

PRE-PRINT : merci de citer d'après la version publiée !

Habiter les stations balnéaires : mobilités et pratiques des lieux à travers l'exemple de Brighton & Hove

Mathis Stock

Résumé

Un lieu, des mobilités multiples. C'est ainsi que les stations balnéaires se caractérisent aujourd'hui, et ce à la différence d'un moment dans l'histoire où la mono-fonctionnalité touristique était prégnante. De nouvelles formes de résidentialité et de mobilité se développent. Comment les appréhender conceptuellement et empiriquement ? Nous proposons de recourir à la notion d'"habiter polytopique" afin d'appréhender cet ensemble de multiples mobilités et de multiples lieux géographiques que les individus synthétisent dans leurs modes de vie. Elle permet de comprendre les significations relatives des différents lieux et mobilités dans l'arrangement d'un espace de vie complexe. Nous présenterons dans un premier temps les éléments conceptuels avant de développer l'exemple de Brighton & Hove comme un exemple de station balnéaire dont les mobilités changeantes au cours du temps sont l'expression du développement vers une métropole régionale.

Abstract

One place, multiples mobilities. Seaside resorts are characterised nowadays by multiple mobilities and present a different feature than in previous moments of their history, where tourism was the dominant function. New forms of residency and mobility have been developing. How to conceive of them theoretically? How to reconstruct the empirical changes? In this contribution, I propose to use the notion of "polytopical dwelling" in order to grasp the assemblage of mobilities and places individuals synthesise in their life worlds. It allows for an understanding of the relative status of the different places and mobilities within the significations of a complex lived space. The conceptual tools are presented before developing the example of Brighton & Hove as a seaside resort whose changing mobilities over time are indicators of the restructuring of the place.

Un lieu, des mobilités multiples

En géographie, les stations balnéaires sont classiquement appréhendées comme étant des *lieux*, c'est-à-dire comme des établissements humains construits par et pour le tourisme, et reconnus comme tels par l'ensemble des acteurs du champ touristique. Il s'agit de lieux géographiques qui se caractérisent par une certaine mise en scène du monde bio-physique, par un certain ordre social qui règle l'activité économique dominante autour du tourisme ainsi que par une urbanité spécifique. Le sens assigné à ces lieux est relativement univoque, tourné vers un encodage et une interprétation guidés principalement par le regard touristique. Toutefois, les stations balnéaires évoluent et modifient leurs qualités au cours du temps, y compris leurs dimensions symboliques. Notamment pour les stations balnéaires britanniques, on a fait le constat d'un déclin et d'une restructuration entre 1960 et 1990 (Shaw & Williams, 1997), mais les changements d'ordre économique, social et symbolique se sont généralisés dans les stations balnéaires anciennement constituées. Il se pose donc la question de savoir comment qualifier des lieux géographiques dont les caractéristiques ne sont plus celles des stations touristiques que l'on pouvait traditionnellement reconnaître.

L'un des éléments qui indiquent un changement de qualité de la station touristique *stricto sensu* réside dans les *projets* multiples que des humains

mobiles forment avec ce genre de lieu géographique. Celles-ci constituent aujourd'hui des endroits où le projet touristique n'est plus le seul, mais un parmi d'autres ; notamment les pratiques de loisir, de résidence, de travail, de retraite, d'études constituent ces lieux anciennement constitués par le tourisme (Stock, 2001 ; Equipe MIT, 2011). Ces pratiques multiples mènent à des modes de présence spécifique et expriment des mobilités spécifiques. Ainsi, on peut appréhender les stations balnéaires comme étant des lieux de croisement de multiples mobilités issues de pratiques variées. Appréhender la station balnéaire comme *lieu pratiqué*, c'est-à-dire comme des « ensembles pratiques » est un enjeu théorique et empirique. Il en découle la nécessité de conceptualiser et d'investiguer empiriquement les pratiques afin de comprendre comment les stations balnéaires sont « habitées » par des personnes y venant pour des projets multiples. Deux éléments sont particulièrement intéressants : d'une part, les mobilités de récréation qui se diversifient, et, d'autre part, les nouvelles résidentialités qui modifient en profondeur la qualité des stations balnéaires.

Du point de vue théorique, le tourisme comme mobilité de re-création à l'origine des stations balnéaires met en place une structure spatio-temporelle spécifique où la saisonnalité est cruciale. Des centralités touristiques émergent avec la mobilité principalement touristique qui définit la qualité de la station balnéaire. Ainsi, mobilité touristique et centralité touristique vont de pair. Du point de vue empirique, les résidentialités informent aujourd'hui des mobilités qui mobilisent le touristique pour un projet de résidence. Les résidences secondaires à but ré-créatif comme élément fondateur des stations balnéaires en sont un élément où l'imaginaire touristique est mobilisé pour un projet

résidentiel¹. La multi-résidentialité à buts multiples: travail, famille, loisir (week-end), tourisme, etc. affecte de plus en plus le fonctionnement des stations balnéaires, mais aussi le rapport à l'espace des individus.

Au lieu de reconstruire les restructurations économiques et politiques des stations balnéaires afin de comprendre comment les qualités de ce types de lieux se modifie au cours du temps, on peut entrer par les différentes pratiques des stations balnéaires, c'est-à-dire les façon dont ce lieu est associé aux multiples projets des individus. On intègre ainsi également les dimensions symboliques d'ordre individuel et social, indispensables à comprendre la valeur changeante des lieux. La notion d'habiter est conçue pour appréhender ces multiples façons de faire avec les stations balnéaires.

Le modèle d'analyse de l'habiter

L'intérêt de la notion d'habiter est ici de trois ordres. D'abord, le concept d'habiter est conçu pour appréhender le faire avec de l'espace, les pratiques d'espace ; à chaque fois que de l'espace est impliqué dans les pratiques, il s'agit de l'habiter (Stock, 2004). Les manières dont cela se fait sont variables et objet de questionnements scientifiques. Le concept « habiter » permet d'exprimer le rapport au lieu et un sens du lieu construit par les seules représentations ou imaginaires, mais aussi par les pratiques (Stock, 2006). Ainsi, les dimensions

¹ Cependant, la notion « résidence secondaire » pose problème et la multi-résidentialité change de modalité. Il s'agit d'abord d'une notion administrative et ne prend pas en compte la charge affective de « l'autre maison » (Bonnin & Villanova, 1999).

d'investissement émotionnel, affectif et symboliques des lieux géographiques et des mobilités sont prises en charge par cette notion.

Ensuite, elle permet de ne pas limiter l'habiter aux seuls espaces du quotidien, aux seuls espaces pratiqués "habituellement". Si l'on veut saisir l'ensemble des lieux engagés dans la vie contemporaine des individus, et que l'on veuille appeler cela "habiter", alors on doit aller au-delà des lieux "habituels" ou familiers pour intégrer dans la réflexion également les lieux autres, non-familiers. Ainsi, le lien entre habitude et habiter - qui est beaucoup invoqué dans la littérature (cf. Théry, 1993 ; Sivignon, 1991) – est remise en cause. On ne peut saisir l'habiter par l'habitude ou la familiarité, car on élude les *lieux autres*, qui sont également importants pour les individus et contribuent à la constitution spatiale de la *Lebenswelt*².

Enfin, l'acte d'habiter ne se réduit pas aux activités consistant à *résider*; elle intègre l'idée selon laquelle il n'y a pas des niveaux hiérarchiques de pratiques spatiales (échelle du quotidien, de l'occasionnel - Europe - et de l'exceptionnel - Monde), mais à la fois une étroite relation et un télescope entre ces différents niveaux. De multiples pratiques, en tant qu'elles mobilisent les dimensions spatiales, constituent l'habiter. Cela signifie que les individus dans leurs pratiques prennent en compte l'espace, constituent les multiples dimensions spatiales en *problème*, c'est-à-dire comme ressource et condition de l'action. Ainsi, l'habiter contribue à ce que Benno Werlen (1996) appelle la "*Praxis der Weltbindung*", pratique de l'attachement au monde ou pratiques de relation au monde ; on va ainsi au-delà des questions de résidence ou de logement.

² J'ai critiqué ailleurs ce que j'avais appelé le « modèle Heidegger-Moles » du rapport à l'espace (Stock, 2007).

On adopte donc ici une définition de l'habiter comme étant les multiples manières de faire avec de l'espace. L'analyse est centrée sur les dimensions spatiales de ces pratiques : franchissement de limites, qualités de lieu, distinctions spatiales opérés linguistiquement, places prises et relâchées, mais ont en même temps des dimensions individuelles, sociales et symboliques. Elles sont individuelles, car c'est l'acteur individuel qui engage ses subjectivités dans les manières de faire ; sociales, car les pratiques sont issues d'habitus de classe et de schèmes culturels qui sont communs à un collectif ; symboliques, car la question du langage et du sens est à chaque fois posé. Ainsi, habiter signifie aussi mettre en œuvre des cultures d'espace, des habitudes, des compétences.

Ces pratiques d'espace ne sont pas isolées, mais constituent un *assemblage* qui s'intègrent dans un *régime d'habiter*, un *style d'habiter*, un *mode d'habiter*. Le modèle d'analyse des ensembles pratiques proposé ici comporte quatre dimensions:

1. Habiter (c'est-à-dire la spatialités de pratiques),
2. les modes d'habiter (c'est-à-dire les modes d'engagement avec les lieux pratiqués),
3. les styles d'habiter (c'est-à-dire la qualité de l'ensemble des mobilités et lieux pratiqués),
4. les régimes d'habiter (c'est-à-dire le mode de spatialité dominant d'une formation sociale).

Habiter : les dimensions spatiales des pratiques

Les éléments suivants sont importants pour une analyse des pratiques qui seront développés successivement : projet et intentionnalité, normes, corporités, savoirs et compétences, technologies, dispositions (capital spatial) (cf. aussi Stock, 2012).

D'abord, l'intérêt cognitif de la notion « pratiques » ne se comprend que si l'on prend au sérieux la formation d'un projet couplé avec les intentionnalités. « Pratiques » ne signifie donc pas seulement exécution de règles ou effectuation non-réflexive d'actions, mais, en tant que « nexus of doings and sayings » (Schatzki, 2010) comprend une structure « téléo-affective » (Schatzki, 2010) qu'il est important de prendre en compte. Ce projet émerge souvent en négociation avec de multiples partenaires humains et non-humains et indique par là qu'il ne s'agit pas seulement du volet subjectif des pratiques. Selon le projet, la manière d'habiter les stations balnéaires est différente, et cette différence est centrale si l'on veut comprendre d'une part les significations des pratiques et, d'autre part, la complexification des stations balnéaires sur le long terme.

Ensuite, la spatialité des normes porte sur les normes formelles et informelles des pratiques, au sens de définir un « normal » par rapport à un « déviant », mais aussi au sens de normes formelles (lois, décrets, règlements, etc.) qui définissent la légalité des pratiques. Les travaux de Granger (2009) montrent par exemple comment la lutte pour la légalité du port de maillot de bain sur la plage a été un enjeu important. Par ailleurs, la définition de la plage comme espace public où l'accès doit être garanti (en France il s'agit du domaine public maritime) est un enjeu différemment saisi dans différents pays. En Floride, la plage peut faire l'objet d'appropriations privées durables interdisant non

seulement l'accès, mais aussi le séjour prolongé sur la plage (cf. Spain, 1999). En Californie, on lutte pour garantir l'accès aux plages publiques (Davidson & Entrikin, 2005). Ainsi, de multiples normes d'ordre spatial assignent des places aux individus, les règles de franchissement des limites, et la manière de faire avec l'espace et les différentes cultures spatiales sont issues de ce rapport aux normes.

La corporéité est la troisième dimension cruciale. Habiter est le fait d'humains qui mettent en œuvre le corps. La corporéité de l'habiter est une question cruciale, car de nombreux mythes et prescriptions corporelles d'une part, et, d'autre part, des techniques du corps de la mobilité et de la pratique des stations balnéaires sont cruciales. Par exemple, la plage comme aménité pour le corps, le bronzage ont joué un rôle crucial dans la maîtrise d'un nouvel espace conquis depuis 200 ans (Corbin, 1988). Ce que Marcel Mauss appelait les « techniques du corps », c'est-à-dire la façon de coupler l'intention et action, notamment à travers l'engagement du corps sont également importants pour la qualification des pratiques et des mobilités. Maîtriser les dimensions spatiales telles que les limites, les distances, les vitesses etc. par les techniques du corps est un enjeu notamment pour le touriste pour lequel une grande partie des pratiques touristiques se fondent sur la mobilisation du corps.

De plus, deux notions de plus en plus importantes pour comprendre les pratiques concernent les savoirs et les savoir-faire qui concernant les dimensions spatiales. La gestion de l'ici, de l'ailleurs, des distances, du paysage etc. sont mobilisés lors de l'effectuation de l'action. Une réflexion peut alors s'engager sur les compétences du sujet contemporain pour lequel on peut poser l'hypothèse de l'individu « géographiquement pluriel » (Stock, 2006). Comme

habitants *temporaires* de multiples lieux, plusieurs capacités nouvelles ont émergé : la capacité à gérer plusieurs référents géographiques de l'identité, la capacité de distanciation de l'échelle locale, la capacité à transformer des lieux autres en lieux familiers, la capacité à la coordination spatio-temporelle hyper-précise, la capacité à gérer présences/absences.

Une cinquième dimension importante concernent les technologies spatiales. Les pratiques humaines sont toujours équipées d'instruments techniques. Il s'agit d'une « technology-based » civilisation qui accompagnent l'habiter. Et il ne s'agit pas seulement de son abri, mais de l'ensemble des instruments techniques y compris les vêtements, chaussures, sac à dos, Smartphone, carte de crédit, badge, bouteille d'eau, moyens de transport, réseaux techniques, etc. qui permettent d'habiter. C'est donc la question de l'interrelation entre technologie, technique, et objet technique qui est posée et qui vise à résoudre des problèmes d'espace, qu'il s'agisse de la distance, de l'accès, de l'altérité ou autres. A cet effet, la technique peut être définie comme « médiation entre intention et action, qu'elle porte sur l'idéal ou le matériel » (Lévy, 2003, p. 893). On peut ainsi s'intéresser aux « technologies spatiales », c'est-à-dire aux dimensions spatiales que ces objets techniques permettent de résoudre : les hôtels ou clubs de vacances standardisés et dont l'accès est contrôlé, les passeports permettant de franchir les frontières, les moyens de paiement (devises ou électronique)

Enfin, le concept de capital spatial peut être défini comme « avantages qu'apporte la maîtrise d'un ensemble d'agencements géographiques. Il prend appui sur l'échelle et la métrique ». (Lévy, 2003, p. 126). Il s'agit de dispositions – tout comme le capital social, symbolique, culturel de Bourdieu (1984) – qui permettent d'engager des avantages dans un champ spécifique. De

façon analogue, la capacité de gérer les épreuves spatiales (franchissement, limites, distance, etc.) dépend d'avantages que confère la place occupée par l'individu (localisation centrale de la résidence par exemple par rapport à d'autres résidant en périphérie) afin de réaliser les pratiques.

Modes d'habiter

On peut définir les modes d'habiter comme mode d'engagement (*Lebensform* d'Alfred Schütz) avec l'espace, l'« *en tant que* » de l'habiter. En faisant ce mouvement, on s'écarte de la tradition en sociologie urbaine qui assigne au concept de mode d'habiter un rôle différent : ce terme y opère comme le mode d'occupation d'un logement et/ou le quartier (cf. par exemple Mathieu, 2012). L'inconvénient, comme évoqué plus haut, réside dans le centrage sur la résidence.

Habiter en poète, en touriste, en amant, en père, en travailleur, en chasseur, en skieur, en « plagiste », etc. modifie la façon dont l'habiter prend sens. « Habiter touristiquement », par exemple, est l'enjeu central pour les stations balnéaires en ce que le mode d'engagement mis en œuvre est centré sur le couplage entre re-création et confrontation à l'altérité. En effet, pratiquer un *lieu autre* à des fins de re-création déploie un mode d'engagement différent que pratiquer un *lieu familier* à des fins de re-création ou encore un lieu autre avec des intentions de travail. Et, dans le cas des stations balnéaires normandes ou britanniques, ce processus de familiarisation progressive est l'un des éléments expliquant le changement de qualité et le changement de mobilités présentes en ces lieux. La station balnéaire est investie par des modes d'habiter multiples et prend donc de multiples sens, à la fois collectifs – car le regard touristique s'exerce sur de

nouveaux territoires (la Méditerranée dans le cas des Britanniques depuis 1960 au détriment des côtes anglaises) – et individuels – de nouvelles formes d’attachement et d’appropriation (par exemple à travers les résidences secondaires) existent.

A un autre niveau, la plage comme espace habité prend des sens très différents au cours du temps. La circulation des images rend la plage générique familière bien que la plage concrètement peut suggérer un rapport d’altérité³. Si l’on retrace l’histoire des stations balnéaires depuis les débuts, on comprend comment la plage est habitée de façon différente à différents moments, mais aussi selon les cultures spatiales : la Floride, Californie, Angleterre, Méditerranée, Allemagne du Nord, Suède etc. proposent des modèles différents⁴.

Styles d’habiter

Le concept de style d’habiter sert à appréhender l’ensemble de lieux et de mobilités assemblé par un individu. Les styles d’habiter sont à la fois issus d’habitudes, et donc de contraintes, règles et imitations, mais servent aussi à se différencier et se distinguer. Elle permet d’appréhender d’une part l’ensemble du réseau de lieux ainsi tissé, d’autre part la place relative des différents lieux et mobilités dans les significations d’un espace de vie complexe. Investiguer la variabilité des « systèmes de lieux et de mouvements » individuels a comme

³ C’est ce que Löfgren (1999) appelle la « global beach ».

⁴ Il y aurait ici à faire un développement sur les différentes cultures de la plage, centré sur la manière d’habiter la plage. Cf. Löfgren (1999) pour la Scandinavie et les Etats-Unis, et Granger (2009) pour quelques indications.

avantage de ne plus seulement appréhender une seule mobilité effectuée, mais de l'insérer dans l'ensemble des mobilités au niveau individuel.

Il est crucial de prendre en compte les styles d'habiter si l'on se donne comme objectif de comprendre les incidences de la mobilité spatiale sur les stations balnéaires, car l'on sera alors capable de positionner l'importance des stations balnéaires dans l'ensemble des mobilités individuelles. Le passage d'une économie touristique à une économie résidentielle ou présenteielle ne peut être compris que si l'on est capable de reconstruire les styles d'habiter des multiples habitants temporaires. Une recherche récente (Stock et al., 2009) a mis en évidence une grande variété des styles d'habiter, entre styles d'habiter mono-topiques et poly-topiques selon le capital économique, social, culturel ou spatial des individus enquêtés. On a également pu montrer la résidence dite secondaire comme lieu d'investissement égal à la dite résidence principale et donc une organisation familiale centrée sur la pratique de deux lieux à parts égales est l'une des modalités qui sont d'une grande importance pour les stations touristiques.

Il est intéressant d'observer que les passages d'un lieu à un autre ont une signification différente selon les styles d'habiter : le passage au lieu de vacances peut prendre le sens d'une rupture dans le cas d'un style d'habiter mono-centrique – car prenant le sens d'un lieu autre, pratique rare chez les monotopiques – et le sens d'un continuum dans le cas d'un style d'habiter poly-topique diversifié, car étant toujours en mouvement et confronté aux lieux autres. Il s'agit là d'un premier pas dans l'élucidation de la variabilité et de la différenciation des styles d'habiter.

Régimes d'habiter

Il est également nécessaire d'insérer les pratiques des stations balnéaires dans les rapports dominants à l'espace à un moment donné, un ordre spatial dominant⁵. Quelques unes des caractéristiques aujourd'hui sont, entre autres : urbanité comme caractéristique principale des lieux géographiques, accessibilité accrue et hautement diversifiée, mobilité spatiale incorporée dans toutes les activités, la digitalité comme nouvelles modalités de communications en temps réel, la fragmentation spatiale extrême, la mondialisation comme processus d'émergence d'un nouveau niveau d'échelle pertinent pour de multiples pratiques, mais aussi un rapport à l'espace où les lieux géographiques sont interprétés selon leur capacité à fournir du loisir.

Deux éléments peuvent être pointés concernant les stations balnéaires. D'abord, de nouveaux régimes d'accessibilité ont successivement émergés avec des conséquences sur les mobilités et modes de présence. Le passage de la diligence au train (1841 pour Brighton) modifie les vitesses de déplacement, donc les temps d'accès, donc les manières d'habiter la plage. Il devient possible de faire l'aller-retour dans la journée depuis Londres ; petit à petit, la baisse des coûts permet aux personnes moins dotées en ressources économiques d'accéder à la plage. Avec l'émergence de l'automobile, une diffusion à travers l'ensemble des différentes formations sociales s'opère. Le passage à l'avion permet d'étendre le rayon d'action : la même durée qui séparait les Londoniens de

⁵ Le terme de « régime » est ici utilisé d'après l'usage que François Hartog (2003) en fait pour qualifier les « régimes d'historicité » comme rapports dominants à la temporalité. Les régimes de géographicités (appelé ici régime d'habiter) sont définis de façon analogue comme ordre dominant de spatialité.

A paraître in: Duhamel Philippe, Talandier Magali Toulhier Bernard (eds), *Le balnéaire. De la Manche au monde*, Presses Universitaires de Rennes

Brighton en 1870 (1h30) permet à ceux-ci aujourd'hui d'aller à Nice. Ce régime d'accessibilité est dépendant non seulement de capacités organisationnelles des opérateurs de transport, mais aussi de l'apport en énergie. La Californie est un exemple frappant : une énergie bon marché a favorisé dès les années 1910 l'usage de l'automobile pour les mobilités de récréation.

Ensuite, l'urbanisation comme changement dominant de qualification de l'espace est cruciale. Lefebvre (2000) parlait d'une généralisation de l'urbain à l'échelle de la société. « L'industrie des loisirs se conjugue avec celle de la construction pour *prolonger les villes et l'urbanisation* le long des côtes et dans les régions montagneuses » (Lefebvre, 2000, p.152) ». Cette urbanisation en lien avec le tourisme est l'un des éléments de la « double révolution urbaine du tourisme » (Stock & Lucas, 2012) par les stations touristiques et les villes.

Fig. 1 : Britannia Grand Hotel, Scarborough



Photo: Mathis Stock (2004)

Les stations balnéaires ont été vues dans un premier temps comme lieux non-urbains ou hors-urbains, mais rapidement les référents urbains, tant du point de vue des modes de vie que des signes matériels se sont imposés. La monumentalité et le niveau de service des grands hôtels – par exemple le *Britannia Grand Hotel* à Scarborough de 1863, un bâtiment de 12 étages et 360 chambres dans un établissement humain de 24 000 résidents selon le recensement de 1871⁶ – est un exemple d'équipement qui n'existe que dans certaines stations touristiques et dans les métropoles (fig. 1). Les formes urbaines des bâtiments, les pratiques des touristes empreintes de culture urbaine, les services urbains, l'espace public et l'aménagement sont les vecteurs d'une urbanité spécifique (Equipe MIT, 2002 ; Coëffé, 2010 ; Stock & Lucas, 2012). Les stations touristiques constituent donc des lieux urbains qui posent autrement la question de l'urbanité.

Conclusion

Nous disposons donc de quelques outils conceptuels – habiter, style d'habiter, mode d'habiter, régime d'habiter – qui nous permettent de reconstruire la façon dont les stations balnéaires ont évolué au cours du temps. Notamment, la signification des lieux, et le changement du sens des lieux au cours du temps.

Brighton & Hove comme système de mobilités évolutif

⁶ Les chiffres concernent les *parish*. Cf. les archives *online* des recensements <http://www.histpop.org/>.

Brighton & Hove est une ville touristique dont le fonctionnement se base sur l'accueil d'une grande diversité d'habitants temporaires (Stock 2001). Brighton & Hove s'est développé d'abord comme station touristique pour devenir progressivement une ville touristique⁷. Quels sont les processus qui ont conduit de la station touristique à la ville touristique ? On peut, à partir des pratiques effectuées à Brighton & Hove depuis 250 ans, essayer de reconstruire le développement, retracer la transformation des modes d'habiter. Brighton & Hove est un lieu dont la mise en tourisme date de la première moitié du XVIII^e siècle. Cette précocité est au fondement d'une urbanisation où les mobilités définissent une urbanité contemporaine complexe.

⁷ Plus précisément, de *deux* stations touristiques vers une ville touristique.

A paraître in: Duhamel Philippe, Talandier Magali Toulier Bernard (eds), *Le balnéaire. De la Manche au monde*, Presses Universitaires de Rennes

Tab. 1 : L'évolution des différents "habitants" de Brighton & Hove au cours du temps

	-1750	1750-1820	1820-1840/1870	1840/1870-1914	1914-1960/70	1960/70-2000	2000- ?
Lieu du quotidien	<ul style="list-style-type: none"> • Résidents travaillant sur place (pêcheurs, commerçants) 	<ul style="list-style-type: none"> • Résidents travaillant sur place (pêcheurs, commerçants, médecins) 	<ul style="list-style-type: none"> • Résidents (pêcheurs, commerçants, médecins, hôteliers, transports, entreprises "touristiques") 	<ul style="list-style-type: none"> • Résidents • Excursionnistes (classes moyennes et populaires) • Artistes travaillant à Londres 	<ul style="list-style-type: none"> • Résidents travaillant à Brighton • Résidents travaillant à Londres • Excursionnistes • Retraités 	<ul style="list-style-type: none"> • Résidents travaillant à Brighton • Résidents travaillant à Londres • Excursionnistes (plage et <i>pier</i>) • Retraités nouvellement arrivés • "Commuter" vers Brighton • Étudiants • Sortie du vendredi soir (<i>clubbing</i>) pour Londoniens 	<ul style="list-style-type: none"> • Résidents travaillant à Brighton • Résidents travaillant à Londres • Excursionnistes (plage et <i>pier</i>) • "Commuter" Brighton • Étudiants • Sortie du vendredi soir (<i>clubbing</i>) Londoniens • Shopping et hospitaliers "régionaux"
Lieu du hors-quotidien		<ul style="list-style-type: none"> • Curistes aristocratiques (balnéothérapie) 	<ul style="list-style-type: none"> • Curistes bourgeois et aristocratiques (balnéothérapie et villégiature : séjour long) • Hove devient lieu touristique 	<ul style="list-style-type: none"> • Curistes bourgeois • "Vacanciers" (bourgeois et classes moyennes : pratique balnéaire de séjour) 	<ul style="list-style-type: none"> • Vacanciers (pratique balnéaire de séjour par classes moyennes et ouvriers) • "week-ender" 	<ul style="list-style-type: none"> • Courts séjours (plage, centre-ville) • Week-end • Congressistes • Séjours linguistiques 	<ul style="list-style-type: none"> • Touristes de visite de la ville • Courts séjours et passage dans le cadre d'un itinéraire touristique • Congressistes • Séjours linguistiques

Source : élaboration personnelle

Avant 1750, moment d'émergence de la cure balnéaire à Brighton, les seuls habitants furent les résidents exerçant différentes activités autour de la pêche. Habiter Brighton dans une économie de subsistance était la règle, même l'administration était assurée par Lewes, centre du Sussex situé à l'intérieur des terres. C'est précisément le bord de mer en tant que milieu périphérique qui était le schème de perception dominant. La période allant de 1780 à 1840 est importante car elle met en place le modèle touristique où petit à petit la plage est conquise : la transformation en *locus amoenus* va de pair avec une autre façon d'habiter la plage (Corbin, 1988). Ce sont les touristes qui définissent une nouvelle urbanité, notamment avec l'émergence de la promenade de front de mer, concomitamment au développement urbain de Brighton le long de la plage, et la réalisation de *Brunswick Town* à Hove et *Kemp Town* à l'Est de la ville.

Cet apprentissage du regard de la mer trouve son approfondissement avec la pratique de la jetée construite en 1823, détournée instantanément de sa fonction initiale d'accostage pour les bateaux par des promenades. Plus fondamentalement, Brighton devient à partir des années 1820 un lieu moins aristocratique. Avec l'arrivée des bourgeois de plus en plus nombreux, les aristocrates se replient spatialement à Hove et temporellement en hiver.

Entre 1840 et 1914, deux événements majeurs transforment Brighton : la connexion par chemin de fer avec Londres d'abord et l'arrivée d'une clientèle plus populaire qu'auparavant ; ensuite, les vacances pour une partie de la classe moyenne. C'est à ce moment-là que Brighton cesse d'être un lieu de cure pour se transformer en lieu de vacances : d'un " *spa* " vers un " *seaside resort* ". Le

développement de Brighton n'est donc pas seulement quantitatif, mais aussi qualitatif. Cela signifie que le lieu a changé de sens. Les conséquences concernent d'abord la différenciation sociale accrue de la société qui " produit " une clientèle plus différenciée des lieux touristiques qu'auparavant. Cette transformation est liée fondamentalement aux nouvelles formes de mobilités et de modes d'habiter la plage. En effet, la pratique du littoral est en train de changer ou de s'imposer seulement : d'une thérapie médicale, comparable aux villes d'eaux, la tendance est à la baignade pour le plaisir. Par conséquent, ce n'est pas dans les villes d'eaux que les classes moyennes prennent leurs vacances et ce n'est pas dans les villes d'eaux que les classes populaires passent leur dimanche ou leur *Bank Holiday*, c'est au bord de la mer. Le regard social couplé à la qualité des lieux a permis les possibilités de développement des pratiques touristiques dans les lieux de bords de mer que dans les stations thermales (Poussou, XXX).

L'accessibilité accrue de Brighton par rapport à Londres a également une conséquence importante : un nombre croissant de personnes venant d'univers sociaux de plus en plus différents ont dorénavant accès à la même plage et aux autres équipements liés à la vie balnéaire de Brighton. Comme le remarque Thornhill (1935, p.109) : "*Until the railway arrived in 1841 Brighton remained a spa for the wealthy. The railway made it a seaside resort for the million*"⁸. La conséquence était un changement profond du fonctionnement du lieu qui avait jusque-là une saison d'hiver très prononcée. "*A new custom was the short family holiday which encouraged the development of boarding houses based on providing accomodation for a fixed price. Thus Brighton's role broadened from*

⁸ « Jusqu'à l'arrivée du chemin de fer en 1841, Brighton restait un spa pour les riches. Le chemin de fer en faisait une station balnéaire pour tous » (trad. MS)

catering for the upper and middle class winter visitors to include the summer day-trippers” (Farrant 1979, p. 11)⁹. Ainsi, les mobilités de récréation sont non seulement d’ordre touristique *stricto sensu*, mais permettent des allers-retours dans la journée depuis Londres, rendant les nuitées moins nécessaires pour habiter la plage de Brighton. Ce phénomène s’accroît avec l’électrification de la ligne Londres-Brighton en 1933, le trajet ne durait plus que 60 minutes. On parle de Brighton comme d’un « *week-end suburb*’ of London » (Thornhill, 1935)¹⁰. Il devient également possible d’élire domicile à Brighton tout en travaillant à Londres. C’est notamment le fait des artistes londoniens (Musgrave 1981), c’est-à-dire ceux qui jouent dans les théâtres du West End à Londres. Brighton est un lieu “branché” pour cette catégorie de population et on habite Brighton comme résident tout en développant un style d’habiter poly-topique.

Habiter touristiquement Brighton pour les vacances d’été à la plage continue d’être une pratique courante, surtout des classes ouvrières. En revanche, dès le début du XIX^e siècle/XX^e siècle, les classes bourgeoises londoniennes ont élu d’autres lieux de vacances. Brighton connaît une crise de fréquentation depuis les années 1930 : le nombre d’hôtel et de pension décline. Nous ne disposons pas de statistiques officielles pour les années 1950 et 1960, mais un comptage effectué des mentions des établissements d’hébergement dans le *Brighton & Hove Official Guide* à différents moments donne les résultats suivants : de 260 hôtels et pensions en 1951, on passe à 207 en 1959 et à 154 en 1967 (Stock, 2001). On peut donc affirmer que la capacité d’accueil de Brighton baisse de

⁹ « Une nouvelle habitude était les courtes vacances en famille, ce qui a encouragé le développement des pensions qui proposaient un hébergement à prix fixe. Ainsi, le rôle de Brighton & Hove s’est élargi des classes supérieures et moyennes pour l’hiver pour inclure les excursionnistes en été ». (trad. MS)

¹⁰ Les hôteliers ont souffert de ce développement tandis que les services autour des amusements et restauration prospèrent (Thornhill, 1935).

manière importante ; sûrement pas de la moitié (car les hôtels les plus grands se sont maintenus), mais probablement d'un tiers. Ceci indique que la manière d'habiter la plage en été a changé de référentiel. C'est dorénavant la Méditerranée que les Britanniques plébiscitent bien que jusque dans les années 1960-1970, Brighton reste un lieu de vacances diversifié pour les classes ouvrières. Depuis, un changement profond affecte Brighton, notamment la substitution des pratiques touristiques par des pratiques non-touristiques

La manière d'habiter Brighton ne concerne plus uniquement la plage, mais aussi la ville en tant que telle. Le centre-ville et certains monuments tels que le *Royal Pavilion* ou les *Piers* en tant que patrimoine deviennent de plus en plus importants dans les pratiques touristiques. Ce « tournant culturel » est accompagné par la création d'un Festival artistique créé dès 1951 et existant tous les ans à partir de 1968. En 2000, Brighton gagne la dénomination de « City », appellation réservée traditionnellement aux villes anglaises disposant d'une cathédrale. Enfin, l'accueil d'habitants temporaires non-touristiques tels que les congressistes et les participants à des séjours linguistiques devient de plus en plus important. En effet, la part des congressistes dans le nombre total des visiteurs ne cesse de croître à partir des années 1960 et notamment avec la construction d'un palais de congrès, le *Brighton Centre* en 1977. L'émergence de Brighton en tant que lieu de conférence est un exemple de substitution de la fonction «vacances» par une autre fonction nécessitant des hébergements, tout en n'étant pas «touristique» au sens strict du terme renvoyant aux dimensions de re-création. Ce fait contribue à la baisse de la durée moyenne du séjour ainsi qu'à l'augmentation de la part des étrangers – de 3% en 1964 à 17% en 1972 – et du niveau socio-culturel plus élevé des touristes.

La composition sociale, culturelle et démographique des résidents s'est également transformée et complexifie les sens assignés à ce lieu. L'installation de retraités est une tradition ancienne du début du 20^{ème} siècle qui s'est poursuivie tout au long du 20^{ème} siècle (Farrant, 1979), la présence des cadres dans les grandes entreprises apporte un changement par rapport aux résidents travaillant traditionnellement dans l'emploi touristique. Les étudiants depuis la création de l'université en 1961 (Sussex University), avec un campus en dehors de la ville modifient les modes d'habiter. Brighton a par ailleurs une signification pour les résidents homosexuels comme une ville libérale, élément jouant comme attraction touristique pour un public de gays. Ce sens de ville libérale est renforcé depuis le début des années 1980 par l'une des premières plages naturistes (située entre Kemptown et la marina).

L'exemple de Brighton & Hove montre comment nous assistons à une recomposition fondamentale de la valeur des lieux, impulsée par et fondée sur la mobilité géographique. Cette valeur des lieux s'exprime dans un nouveau regard sur les lieux plus ou moins urbains ou différemment urbains : regard touristique, patrimonial, résidentiel, etc. La valeur d'un lieu géographique change ainsi au cours de son histoire, liée à la mobilité géographique, et, par là, les différentes pratiques qui investissent le lieu.

Conclusion

Réfléchir aux modes de changement des stations balnéaires est un enjeu crucial, avec trois éléments à penser : d'abord, il ne s'agit pas de passer de la « récréation » à « l'habiter », mais d'analyser différentes modalités de présence

dans les stations balnéaires. La pratique de re-création en tant qu'elle est analysée du point de vu de la spatialité, définit précisément un mode d'habiter spécifique. « Habiter touristiquement » est alors une expression qui n'oppose pas ces deux termes « habiter » et « re-création »¹¹. Ensuite, les multi-résidentialités et les multiples mobilités de re-création façonnent aujourd'hui les stations touristiques, pas seulement balnéaires. L'enjeu cognitif est alors de comprendre les différents modes de présence en termes de rythmes, pratiques effectuées, rapport aux lieux. L'exemple de Brighton montre comment une station passe d'une station à la ville, en concentrant des mobilités multiples, y compris les nouvelles résidentialités. Enfin, les enjeux économiques d'un système de production/consommation local fondé sur le tourisme apparaissent clairement si l'on s'intéresse aux multiples mobilités qui modifient les opportunités marchandes. Dans le cas des stations balnéaires, on passe à un système local fondé sur de multiples activités où la diversification des mobilités et pratiques entraînent l'invention de nouvelles sources de flux de revenu, parallèlement au déclin de l'économie touristique *stricto sensu*. L'adaptation à ces crises par le développement d'une économie des mobilités temporaires (« économie présenteielle ») est l'une des voies, une autre étant le développement vers un système local fondé uniquement sur l'économie « résidentielle ».

Références

¹¹ Je tiens à marquer ainsi la différence par rapport aux propositions de Bourdeau, Daller et Martin (2012) sur les migrations d'agrément où l'on passerait « du tourisme à l'habiter ». A la différence, la pratique touristique peut précisément être défini comme un « mode d'habiter » (Knafou et al., 1997).

A paraître in: Duhamel Philippe, Talandier Magali Toulhier Bernard (eds), *Le balnéaire. De la Manche au monde*, Presses Universitaires de Rennes

BONNIN Ph. & VILLANOVA R., *D'une maison l'autre. Parcours et mobilités résidentielles* Paris, Autrement, 1999

Bourdieu P., « Espace social et genèse des "classes". *Actes de la Recherche en Sciences Sociales*, 52-53, 1984, pp. 3-14

BOURDEAU Ph., DALLER J.-F. et MARTIN N., *Migrations d'agrément. Du tourisme à l'habiter*. L'Harmattan, 2012.

BREVIGLIERI M., « L'horizon du ne plus habiter et l'absence de maintien de soi en public », in Cefaï D. & Joseph I. (dir.), *L'héritage du pragmatisme. Conflits d'urbanité et épreuves de civisme*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 2002, pp. 319-336.

COÛFFÉ, V., « Le tourisme, fabrique d'urbanité : matériaux pour une théorie de l'urbain », *Mondes du tourisme*, n° 2, 2010, p. 57-69.

CORBIN A., *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage, 1750-1840*. Paris, Flammarion, 1988

DAVIDSON R. & ENTRIKIN J., « The Los Angeles Coast as a Public Place », *Geographical Review*, Vol. 95, No. 4, 2005, pp. 578-593

ÉQUIPE MIT, *Tourismes 1. Lieux communs*, Paris, Belin, 2002

ÉQUIPE MIT, *Tourismes 2. Moments de lieux*, Paris, Belin, 2005

ÉQUIPE MIT, *Tourismes 3. Révolution durable*, Paris, Belin, 2011

FARRANT S., *Sussex by the Sea: The Development of Seaside Resorts 1730-1900*. Brighton, Brighton Polytechnic (coll. Geographical Society Magazine, n°6), 1979

GILBERT E.W., *Brighton. Old Ocean's Bauble*. Londres, Methuen, 1954

GRANGER Ch., *Les corps d'été. Naissance d'une variation saisonnière*. Paris, Autrement, 2009

HARTOG F. *Régimes d'historicité*. Paris, Seuil, 2003

KNAFOU R., BRUSTON M., DEPREST F., DUHAMEL Ph., GAY J.-Ch., SACAREAU I., « Une approche géographique du tourisme », *L'Espace géographique*, vol. 26, n° 3, 1997, pp. 193-204.

LAZZAROTTI O., *Habiter. La condition géographique*. Paris, Belin, 2006

LEFEBVRE, H. *La production de l'espace*, Paris, Éditions Anthropos. 2000

LEVY J., « Capital spatial », in : Jacques Lévy & Michel Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003

LEVY J., « Technique/Technologie », in : Jacques Lévy & Michel Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003

LÖFGREN Orvar, 1999, *On Holiday. A History of Vacationing*. Berkeley, University of California Press

A paraître in: Duhamel Philippe, Talandier Magali Toulhier Bernard (eds), *Le balnéaire. De la Manche au monde*, Presses Universitaires de Rennes

LUSSAULT M. & Stock M., 2003, « Mobilité », in : Jacques Lévy & Michel LUSSAULT (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003

MATHIEU N., « Le mode d'habiter : à l'origine d'un concept », in : Annabelle Morel-Brochet, Nathalie Ortar (dir.), *La fabrique des modes d'habiter. Homme, lieux et milieux de vie*, Paris, L'Harmattan, 2012, pp. 35-56

MAUSS M., « Les techniques du corps », in : Mauss M., *Sociologie et anthropologie*, Paris, PUF, 1960, pp. 363-386

MUSGRAVE C., *Life In Brighton From Earliest Times To the Present*. London: John Hallewell Publisher, 1981

POUSSOU J.-P., « Les villes anglaises, du milieu du XVII^e siècle à la fin du XVIII^e siècle ». In : Lottin A., Poussou J.-P., Soly H., Vogler B., Van der Woude A., *Études sur les villes en Europe occidentale. Milieu du XVII^e siècle à la veille de la Révolution française. Angleterre, Pays-Bas et Provinces Unies, Allemagne rhénane*. Paris : SEDES, 1983

RELPH E., *Place and placelessness*, Londres, Pion, 1976

SCHATZKI E., *The Site of the Social: On Social Ontology and Social Change*, Penn State University Press, 2010

SCHÜTZ A., *Der sinnhafte Aufbau der sozialen Welt*, Francfort, Suhrkamp, 1974

SIVIGNON M., « Du verbe habiter et de son amère actualité », *Revue de géographie de Lyon*, vol. 68, n°4, 1993, pp. 215-217

SHAW G. & WILLIAMS A., *The Rise and Fall of British Coastal Resorts: Cultural and Economies Perspectives*, Londres, Pinter, 1997

SPAIN B., « Florida Beach Access : nothing but wet sand? » *Journal of Land Use & Environmental Law*, 1999

(<http://www.law.fsu.edu/journals/landuse/vol151/spain1.htm>, accédé 28.10.2013)

STOCK M., « Brighton & Hove: station touristique ou ville touristique? Étude théorico-empirique », *Revue Géographique de Lyon/Géocarrefour*, vol. 76, n°2, 2001, pp. 127-131

STOCK M., « L'habiter comme pratique des lieux géographiques », *Espacestems.net*, Textuel, 2004

(<http://www.espacestems.net/document1138.html>)

STOCK M., « Construire l'identité par la pratique des lieux » in : De Biase A. & Alessandro Cr. (dir.), « *Chez nous* ». *Territoires et identités dans les mondes contemporains*, Paris, Editions de la Villette, 2006, pp. 142-159

STOCK M., « Théorie de l'habiter. Questionnements », Paquot T., Lussault M. & Younès Ch. (dir.), *Habiter, le propre de l'humain*. Paris, La découverte, 2007, pp. 103-125

A paraître in: Duhamel Philippe, Talandier Magali Toulhier Bernard (eds), *Le balnéaire. De la Manche au monde*, Presses Universitaires de Rennes

STOCK M. « "Faire avec de l'espace". Pour une approche de l'habiter par les pratiques ». In: Lazzarotti O. (dir.), *Habiter. Vers un nouveau concept?* Paris, Armand Colin, 2012, pp. 59-78.

STOCK M. & LUCAS L., « La double révolution urbaine du tourisme », *Espaces & Sociétés*, n°151, 2012, pp. 15-30

STOCK M., LETISSIER F., RUZICKA-ROSSIER M., LEVY J., *Mobilité individuelle et espace urbain. Une recherche transculturelle (Los Angeles, Tokyo, Genève)*. Rapport final au FNS, rapport de recherche non publié, 2009, 197p

THERY H., 1993, « Habitat », In : BRUNET R., FERRAS R., THERY H., *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*. Paris/Montpellier : La documentation français/RECLUS

THORNHILL J.F.P., *Greater London. A Social Geography*. Londres, Christopher, 1935

TOWNER J., *An Historical Geography of Recreation and Tourism in the Western World 1540-1940*. London : Wiley, 1996

WERLEN B., « Géographie globalisierter Lebenswelten ». *Österreichische Zeitschrift für Soziologie*, vol. 21, n°2, 1996, pp. 97-128

PRE-PROOF