

City break

Le temps, c'est ce que vous en faites !

BRUNO MARZLOFF, sociologue, consultant, directeur du groupe Chronos

(chronos@groupechronos.org)

Le court séjour s'impose progressivement comme une rupture, un espace hors du temps, nécessaire à l'équilibre de vie des urbains. Une rupture (le *city break*) que l'on imagine à l'avance, que l'on prépare sur internet, que l'on veut le plus fluide possible, et que l'on savoure encore après le retour.

En mars 2006, un article de *La Tribune* nous mettait la puce à l'oreille. Le correspondant à Londres du quotidien évoquait le concept de *city break*, derrière lequel se cachent ces escapades de week-end brèves, denses et lointaines, dont sont friands les Britanniques. Intrigué, nous avons entrepris de remonter le fil de cette *rupture* d'avec la ville. Ce concept de *city break* résonne avec une série d'observations faites par ailleurs : des temporalités bousculées, des bouffées d'imaginaire, une fragmentation des vacances, une dispersion des destinations, des motifs et des modes, la place formidable d'internet et des technologies nomades, l'explosion de l'aérien et des TGV, les *low cost* et un formidable appétit de mobilités... Peut-être certains appelleraient cela du nomadisme ? Allez savoir ! Si le *city break* est une *vacance*, alors elle ne ressemble à rien de ce que l'histoire des vacances et du tourisme nous avait ensei-

gné jusqu'ici. Ne tenons-nous pas là bien plus qu'un marché en furieuse effervescence – si on en croit les données statistiques et commerciales des divers acteurs de cette filière ? N'est-ce pas d'abord un fait sociologique majeur, voire universel ? Un puissant révélateur de nos aspirations sociétales ?

Au départ, le texte d'une leçon de Michel Foucault, prononcée il y a quarante ans au Collège de France⁽¹⁾, nous guide. Suivons notre mentor. Il nous emmène des tapis volants au *city break*.

Dans ce texte merveilleux, le philosophe s'interroge sur les tapis

(1)
Michel FOUCAULT,
Conférence au
Collège de France,
1966.

volants d'Orient. "Le tapis, c'est un jardin mobile à travers l'espace. Était-il d'ailleurs parc ou tapis ce jardin que décrit le conteur des Mille et une Nuits ?" En effet, la mythologie a son origine dans les tapis persans, eux-mêmes reproductions des jardins. Le jardin était, en Perse, organisé en quatre rectangles représentant les quatre parties du monde. Déjà le lieu de l'évasion, du voyage.

Cette figure permet à Foucault de proposer la notion d'hétérotopies (des "espaces absolument autres", localisations physiques de l'utopie). "Je crois qu'il y a dans toute société des utopies qui ont un lieu précis et réel ; qui ont un temps déterminé. C'est bien sûr le fond du jardin ; bien sûr, c'est le grenier ou mieux encore la tente d'Indien dressée au milieu du grenier, des lieux réels hors de tous les lieux". Ce qui lui permettait aussi, dans sa liste baroque, d'évoquer "les villages du Club Méditerranéen (sic) et bien d'autres". Il ajoutait : "Il n'y a probablement pas une seule société qui ne se constitue ses hétérotopies". Le *city break* est sans doute l'une des hétérotopies les plus impressionnantes de notre époque, formidable révélateur de nos modes de vie.

On ne peut se contenter de gérer la productivité du temps. Il faut dépasser l'utilitaire, surtout quand on parle de vacances ! *Réenchanter la France*⁽²⁾ était déjà le titre d'un rapport de prospective du tourisme en 2004. "Il faut réintégrer l'imaginaire", déclare récemment dans les colonnes des *Échos* un autre philosophe, Michel Maffesoli. "Il faut désormais intégrer des paramètres inutiles. C'est vrai dans la production d'objets, et aussi dans la manière de les vendre : on ne vante plus l'utilité

(2) Gilles ARNAUD, *Réenchanter la France*, Rapport pour la Direction du tourisme, l'Afit, Maison de la France, le Commissariat général au Plan, 2004.

(3) Jean-Marc VITTORI, Grand Angle avec le sociologue Michel Maffesoli : "Il faut réintégrer l'imaginaire", *Les Échos*, 2 mars 2007.

(4) Rana FOROOHAR et William UNDERHILL, "Taking our time off The hectic 10-city, 10-day package tour is a thing of the past. We say good riddance", *Newsweek*, 14 mai 2007.

(5) Impedimenta : (n. m. p.) "Ce qui entrave le déplacement, l'activité" (Petit Robert). Impedimenta est le titre générique de chantiers d'études et de recherche de l'innovation, orchestrés conjointement par le groupe Chronos (Media Mundi) et in Process, autour du voyage de "l'hypermobile".

Tous les *city breaks* ne sont pas urbains !

Le concept de *city break* renvoie à la notion de rupture avec la ville. Il englobe donc toutes les formes de départs en week-end (prolongés ou non) et autres courts séjours, en ville, à la mer, à la campagne, à la montagne... Si les courts séjours en ville représentent une part importante des *city breaks*, ils n'en ont pas l'exclusivité, contrairement à une idée répandue dans le secteur du tourisme et des voyages, due à un contresens dans la traduction de l'expression *city break*.

CC

d'un objet, mais on le pare, on le cerne dans une atmosphère imaginable, on cherche à faire rêver."⁽³⁾

Les courts séjours sont bien des hétérotopies inédites produites par notre société. Elles sont issues d'une charpente du temps de la société libérée de ses rigidités collectives. Ces vacances s'imposent partout comme de nécessaires échappées du quotidien. Aux États-Unis, un récent article de *Newsweek*⁽⁴⁾ considérait que ces vacances, même brèves, sont devenues "une part essentielle, non négociable, de la vie". Le format du *city break* est d'ailleurs tellement bien installé que le *New York Times*, dans son magazine *Travel Dispatch*, propose chaque semaine la visite d'une ville en 36 heures.

Ces évasions se formatent d'un week-end entamé le *jeudredi* (joli mot d'un chauffeur de taxi poète, rapporté par Luc Gwiazdzinski), qui laisse la vague des *commuters* (personnes se déplaçant quotidiennement pour aller travailler) du lundi matin se tarir avant de reprendre le quotidien. Elles ne pourraient avoir lieu sans la formidable contraction des temps de transport qui mettent la Corse, Amsterdam, Prague, Lisbonne ou le Luberon à une ou deux heures de Paris, de Londres ou de Grenoble. Pourtant ces courts séjours ne restent des hétérotopies que parce que chaque temps de voyage – son imagination, sa préparation, ses transactions, ses *impedimenta*⁽⁵⁾, ses transits, le séjour lui-même, et même sa restitution – demeure calé sur l'utopie, quels qu'en soient les artifices. C'est ainsi que Relais H avait isolé il y a quelques années le *happy hour*, moment en suspension

pendant lequel le voyageur, libéré des contingences, retrouvait une *hétérochronie*.

Ce point de vue des contre-espaces et des *contre-temps* pose d'abord la question du *break*, de la rupture. Une rupture face à l'ordonnement immuable du quotidien ? ou face à la tension permanente du temps ? ou peut-être face à l'essoufflement d'un temps trop familier, trop récurrent pour ne plus réserver de surprises ? Encore le temps ! Qu'est-ce qui fait la singularité de cette rupture aujourd'hui ? N'est-ce pas que fait que le temps, c'est ce que chacun en fait.

D'où un certain nombre de questions, importantes. Quelle est la consistance de ce phénomène ? Peut-on évaluer son ampleur en volume et en types de population concernés⁽⁶⁾ ? Comment le phénomène peut-il évoluer ? Ce modèle, qu'il reste à caractériser, est-il stable ? Ce que l'on sait à ce jour est que le phénomène explose au point que le *city break* a connu au mois de juin dernier sa première consécration avec le premier salon international du *city break*, organisé à Athènes.

Cette posture pose moins la question du contenu de la vacance que du cadre nécessaire pour la satisfaire pour qu'elle reste une hétérotopie, pour satisfaire ce que Jean-Didier Urbain⁽⁷⁾, dans un entretien donné à Chronos, appelle "*l'exotisme du furtif*". "*Dans ce nouvel exotisme, ce n'est pas tant la destination qui importe, ni ce qu'il y a à voir, mais comment on y accède. C'est le "comment" plus que le "pourquoi". Ce "comment" cache un autre "pourquoi" : pourquoi je fais ça ? Parce que je renoue avec un vieil imaginaire du voyage. Il s'agit de se désocialiser par le voyage, de se soustraire à des normes collectives de mobilité. Cela induit des pratiques de l'ordre de la fugue, de la consommation d'impulsion, de l'instantané. Elles se traduisent par les ventes de dernière minute, le vagabondage et l'augmentation de la vente directe sur internet, l'autonomisation croissante du voyageur dans sa relation avec le prestataire, l'instauration de relations plus anonymes au service et à l'objet...*"

La question est donc moins le *quoi* que le *pourquoi*. Elle est moins le *où* et le *quand* que le *comment*. Poser la question de cet exotisme furtif contemporain, de ses attentes, de ses publics, c'est se demander comment satisfaire l'évasion pour que celle-ci reste une hétérotopie, depuis la formulation de l'idée, *bien avant le départ*, jusqu'à son partage, *bien après le retour*. Car il faut bien assumer cette étrangeté : le *city break* imprègne le quotidien au point que le déplacement du week-end, qui en est

son âme, n'en constitue qu'un épisode. S'interroger sur cet acte d'émancipation habitant le quotidien, c'est évaluer ses exigences pour que le voyageur ne reste pas dans une utopie qui assècherait la demande commerciale, mais aussi pour qu'il ne rechute pas dans le *quotidien-quotidien* qui épuiserait sa magie.

Si le *city break* à venir imprègne le quotidien et le nourrit de sa projection, le quotidien, à l'inverse, habite le *city break*. Le voyageur est certes loin, mais évidemment toujours en connexion avec ses bases familiales, sociales ou professionnelles.

C'est le *vivre éloigné-ensemble*, formule revisitée du sociologue Philippe Mallein. Guillaume Pépy, directeur général exécutif de la SNCF et président de Voyages-SNCF.com, parle dans une tribune au *Figaro*⁽⁸⁾ des "*droits naturels et fondamentaux [de] l'homme nomade qui [doit] pouvoir bouger, communiquer, être informé, rester connecté*". Il ajoute, et cela mérite de s'y attarder : "*Ces derniers veulent tout, tout de suite et très facilement, et ils ne se soucient pas de savoir comment les services qu'ils attendent peuvent ou ne peuvent pas s'adapter. Ils le doivent, c'est tout ! Les transporteurs sont percutés de plein fouet par cette révolution : l'homme nomade ne souhaite plus seulement être mobile, il veut être ultramobile. Il veut voyager aussi facilement, aussi librement et aussi rapidement qu'il téléphone ou qu'il se branche sur internet, et cela quelle que soit sa destination ou le moyen de transport qu'il utilise. Il recherche l'autonomie et rejette les contraintes. Il veut pouvoir choisir entre plusieurs options, et pouvoir en changer en fonction de ses envies, de ses besoins ou des dernières perturba-*

(6) Notons que le *city break* s'inscrit dans la notion du court séjour, telle que définie par l'OMT (une à trois nuits).

(7) Jean-Didier URBAIN, "City break", Entretien Chronos, juin 2006.

(8) Guillaume PÉPY, Les transporteurs face aux "nomades" ultramobiles, rubrique Débats, *Le Figaro*, 16 août 2006.

tions du trafic, qu'il doit bien sûr obtenir en temps réel.”

Si Guillaume Pépy a raison de souligner cette volonté de maîtrise et d'arbitrage qui se masque derrière l'autonomie, peut-être donne-t-il une place maladroite à l'urgence. La mobilité ne se confond pas avec une quelconque hypertension ou des pratiques frénétiques. La mobilité ne se résume pas à du flux tendu et de la productivité. La mobilité s'accommode de pondérations. La mobilité n'exclut en rien le temps pour soi, des pratiques raisonnables, des flux calmes... Mieux, le nomade est en quête de ces autres temps ! Ce sont justement ces autres temps qui font aussi l'hétérotopie.

La SNCF comme ADP, les compagnies aériennes ou les constructeurs automobiles se soucient (ou devraient se soucier) du fait que tous les temps comptent. Le temps du voyage certes – qui doit devenir un temps réapproprié –, mais aussi, tout autant, le temps d'attente dont il faut transformer l'incertitude et la vacuité. La réappropriation par soi-même de son propre temps est bien au cœur des exigences à satisfaire par la cohorte d'acteurs qui jalonnent le parcours du voyageur, chacun exigeant de satisfaire son propre rythme. “*De simple voyageur, ajoute Guillaume Pépy, ce nomade est devenu consommateur de services, et un consommateur exigeant, un consommateur unique. L'homme nomade ne veut plus être le clone d'un autre voyageur. Il exige du sur mesure, de la souplesse, du service adapté*”. C'est bien ce regard porté sur le voyageur qui amène Guillaume Pépy à revendiquer pour la SNCF le rôle de *leader* d'opérateur des mobilités. Dans le même temps, l'entreprise ferroviaire joue sur une autre

valeur, l'environnement, ainsi qu'en atteste son “éco-comparateur”, lancé en 2006 au grand dam d'Air France.

La sensibilité à l'environnement affectera puissamment demain les arbitrages entre les modes de transport. Elle risque de bouleverser la donne des voyages au long cours, comme elle touche déjà les pratiques de déplacements urbains. Les acteurs de l'aérien s'en effraient qui promettent de réduire de façon drastique les émissions de CO₂ des avions à l'avenir.

On peut alors esquisser une séquence *a priori* du *city break*, sur la base d'un parcours linéaire. Celui-ci prend naissance dans *l'imagination* même du voyage qui, déjà, implique le *social* (cf. les *réseaux sociaux* et autres *blogs* de voyages, sources inépuisables d'évocations et d'inspirations), dans une vision de l'échange dont les outils explosent sur la toile. Puis s'ouvre la phase du *repérage* et de ses tropismes (culturels, soleil, bords de mer, branchés...) qui balisent la *planification* du parcours dans sa matérialité : les déplacements (modes, coûts, durée...), l'hôtellerie, les sites à visiter... Suivent les *arbitrages* : les formules *versus* à la carte, le train *versus* l'avion, etc., puis les *transactions*, avant d'aborder les *impedimenta* (les bagages et le set de communication – mobile, GPS, appareil photo..., avec sa litanie de câbles...). Et ainsi de suite...

On passe alors du “avant le voyage” à “*l'acheminement*”, pour aller, ensuite au *transit*, avant d'entrer à *bord*. Le jalonnement se poursuit ainsi jusqu'au *retour*, dans une construction qui oscille entre programmation et improvisation. Si le parcours physique est achevé, le voyage survit dans la mémoire et l'échange.

Se pose alors la question de la conciliation du projet, puis de sa réalisation, avec les tâches de fond du quotidien, et essentiellement le travail. Apparaît, sous-jacente, une autre question : quand est-ce qu'un congé devient une *vacance* dans le temps très court du *city break* ? Le format court du *city break* est d'ailleurs un mystère. En 2001, quand nous posions la question des vacances, la moitié de l'échantillon considérait qu'il fallait... dix jours pour se déconnecter ! Alors comment se déconnecte-t-on en trois jours ? Finalement n'est-on pas déjà en déconnection – dans notre hétérotopie ! – bien avant et encore après. Michel Maffesoli propose une piste : “*Le rapport au temps est une dimension essentielle pour décrire une civilisation. Notre époque regarde vers le présent*”. Cette immédiateté et son corollaire, l'invitation à

vivre le présent, le *carpe diem*, change la donne. Mais qu'est-ce que cela implique ?

Sans doute faut-il voir une réponse pertinente dans la prolifération, sur internet, des contenus qui accompagne la vague des courts séjours. 80 % des décisions de l'industrie du voyage sont influencées par internet, admettent les spécialistes. Internet, dans le commerce des voyages, croît à un rythme annuel de 30 %. Le *city break* germe dans l'incroyable caverne d'Ali Baba de la toile, et se développe via tous les terminaux, fixes et mobiles, qui égrènent leurs données pour nourrir l'imaginaire et répondre aux besoins utilitaires des *city breakers*. Aucun autre outil, même l'humain, ne saurait alimenter de la même façon nos exigences de rêves, de fantasmes, mais aussi d'organisation, de planification, d'ajustements et de transactions : "Le volume d'information est plus élevé sur le web que dans la tête de n'importe quel agent de voyage !", souligne le patron d'Expedia. Aucun autre outil n'offre ces instantanéités, ces investigations approfondies, sa puissance de comparaison, l'accès à un dialogue universel... Il réunit les conditions permettant de réaliser en un clin d'œil ce qui appelait hier de longues et fastidieuses démarches.

Pourtant, le numérique et sa cohorte de technologies ne sont *in fine* que des outils. Le web, le téléphone mobile, la myriade de réseaux, la galaxie infinie de contenus accélèrent et cristallisent un mouvement né hors d'eux. Une société mûrit ses outils pour satisfaire ses exigences, et non l'inverse. C'est pourquoi il faut s'attendre à ce que le téléphone mobile devienne demain le pivot de développement des courts séjours. On assiste, autour du mobile, à une déferlante de fonctionnalités de recherche, de guidage, de géo et chronolocalisation, d'informations en temps et lieux réels, de prises de vue, de blogs... Tout ce qui a mûri sur le web accompagnera le voyageur de demain. Les terminaux (iPhone en vedette, GooglePhone en embuscade et tous les équipementiers qui suivent) s'inscrivent dans cette mouvance.

Ces développements technologiques transforment jusqu'à la construction du quotidien. Nous vérifions à quel point l'approche organisationnelle de ces courts séjours emprunte aux stratégies individuelles identifiées dans l'étude *Le Voyageur du quotidien*⁽⁹⁾ qui visent, elles aussi, à l'efficacité.

On retrouve, en effet, le contrepoint de l'impedimenta, c'est-à-dire le *voyager léger*. On retrouve aussi le paradoxe du rapport au temps, résumé par la SNCF dans sa promesse, pertinente et définitive, aux voyageurs du TGV : "Prenez le temps d'aller vite". Dans

cette sublime formulation réside sans doute un des meilleurs constats sociologiques de notre époque. L'ambivalence entre productivité personnelle du temps et temps pour soi ne traduit somme toute qu'un pragmatisme : comment gagner du temps sur le temps pour se donner le temps de prendre son temps, voire de le perdre. Chacun est à la recherche d'un équilibre constant entre temps contraints et temps choisis. Il reste à découvrir la promesse qui irait au-delà et donnerait la mesure du rêve et du fantasme de cette déconnection.

Alors, mais alors seulement, on pourra s'interroger sur les pratiques, les modalités, les arbitrages, les impedimenta. On pourra ensuite se pencher sur leurs résolutions par les voyageurs eux-mêmes et sur les solutions innovantes. On devra enfin valider cette intuition que l'exigence première de l'hétérotopie réside dans les "suites servicielles" du *city breaker*. Une suite servicielle peut se lire comme une routine que le voyageur activerait sans se soucier des prestataires multiples qui, en *back office*, jouent la partition. La transparence du *roaming des services* est sans doute une des conditions nécessaires de ce temps suspendu, délié des contingences dont l'hétérotopie entend se détacher pour se vivre comme telle, et qu'il faut pourtant assumer. Là réside le paradoxe.

Si on y arrive, alors nous serons les comparses de Foucault dans la création de la science qu'il appelait de ses vœux, l'hérotopologie, et... ceux de Michel Maffesoli, qui estime que la recherche sera demain tournée vers l'imaginaire. ■

(9) *Le Voyageur du quotidien*, étude réalisée par Chronos, InProcess et What Time Is It, juillet 2005. Cette analyse ethnographique se prolonge par une étude multipartenariale du même type entreprise sur le thème du *city break*.