à Lisbonne, la belle-mère réside en Italie, et des amis sont basés, les uns en Croatie, les autres à Amsterdam. Une visite leur a été rendue à tous en 2019.

Le partage spatial entre la France et l’International obéit bien à l’expérience recherchée et aux pratiques. Ainsi Lysandre (carte 2.3) se partage entre la découverte pour laquelle l’international domine, à une exception pour la Côte d’Azur, et la sociabilité qui s’épanouit en France, entre l’accueil des petits enfants dans la résidence secondaire héritée de ses parents en Bretagne intérieure, et l’entretien des liens au sein de la parentèle. En 2020, la réduction est drastique avec une polarisation par la résidence secondaire mobilisée notamment pour accueillir les petits-enfants (carte 2.4). L’espace touristique de Murielle (carte 3.1 en partie 3,

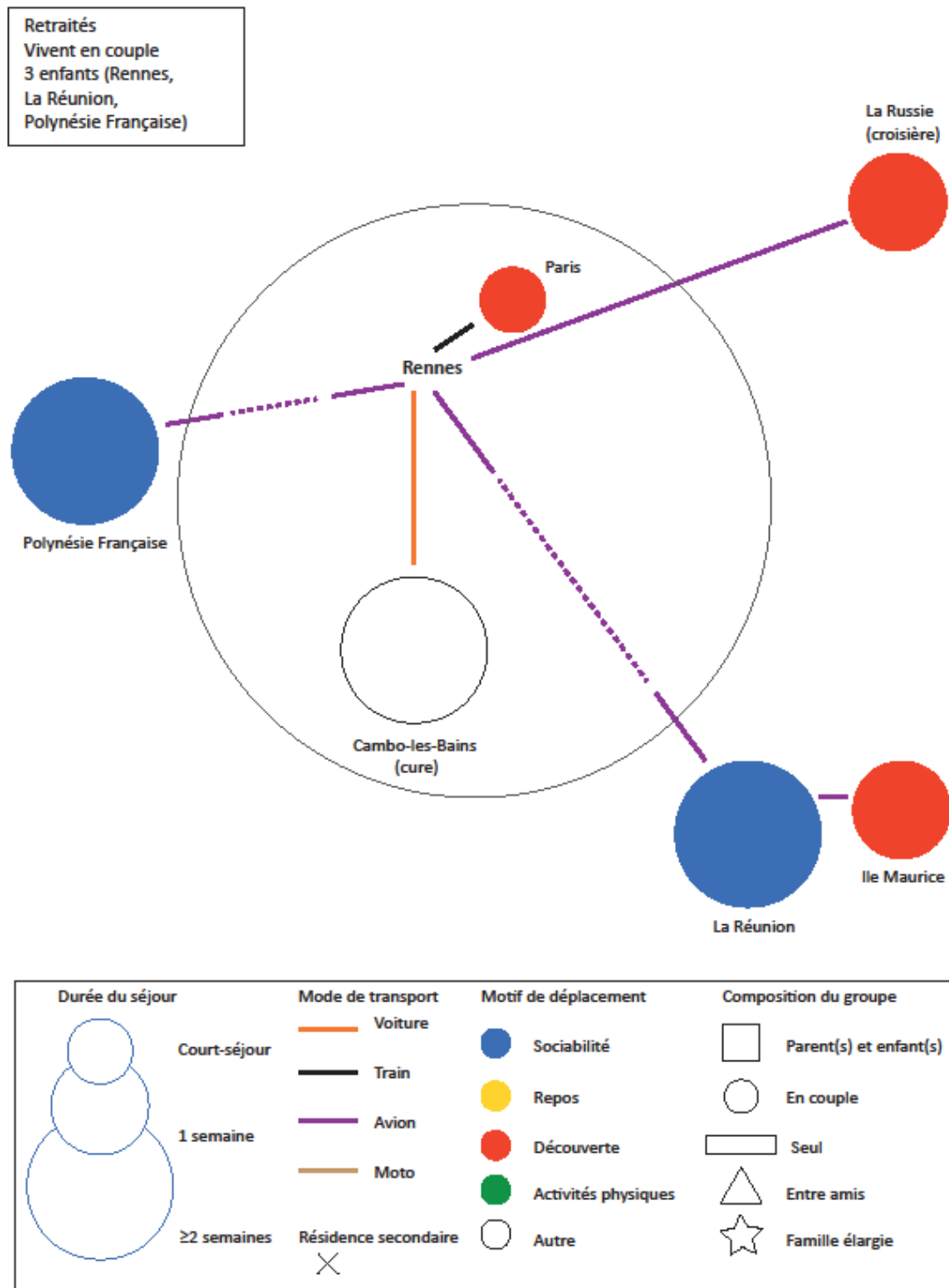
¹ Les conditions du numerus clausus en France conduisent de jeune français(e)s à s’expatrier pour réaliser leur projet professionnel.

page 57) respecte un dispositif semblable : dominante de la découverte à l'international, sans exclure la France (Marseille), versus sociabilité en France, mais là aussi une exception avec une invitation à Barcelone pour un mariage.

Pour Bruno (carte 2.5), la partition est encore plus claire : à l'international la découverte, avec un éventail impressionnant de destinations, y compris pour des treks, à la France la sociabilité (Lyon à plusieurs reprises, Metz, le Doubs), mais aussi de la découverte (Lille et Cannes). En 2020, la contraction est évidente mais quelques sorties du territoire ont été permises (carte 2.6).

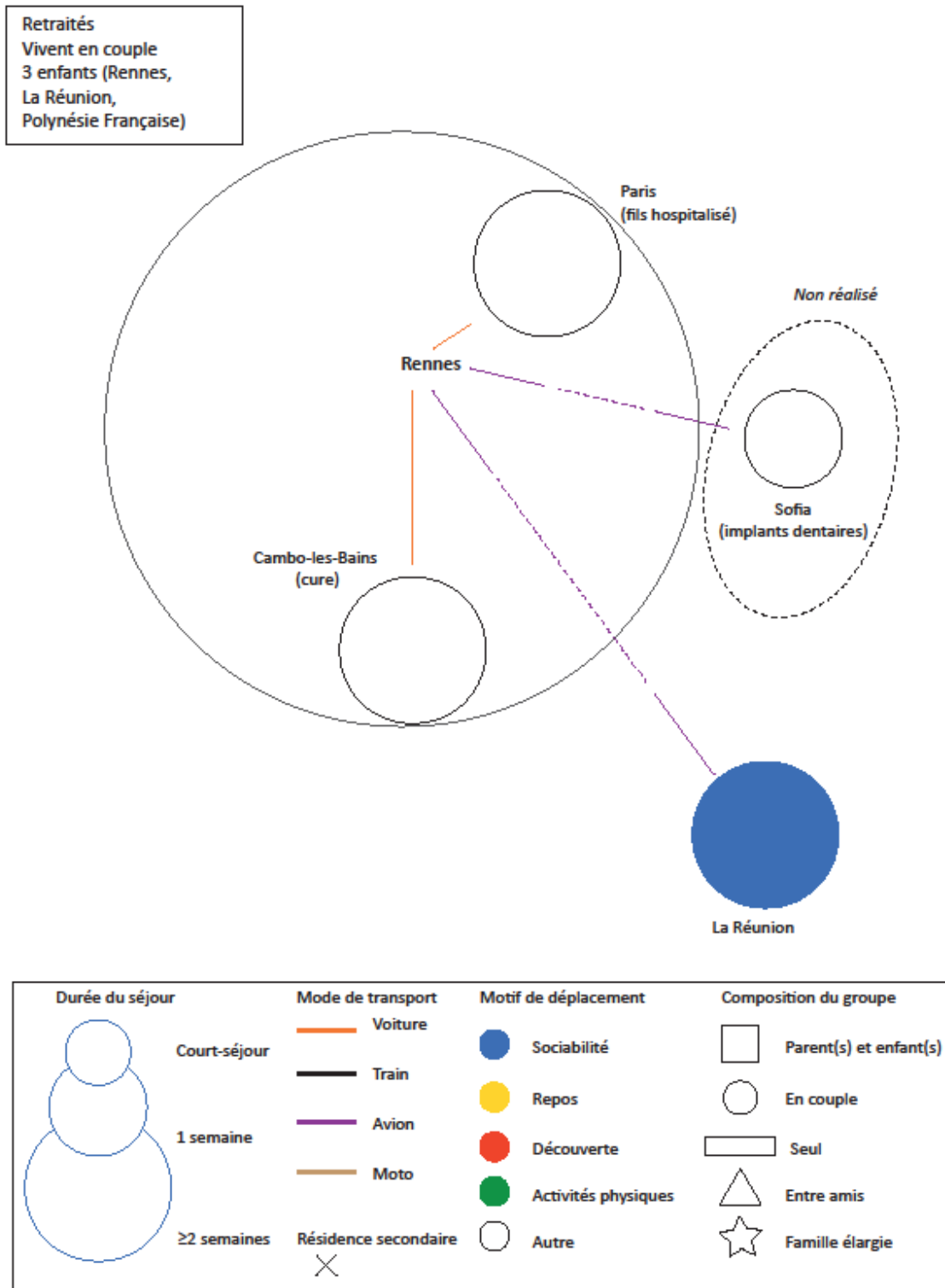
De même, les activités physiques, les sports d'hiver ont essentiellement été cités dans ce cas, ont essentiellement pour cadre la France, alors que la découverte se réalise plutôt à l'étranger et dans les DOM.

Mauricette : déplacements touristiques en 2018 et 2019



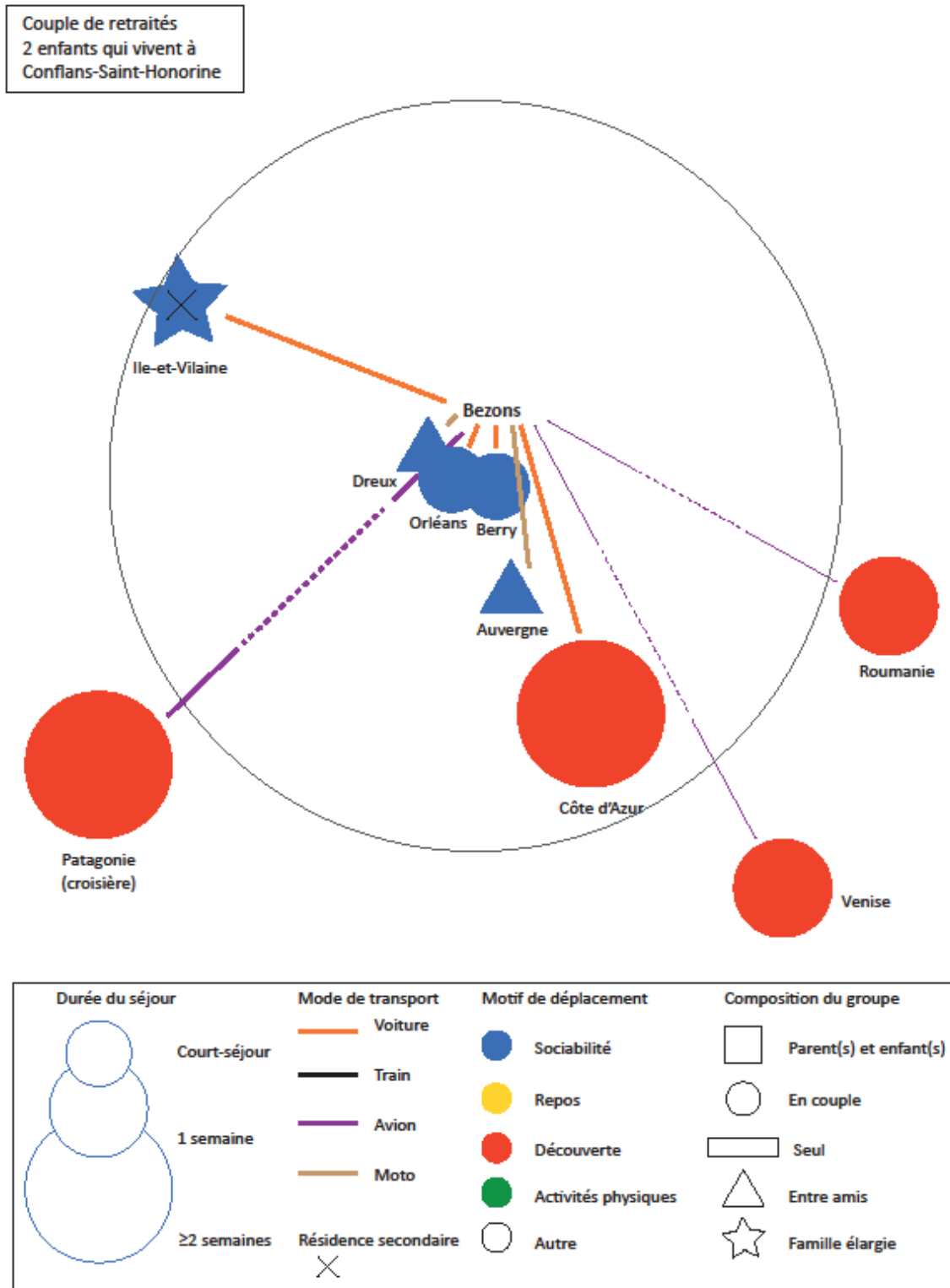
Carte 2.1. L'espace touristique de Mauricette en 2018 et 2019, marqué par la découverte et la sociabilité, avec une dominante d'international sans exclusion de la France. Source entretien.

Mauricette : déplacements touristiques en 2020



Carte 2.2. 2020 : réduction de l'espace touristique de Mauricette. Une échappée a été possible cependant à la Réunion. Source entretien.

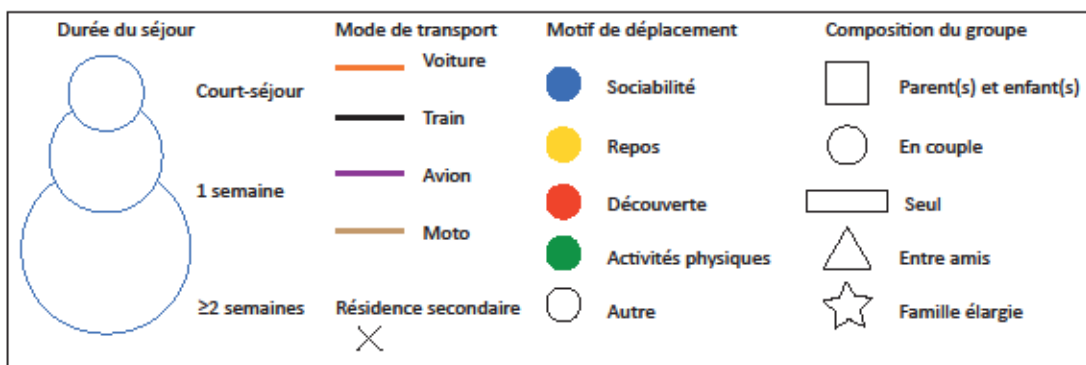
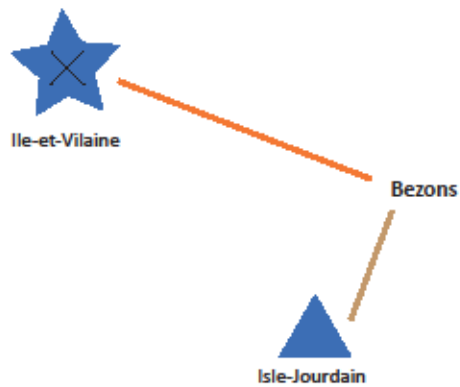
Lysandre : déplacements touristiques en 2018 et 2019



Carte 2.3. L'espace touristique de Lysandre en 2019. Une forte concordance entre pratiques et destinations s'expriment. Source entretien.

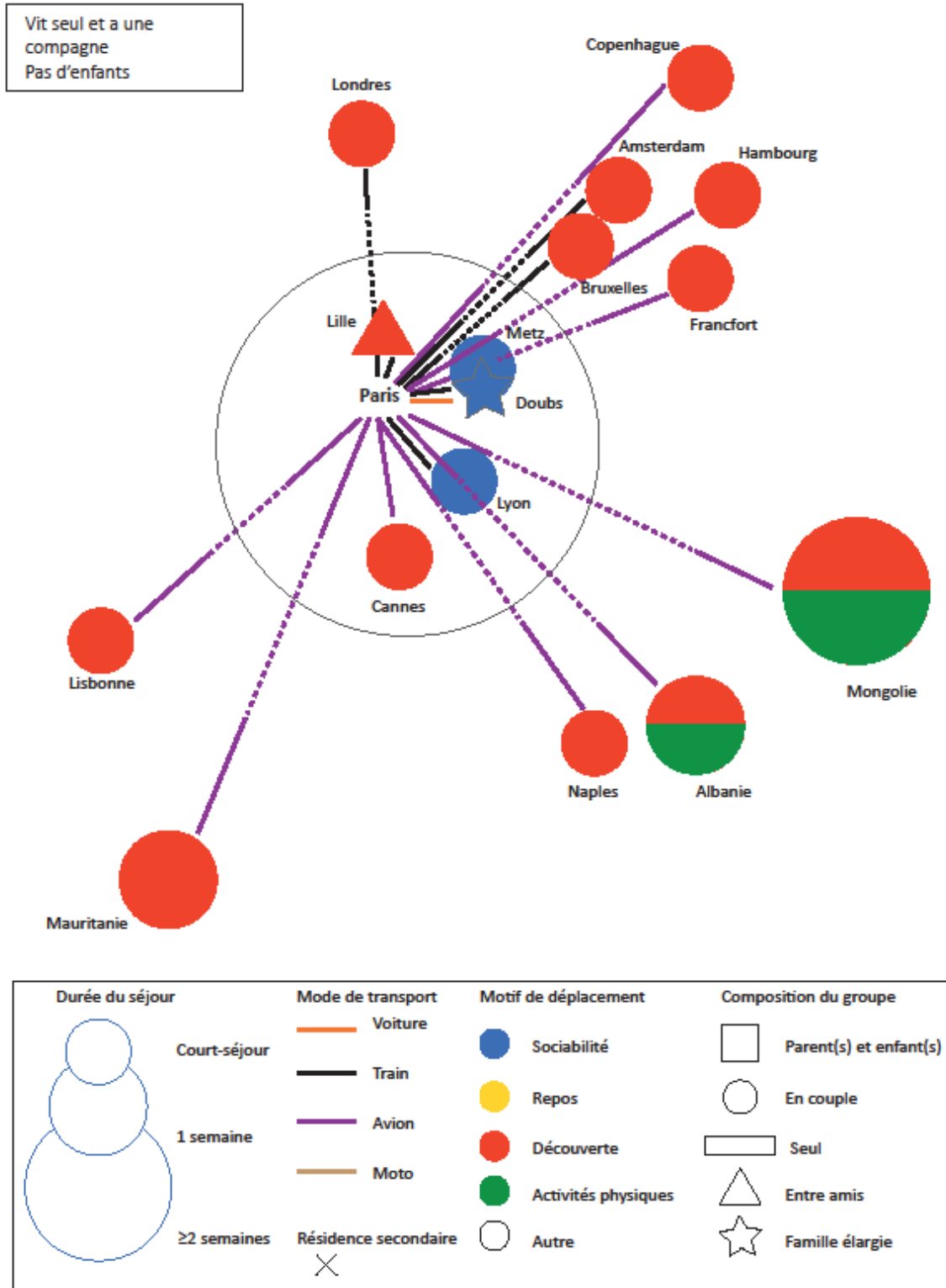
Lysandre : déplacements touristiques en 2020

Couple de retraités
2 enfants qui vivent à
Conflans-Saint-Honorine



Carte 2.4. L'espace touristique de Lysandre en 2020. Une forte rétraction autour de la résidence secondaire et de la sociabilité. Source entretien.

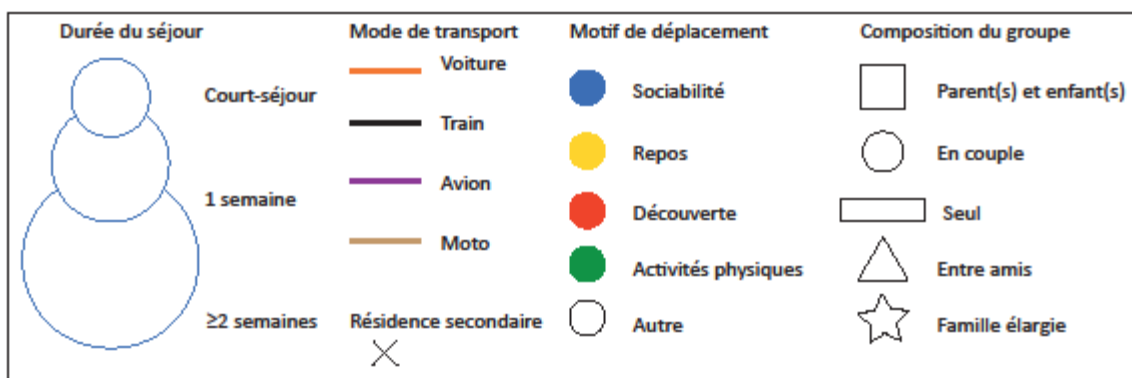
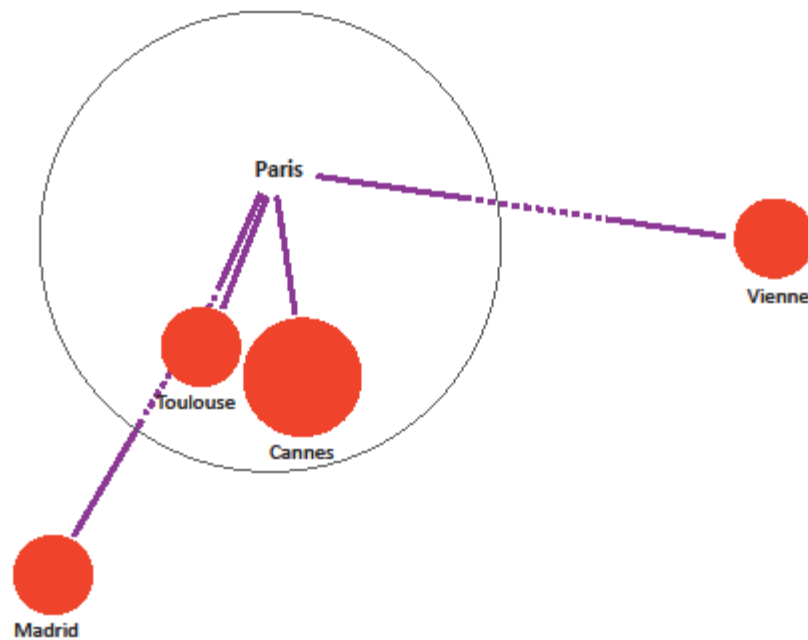
Bruno : déplacements touristiques en 2019



Carte 2.5. L'espace touristique de Bruno en 2019. La découverte ne se limite pas à l'international mais elle y est exclusive tandis que la France est partagée. Source entretien.

Bruno : déplacements touristiques en 2020

Vit seul et a une
compagne
Pas d'enfants



Carte 2.6. L'espace touristique de Bruno en 2020. La découverte n'est pas exclue, au contraire de la sociabilité, mais son champ est limité. Source entretien.

2.3.1.2. La France exclusivement

Lorsque la France est la seule destination, les pratiques sont partagées mais la découverte domine (4 individus sur 6). Par exemple, Berthe décrit ainsi les pratiques familiales (carte 2.7) :

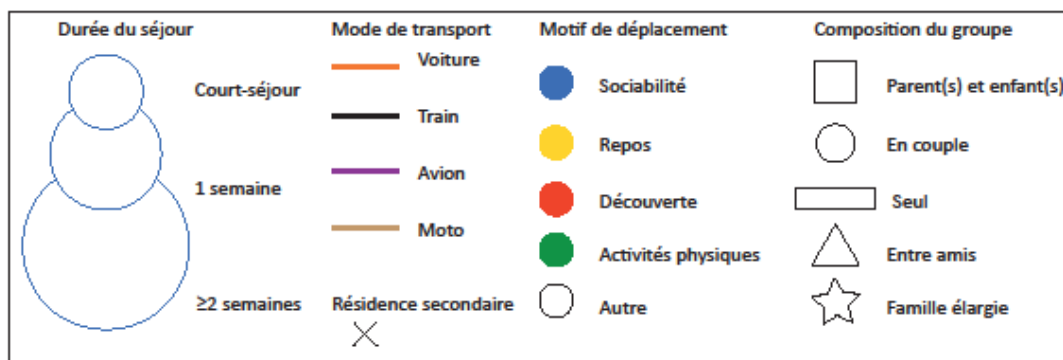
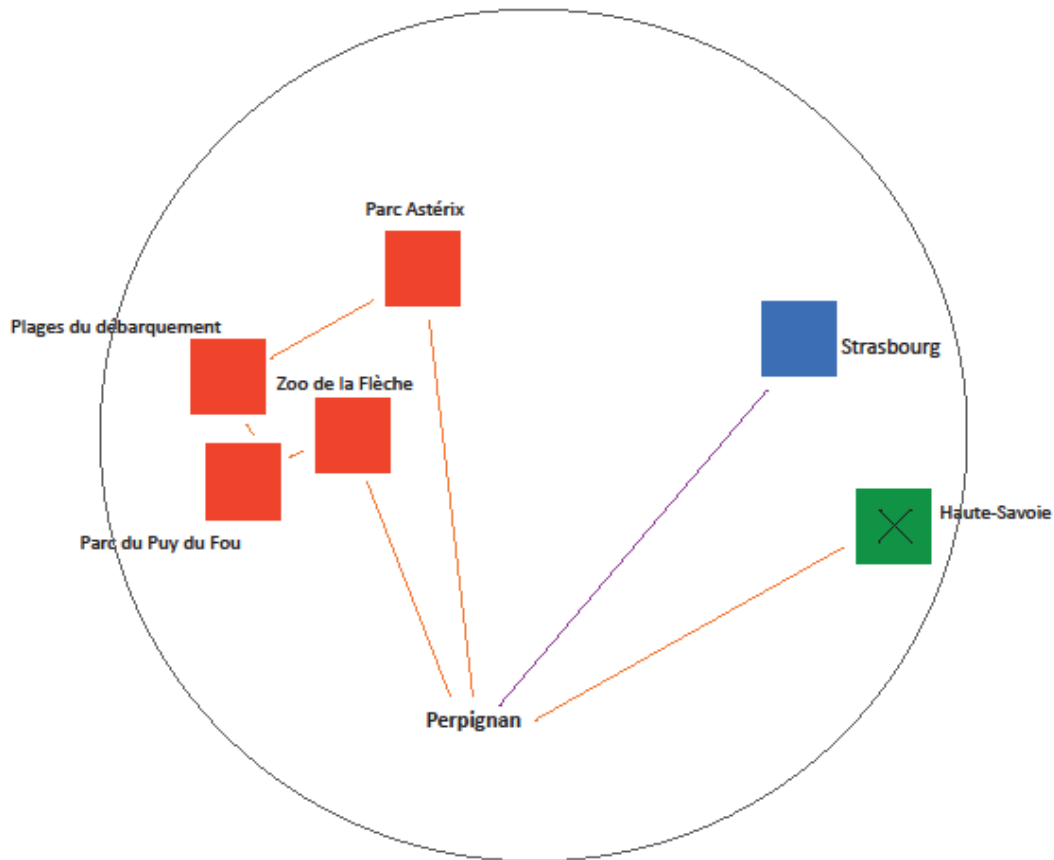
« Donc par exemple, il y a 2 ans on a été faire une semaine de vacances en Normandie pour voir les plages du débarquement et les musées parce que notre fils est passionné par l'histoire de la Seconde Guerre mondiale... l'été avant le COVID, on avait fait... des vacances itinérantes où en fait on avait été dans chaque endroit qui correspondait au plaisir des enfants. Donc on avait fait le Parc Astérix parce que la petite voulait le faire. On avait fait le Puy du Fou, parce que le troisième voulait faire le Puy du Fou. On avait fait le zoo de La Flèche parce que ça c'était le, le désir de la seconde. Et pour l'aîné, on... avait visité je sais plus quoi. »

Le programme est établi en fonction des désirs des enfants. Cela peut être relié au fait que la mère est pédiatre car l'idée d'une découverte spatiale progressive qui commence par la France est clairement affirmée. Par ailleurs, ils précisent qu'habitants toute l'année à proximité de la mer, ils n'éprouvent pas le besoin de la fréquenter pendant leurs vacances. La première sortie à l'international, prévue pour 2020, qui devait permettre aux enfants de découvrir la Polynésie Française, théâtre de la rencontre des parents, a été reportée en raison de la situation (carte 2.8).

La découverte n'ignore donc pas l'hexagone mais les autres pratiques y dominent notamment pour Éléonore (carte 2.9) qui a visité la vallée de la Loire en 2019 mais aussi, pour la sociabilité, Lyon et la Normandie, à deux reprises, ainsi que la Haute-Savoie où la résidence secondaire des parents permet plusieurs séjours aux différentes saisons. Cette polarisation française est due autant à la composition familiale (deux enfants, 5 et 9 ans) qu'aux revenus, lesquels sont plus modestes (femme seule, 2 400 euros par mois, inférieurs donc de moitié à la médiane de l'échantillon). En 2020, les déplacements touristiques se passent en France mais ils ont été moins nombreux (carte 2.10).

Berthe : déplacements touristiques en 2019

Vit en couple
4 enfants (10, 12, 13 et 15 ans)
Beaucoup de voyages à l'étranger avant la naissance des enfants.

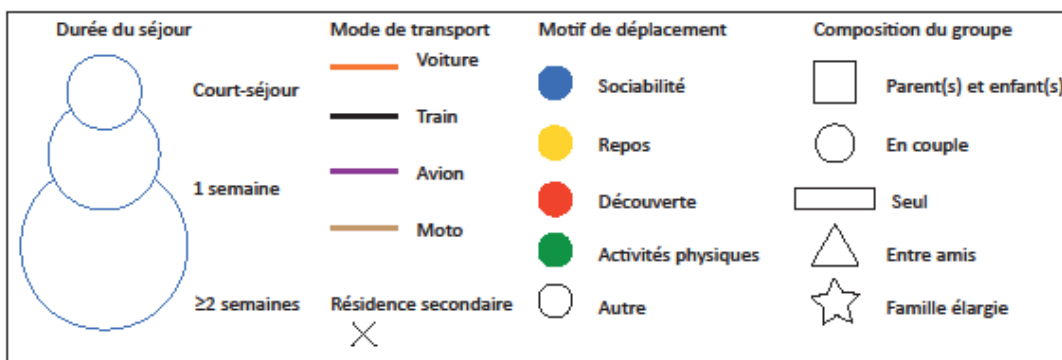
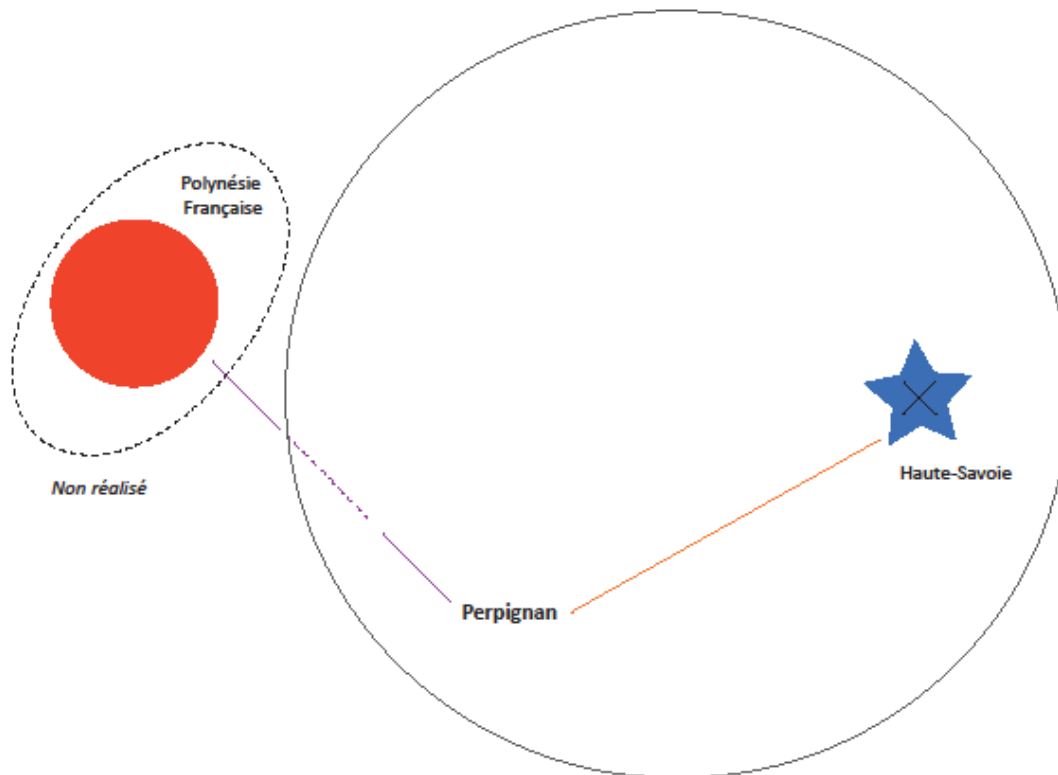


Carte2.7. L'espace touristique de Berthe et de sa famille en 2019. La France exclusivement.

Source entretien.

Berthe : déplacements touristiques en 2020

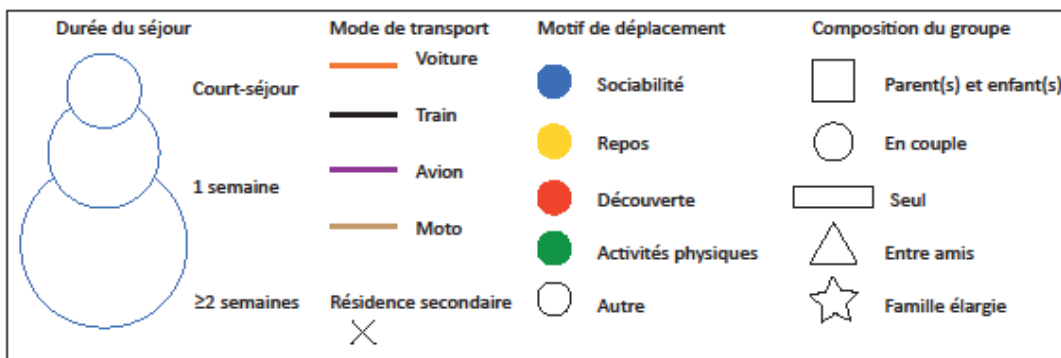
Vit en couple
4 enfants (10, 12, 13 et 15 ans)
Beaucoup de voyages à l'étranger avant la naissance des enfants.



Carte 2.8. L'espace touristique de Berthe et de sa famille en 2020. L'ouverture au Monde reportée. Source entretien.

Éléonore : déplacements touristiques en 2019

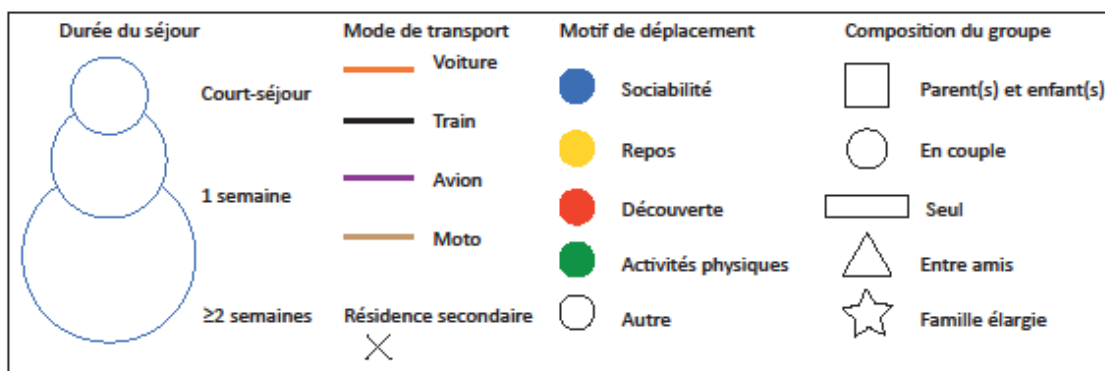
Femme divorcée
2 enfants (14 et 19 ans)
Parmi les revenus les moins élevés de l'échantillon



Carte2.9. L'espace touristique d'Éléonore et de sa famille en 2019. La France exclusivement.
Source entretien.

Eléonore : déplacements touristiques en 2020

Femme divorcée
2 enfants (14 et 19 ans)
Parmi les revenus les moins élevés de l'échantillon

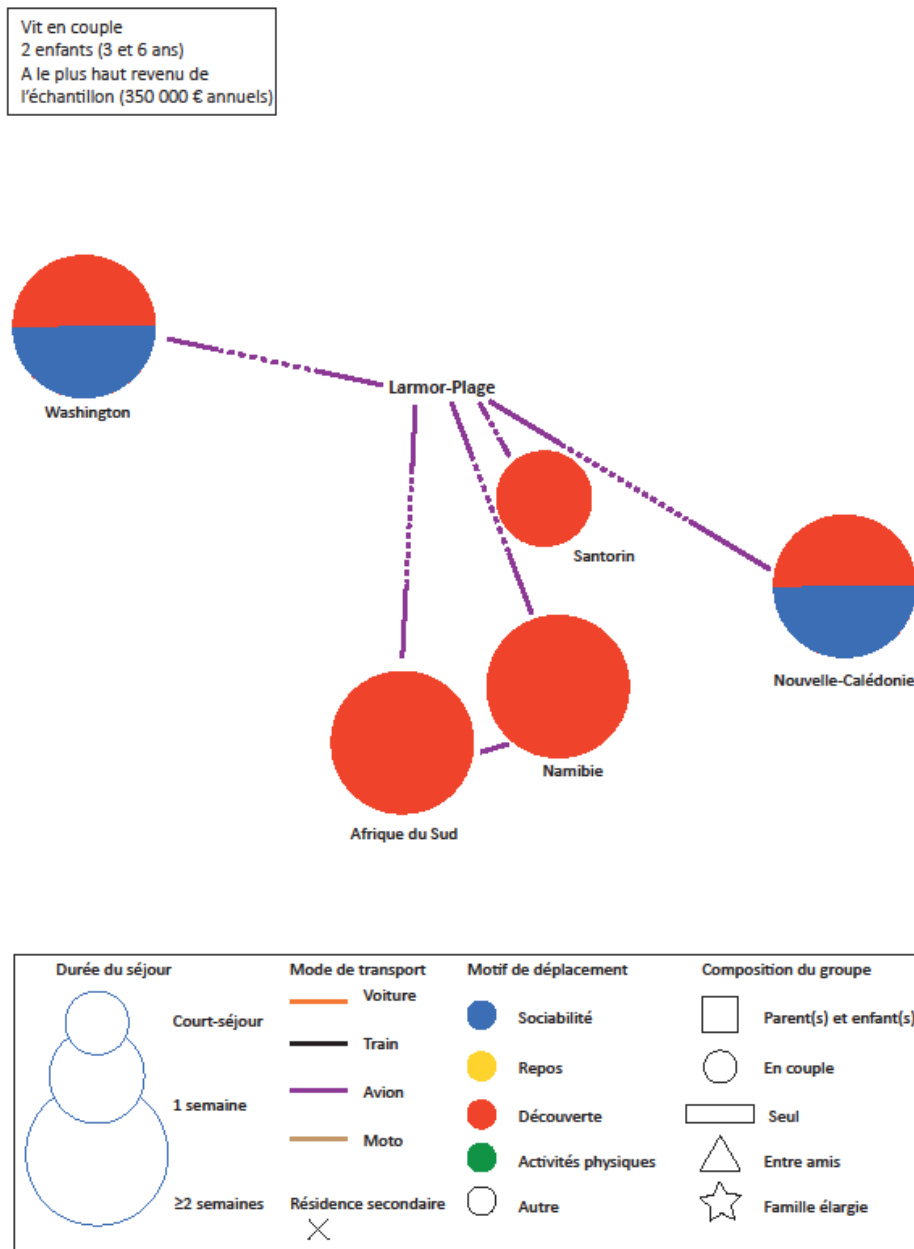


Carte 2.10. L'espace touristique d'Eléonore et de sa famille en 2020. La France réduite aux mobilités induites par la sociabilité. Source entretien.

2.3.1.2. L'international + FOM exclusivement

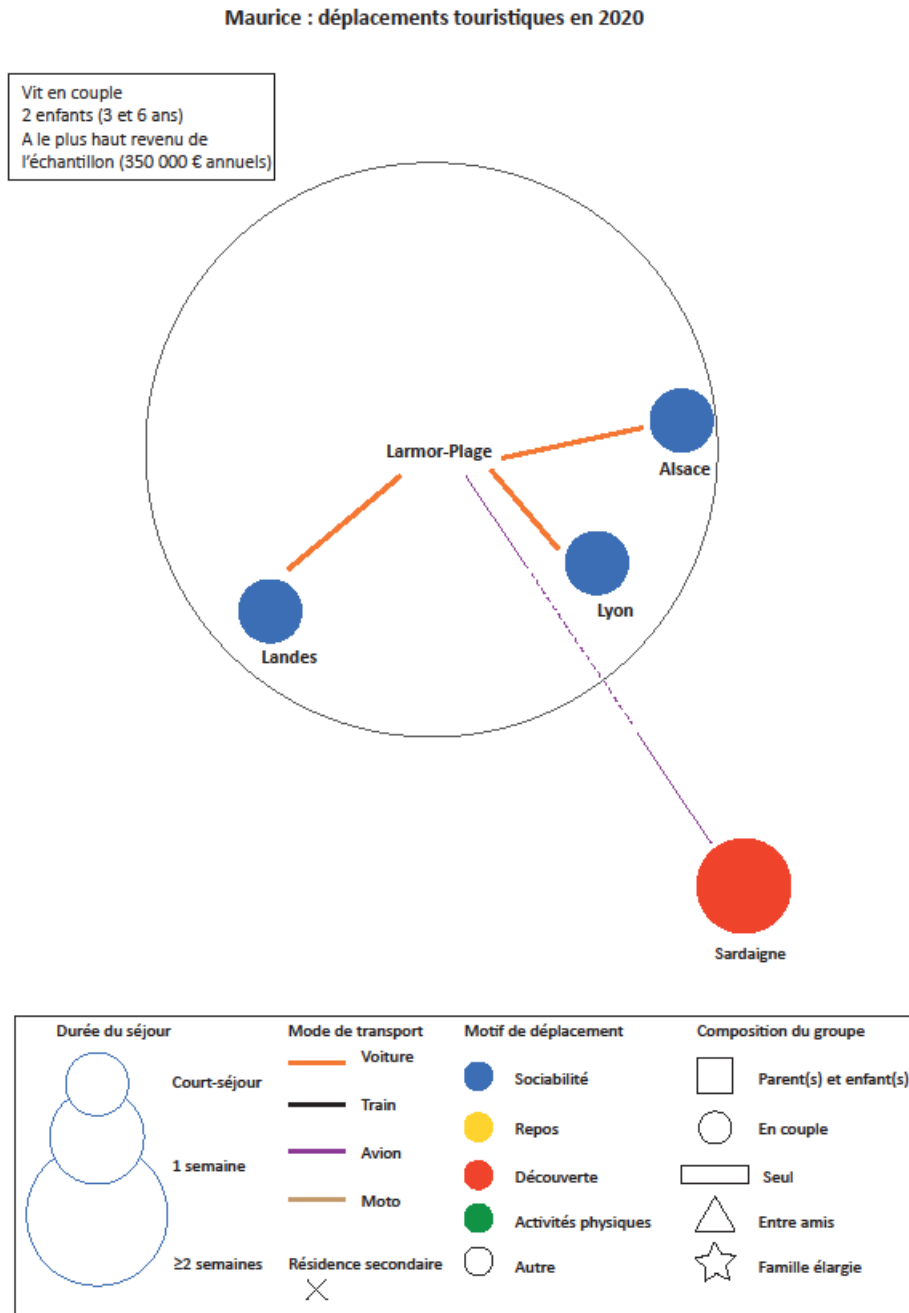
Un seul individu au sein de l'échantillon organise toutes ses mobilités touristiques à l'international (carte 2.11). Maurice se déplace surtout pour la découverte, Santorin, Namibie, l'Afrique du Sud) mais également pour la sociabilité (Washington et la Nouvelle-Calédonie). Ses revenus sont très élevés, supérieurs à tous les autres (30 000 euros par mois). Il est footballeur professionnel et son épouse hôtesse de l'air.

Maurice : déplacements touristiques en 2018 et 2019



Carte 2.11. Espace touristique de Maurice en 2019. L'international pour seul horizon. Source entretien.

En 2020, Maurice a été contraint à une découverte de la France, mais il a réussi à dénicher une destination internationale ouverte : la Sardaigne (carte 2.12).



Carte 2.12. Espace touristique de Maurice en 2020. Un recentrage sur la France mais l'international malgré tout. Source entretien.

2.3.2. La destination entre contrainte et désir

Si la plupart des individus membres de l'échantillon disposent de moyens importants comme nous l'avons pointé lors de la présentation de l'échantillon (voir page 5), du fait de leurs situations professionnelles actuelles (ou passées pour les retraité(e)s), quelques un(e)s se heurtent, néanmoins, à des limitations, mais ils trouvent des solutions.

Le choix de la destination peut être lié à une contrainte financière. Ainsi nous relevons qu'Éléonore affirme :

« Bah financièrement, déjà, ça m'est très difficile. Mais je, déjà à l'étranger, j'y vais quasiment pas... Après si je voyage, c'est en France ».

Mais, d'autres déploient des ruses. Disposant de peu de ressources, ils ont recours à des arrangements qui permettent de circuler à l'étranger malgré tout. Ainsi Gabriel mobilise le système des échanges de maison qui permet d'accéder gracieusement à un logement en échange de la mise à disposition du sien.

Mélanie qui voyage en France avec ses enfants en mode camping au bord de la mer, s'aventure à l'étranger grâce aux compagnies *low cost* et, on peut le supposer, à la faveur du soutien de son compagnon, avec qui elle ne vit pas au quotidien (voir la carte 3.2 en partie 3, page 60). Car elle déclare des revenus personnels de 1 300 euros mensuels seulement (le montant le plus faible de l'échantillon) :

« Et après quand c'est à deux on aime bien les villes d'Europe ».

Marcelle abonde aussi dans la mise en valeur de la dimension sociale des compagnies *low cost* qui favorisent la pratique de découverte en mode *city-break* :

« J'ai fait pas mal de capitales européennes déjà ».

Par ailleurs, la visite de Cracovie réalisée en 2019, lui est offerte par sa fille.

La pratique de la sociabilité induit aussi des itinéraires et des chemins de traverse, par exemple Flore précise :

« Ben vu qu'on a fait des visites en même temps chez des amis, à Orléans, du coup ça a dû faire 3 semaines au total, deux semaines et demie parce qu'on a dû faire deux semaines en Bretagne et puis on a dû s'arrêter chez les cousins à l'aller, si je me souviens bien. Ouais c'est ça on a fait deux courts séjours liés aux grands séjours, Vendée à l'aller Orléans au retour. »

Mais Flore et son compagnon sont tous les deux enseignants, et donc disposent de plus de souplesse quant à la durée des congés, tout en étant contraints par le calendrier scolaire. Par ailleurs, ils résident à Saint-Etienne, donc passer par Orléans ou par la Vendée n'est pas rédhibitoire.

Également si des individus possèdent une résidence secondaire (tableau 2.2), ce qui permet de fréquenter des lieux pour le repos à moindre frais, au moins dans l'immédiat car il a bien fallu l'acquérir pour celles et ceux qui n'en ont pas hérité, d'autres bénéficient d'une quasi-résidence secondaire au sens où elle appartient aux parents qui leur en laisse la libre disposition. D'ailleurs, au sein même de l'échantillon, Marthe et son époux ne fréquentent jamais leur résidence secondaire des Angles pendant l'hiver, saison du ski, les enfants et petits-enfants en profitent.

6 possèdent une résidence secondaire

7 ont accès à une quasi-résidence secondaire

Dont

pour 5 il s'agit de la résidence secondaire des parents

pour 2 d'une maison de famille

17 n'ont ni résidence secondaire ni accès à une quasi-résidence secondaire.

Tableau 2.2. Les propriétaires d'une résidence secondaire et les bénéficiaires d'une quasi-résidence secondaire au sein de l'échantillon des 30 personnes. Source : entretiens.

2.4. Le sens donné aux mobilités : la rupture avec le quotidien

Les entretiens mettent aussi en évidence, l'apport du déplacement touristique pour les individus. Contrairement aux approches qui minimisent le sens du tourisme, cette pratique est essentielle. Les uns le diffusent dans un vaste ensemble de mobilités indifférenciées, depuis les voyages d'affaires jusqu'aux échanges universitaires en passant par les pèlerinages, au sein duquel il devient une simple variante. Les autres le caricaturent dans des pamphlets plus ou moins rageurs, même sous couvert d'une pseudo-analyse.

En fait, le tourisme constitue une rupture fondamentale qui s'est déployée au sein de la civilisation industrielle, laquelle en a permis le développement, notamment en résolvant le problème de la distance, mais qui en retour en a rendu l'avènement et le déploiement possible. En effet, l'accroissement des contraintes qui ont pesé de plus en plus sur les individus, que l'on songe aux dégâts provoqués par la diffusion du numérique et l'effacement de la limite entre vie privée et vie professionnelle, n'a été possible que grâce à un partage au profit d'un temps libre croissant, lequel a été passé dans des lieux conçus pour la *déroutinisation* (Elias et Dunning, 1998 ; Équipe MIT, 2002) et qui de ce fait se sont avérés de plus en plus efficaces. Sur place des services libèrent les individus d'activités intégrées dans le temps libre mais qui pèsent sur eux, au même titre que le travail comme la préparation quotidienne des repas, l'éducation des enfants... Ce temps touristique a connu deux expansions. D'une part, la durée des congés payés s'est accrue pour les salariés aboutissant au tourisme de masse, soit pour le plus grand nombre, progrès social que certains auteurs présentent comme un cataclysme. D'autre part, la pratique est devenue réellement mondiale avec l'accès des populations des pays émergents (Violier et alii, 2016 ; Violier, 2016). Là aussi les beaux esprits regrettent le temps pendant lequel seuls les Occidentaux pouvaient circuler dans le Monde. Cette reconstruction des individus est atteinte à travers des pratiques variables selon les dispositions et les compétences de chacun (Guibert, 2016).

2.4.1. La rupture nécessaire à la découverte

Le sens des pratiques touristiques réside dans le changement de lieu qui permet de mettre en œuvre des pratiques, quelles qu'elles soient. Nous pouvons pointer là un véritable besoin de rupture, comme l'affirme Mauricette :

« [J'ai] les voyages dans le sang ».

Johnny déclare de son côté :

« Juste un peu plus de liberté, de changer de quotidien un petit peu, et de décor aussi, être plus, au bord de la mer, de la campagne. Nous on est très en ville, très urbains. Donc, c'est aussi, changer un peu d'atmosphère, être plus au calme, moins de bruits, voilà, c'est un peu ça aussi, même si on est habitué... En général, sur place, on fait pas grand chose, à part se balader, aller au resto ou autre. Mais on y va pas pour faire une activité particulière. ».

Flore renchérit :

« Ça sert surtout à profiter des vacances, à découvrir, à changer du quotidien, à pratiquer des activités qu'on n'a pas le temps, pas le loisir ou pas le quotidien de faire. ».

Nous relevons qu'elle établit bien une distinction entre les vacances, soit l'interruption momentanée de la période de travail, et la pratique touristique qui repose sur le changement de place. Et Catherine d'insister :

« Une fois qu'on est parti, on est en vacances et on se pose, déconnection totale et après c'est le plaisir de bouger en étant là-bas, en ayant trouvé des excursions, c'est l'excitation, allez on y va, on a toujours voulu y aller, puis on y va. ».

Comme Annie le reconnaît :

« Moi je bouge beaucoup de nature après c'est vrai qu'on bouge aussi beaucoup à la journée mais voilà, on a la chance de pouvoir partir en vacances mais on part beaucoup en vacances. Ça fait vraiment partie du mode de vie c'est un peu dommage parce que j'ai l'impression de travailler pour me payer des vacances mais ça fait vraiment partie du jeu, voilà. ».

La pratique de découverte contient en elle-même le changement de lieu, la confrontation à l'altérité. Comme le précise Hildegarde :

« Ça va être plutôt de découvrir un endroit, les visites, les sites, naturels ou culturels. Donc c'est plus oui, l'intérêt de découvrir un endroit qu'on ne connaît pas. En général c'est ce qui nous motive... Alors, c'est un moyen d'évasion, de repos aussi, de pause dans le quotidien, de repos, de découverte. Découvrir des endroits qu'on ne connaît pas, gastronomie, une culture, de se changer les idées, de se distraire, de se détendre. »

Gertrude visite Cuba en 2019. Le désir de découvrir le Monde est puissant. Ainsi, Murielle (voir la carte 3.1 en partie 3) qui affirme :

« Absolument, découverte... découverte culturelle... découverte de paysages, de culture. Voilà, c'est, c'est aller voir ce qu'on ne connaît pas. »,

Et elle résiste même à la pandémie et se rend en Sardaigne pendant l'hiver 2020,

« L'un des rares endroits aussi ouvert à Noël où on pouvait s'échapper et échapper à cet horrible couvre-feu... Mais bon, il y avait vraiment une idée de s'échapper au mois de décembre, oui ».

Également, Isabelle précise :

« Alors, bah déjà de voir autre chose, de connaître autre chose, d'autres pays, d'autres cultures, d'autres gens, voilà puis découvrir, découvrir. ».

Céline ajoute que la découverte n'implique pas nécessairement un rythme soutenu :

« Parce que c'est une richesse pour moi un peu culturelle, c'est rencontrer d'autres gens donc ouais, d'autres cultures, d'autres façons de faire, de vivre, beauté de lieu, qu'on connaît pas, ou qu'on connaît, mais qu'on est toujours émerveillé de revoir. Et puis changer aussi de son train-train quotidien, c'est faire autre chose quoi. Ouais, c'est pas forcément avoir de rythme, ou, et puis, ouais, se laisser porter. ».

De son côté, Judith confie :

« J'ai toujours aimé les voyages. Quand j'étais très jeune je devais avoir peut-être une dizaine d'années, je voulais être hôtesse de l'air. Alors non-pas hôtesse de l'air pour être dans un avion, parce que j'ai une peur bleue de l'avion. Mais hôtesse de l'air parce que pour moi c'était quelqu'un qui voyageait. Voilà, donc l'hôtesse de l'air fait beaucoup de voyages dans pleins de pays, elle visite plein de choses. Ce qui est loin de la réalité mais, voilà, dans mon rêve c'était ça. ».

La pratique de découverte semble donc s'inscrire dans l'*habitus* familial, mais à l'inverse ce peut être aussi une volonté de donner à ses enfants des opportunités dont les parents n'ont pas bénéficié, ainsi Thérèse, à la question :

« OK, et quand vous avez eu votre enfant vous avez changé de destination ? »,

... la réponse fuse :

« Oui justement pour lui faire découvrir à lui, car justement moi je n'ai pas vraiment eu l'occasion de voyager quand j'étais petite, avec mes parents. Donc lui j'ai envie de lui faire découvrir plein de choses. »

2.4.2. Mais la rupture est aussi nécessaire à la qualité du repos

S'agissant du repos, le déplacement permet de réunir des conditions qui ne se trouvent pas forcément rassemblées au lieu de résidence. Par exemple, l'un des interviewés, Henri, déclare ressentir :

« Une envie de dépaysement, une envie de pouvoir me poser loin de chez moi changer d'air. »

Cette recherche de calme propice au repos suppose parfois de développer une stratégie d'évitement, comme le précise Marguerite :

« Donc qu'il y ait moins de demande. C'est-à-dire, je ne vais jamais aller à la montagne l'hiver, je vais aller au bord de la mer. Là on est allé à côté de, non loin de Saint-Tropez, et de Sainte-Maxime en février. Et l'été, on va en montagne... pas forcément très très très loin, mais j'aime bien aussi partir un petit peu plus loin pour ressentir ce dépaysement. »

Globalement, les résultats obtenus corroborent fortement les études menées dans la littérature touristique sur les motivations des consommateurs touristes. La rupture avec le quotidien reste un pilier incontournable des vacances, une rupture nécessaire pour couper avec les diverses responsabilités et rythmes du quotidien. Le voyage, notamment le voyage à l'étranger, vient renforcer cette attente de coupure. Par la diversité des rencontres, des paysages, des cultures, il permet aux consommateurs de se distancer encore davantage de leur quotidien tout en leur permettant d'assouvir un désir de découverte (Lehto, 2012).

2.4.3. Les activités physiques engendrent une mobilité de portée moindre

Les activités physiques citées pointent l'espace montagnard que ce soit pendant l'hiver pour la pratique du ski, ou l'été pour la randonnée. Mais ces pratiques sont mises en œuvre à plus

courte distance et essentiellement en France, même pour les hypermobiles habitués aux destinations internationales.

Ainsi Marguerite qui habite Marseille a vite accès à la montagne avec les Alpes :

« ... et l'été, on va en montagne... pas forcément très très très loin, mais j'aime bien aussi partir un petit peu plus loin pour ressentir ce dépaysement. »

Et Charlène, qui réside à Annonay, emmène sa famille en Savoie, l'été, pour pratiquer la randonnée.

Dans l'échantillon étudié, peu d'interviewés ont exprimé un choix de pratique de voyage liées à des activités qui engagent le corps. Dans l'essentiel les pratiques se conjuguent sur quatre axes : visite de parents et amis, voyages en France, voyages à l'international et, secondairement, voyages professionnels.

2.5. Évolution des pratiques

Les entretiens ont également porté sur l'évolution des pratiques touristiques dans le temps long.

2.5.1. Le plus grand nombre part davantage

Globalement les personnes indiquent une croissance au fil de leur vie de leurs pratiques, toujours plus de voyages et toujours plus de distances franchies (16 sur 30 sont dans ce cas). Cette évolution est liée à l'avancée en âge, qui est en général corrélée avec l'augmentation des revenus, la libération des charges des emprunts induits par l'acquisition du logement et se traduit aussi par le départ des enfants du foyer. Ce résultat n'est pas étonnant puisque l'aspect financier reste classiquement le premier facteur limitant le taux de départ en vacances. Par ailleurs, l'accès à la retraite implique aussi une augmentation du temps

disponible. Toutefois, cette tendance à la hausse peut être contrebalancée par une perte d'autonomie ou d'appétence pour la mobilité à partir des grands âges. Il n'est pas possible à partir de notre étude qualitative de fixer un seuil, à la fois en raison du faible nombre qui le compose et parce que l'échantillon Kantar fournit une répartition par classes d'âge. Toutefois, un seul individu, en retraite, a signalé une réduction de ses pratiques, Henri :

« Pour l'instant pas de voyage prévu en dehors de l'Europe occidentale, mon épouse a moins envie. On a vu ce qu'on souhaitait voir... [et de citer :] Vietnam, Inde, Mexique, deux fois en Egypte, Chine, Maroc, Tunisie... ».

2.5.2. Cependant, pour une partie non négligeable, les mobilités touristiques marquent une stabilité

Douze personnes interrogées mentionnent au contraire une stabilité de leurs pratiques. Pour l'une d'entre elles, la pandémie explique l'absence de changement. En effet, un voyage vers la Polynésie Française était programmé. Il a été ajourné mais sera réalisé dès que possible. Or cette famille a eu jusqu'à présent une pratique essentiellement en France, complètement assumée, Berthe précise :

« Alors on, on est, jusqu'à présent, on était assez orienté sur des vacances en France parce que comme les enfants étaient assez jeunes... quand ils étaient plus petits on disait que c'était aussi bien de découvrir la France. Et que d'un point de vue pratique, c'était plus simple et on avait misé sur le fait de partir faire des plus grands voyages quand ils grandiraient ».

Le choix de la destination, pour le projet reporté, (la Polynésie) est lié au lieu de la rencontre entre les parents. Parfois la stabilité revêt une dimension d'exclusivité affirmée et revendiquée. Ainsi, Charlène qui réside à Annonay, habituée des randonnées en montagne l'été, affirme, à la suite d'une expérience accomplie en 2020 au bord de la mer :

« C'est pas que ça n'a pas plu mais poser sa serviette sur le sable et ne rien faire

mis à part se baigner c'est une autre activité que la montagne quoi ».

Dès lors, nous comprenons que les habitudes estivales vont reprendre leur cours dès 2021. On peut même envisager que la consommation touristique sera encore supérieure dans les années à venir (sauf si le pouvoir d'achat est fortement impacté). Tout d'abord un rebond est toujours observé dans la consommation touristique en période post-crise. Deuxièmement, la consommation touristique est sans doute la plus résiliente de toutes les consommations (les chocs pétroliers des années 70 ou la crise financière de 2008 ont au final impacté très faiblement la consommation touristique). Troisièmement, et c'est sans doute le facteur le plus impactant, la pandémie a enclenché une remise en cause profonde des modes de vie contemporains. Possibilité de télé travailler, regain d'intérêt pour les espaces dits naturels, remise en cause des modes de vie sous pression pré-pandémie, sont autant d'éléments qui ont poussé les citoyens à reformuler les fondements de leurs vies. Parmi ces questionnements, une vie plus saine, avec davantage de temps disponible, et vivre à un rythme moins effréné font partie des nouvelles revendications personnelles. Dans ce nouvel univers des possibles, les vacances ont renforcé leur importance dans la vie des consommateurs. Synonymes de temps de retrouvailles, de temps de qualité, de temps de repos, de distanciation et de repos elles font intégralement partie de ces nouvelles attentes de vie. Cette demande n'est pas forcément synonyme systématiquement de voyages à l'international (même si les consommateurs français avaient déjà des envies d'international en croissance), elle peut aussi se révéler dans des voyages à l'intérieur de l'hexagone.

2.5.3. Pour deux individus, le changement est d'ordre qualitatif

Pour deux individus, le changement est de l'ordre de la nature des pratiques sans que cela induise de voyager plus souvent ou à une plus grande distance. Ainsi, Juliette précise en réponse à la question du changement au cours de la vie :

« Bah forcément parce que quand les enfants étaient petits, je faisais, on faisait plus des séjours, des choses comme ça, qui étaient adaptées à ce qu'ils puissent en

profiter aussi. Puis, voilà, donc c'était moins culturel, c'était plus effectivement, dépaysement on allait à soit la mer, soit dans la campagne ou autre. Et puis après, quand ils étaient partis, ou grands, plus l'aspect culturel, effectivement... ».

Pour Catherine c'est le choix du mode d'hébergement qui a rompu avec la pratique habituelle, là aussi sans modifier le nombre des voyages et l'importance des distances franchies :

« C'est uniquement le fait d'avoir un enfant qui a changé à un moment donné la manière de bouger ou d'organiser des trucs sur le site. Quand on est à deux on s'en fout, on prend notre bouteille d'eau et puis on suit quoi ».

L'individu fait référence au choix de la fille de poursuivre ses études à Lisbonne qui a impliqué de louer une résidence par une plateforme numérique à la place des clubs habituels.

Conclusion

Le tourisme est bien une pratique fondamentale qui a permis le déploiement de la civilisation industrielle, en permettant une *recréation* des individus soumis aux pressions du travail et aux contraintes sociales. La *déroutinisation* est atteinte grâce à des pratiques (découverte, jeu, sociabilité, repos) qui s'épanouissent dans le temps long et dans des lieux dédiés. Les individus hypermobiles se distinguent au sein des touristes par une prégnance de la découverte et des destinations internationales, mais la France n'est pas exclue, tant pour les autres pratiques que pour la découverte.

PARTIE 3 : LES MOYENS DE TRANSPORT

Pour mettre en œuvre ces pratiques quels choix en matière de transport ?

3.1. Le choix modal

La majorité des personnes interrogées ont des pratiques combinant plusieurs modes de transport. L'arbitrage est fait en fonction de trois paramètres principaux : la destination, le nombre et la typologie des personnes participant au déplacement, et le prix. Un critère secondaire lié au lieu de résidence apparaît aussi.

3.1.1. La destination

Pour les déplacements en France, deux modes de transport se partagent la préférence des touristes : l'automobile et le train.

La typologie des destinations joue un rôle dans le partage modal. Certains lieux se prêtent au train lorsque des transports en commun peuvent prendre le relais sur place et quand l'automobile devient compliquée à utiliser (circulation, stationnement). Globalement, le train est surtout envisagé pour les déplacements à destination de métropoles qui sont plus rapidement accessibles en TGV et qui sont plus praticables sans voiture. Le train remporte ainsi tous les suffrages pour se rendre à Paris (sauf depuis Toulouse) et on trouve le même mécanisme pour d'autres grandes villes comme Marseille.

« J'utilise ma voiture pour les déplacements assez longs, pour les week-end à Paris, je prends le TGV. » « Mais le train Poitiers-Paris se fait très bien. [...] Et du coup là en termes de temps, on gagne en train, plutôt qu'en voiture. Et je pense qu'en termes de coût aussi. [...] Par rapport à chez moi c'est très pratique, le TGV Poitiers-Paris est très rapide. » (Céline)

A contrario, lorsque les personnes font de l'itinérance ou qu'il est nécessaire de se déplacer sur place, la voiture est privilégiée. De la même façon, la voiture permet une souplesse dans les itinéraires et de faire des détours pour aller voir des amis et de la famille.

« C'est plus pratique [la voiture], par rapport aux endroits où on va. Le fait aussi qu'on a besoin d'aller d'un endroit à un autre, pendant le séjour, et c'est plus simple d'avoir une voiture. Ça dépend des endroits, mais, je pense que, si on va en Bretagne, en Alsace, des choses comme ça, où on va beaucoup aujourd'hui, passer d'une ville à l'autre, c'est quand même plus simple si on a une voiture. »
(Johnny)

Ce répondant ne prend jamais le train car :

« On aime bien notre indépendance, et puis on part, le transport des bagages, c'est plus simple d'avoir la voiture. C'est une question de simplicité, de pratique, et d'avoir son indépendance sur place pour se déplacer. » (Lysandre)

L'avion n'est utilisé que de façon marginale en France. Par contre l'éloignement renforce le poids de l'avion qui devient incontournable pour certaines destinations long-courriers et/ou insulaires.

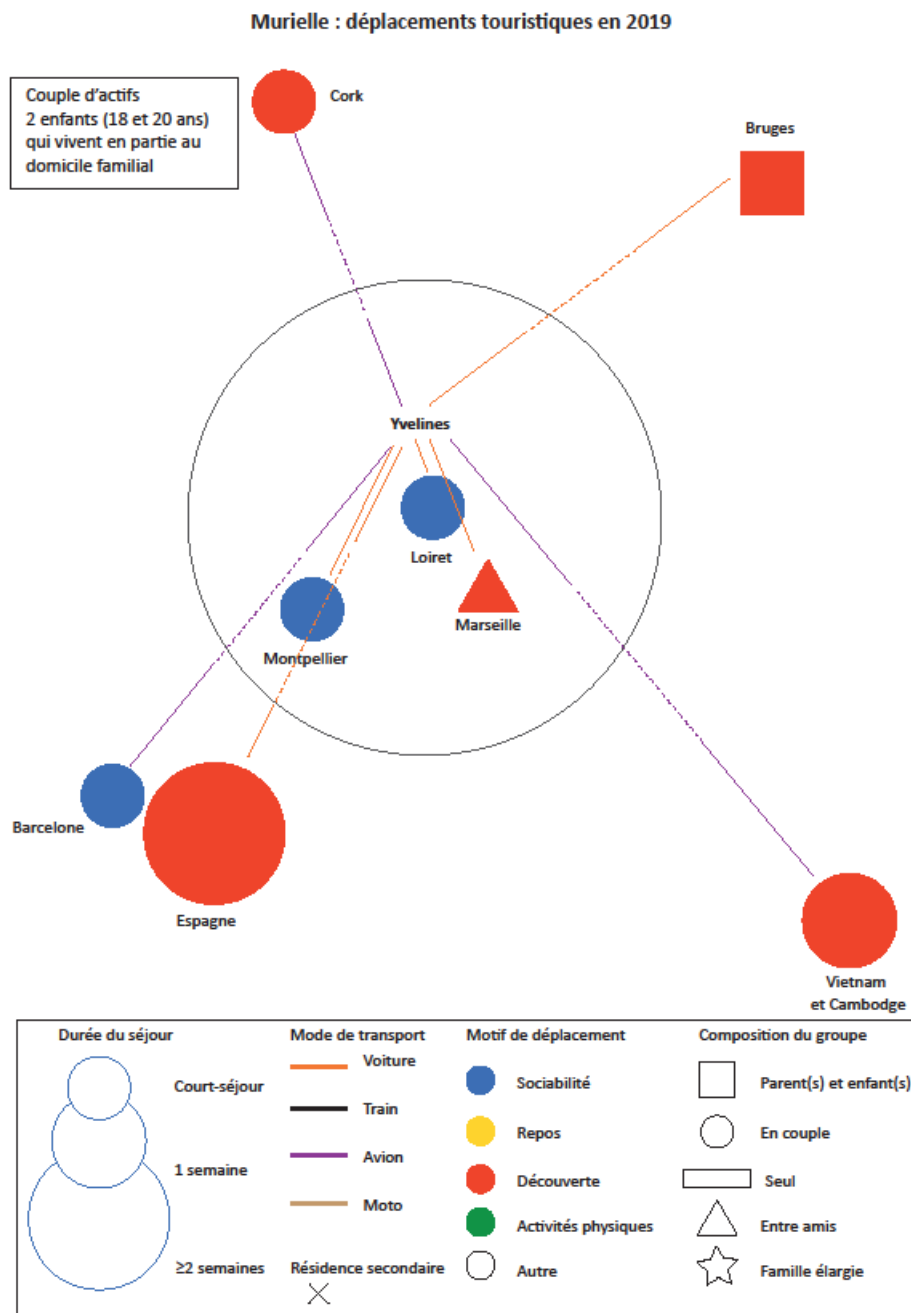
« On apprécie, parce que quand on peut avoir [le train], on ne prend jamais la voiture. Sauf, vraiment si on a un déplacement à l'intérieur de la France et qu'on veut vraiment une certaine liberté. Mais autrement on prend toujours le train, et l'avion, pour aller, donc voir mes enfants, ou dans les divers pays étrangers parce qu'on voyage beaucoup. » (Mauricette)

L'avion est rarement utilisé sur des courtes distances lorsqu'il y a une alternative par train ou en voiture :

« Et je prends l'avion quand c'est indispensable. Il ne me viendrait pas à l'idée de faire Nice Paris ou Marseille Paris en avion. » (Judith)

La représentation graphique des déplacements de Murielle illustre bien cette répartition spatiale et modale (carte 3.1). Pour les déplacements en France, l'automobile est privilégiée

et pour les déplacements en Europe, on observe un partage entre l'automobile et l'avion, mais qui n'est pas uniquement lié à la distance. Ainsi, pour un court séjour à Barcelone, l'avion est utilisé alors que pour un séjour d'une semaine en Espagne avec de l'itinérance, c'est la voiture qui est retenue.



Carte 3.1. Espace touristique de Murielle en 2019. Source entretien.

C'est le même raisonnement pour cet autre interviewé qui déclare aimer voyager avec le train, ne prendre l'avion que lorsque c'est trop loin et utiliser la voiture que lorsqu'il n'a « pas le

choix », c'est-à-dire pour aller dans les Alpes ou dans les Cévennes (Léon). Notons que dans l'ensemble de l'échantillon étudié, en dehors de l'accès aux métropoles, le train est relativement rarement cité comme mode de transport.

Les études faites sur la concurrence modale indiquent que le seuil de 3 heures est déterminant dans le partage modal, au-delà de 3 heures de train, l'avantage revient à l'avion alors qu'en dessous de ce seuil, le train prend l'essentiel des parts de marché. Albalade et Fageda (2019) ou encore Givoni et Dobruszkes (2013) ont démontré que la concurrence modale allait à l'avantage du ferroviaire pour les déplacements domestiques et Albalade et Fageda parlent d'effet de substitution. Hildegard, habitant Paris, illustre cette répartition puisqu'elle déclare utiliser le TGV pour se rendre à Paris et l'avion pour Nice.

Le problème du « dernier kilomètre » est parfois évoqué pour les modes collectifs. C'est le cas notamment d'une personne qui va en camping en Espagne depuis Toulouse et qui privilégie la voiture aux autres modes pour cette raison (Annie). Dans le même ordre d'idée, un répondant utilise sa voiture pour se rendre dans sa résidence secondaire en Ille-et-Vilaine (il habite en région parisienne avec un bon accès aux gares) car elle se situe dans un village isolé, éloigné d'une gare et des commerces (Lysandre). Les destinations de montagne se prêtent mal aussi à d'autres modes que la voiture :

« On part toujours en voiture à la montagne parce que le train n'arrive jamais jusqu'en haut de la station. » (Charles)

3.1.2. La composition du groupe

Un autre critère repose sur la composition des ménages (seul/couple/enfants) et plus largement les personnes impliquées dans le déplacement. Pour les personnes interrogées, le train convient moins aux familles avec enfants ou lorsqu'il y a des bagages encombrants (skis, matériel de plongée par exemple ou tout simplement bagages). Une famille qui passe ses vacances en Catalogne résume ainsi ses choix modaux :

« [Nous y allons] en voiture, en famille. C'est à deux heures et demie de voiture. [...] Ah bah là je ne vois pas comment je pourrais y aller autrement en fait parce que on

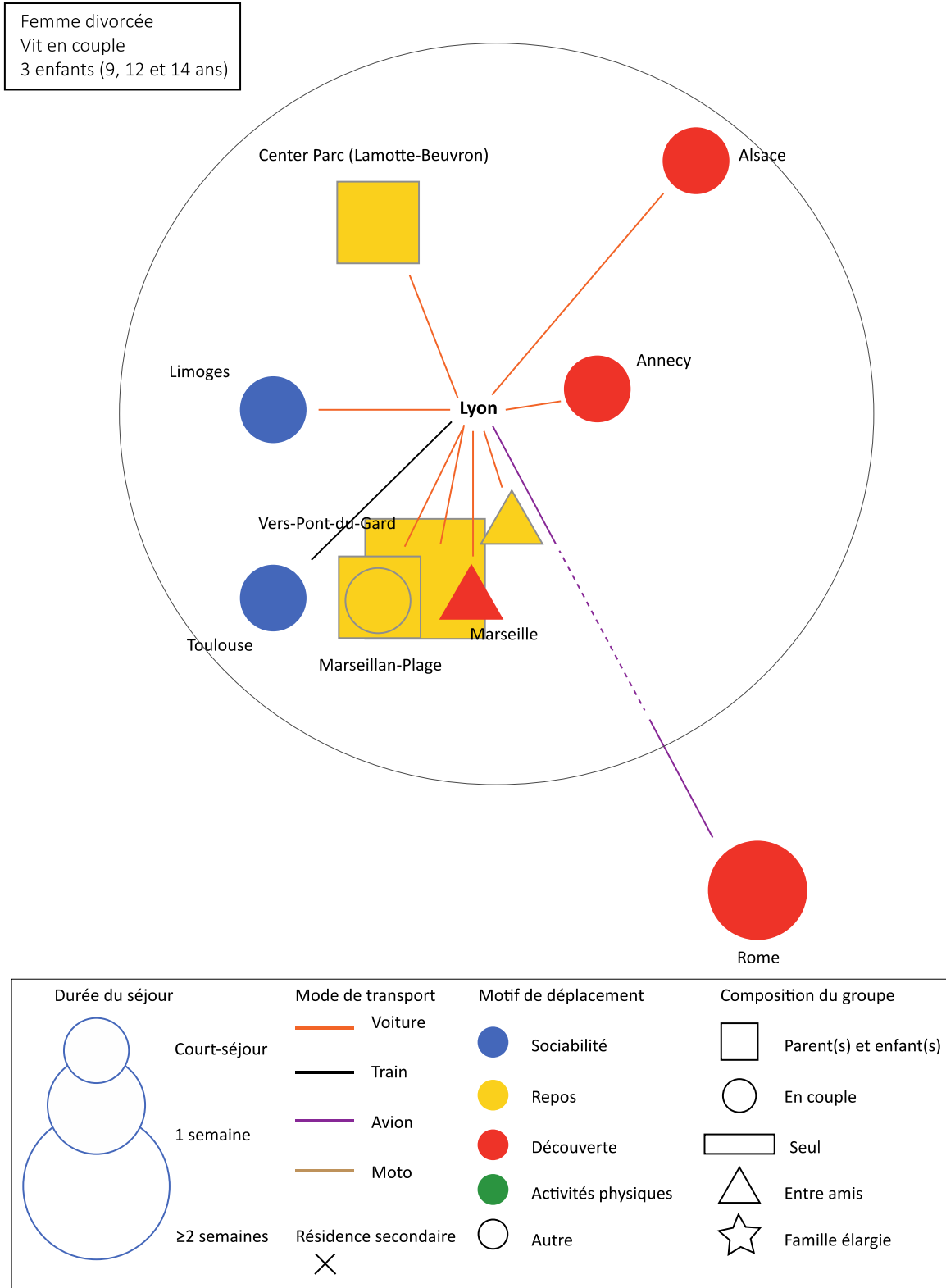
va dans un camping qui est au bord de l'eau. Donc on pourrait y aller en train mais pas aux horaires où on peut partir. [...] Et puis surtout, on a énormément de matériel, puisqu'on plonge, on vient, on a tout notre matériel de plongée. Sauf les bouteilles. [...] je remplis une voiture, à trois je remplis ma voiture. » (Annie)

Les ménages qui ont des enfants, en bas âge ou non, considèrent que l'automobile est le mode de transport le plus adapté, contrairement au train ou à l'avion. Un des répondants indique qu'elle prenait l'avion et le TGV lorsqu'elle était en couple, mais a arrêté avec la naissance des enfants. Elle pense reprendre l'avion maintenant que les enfants ont grandi (ils ont entre 9 et 16 ans). Cette autre personne interrogée fait une réponse dans le même sens :

« À un moment on partait beaucoup, beaucoup en TGV parce que c'est beaucoup plus rentable. On était que trois, c'était rentable de partir en TGV, maintenant qu'on est 5 ce n'est plus rentable. » (Gabriel)

Ainsi, une des personnes interviewées (carte 3.2) utilise systématiquement l'automobile pour ses séjours avec ses enfants alors que lorsqu'elle est en couple, elle utilise soit l'automobile, soit le train.

Mélanie : déplacements touristiques en 2019



Carte 3.2. Espace touristique de Mélanie en 2019. Source entretien.

À l'inverse, cette personne seule qui habite à Périgueux opte majoritairement pour le train sauf en l'absence de desserte ferroviaire :

« Il n'y a pas de ligne par exemple pour Périgueux-Angoulême, donc j'utilise ma voiture quand je vais à Angoulême. » [...] « Ah non, je ne prends pas ma voiture pour les grands parcours. Pour aller à Pau, je prends le train, Périgueux-Bordeaux-Pau, je mets le même temps qu'en voiture. Ce n'est pas la peine de prendre la voiture avec les risques que cela comporte et puis seule en voiture je trouve que ce n'est pas valable. » (Marcelle)

3.1.3. Le prix

Le prix est largement cité par les interviewés et l'avantage va à la voiture, y compris lorsque les personnes n'ont pas comparé avec les autres modes, notamment le train :

« C'est extrêmement cher [le train], je n'apprécie pas trop, cela me fait penser à un bus ou je ne sais pas. Je préfère prendre ma voiture sincèrement et faire mes kilomètres moi-même. Mais je trouve ça très cher, excessivement cher ; quand on veut partir en week-end à Lyon pour 40 euros chacun avec une valise et que pour faire le même trajet en atterrissant à Marignane, en train on doit en avoir pour 150 euros c'est abuser, c'est extrêmement cher, cela ne pousse pas les gens à prendre le train. » (Catherine)

On observe par ailleurs une corrélation attendue entre le revenu des ménages et la sensibilité au prix. Ceux qui ont les revenus les plus faibles mettent en avant la préoccupation financière ce qui se traduit par l'usage de l'automobile et des *low cost*. L'offre aérienne *low cost* est installée en France et en Europe depuis les années 2000, elle est donc bien connue des touristes, en conséquence la majorité des personnes utilisent cette offre pour leur voyage en Europe. Ainsi cette famille qui a passé des vacances au Portugal explique avoir pris l'avion en raison du :

« prix, parce qu'avec le low cost, si on se prend à l'avance ce n'est vraiment pas très cher. » (Flore)

Certains répondants donnent des exemples de prix extrêmement abordables par les *low cost*, comme cet habitant de l'est de la France, et dont la fille fait des études à Lisbonne, qui a disposé d'un billet Lisbonne-Luxembourg pour 12 euros.

Pour les déplacements long-courriers, les voyageurs se tournent vers les compagnies traditionnelles, ce qui est logique puisque l'offre *low cost* y est confidentielle, et par ailleurs, les personnes souhaitent bénéficier de davantage de sécurité en cas de problème, et de confort.

Par contre, l'offre Ouigo qui propose des TGV à prix plus bas n'a qu'une seule occurrence.

3.1.4. Le lieu de résidence

Le lieu de résidence a aussi une incidence sur les choix modaux. La possibilité d'accéder rapidement à une gare TGV favorise son usage, comme cela est confirmé par les personnes habitant à Poitiers, Marseille ou Lyon.

Ce répondant qui habite en région parisienne ne souhaite pas prendre l'avion pour aller à Marseille ou Lyon mais l'utilise pour Toulouse, ville non desservie par une LGV :

« Mais c'est plus pour moi lié à la distance, à part ouais, si vous pouvez prendre le même en train, moi je ne me suis jamais posé la question d'aller à Marseille en avion, par exemple. Ou à Lyon, en avion. Alors qu'en fait, potentiellement, je pourrais. Mais je trouve que ça n'a pas d'intérêt. Alors, Toulouse oui, parce que Toulouse en train, c'est galère. Mais, tout à fait, pour y aller en avion. Mais je suis allée deux fois à Toulouse, ces dernières années, et oui j'y vais forcément en avion. » (Johnny)

C'est le même mécanisme pour cette habitante de Toulouse qui se considère mal desservie par le TGV et qui indique que prendre le train *« ne lui vient même pas à l'esprit. »* (Annie)

Mais une bonne accessibilité ferroviaire n'est pas toujours suffisante pour rendre désirable le train pour les mobilités touristiques. Ainsi une personne habitant près de Lille n'utilise le TGV que pour les déplacements professionnels, et une des répondantes habitant Marseille affirme :

« Je n'aime pas utiliser le train, cela coûte trop cher, surtout quand on voyage à trois. Je n'en vois pas l'intérêt. » (Thérèse)

Certaines personnes se considèrent comme étant mal desservies par les transports en commun urbains (permettant de se rendre à une gare, TGV ou non, ou à un aéroport) ou ne pouvant avoir accès dans un temps raisonnable à une gare ou un aéroport. Dans ce cas, l'automobile va être le mode exclusif, le train ne fait pas partie des options possibles.

Ainsi une personne qui habite à Vichy, dans l'Allier déclare :

« On est mal équipés, et du coup c'est loin, et puis on ne s'est jamais renseignés. La seule fois où j'ai dû prendre un TGV je pense que j'avais 18 ans, on n'avait pas de voiture et pour partir en vacances dans le Sud, ça a dû être la seule fois où j'ai pris le TGV. On est allés à Lyon en train, et après on a pris l'autre train. » (Laétitia)

Deux personnes ayant changé de lieu de résidence (Angers vers La Rochelle, Marseille vers Cagnes-sur-Mer) illustrent l'importance du lieu de résidence. Ainsi, la personne résidant aujourd'hui à La Rochelle n'utilise plus le train, alors même qu'il y a une gare dans cette ville mais qui offre moins de destinations et des temps de transport plus longs :

« Oui, mais, c'est plus long, un peu moins bien desservi, c'est beaucoup moins facile qu'à Angers. Angers c'était la simplicité, le train. » (Julie)

La proximité avec un aéroport disposant de nombreuses lignes *low cost* joue également un rôle. Ainsi parmi les plus importants utilisateurs de l'aérien *low cost*, on trouve des personnes habitant à Marseille, à proximité de Charleroi, de Lyon, de Toulouse et de Gerone.

« En fait [à Toulouse] c'est une chance d'être desservis par Air France, EasyJet, enfin des low cost qui nous permettent avec des horaires super faciles, d'être à Paris en 1h, je ne fais pas 5h de TGV quoi. Ça ne me vient même pas à l'esprit quoi. » (Annie)

Une personne habitant à proximité de Saint-Etienne utilisait les *low cost* lorsque cette offre était proposée au départ de cet aéroport (Ryanair a arrêté ses lignes en 2017). Une personne

qui habite en banlieue lyonnaise indique regarder les destinations desservies par les *low cost* au départ de cet aéroport, cette offre pouvant influencer ses choix.

Un répondant habitant dans l'ouest parisien (Saint-Nom-la-Bretèche, 78) fait part des difficultés d'accès aux aéroports d'Orly et Charles de Gaulle en raison d'une insuffisance des transports en commun et de l'intensité de la circulation. Cette personne utilise aussi l'aéroport de Beauvais, plus loin en kilomètres mais à égale distance-temps que les aéroports parisiens :

« C'est horrible. Ouais, mais non. On n'a aucune souplesse avec, encore une fois ça serait direct, super. Faut faire trois changements, quatre changements. C'est l'horreur quoi. Et, en plus, où laisser la voiture à la gare ? Enfin non c'est très très compliqué. » [...] « Après effectivement Beauvais c'est beaucoup plus loin en kilomètres, mais en temps c'est pareil. » (Murielle)

Juliette qui habite à 10 km de Lyon illustre bien les arbitrages qui vont être faits :

« Je voyage régulièrement en Grande-Bretagne et je prends le train ou l'avion. Cela dépend du prix. L'avantage du train, c'est d'arriver dans le centre alors qu'à Heathrow, c'est compliqué. [...] Pour partir au ski dans le Vercors, je prends ma voiture car je n'ai pas le choix. » (Juliette)

Cette personne qui habite à proximité de Lyon et s'estime bien desservie par les transports en commun, à proximité d'une gare et d'un aéroport résume l'ensemble de ces critères :

[Pourquoi ne pas prendre le train ?] « Parce que si je pars avec les enfants, ça a un coût non négligeable, à quatre. Et quand on est deux les destinations où on va, souvent on bouge, soit c'est plus à l'étranger donc là c'est carrément l'avion. Et si c'est ça reste accessible en voiture, on aime bouger. Donc du coup c'est mieux d'avoir une voiture. » (Mélanie)

3.2. Les modes de transport utilisés

D'un point de vue quantitatif, une hiérarchie apparaît dans les modes de transports utilisés par les personnes interrogées.

3.2.1. La hiérarchie

Le tableau 3.1 montre le nombre de citations sur notre échantillon de 30 personnes.

Mode de transport	Nombre de personnes	%
Voiture	28	93
Train	18	60
Avion	28	93

Tableau 3.1. : Nombre d'occurrences de chaque mode de transport dans les entretiens

La voiture et l'avion sont majoritaires en étant cités par la quasi-totalité des interviewés. Cela est cohérent avec les enquêtes faites par la Direction Générale des Entreprises puisque l'automobile est utilisée à 73,7% pour l'ensemble des déplacements, quelle que soit la destination et à 80,6% pour les déplacements domestiques (DGE, 2019).

Le fait d'accéder à l'automobile exclut pour certains répondants le train :

« Je faisais beaucoup de train, avant, et j'ai acheté une voiture, il y a quelques années, donc aujourd'hui, c'est plus en voiture. » (Johnny)

« Non, bah si jeune, je prenais plus le train, forcément, je n'avais pas de voiture. J'ai eu une voiture assez tard. Et, je sais plus, j'avais quoi 23 ans, quand j'ai eu une voiture donc entre 18 et 25 forcément, je prenais le train, mais au départ je ne voyageais pas avec ma voiture. Ça coûtait beaucoup trop cher, là c'est le fait d'être nombreux, en famille qui a fait qu'on partait en voiture quoi. » (Annie)

Les deux personnes qui n'ont pas l'usage de la voiture habitent Paris ou ont eu un problème de santé rendant compliqué l'usage de l'automobile (AVC).

Le covoiturage est très rarement évoqué et il ne l'est par les répondants qu'avec des membres de la famille. L'une des personnes n'y voit pas d'avantages financiers :

« Par contre une fois j'ai voulu utiliser blablacar parce que je devais aller à Nice, ça c'était en 2016, et par contre, c'était moins cher de prendre l'avion. »
(Éléonore)

À la question comment choisissez-vous votre mode de transport, ce répondant met en avant la vitesse de déplacement :

« Si c'est à l'étranger ça va plutôt être l'avion. À chaque fois c'est le mode le plus rapide pour arriver à destination qu'on va retenir. » (Hildegarde)

La réponse de cette personne va dans le même sens lorsqu'on lui demande pourquoi il choisit l'avion pour se rendre à Venise :

« Tout simplement pour une question de rapidité, moins de fatigue, ce n'est pas très commode de circuler en voiture en Italie. Voilà, c'était beaucoup plus simple d'y aller en avion, et de se déplacer sur place avec les moyens et cetera. » (Marthe)

L'avion est ainsi largement plébiscité pour les déplacements lointains.

Deux répondants citent les trains de nuit comme une alternative appréciée à l'avion, à la voiture ou aux trains de jour. Ils permettent de voyager à un prix raisonnable (y compris avec des enfants) et évitent la fatigue, principalement associée à l'automobile.

« Bah parce qu'au niveau fatigabilité, c'est bien pour nous. Pour mon mari et moi quand on n'a pas à conduire. Quand on va à Paris, on a été une année à Disney,

une année on a été faire une semaine à Paris pour visiter Paris. Il y a aucun intérêt à avoir une voiture là-bas, donc le train c'est juste parfait. Et puis ça nous décharge de... bah de de la nécessité de trouver un parking etc. Donc, c'est, c'est très bien. »
(Berthe)

3.2.2. Incidence de l'augmentation de l'offre en TGV et des compagnies aériennes *low cost*

L'effet de l'essor des TGV reste faible, un impact positif n'est cité que par trois répondants, des citoyens résidant dans une ville desservie par le TGV. L'intérêt du TGV pour se rendre à Paris est globalement partagé et permet même de faire un aller-retour dans la journée.

« Je vais parfois voir des concerts ou certaines pièces de théâtre à Paris. Lorsque j'arrive à trouver une pièce de théâtre dans l'après-midi, je fais l'aller-retour dans la journée. » (Judith, Marseille)

A contrario, pour les compagnies aériennes, l'effet est plus sensible, et elles encouragent la mobilité touristique pour 12 personnes. Un répondant habitant près de Colmar utilise l'avion, et exclusivement les *low cost* pour « traverser la France » (Gabriel) et loue une voiture sur place.

À la question de savoir si l'augmentation de l'offre *low cost* incite à davantage voyager, cette personne répond :

« Oui tout à fait. On en entend de plus en plus parler, donc cela donne envie de les utiliser. » (Thérèse)

Cependant, même si les *low cost* n'ont pas influencé directement l'usage de ce type de compagnie, un répondant indique qu'indirectement ils ont eu un effet en entraînant une baisse des prix des compagnies concurrentes (Hildegarde).

Un seul répondant affirme ne pas souhaiter prendre l'avion et en particulier les *low cost* pour des motifs environnementaux et en raison des conditions de travail des salariés. Cela s'explique d'une part car elle travaille dans le public, et ne cautionne donc pas la gestion des ressources humaines par les compagnies *low cost* et par ailleurs, c'est une personne qui a l'un des salaires le plus faible de l'échantillon et qui vit seule avec deux adolescents (Éléonore).

3.2.3. La valeur donnée aux différents modes de transport

Le choix d'un mode de transport est lié à la praticité, il relève d'un comportement qui tend vers le rationnel, celui de l'*homo œconomicus*, mais il comporte aussi une part d'affect. Il n'échappe pas non plus aux images que les personnes projettent sur les moyens de transport. Les ressentis peuvent être positifs comme négatifs. De nombreux auteurs ont travaillé sur les représentations associées aux modes de transport et à leur évolution. L'irruption de la problématique du développement durable participe à redonner de la valeur aux modes de transport les moins polluants, mais il n'en demeure pas moins que certains modes, et en particulier, l'automobile, restent valorisés socialement face aux modes collectifs (Raux, 2006, Bribois, 2010, Institut Région Paris, 2020).

La voiture est davantage perçue de façon positive et les résultats que nous observons sont conformes aux conclusions des recherches effectuées sur les valeurs associées à l'automobile (Orfeuill, 1994, Dupuy, 1999 et 1995, 2018). Une majorité de personnes donnent des qualificatifs forts montrant leur attachement à l'automobile et à ce qu'elle représente. Même si dans certaines situations, elle n'est pas privilégiée, une grande partie des personnes interrogées montrent une préférence pour l'automobile.

Les qualificatifs donnés spontanément les plus utilisés sont : « liberté », « souplesse », « disponibilité », « rapidité », « simplicité », « autonomie », « pratique » alors que les transports collectifs sont davantage associés à une « contrainte » sauf sous certaines conditions, notamment quand l'usage de l'automobile n'est pas possible (trop loin) ou difficile.

Annie résume ainsi ses choix modaux :

« Je pense que c'est une question de sortir indépendante, ouais et puis j'adore conduire aussi ». (Annie)

Pour cet autre répondant :

« Je ne me pose jamais la question du train, je préfère la voiture car je suis plus libre ». Pour lui, une personne qui utilise une voiture, c'est une personne « qui aime sa liberté, qui n'aime pas trop les contraintes horaires, qui une fois sur place peut bouger comme il a envie. » (Henri)

Ou encore :

« Après quand on part en direct avec notre voiture, enfin... nos propres moyens c'est plus agréable car on est plus libres de faire ce que l'on veut, on peut s'arrêter. » [...] « je pense que quand on a une voiture on est libre on peut s'arrêter et on n'est pas tenu par le temps, on s'arrête quand on veut et si on a envie de faire une pause voilà, c'est plus la liberté la voiture. » (Catherine)

La notion de confort apparaît aussi :

« Un usager de la voiture, c'est, peut-être, ça amène peut-être son confort. Je ne sais pas. Contrairement au train, où il faut partager. Et que les places sont plus petites, dans la voiture aussi, hein, mais on est peut-être moins limité en termes de bagages, dans une voiture qu'en train. Après c'est peut-être plus, peut-être une voiture plus familiale, on part à plusieurs, je sais pas, non, je sais pas, j'aurai pas forcément mis de critère, comme ça là, je...Je sais pas. Pour moi c'est vraiment plus avoir une liberté de partir en voiture, vraiment plus libre de faire ce qu'il veut au moment où il le veut. Alors que le train, c'est soumis à des horaires... Voilà. » (Céline)

Seule une personne exprime un manque d'intérêt pour ce mode. Il s'agit d'un Parisien, même s'il peut occasionnellement louer une voiture.

Concernant l'avion, les avis sont partagés. Ils sont unanimes sur son caractère indispensable pour certaines destinations, mais il n'est pas privilégié lorsqu'il y a une alternative modale, principalement en France. Cependant, certaines personnes apprécient tout particulièrement ce mode en le qualifiant « *d'hyperpratique* » (Catherine).

Le TGV bénéficie d'une image positive pour certains voyageurs :

« C'est confortable, on peut bouger dedans ». « Je trouve qu'on voit bien le paysage aussi. » (Martin)

« Ben y a la rapidité évidemment c'est plus rapide en TGV qu'en voiture voire que l'avion, côté détente, l'absence de contrainte liée à la voiture, l'absence de bouchon. » (Flore)

Il est parfois associé aux déplacements professionnels mais ces mêmes personnes le considèrent comme trop cher pour les déplacements touristiques. Une des répondantes indique que le TGV lui « *fait penser à un bus* » (Catherine).

Même pour les personnes qui affirment apprécier le train, elles parlent aussi de contraintes :

« Le train est contraignant sur place, contrainte aussi pour les bagages et les horaires. » (Céline)

« Bah déjà si il y avait un peu plus de liaisons. Notamment transversales, après nous voilà pour aller sur Paris, c'est vrai qu'on y va en train. On n'y va pas non plus très souvent mais c'est vrai qu'on utilise le train. Après moi je l'utiliserai plus pour aller côté Atlantique, mais voilà faut traverser et il n'y a pas de liaisons en fait, à chaque fois faut passer par Paris. C'est très long, c'est très long. » (Isabelle)

« Faudrait qu'il y ait déjà plus de train, faut que ce soit plus direct, parce que quelques fois c'est compliqué d'aller d'une région à l'autre en train. » (Gertrude)

Le sujet a aussi été abordé par le biais d'une question portant sur l'image de l'utilisateur type du train auprès des individus interrogés.

La plupart des répondants estime que le train convient à des personnes seules, mais pas à des familles avec enfants. Le train est assimilé à des personnes jeunes « *qui ont le temps* » (Isabelle) et avec un « *sac à dos* » (Henri). Un répondant considère que cela correspond à des personnes qui rejoignent de la famille et auront donc la possibilité d'être véhiculé sur place (Marguerite). Le train est aussi parfois désigné comme un mode de transport par défaut pour les personnes qui ne possèdent pas de voiture ou pas suffisamment fiable. Il semblerait que la possession d'une voiture écarte l'alternative ferroviaire. Des répondants interrogés indiquent utiliser la voiture alors qu'ils étaient usagers du train lorsqu'ils étaient plus jeunes et n'étaient pas équipés d'un véhicule individuel (Johnny, Annie). Enfin, la structuration du réseau français se répercute dans les réponses puisque l'usage type serait parisien :

*« Une personne seule, voire un couple, mais pas d'enfants ça c'est certain, euh..
et des Parisiens. Je vois bien des Parisiens, plus que nous, voyager en train. »*
(Thérèse)

Conclusion

Le choix modal est donc le résultat d'une combinaison de critères liés à la praticité des différents modes mais aussi des valeurs qui y sont associées.

En conformité avec les moyennes nationales, l'automobile est le premier mode de transport utilisé par notre échantillon. Par ailleurs, et comme souligné précédemment, nous observons une sur représentation des personnes voyageant à l'étranger, y compris sur de longues distances. L'usage de l'avion est donc logiquement cité par la quasi-totalité des répondants. Enfin, le train est apprécié dans certaines situations mais reste moins utilisé que les deux autres modes.

PARTIE 4 : POSTURES AU SUJET DE LA QUESTION ENVIRONNEMENTALE

Comment les individus se situe-t-il par rapport à la question environnementale ?

4.1. Les actions environnementales au quotidien

L'ensemble des personnes interrogées dans l'enquête déclarent mettre en œuvre des pratiques environnementales intégrées dans leur vie quotidienne. Ces pratiques sont en fait assez développées et traduisent une réelle prise en compte de différentes actions qui concourent à un mode de vie plus respectueux de l'environnement.

4.1.1. Des pratiques vertueuses au quotidien

Pour la majorité des répondants, il s'agit à minima de trier les déchets du ménage et faire un compost quand cela est possible. À un autre niveau, les interviewés font attention à leur consommation d'eau, d'énergie - ne pas utiliser la climatisation, faire attention au chauffage, (même si on a parfois une piscine), réduire les emballages, isoler sa maison, etc.

À un autre niveau, quelques ménages privilégient les producteurs locaux, notamment à travers les achats au marché. Certains répondants intègrent une réflexion sur leurs modes d'achat (typiquement éviter Amazon) et deux ménages privilégient de façon croissante l'achat de vêtements français.

Les répondants font également attention aux trajets en maximisant le covoiturage (emmener plusieurs enfants à l'école par voiture, partager les trajets avec des collègues). Nombreux sont ceux qui ont opté pour le vélo dans leurs déplacements quotidiens quand cela s'y prête (trajets courts et sécurisés). Les transports en commun sont toujours envisagés, s'ils ne sont pas

utilisés c'est souvent pour leur manque de praticité (longueur du trajet par rapport à la voiture, transports bondés dans les grandes agglomérations, etc.).

« Disons qu'on fait le tri, qu'on tri les déchets, on va acheter des objets qui sont peu consommateurs d'énergie. On utilise souvent les transports en commun en ville. On prend jamais la voiture à Paris, par exemple. On a pas d'enfants, ce qui écologiste pour certains. » (Hildegarde)

Plusieurs s'interrogent sur la portée de leurs actions, car ils ont bien conscience qu'ils ne sont pas vertueux, qu'ils restent dépendants à la technologie, que les flux numériques sont source de pollution, etc. Il leur manque une visibilité globale qui leur permettrait d'être plus réaliste et avoir une vision d'ensemble sur leurs impacts variés.

« Non, ça fait un moment déjà, ouais, ouais, ça fait très longtemps déjà parce que il y avait eu des émissions qui m'avait interpellée sur Canal+ entre la personne qui est bio, qui mange bio, puis l'autre personne qui n'a pas d'argent et qui mange la malbouffe, mais au final quand vous faites le calcul, la personne qui est bio elle a de l'argent, elle voyage, au niveau de sa consommation carbone... tout ça.... et je trouvais d'ailleurs que c'est pas assez développé mais justement pour qu'on voit notre impact.... »

(Eléonore)

Les résultats obtenus dans cette étude confortent la littérature, le comportement responsable se retrouvant dans différents domaines de leurs vies comme l'ont montré Thapa (2010) ou Iwata (2010). Ces comportements sont caractéristiques des citoyens contemporains, un ensemble de pratiques dorénavant bien ancrées dans leurs vies.

4.1.2. Les voyages constituent une exception

Au final, ces engagements ne trouvent pas d'écho dans la consommation de voyages. Les engagements au quotidien sont dissociés de ceux que l'on pourrait avoir dans le choix des vacances. Le choix des voyages est par définition une consommation hédonique, un achat plaisir pour lequel les considérations environnementales sont peu prises en compte.

Même les interviewés qui ont un comportement pro-environnemental actif au quotidien, n'hésitent pas à prendre un avion pour un voyage lointain : le désir de voyager reste plus fort que les convictions environnementales :

« On trie au maximum les déchets, on essaie d'utiliser des contenants plus gros pour pouvoir recycler tout ce qui est emballage et des choses comme ça. On essaye de limiter notre consommation en électricité. Pareil sur l'eau. On essaye de limiter un maximum, on laisse pas couler le robinet quand on se lave les dents par exemple. On fait très rarement la vaisselle à la main parce qu'on a un lave-vaisselle et on sait que ça consomme moins. Nos machines on lave jamais..., ou à part quelques trucs, à température élevée. Ça permet de ne pas faire monter en énergie. J'essaie de récupérer de l'eau pour pouvoir faire mes arrosages de plantes dans le jardin. [...]Après, de par ma profession je suis assez sensible, c'est vrai mais l'impact sur les voyages, j'y pense jamais. » (Henri)

« ...On est extrêmement vigilant, donc, le recyclage, là on est dans une région en plus où il y a beaucoup de maraîchers. Nous on favorise énormément ça. On s'interdit d'acheter sur des sites, Amazon etc. Je commence à acheter de plus en plus de vêtements français. Oui, oui, là-dessus bien sûr je...On change...C'est vrai que nos habitudes, ouais. Niveau voyage par contre non pas du tout. » (Julie)

À bien des égards, les résultats obtenus dans notre étude confortent les travaux sur les comportements responsables dans la sphère touristique. On retrouve bien l'attitude-*behavior gap* avec des individus dissociant leurs comportements pro-environnementaux sur leurs lieux

de résidence, de leurs comportements dans leurs choix de vacances (Bolher et alii, 2006, Nordlung et Garvill, 2003). On constate que les prises de décision, à quelques exceptions près, n'intègrent pas la dimension environnementale comme l'avait déjà identifié Miller et al. (2015), Ramchurjee & Suresha (2015). Juvan & Dolnicar (2014) avait également identifié plusieurs stratégies permettant aux usagers de gérer leur dissonance cognitive. Certains de ces éléments se retrouvent dans cette étude, notamment questionner le réel impact de leurs pratiques, rejeter la responsabilité sur des cas jugés comme plus graves ou encore considérer les vacances comme une exception. Ce dernier point semble être particulièrement important, même s'il n'est pas toujours verbalisé, on perçoit que les hypermobiles interrogés semblent suspendre leurs principes pro-environnementaux lors de vacances. Hibbert et al. (2013) ont identifié que les individus pouvaient mobiliser différentes identités pour justifier leurs choix de mobilités, un constat conforté par cette étude.

Bolher et alii (2006) indiquent que ce gap se retrouve surtout à propos des voyages internationaux. Cette étude identifie des résultats similaires sur l'international, mais au sujet des vacances dans l'espace national également. En dehors des déplacements en grands centres urbains ou professionnels, les choix de modes de transport intègrent au final très peu de considérations environnementales.

4.2. La majorité des sondés n'ont pas l'intention de renoncer à voyager

Pour la majorité des personnes interrogées, les voyages qui avaient été prévus et ont été annulés en raison des confinements successifs et des contraintes de voyage à l'international restent d'actualité. Il s'agit donc pour la majorité de reporter le voyage dès que les frontières seront ouvertes à nouveau et que les conditions sanitaires permettront la réalisation de ces projets.

« On compte bien reprendre maintenant, on est vaccinés, on compte bien reprendre. » (Mélanie).

« Non, on va le décaler. Parce qu'on a vraiment envie de les emmener là-bas [Polynésie]. On aimerait les emmener là où on s'était rencontré. Mais, pour l'instant, le problème c'est qu'il y a un stop, aux États-Unis, il y a une escale aux États-Unis. Et C'est très compliqué pour l'instant les États-Unis. Et que secondairement, en plus on se dit que c'est quand même le voyage de notre vie. Donc on veut pas y aller dans les conditions où la moitié des trucs sont fermés et où y'a des restrictions pour aller au restaurant, des restrictions pour les activités. On préfère attendre un peu et vraiment partir et profiter à 100% de tout ce qu'on pourrait, qu'on pourra faire. » (Berthe)

4.3. La crise sanitaire a-t-elle permis de mieux apprécier les voyages en France ?

Pour la majorité des interviewés la crise sanitaire a nécessairement créé la possibilité de (re)découvrir la France comme destination de vacances. Beaucoup partaient déjà en France et cette habitude persistera, mais les voyages lointains gardent une place incontournable dans leurs projets de vacances :

« Je trouve notre pays magnifique et à chaque région, chaque région qu'on découvre c'est top et après si on a la possibilité de faire des voyages soit ville européenne ou là... on a ce projet au Mexique avec les copines. Ah ça c'est du plus, c'est du bonus. » (Mélanie)

Pour d'autres c'est une prise de conscience sur la cherté des voyages en France :

« Mais je me suis rendue compte d'une chose c'est que en France les vacances sont excessivement chères. Y aller [à l'étranger] c'est toujours cher, mais sur place on se débrouille mieux ailleurs je trouve. » (Laetitia)

4.4. La découverte est souvent associée à un voyage lointain

Les vacances restent fondamentales pour le relâchement et le ressourcement. Les vacances à l'étranger ne sont pas une condition impérative dans cette équation, mais elles restent attractives car le changement de contexte, la découverte de nouvelles cultures, etc. contribuent à un dépaysement chèrement désiré.

« Si j'étais obligé à voyager que localement ? Bah, je serais quand même déçu, quoi. Fin même si la France est belle etc., mais au bout d'un moment, moi j'ai envie d'aller un peu plus loin. Ça ne me dépayse pas assez. Fin, voilà. » (Juliette)

« Alors j'aurais peut-être trouvé si on creuse encore, enfin peut-être dans des endroits, plus campagne, mais en fait j'avais envie de m'évader l'année dernière. Je n'avais pas envie de rester en France. On a la chance de pouvoir si on est déjà beaucoup dans nos régions, là déjà, c'est pas comme si je découvrais la France, parce que d'habitude je pars à l'étranger. J'ai la chance de connaître déjà pas mal nos régions quoi. Donc j'avais envie de me, vraiment d'aller loin. Et puis, cette année c'était pareil, quoi. Faut que je bouge, faut que j'aille voir... J'ai l'impression que sinon ce ne sont pas de vraies vacances parce que je ne coupe pas avec mon milieu, en fait, voilà, on bouge pareil, on voit les mêmes gens. Voir les gens en terrasses, je ne sais pas ça... c'est pas mon truc. » (Annie)

Cette notion de dépaysement à travers le voyage lointain est une notion acceptée dans la recherche en tourisme où la consommation est toujours sous l'angle des facteurs *push* et *pull* (Dann, 1981). Les facteurs *push* correspondant aux raisons qui motivent les consommateurs à partir en vacances et les facteurs *pull* traduisent les éléments à la destination qui sont susceptibles de les attirer. Le dépaysement est plus fort à l'international où la découverte de nouvelles cultures et de nouveaux pays est renforcée. La distanciation à la vie quotidienne se trouve ainsi renforcée et permet une restauration du corps et de l'esprit (Lehto, 2012).

4.5. Culpabilisation parfois - contestation rarement

La compensation carbone est comprise, mais finalement peu intégrée par les sondés (est-ce libre ou imposé ? À quoi cela correspond vraiment ? Quels effets ?). Il n'y a pas de vraie culpabilisation par rapport aux voyages. Certains interrogés indiquent qu'ils se questionnent plus qu'avant, qu'ils s'interrogent, mais on constate qu'au final ces interrogations ne pèsent pas vraiment dans les choix des modes de transport. Seule une interviewée s'interroge réellement, notamment sur les conditions sociales des travailleurs de l'industrie du tourisme. On perçoit également en filigrane l'argument du prix. Face à un vol très peu cher, les meilleures intentions environnementales volent en éclat.

Certains se déculpabilisent par le fait qu'ils prennent peu l'avion (une fois par an, une fois tous les deux ans...), en conséquence ils estiment que leur consommation reste raisonnable.

« Je pense que je fais partie des gens qui sont assez raisonnables dans leur voyage. Je ne me sers pas de la voiture toute l'année. J'utilise les transports en commun toute l'année, j'utilise les transports en commun, autant que je peux, même le train pour monter, ceci, cela. Alors si je prends un billet d'avion deux fois, ou trois fois par an, je ne me sens pas coupable, entre guillemets d'avoir pris un billet d'avion, voilà. Mais bon, peut-être que j'ai tort, je sais pas. Mais, voilà. Je le vis comme ça. Et puis, et puis il y a des endroits de toute façon moi si je vais aller sur la tombe d'Elvis Presley à Memphis, j'ai pas beaucoup de choix, par avion. » (Judith)

Pour d'autres, ils ont bien conscience des problèmes environnementaux et des enjeux, mais préfèrent la stratégie de l'autruche tellement l'enjeu semble démesuré :

« C'est vrai que j'y pense, enfin, on y pense, mais l'envie de découvrir le monde est plus forte que ça. On y pense pas assez vraiment. En fait je crois. Moi je suis quelqu'un d'assez pessimiste de base et en fait, j'ai pas envie de de... c'est égoïste de ma part. C'est vrai que y penser ça me plombe le moral. » (Julie)

Enfin, d'autres préfèrent reporter la faute sur d'autres utilisateurs perçus comme ayant un impact carbone nettement supérieur au leur.

« Je vais vous dire, oui forcément, on sait que l'avion c'est une sacrée empreinte carbone. Après, comment faire autrement quand on veut aller en Europe. Effectivement on peut prendre le train ou la voiture. Mais dès que vous voulez aller sur un autre continent, c'est vrai que c'est compliqué. [...] Oui, donc, oui, on le fait, après je ne vais pas vous dire que... C'est pas ça qui va m'empêcher d'aller aux États-Unis ou voilà, ça va pas m'empêcher d'y aller. [...] Après, quand on fait les grands voyages c'est une fois par an. Voilà, il y a certainement plus d'hommes d'affaires qui utilisent l'avion régulièrement, donc, il n'y a pas non plus de sentiments de culpabilité, on va dire. Par rapport à ça. » (Isabelle)

« Mais vous croyez que si on prend deux fois l'avion dans l'année, ça va avoir un impact par rapport à ceux qui le prennent tous les jours, ou ceux qui le prennent sans arrêt? » (Julie)

4.6. La majorité des personnes interrogées n'ont pas l'intention de changer

La pandémie a-t-elle provoqué une évolution des consciences ?

4.6.1. Après la pandémie, retour à la normale

Ils proclament que le retour à la normale entraînera une reprise des pratiques et les voyages annulés du fait de la pandémie sont reportés.

« Je ne suis pas très fière parce que effectivement, je voyage beaucoup, je prends beaucoup l'avion et la voiture, donc je sais que je ne suis pas bonne quoi... sauf que

pour l'instant, je ne changerai pas parce que ce qui me motive, moi c'est le voyage. Et je ne me suis pas dit, ah bah non, j'arrête de voyager parce que.. parce que l'avion c'est mal quoi. Là pour l'instant ma motivation première, c'est d'aller, de partir. Pour l'instant, pour moi, c'est quand même le meilleur moyen de partir et de partir vite et partir loin. » (Judith)

« Et est-ce que la crise vous aide à envisager de nouvelles pratiques ? De nouveaux voyages ?

Non, non, j'ai hâte de revenir au monde d'avant ! » (Juliette)

4.6.2. Une concession : la taxation de l'aérien *low cost*

Interrogés sur une taxation du prix de l'aérien, certains seraient prêts à payer plus cher dans la limite de 15/20%. Pour la plupart des sondés, une surtaxe des vols aériens est plutôt positivement acceptée, mais le seuil d'acceptabilité semble se situer autour des 10/15, voire 20% mais c'est un maximum. Au-delà, la question se posera réellement, selon leur déclaratif. Cependant, on perçoit bien que le désir de voyage est tellement puissant que les répondants pourraient potentiellement accepter une forte variation de prix.

« ...Évidemment pour l'avion, on a bien conscience aussi des dégâts que ça peut faire. C'est sûr que si il y a une taxe, il faut bien l'accepter aussi. Bon évidemment on espère qu'elle soit pas trop élevée quand même. » (Mauricette)

« après c'est 10%, c'est-à-dire c'est par rapport aussi à la somme. Ça évolue, les 10% en fonction de combien on paye. Là j'étais partie sur du low cost, ça fait 135, même si on avait payé 500, ou 400, si on avait eu envie d'y aller, pourquoi pas. Vu que c'est des moments un peu exceptionnels, c'est pas régulièrement, si vraiment ça nous tient à cœur... » (Marguerite)

« Alors j'ai aucune idée du pourcentage du prix du billet sur un séjour. Je vais essayer d'imaginer ce que ça pourrait donner. Je pense qu'il faudrait pas plus de

15 %.[...]À 10 je commence à réfléchir, et à 15 je réfléchis sérieusement à un autre moyen. » (Henri)

Certains s'interrogent de la destination de cette taxe :

« Mais ce serait bien que l'argent ce soit pas les compagnies qui se les mettent dans les poches, mais que ça puisse effectivement être versé, dans des buts de préservation de l'environnement. » (Berthe)

« Si on taxe pour donner à l'environnement, d'accord, si on taxe pour donner à l'état et on ne sait pas où ça va, je ne suis pas d'accord [...] et les grosses entreprises, il faudrait aussi penser à les taxer aussi. » (Thérèse)

La décision d'interdire les liaisons aériennes sur des liaisons en train de 2h30 leur semble tout à fait justifiée.

« Que si on prend l'avion c'est sur des moyen-courriers c'est du low cost et donc ça représente pas les budgets important donc mettons une taxe de 5-10 %, ça changerait pas grand-chose pour le budget peut-être de prendre l'avion pas pour nous, mais parce que on prend l'avion une fois par an maximum. Mais encore je vous dis pas depuis 2019 et fin 2020 quand même parce que on est allé en Corse, mais de fait y a besoin de réguler le secteur aérien et limiter, une taxation paraît forcément inévitable.

CP : Donc par exemple s'il y a une augmentation des vols intracontinentaux donc par exemple France Portugal si on augmente de 50 % ?

M : 50 % c'est sûr que c'est autre chose. » (Flore)

Au-delà des questions de taxation, on constate que les prix planchers des *low cost* sont sans appel et motivent des choix de transport vers l'aérien. Ces résultats corroborent des études ayant déjà identifié que le prix est souvent un facteur supérieur aux aspirations pro-environnementales (Budeanu, 2007 ; Pulido-Fernandez et al., 2016). Alors que Moser (2015) a identifié que les normes sociales et personnelles ont des impacts sur les comportements pro-environnementaux, les résultats indiquent que si cela s'avère vrai pour les déplacements

du quotidien, c'est moins évident pour les modes de transports choisis pour les vacances. Si Bidle (2002) a identifié que les individus adoptent des comportements conformes aux demandes de la société, il existe peu d'évidences dans cette étude indiquant que les normes dominantes encourageraient les participants à adopter des comportements pro-environnementaux. S'ils le font, c'est pour répondre à des postures personnelles, mais la pression sociale semble très faible (la majorité des usagers font régulièrement des choix pour des modes de transport polluants sans que cela ne leur pose fondamentalement un problème, ni qu'ils se sentent jugés par leurs semblables).

Dans l'utilisation du train, on voit même que l'image renvoyée par un utilisateur peut être perçue négativement ou en tout cas que le train n'est destiné qu'à une certaine catégorie de consommateurs. Ce résultat fait écho aux travaux de Hibbert et al. (2013) qui a démontré qu'à des schémas de mobilités (notamment dans l'aérien) correspondait des images de position en société.

4.6.3. Partir plus longtemps ?

Interrogés sur leur capacité à modifier leur durée de vacances à l'avenir. Certains sont réceptifs à des vacances plus longues et moins souvent, sans que l'enthousiasme soit débordant. L'enjeu environnemental est également au cœur de cette réflexion :

« Oui on peut partir en week-end très loin, quelques fois sur deux ou trois jours, c'est sûr l'avion c'est rapide, y'en a qui partent en week-end un peu partout, en Italie, en Espagne... et ça ce n'est quand même pas très bon. Il faudrait mieux, faire un voyage un peu plus cher une fois ou deux par an, que 10 fois des petits parcours moins chers. » (Marcelle)

Une grande partie précise que, pour des raisons de contrats de travail, c'est de toute façon impossible pour eux de changer leurs plans de vacances. Même s'il leur semble logique de partir plus longtemps quand on part loin, dans la réalité les courts-séjours sont toujours pratiqués.

Conclusion

L'analyse des entretiens met donc bien en relief que le tourisme n'est pas une pratique anodine dans notre société. D'une part, au sens plein de la *recréation* recherchée, elle est indispensable au fonctionnement de la civilisation industrielle dont le déploiement a été en partie assuré par le relâchement que le tourisme procure par la mise en œuvre de pratiques dans des lieux codés et conçus pour cette finalité. D'autre part, l'approche institutionnelle qui agrège au tourisme *sticto sensu* les visites aux parents et amis, amène à considérer que les relations sociales impliquent aussi des déplacements. Dans ces conditions, puisque les individus n'envisagent pas de renoncer, quelles marges de manœuvre ?

PARTIE 5 : PRÉCONISATIONS POUR RÉDUIRE LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX DES MODES DE TRANSPORT LIÉS AUX PRATIQUES TOURISTIQUES

Cette partie traite de la question des leviers d'actions pour favoriser la transition vers des pratiques touristiques moins polluantes.

Les entretiens avaient pour objectifs d'appréhender les conditions du changement de pratiques touristiques en :

- questionnant les (nouvelles) pratiques induites par la crise sanitaire,
- tentant de percevoir les leviers au changement de pratiques (renoncement, nouvelles pratiques...),
- observant les réactions à plusieurs propositions de leviers : taxation, interdiction, quotas carbone, nouvelle organisation des temps de travail / congés.

Des entretiens, nous tenterons de lister les pistes ou préconisations pour orienter les pratiques touristiques vers des choix modaux plus vertueux.

5. 1. Changements de pratiques induits par la crise sanitaire

Certes le confinement lié à la crise sanitaire a permis pour beaucoup de redécouvrir la France. L'expérimentation d'une autre manière de voyager (moins loin) a été appréciée mais un sentiment de frustration et d'attente au retour à la normal est très présent. La pratique de tourisme local ou à l'échelle de la France, ne sera pas consolidée dans le temps par ceux qui ont l'habitude des voyages à l'étranger, qu'ils associent à un « dépaysement », une « rupture » ... (*cf. supra*).

Enfin, les voyages qui n'ont pas pu avoir lieu seront globalement reprogrammés. Ce n'est qu'une question de temporalité !

5.2. Changement de pratiques au regard des questions environnementales

Quasiment tout le monde se dit être vertueux. Cette perception ne reflète pas la réalité si l'on approfondit en demandant des exemples de pratiques vertueuses. Peu de personnes ont une vision globale intégrée sur plusieurs thématiques : habitat, alimentation, réemploi, réutilisation...

Néanmoins, ils considèrent tous le tourisme comme une exception. Globalement il n'y a pas d'intention de renoncer aux voyages, même si des contraintes (taxe, quota...) sont mises en place. Le sentiment de culpabilité est présent mais les personnes s'en accommodent (dissonance cognitive avouée mais ignorée).

Les principaux apprentissages de ces entretiens sont :

l'habitus touristique permettant de se *déroutiniser* est plus fort que les enjeux climatiques perçus. Le tourisme est une pratique nécessaire au bien être ;

Il existe une dissonance entre une prise de conscience (même légère) des enjeux climatiques et la pratique touristique.

Le développement durable appliqué à la mobilité devrait induire une réduction des impacts par la réduction de l'usage et le choix de transports moins impactant. Pourtant, dans les entretiens, il est plus facilement question de changer de mode de déplacement plutôt que de réduire les déplacements. Le changement de modes de transport est plus acceptable que la suppression ou la réduction des pratiques touristiques lointaines. Cela tient aussi au fait que la pratique de découverte induit presque automatiquement un déplacement à longue distance, alors que le repos se conjugue avec la familiarité, donc est compatible avec un déplacement de faible amplitude. Toutefois, le repos en hiver peut supposer des horizons tropicaux car la chaleur de l'eau de mer et de l'air en sont des constituants essentiels selon les

normes en vigueur dans la société occidentale depuis les années 1910 (aux États-Unis) -1930 (en Europe).

5.3. Appétence aux propositions de leviers au changement de pratiques

Plusieurs questions portaient sur les leviers suivants :

- taxation des vols intérieurs (France / France), vols intracontinentaux (France / Europe), vols intercontinentaux (France / Monde)
- interdiction des vols en Europe
- quotas carbone égaux pour tous (au sens : indifférent des critères de pouvoir d'achat)
- nouvelle organisation des temps de travail / congés pour partir plus longtemps.

Les personnes interrogées sont globalement dubitatives sur l'efficacité de ces mesures coercitives.

Nous ajoutons que certaines de ces mesures posent question : les unes d'un point de vue social, les bas tarifs aériens jouent dans le sens de la diffusion de l'accès à l'avion, et d'un point de vue d'aménagement du territoire. En effet, les tarifs *low cost* sont en partie proposés grâce à des subventions des institutions qui cherchent à capter une partie du trafic pour soutenir une activité économique. Cette stratégie conforte des aéroports situés en périphérie des grandes métropoles ou en zone rurale.

Par contre, la perception du changement de rythme (avoir des vacances plus longues moins souvent) est très différente. Certains apprécient le rythme actuel, d'autres au contraire seraient très favorables à un changement d'organisation leur permettant de partir plus loin et plus longtemps, réduisant ainsi l'impact du transport (jusqu'à envisager un mode de transport doux et lent intégré au voyage).

5.4. Perception des différents choix modaux

Le train est perçu comme :

- Cher pour les familles nombreuses par rapport à la voiture,
- Rapide par rapport à d'autres modes de transport, mais cela dépend des destinations,
- Peu pratique notamment pour la gestion des bagages,
- Assurant une mauvaise desserte (correspondances, faible fréquence des trains),
- Ayant une image négative et stéréotypée (étudiants, professionnels, personnes modestes),
- Intéressant pour les liaisons entre grandes villes et pour les personnes seules
- Permettant de faire d'autres choses (regarder le paysage, lire...).

« Ben y a la rapidité évidemment c'est plus rapide en TGV qu'en voiture voire que l'avion, côté détente, l'absence de contrainte liée à la voiture, l'absence de bouchon. » [...] « La voiture elle est blindée. » (Flore)

L'avion est perçu comme :

- Indispensable pour aller à l'étranger ou loin,
- Accessible financièrement grâce aux *low cost* (pour tous les répondants sauf si l'aéroport est très loin et si le caractère *low cost* induit une qualité moindre). Le *low cost* est préféré aux compagnies traditionnelles sur les déplacements court et moyen courriers en raison des tarifs attractifs proposés. Ce type d'aviation a aussi entraîné un effet de baisse sur les prix pour l'ensemble du secteur. Pour les voyages long courriers, les compagnies traditionnelles sont moins concurrencées et reprennent donc l'avantage. Les répondants considèrent par ailleurs qu'elles offrent davantage de confort et de garanties en cas de difficulté.

La voiture est perçue comme :

- Pratique pour les voyages au pied levé,

- Donnant une impression de liberté (bagages, changement de programme, planning souple...),
- Simple et confortable,
- Moins chère ?

« Ben vu que c'est par voiture n'y a pas tellement de planifications » (Flore)

Globalement, les personnes interviewées ont leurs habitudes de voyage (toujours les mêmes pratiques touristiques) et leurs habitudes de transport (peu d'évolution des choix modaux - sauf si évolution du nombre de personnes dans le foyer familial ou évolution de la santé ne permettant de ne plus conduire). L'effet « achat d'une voiture » semble très influent sur les choix modaux.

5.5. Leviers pour augmenter l'usage du train et réduire l'usage de l'avion

Le choix des voyages est par définition une consommation hédonique, ainsi les contraintes liées aux choix modaux doivent être minimales. Plusieurs leviers ont été identifiés pour augmenter l'usage du train, à la place d'autres modes de transport plus polluants (voiture, avion).

5.5.1 La réduction des prix des billets

- Proposer d'accumuler des points pour l'achat de billets via les cartes de paiement comme pour l'avion (Air miles),
- Rendre identifiables les offres *low cost* (comme pour l'avion),
- Subventionner les mobilités douces (plan de déplacement entreprises, financement par l'État...).

5.5.2. Les services

- Développer une offre de bagages à la carte : transport et/ou livraison, aides aux connexions entre gares...,
- Relier les modes de transports pour faciliter le changement de modes de transport en fonction des contraintes (exemple : je prends le train pour aller au plus près de ma destination finale et je termine en voiture pour avoir la liberté de mes déplacements sur place).

5.5.3. Le changement de la perception du train

- Faire découvrir ou redécouvrir le train à ceux qui y sont réticents et lever les *a priori* à travers un test (quid d'un billet gratuit d'essai, d'une invitation à tarif avantageux, ou d'un parrainage par une connaissance par ailleurs usager adepte...),
- Travailler l'image voyage en train, par exemple : mettre en avant la notion de liberté de faire autre chose pendant le voyage (regarder le paysage, travailler, lire, discuter,

dormir) tout en arrivant au cœur des villes (lorsque cela est le cas). La communication pourrait valoriser le plaisir et l'émotion ressentie d'arriver en plein centre-ville et d'être directement au cœur de la zone touristique.

5.5.4. Le développement d'une nouvelle offre ferroviaire

- Développer les trains de nuit en jouant sur l'avantage « gain de temps »,
- Développer et mettre en avant les liaisons optimisées (train / autocar) pour gérer la disparité des petites lignes,
- Développer l'inter-modalité (application reliant offre train / bus / covoiturage pour optimiser le temps de déplacement) en fonction des besoins, en optimisant les services notamment via internet (un seul billet, une seule réservation), alors qu'actuellement l'offre reste segmentée.

5.5.5. Leviers pour modifier la perception du transport

Le vrai changement n'est pas de substituer un mode de transport par un autre moins polluant, mais d'intégrer le volet « transport » dans l'impact global de la pratique touristique. Cela induit de revoir notre perception du transport (aujourd'hui, c'est le moyen d'accéder à la destination). Le voyage démarre lorsque l'on quitte son habitation. Le transport fait aussi partie du voyage mais ce n'est pas la perception générale. L'usage de modes de transport plus doux (covoiturage, vélo) ou le tourisme local sont des perspectives plus résilientes et cohérentes avec la réalité de notre futur.

Le chemin est encore long pour :

- créer un désir de transport alternatif à la voiture, au train ou à l'avion,
- inclure le transport dans le tourisme.

Les entretiens montrent bien un lien fort entre tourisme et mobilité. Les termes de « routine », « rupture du quotidien » ... sont bien présents, et ce, dans tous les témoignages. Le tourisme induit donc systématiquement un déplacement, comme le précisait Élias et

Dünning (1994). C'est d'ailleurs la principale motivation du voyage. D'où un rejet quasiment unanime du « tourisme local », piste pouvant réduire les impacts environnementaux, mais perçu comme moins « dépaysant ».

Le principal frein identifié ici est le sens du tourisme lui-même. Les entretiens mettent bien en évidence cette valeur de bien-être, d'émotions positives ressenties lorsque l'on est en voyage. Cette valeur positive est à la fois liée au fait social (pression sociale qui s'observe au retour des vacances : « où es-tu parti ? ») et à l'*habitus* (habitude d'un plaisir attendu). Enfin, sur la question des inégalités sociales afférentes, on voit bien que le pouvoir d'achat conditionne l'accessibilité au plaisir de voyager. Pour certains, c'est d'ailleurs un frein. La destination marque également le statut social.

Le réenchâtement de l'offre touristique à plus faible distance suppose des investissements, de l'imagination et de l'innovation afin de proposer des offres attractives.

De ce point de vue, des réalisations comme les Center Parcs qui proposent des séjours fondés sur un bain ludique et chaud à faible distance des métropoles constituent une alternative aux voyages lointains.

L'itinéraire « La Loire à vélo », le Slow Tourisme (sous réserve d'approfondissement des propositions se revendiquant de ce terme, car le mot est nouveau mais la réalité ancienne – cf les randonnées à pied ou accompagné par un âne...) constituent d'autres propositions, à étudier et à valider au regard des impacts environnementaux induits par les structures elles-mêmes et par les attentes des voyageurs.

La question de la recherche de la sobriété du tourisme dans les infrastructures devra être au cœur de l'offre.

5.5.6. Levier via l'expression des émotions

La question des enjeux climatiques peut engendrer des émotions comme la peur, le stress. Or, l'apprentissage n'est pas optimal en situation d'anxiété. Cela induit un mécanisme d'inhibition à l'apprentissage, donc une résistance au changement de pratiques. La formulation orale des émotions permet selon Damasio d'aboutir à des comportements plus rationnels. Cela pourrait donc être un levier. Dans les entretiens, ces émotions de stress et de peur ne sont jamais exprimées. La conscience environnementale, qu'ils se disent avoir, n'a pas d'impact sur leurs pratiques touristiques.

5.5.7. Levier via la mobilisation du circuit de la récompense et l'inhibition cognitive

Dans les entretiens, le circuit de la récompense est bien identifiable. La pratique touristique est une récompense aux efforts de travail de l'année. Elle peut prendre la forme de longue pause estivale ou de break sur le week-end. Tout est prétexte à « prendre du bon temps ». Mais, si le shoot dopaminergique est bien identifié, cela révèle une certaine temporalité entre l'effort et la récompense. Ainsi, nous pourrions donc attendre notre dose de dopamine ?!

Pour réduire la dissonance cognitive, plusieurs stratégies sont possibles. Dans les entretiens, certains usent de la trivialisatation (minimisation des choix modaux sur l'environnement), le déni de responsabilité (report de la responsabilité sur les voyageurs d'affaires par exemple), le mécanisme de fausses attributions (attribution de la dissonance à une des caractéristiques de la situation : accessibilité de la destination, moins pratique...).

6 : PISTES DE RECHERCHE

Parmi les pistes de recherche que ce projet ouvre, les auteurs pointent plusieurs besoins :

- L'état de la littérature existante ainsi que cette collecte de données ne permet pas de percer finement les raisons de la non-diffusion des comportements pro-environnementaux du quotidien dans l'univers des vacances. La dimension hédonique de la consommation de vacances ne semble pas être suffisante pour justifier l'abandon des normes personnelles pro-environnementales dans les choix de vacances et de transports. La personnalité multiple des usagers est une piste qui mériterait d'être davantage explorée pour mieux comprendre pourquoi les consommateurs arrivent ainsi à se dissocier dans leur consommation touristique. Cette analyse doit également prendre en compte les différents types de motivations de vacances. Par hypothèse, il faudrait mesurer si la sensibilisation au lieu et à ses problématiques (fragilité d'un environnement naturel, externalités négatives d'une forte fréquentation touristique, etc.) peut favoriser des comportements vertueux.
- Les résultats indiquent que l'image des usagers du train est très stéréotypée et semble limiter l'usage du train à des jeunes ayant des moyens limités ou pas encore le permis de conduire. Il semble qu'un travail de fond soit nécessaire pour que l'image de l'usager du train puisse être renforcée et davantage positive. Pourquoi l'image de l'utilisation du TGV dans le milieu professionnel est-elle acceptée alors que l'utilisation du train en vacances ne l'est pas ?
- L'utilisation de modes de transports à faibles émissions carbone, comme le train, semble vite montrer ses limites dans la logistique des vacances. Les résultats pointent les limites du train quand il s'agit de pouvoir se déplacer sur le lieu de vacances : difficultés pour le transport de bagages, et plus généralement prix élevé des voyages en train. La perception de ce prix est perçue d'autant plus élevée que ceux des compagnies aériennes *low cost* sont sans appel. Le tarif des *low cost* impose un

standard particulièrement bas que d'autres modes de transport peuvent difficilement concurrencer.

- Les limites évoquées en lien au train doivent s'inscrire dans une réflexion de fond pour développer des transports doux connectés entre eux permettant des déplacements fluides et abordables (exemple : En Bretagne sans Ma Voiture, Ticket Climat en Autriche, région des châteaux de Louis II en Bavière, etc.).

- Il est également important de réfléchir aux conditions qui rendraient la proximité désirable. Alors que la pandémie a laissé penser que toutes les proximités se valaient, force est de constater que les qualités des lieux, fondées sur les représentations sociales sont disparates : tous les territoires ne se valent pas dans leur capacité à attirer la *staycation*. D'ailleurs, les concentrations spatiales des pratiques touristiques et les associations entre pratique dominante et destination sont stables dans le temps long (Violier et alii, 2021) :
 - Le repos oriente le choix en faveur des littoraux des mers relativement chaudes depuis le début du XXe siècle, auparavant, au temps du bain froid et de l'esthétique de la peau blanche, la côte normande était préférée ;
 - Les activités physiques sélectionnent plutôt la haute montagne depuis le XVIIIe siècle ;
 - La découverte privilégie les hauts lieux de la civilisation où le patrimoine est associé à des paysages pittoresques depuis les villes jusqu'aux campagnes méridionales.
 - À l'inverse, la France du Nord-Est est boudée, tant en raison des conditions de relief et de climat moins favorables, selon les normes sociales, que de l'emprise exercée sur les paysages par l'agriculture productiviste.

De fait, dans les régions délaissées, la proximité est contrainte par les moyens économiques des ménages, sans exclure ceux qui ont des possibilités mais rejettent l'idée de quitter leur région (23% des non-partants expriment « être mieux chez eux » , DGE, 2016).

Conclusion

Cette étude est centrée sur les individus les plus mobiles, qualifiés d'hypermobiles et a pour objet d'étudier si les projets touristiques des individus s'orientent vers une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux. Différents profils de pratiques sont identifiés et l'enquête permet d'approfondir les motivations clés des individus, les choix modaux, et leur position par rapport à l'environnement et leurs pratiques de voyage.

La collecte de données a été effectuée en juillet 2020, la pandémie du Covid est donc venue perturber le déroulement de l'enquête. En même temps, elle a été considérée comme annonciatrice d'une remise en question des pratiques touristiques en relation avec une prise de conscience de leurs effets sur la planète (voir notamment ; « Le tourisme dans "le monde d'après" » Dossier de la revue *Espaces* n°355, juillet 2020). Elle a donc accru les enjeux de la recherche. Cela a permis d'interroger les individus sur la durabilité des changements de pratiques et de déterminer leurs intentions de changements éventuels dans leurs pratiques de vacances, lors du retour à une situation libérée de la pandémie.

Si le *locatourisme* a été un effet des confinements et des limitations imposées, on constate que c'est essentiellement par contrainte, et l'essentiel des individus ont décidé de reporter leur voyage (mais pas de modifier leurs projets de vacances). Il semble donc que la Covid n'est pas annonciatrice d'une révolution. Au contraire, la parenthèse est refermée, dès le retour à la normale, et dès les accalmies, comme celle des étés 2020 et 2021, les individus se précipitent vers les lieux de *recréation*, et notamment vers ceux qui assouissent un désir de découverte. C'est pourquoi les mesures qui visent à contenir les effets du tourisme sur la planète pourraient plutôt s'orienter vers, d'une part, une meilleure maîtrise de la part la plus prégnante, soit les transports, et, d'autre part, vers une généralisation des incitations à un comportement vertueux sur place, aussi bien pour que les professionnels mettent en œuvre des mesures qui facilitent le passage aux actes de la part des touristes, et pour que ces derniers, eux-mêmes, poursuivent dans les destinations les comportements vertueux du

quotidien qu'ils revendiquent, ou y adoptent les gestes durables (tri des déchets, mobilités douces, sobriété dans l'usage des ressources...).

Au-delà, les manières d'être touriste reposent sur des codes sociaux élaborés au cours du temps qui, de manière systémique, rendent compte du choix des destinations en fonction des projets des individus socialisés. La découverte a nécessairement besoin d'une circulation dans le Monde, et dès lors il n'y a guère de mesures efficaces en dehors de renoncer aux *city-breaks*, de permettre les aménagements calendaires, et, le mouvement est déjà lancé, de redécouvrir des moyens de transport un temps dépassés comme le train, mais moins producteurs de gaz à effets de serre. D'autres pratiques, comme le repos s'articulent avec des valeurs, le soleil et les mers chaudes, qui se sont mises en place à partir du début du XXe siècle et qui perdurent aujourd'hui. Elles sont donc culturelles et historiques, et non biologiques, et peuvent évoluer dans le temps long. Soit, comme le réchauffement climatique va rapprocher les conditions climatiques des littoraux septentrionaux des attentes des touristes, un effet de limitation des mobilités pour atteindre les plages peut advenir. Soit, le localisme, comme valeur, peut prendre de l'ampleur dans le tourisme et modifier ou ajuster les comportements, en même temps que le local change et se *réenchante*.

Bibliographie

Albalade D. et Fageda X., 2019. Intermodal competition and tourism, in Graham A., Dobruszkes F., *Air transport: a tourism perspective*, Oxford, Elsevier : 69-81

Benhamou F., 1996. *L'Économie de la culture*. La Découverte, Repères ; 192.

Bribois X., 2010. *Le processus de décision dans le choix modal : importance des déterminants individuels, symboliques et cognitifs*. Thèse de psychologie, Université de Grenoble. 258 p.

Caillois R., 1958. *Les Jeux et les hommes*. Le masque et le vertige. Gallimard.

Cuvelier P., 1997. *Anciennes et nouvelles formes de tourisme: Une approche socio-économique*. L'Harmattan, Collection Tourisme et sociétés.

Crompton, J. L., 1979. Motivations for pleasure vacation. *Annals of Tourism Research*, 6(4): 408-424.

DGE (Direction générale des entreprises), 2016, Moins d'un Français sur deux part au moins une semaine l'été : revenu, âge mais aussi activité professionnelle et contraintes personnelles déterminent le départ en vacances. Le quatre pages de la DGE, n°65, décembre.

DGE (Direction générale des entreprises), 2019. *Mémento du Tourisme*, édition 2018, 148 p.

Dupuy G., 1995. *Les territoires de l'automobile*, Paris, Anthopos, 216 p.

Dupuy G., 1999. *La dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostics, traitements*, Paris, Anthopos, 162 p.

Dupuy G., 2018. La dépendance automobile. Retour sur la genèse du concept et ses enjeux politiques, *Flux*, n°111-112 : 104-110

Elias N. et Dunning E., 1994. *Sport et civilisation. La violence maîtrisée*. Payot
Enzensberger, 1958.

Enzensberger Hans Magnus , 1958. *Eine theorie des Tourismus*, Kurshefte

Équipe MIT, 2002. *Tourisme 1. Lieux communs*. Éditions Belin.

Équipe MIT, 2005. *Tourisme 2. Moments de lieux*. Éditions Belin.

Équipe MIT, 2011. *Tourisme 3. La révolution durable*. Éditions Belin.

Frochot, I. & Morrison, A., 2000. Benefit segmentation: a review of its applications to travel and tourism research, *Journal of Travel and Tourism Marketing*, 9(4): 21-45.

Givoni M. et Dobruszkes F., 2013. A review of ex-post evidence for mode substitution and induced demand following the introduction of high-speed rail, *Transport Reviews*, 33: 720-742

Guibert C., 2016. Les déterminants dispositionnels du « touriste pluriel ». Expériences, socialisations et contextes, *SociologieS* [Online], *Theory and Research*. URL : <http://sociologies.revues.org/5688>

Institut Région Paris, 2020. *Les déterminants du choix modal. Synthèse des connaissances scientifiques*, Paris, 78 p.

Jafari J., 1988. Le système du touriste: modèles socio-culturels envie d'applications théoriques et pratiques. *Society and Leisure*, 11(1).

Lehto, X. Y., 2013. Assessing the perceived restorative qualities of vacation destinations. *Journal of Travel Research*, 52(3) : 325-339

Michel F., 1997. *Tourisme, culture et modernité en pays Toraja - Sulawesi-sud, Indonésie*. L'Harmattan, Collection Tourismes et sociétés.

Jafari, J., & Aaser, D., 1988. Tourism as the subject of doctoral dissertations. *Annals of Tourism Research*, 15(3) : 407-429

Knafou R., Bruston M., Deprest F., Duhamel P., Gay J-C, Sacareau I. 1997. Une approche géographique du tourisme. In: *Espace géographique*, 26(3): 193-204 ; doi : <https://doi.org/10.3406/spgeo.1997.1071>
https://www.persee.fr/doc/spgeo_0046-2497_1997_num_26_3_1071

Mondou V. et Violier P., 2009. Projets, pratiques et lieux touristiques, quelles relations ? *Mappemonde*, 94. <http://mappemonde-archivage.mgm.fr/num22/articles/art09201.html>

Morin E., 1977. *La méthode 1, La nature de la nature*. Paris, Le Seuil,.

Morin E., 2005. *Introduction à la pensée complexe*. Paris, Editions du Seuil.

Orfeuil J.-P., 1994. *Je suis l'automobile*, Paris, Editions de l'aube, 95 p.

Raux X., 2006. *De la modélisation des comportements à l'évaluation des politiques publiques : le cas des transports*. HDR en économie, Economies et finances. Université Lumière - Lyon II, 82 p.

Taunay B. et Violier P., 2015. Un modèle chinois des pratiques touristiques ? Analyse des spécificités et des invariants au niveau des pratiques et des lieux fréquentés par les touristes chinois et internationaux en Chine. Dans Taunay Benjamin (Directeur), Sacareau I (Directeur), Peyvel E (Directeur), 2015. *La mondialisation du tourisme. Les nouvelles frontières d'une pratique*. Presses Universitaires de Rennes. Didact Géographie : 99-116.

Violier P., 2016. La troisième révolution touristique. *Mondes du Tourisme* [En ligne], Hors-série, URL : <http://journals.openedition.org/tourisme/1256> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/tourisme.1256>

Violier P, Clergeau C., Duhamel P. et Guibert C., (Dir.), 2016. La troisième révolution touristique. *Mondes du Tourisme* [En ligne], Hors-série, <https://journals.openedition.org/tourisme/1089>

Violier P. (Dir.), Duhamel P., Gay JC., Mondou V., 2021. Le tourisme en France 1. Approche globale. ISTE Éditions, Sciences, société et nouvelles technologies, série Tourisme et systèmes de mobilité.

Violier P. (Dir.), Duhamel P., Gay JC., Mondou V., 2021. Le tourisme en France 2. Approche régionale. ISTE Éditions, Sciences, société et nouvelles technologies, série Tourisme et systèmes de mobilité.