

Approche interdisciplinaire du développement des stations touristiques

Le capital touristique comme concept opératoire

FRÉDÉRIC DARBELLAY [frederic.darbella@iukb.ch]

CHRISTOPHE CLIVAZ [christophe.clivaz@iukb.ch]

STÉPHANE NAHRATH [stephane.nahrath@iukb.ch]

MATHIS STOCK [mathis.stock@iukb.ch]

Centre de recherches
interdisciplinaires en études du
tourisme (CRIT) • Institut universitaire
Kurt Bösch (IUKB) • Sion (Suisse)

Résumé. La problématique du développement des stations touristiques constitue un enjeu théorique important dans le domaine des études sur le tourisme. Pourquoi certaines stations touristiques s'installent-elles durablement comme des destinations de premier plan, alors que d'autres déclinent, voire cessent définitivement d'être des stations touristiques au sens propre et se transforment en d'autres systèmes économiques ou urbains ? Notre contribution entend apporter des éléments explicatifs à ces questions, en se situant dans une perspective résolument interdisciplinaire. Ce faisant, elle tente de construire un nouveau mode d'articulation entre les disciplines qui prennent habituellement le tourisme pour objet d'étude. Dans cette optique, nous proposons le concept interdisciplinaire et opératoire de capital touristique comme variable explicative centrale des diverses trajectoires de développement des stations touristiques.

***Abstract.** Abstract. The problem of the development of tourist resorts is an important theoretical issue in the field of tourism studies. Why do certain tourist resorts definitively settle as major destinations, while others decline, and even permanently cease tourist activities and turn into a different economic or urban system? This contribution provides explanatory elements on this issue, engaged in a resolutely interdisciplinary perspective. It attempts to construct a new mode of articulation between the disciplines that traditionally take tourism as a research topic. In this perspective, we propose the interdisciplinary and operative concept of tourist capital as the central explanatory variable of various development paths of tourist resorts.*

« Il ne suffit pas d'énoncer la nécessité de contextualiser et celle de relier les savoirs ; il faut encore envisager les méthodes, outils, opérateurs, concepts aptes à ces reliances. »
Edgar Morin (1999, p. 13)

Le tourisme se révèle être un objet d'études complexe, dans la mesure où il met en jeu plusieurs dimensions constitutives, à la fois spatiales, sociales, politiques, anthropologiques, économiques et environnementales : ces multiples dimensions sont irréductibles les unes aux autres, complémentaires et en constante interaction dans le phénomène touristique compris dans sa globalité. Le tourisme peut en effet être qualifié d'objet complexe au sens où il s'apparente à *"un tissu (complexus, "qui est tissé ensemble") de constituants hétérogènes inséparablement associés"* (Morin, 1990, p. 21). L'un des enjeux pour la recherche sur le tourisme réside dans la capacité à mobiliser plusieurs points de vue disciplinaires issus des sciences humaines et sociales, afin de maîtriser cette complexité. C'est en partant d'un ancrage disciplinaire multiple qu'un processus d'articulation interdisciplinaire peut ainsi être construit pour comprendre le tourisme en tant que système complexe d'acteurs, de lieux et de pratiques (Stock, 2003)⁽¹⁾. L'approche interdisciplinaire est mobilisée ici afin de déconstruire et de reconstruire la complexité spécifique des diverses trajectoires de développement des stations touristiques⁽²⁾.

La problématique du développement des stations touristiques est

élaborée en tant qu'objet de recherche complexe et multidimensionnel : elle réclame une description, une analyse et une compréhension qui se fondent sur l'articulation entre plusieurs variables interdépendantes. Il est central de relever que l'étude de cette hétérogénéité constitutive des stations touristiques est irréductible à un seul point de vue mono-disciplinaire, qui ne ferait que manquer la complexité de cet objet d'étude. Dans cette perspective, nous pensons l'interdisciplinarité comme un processus de collaboration, de co-production des connaissances et d'intégration entre nos disciplines d'origine autour d'un objet de recherche commun (cf. notamment Klein, 1990 ; Perrig-Chiello et Darbellay, 2002 ; Darbellay, 2005 ; Darbellay et Paulsen, 2008 ; Repko, 2008)⁽³⁾. Le processus de mise en dialogue des disciplines nécessite en effet que chaque discipline en coprésence mobilise ses propres compétences et outils d'analyse, tout en s'ouvrant aux méthodes des autres disciplines : l'objet de connaissance, complexe et émergent, est ainsi co-construit dans et par le processus interdisciplinaire sur la base des compétences existantes, tout en étant irréductible à l'un ou l'autre des points de vue disciplinaires concernés.

L'approche interdisciplinaire permet la mise en interaction dynamique des compétences pluridisci-

plinaires sélectionnées dans le cadre spécifique de l'analyse du développement des stations touristiques. Dans la multiplicité des champs disciplinaires susceptibles de contribuer à cette analyse, nous sélectionnons les ancrages disciplinaires les plus pertinents eu égard à notre cadre théorique et aux compétences individuelles mises en présence et susceptibles de participer à un processus d'échange, de co-élaboration et d'articulation interdisciplinaires, soit en l'occurrence les compétences issues de la géographie, de la science politique, de l'économie et des sciences de la communication. Chacune de ces disciplines est en effet capable d'offrir des outils d'analyse pour traiter les variables impliquées dans le développement des stations touristiques, tout en interagissant avec les autres disciplines pour comprendre la complexité du phénomène dans son ensemble. Il va de soi que la liste de ces ancrages disciplinaires n'est pas exclusive et que d'autres disciplines, respectivement de variables inhérentes aux trajectoires complexes de développement des stations, sont susceptibles d'enrichir ce dispositif d'analyse.

Sur la base de ce décloisonnement entre les disciplines impliquées, nous pouvons aborder de manière coopérative les questions de recherche prioritaires suivantes, et qui restent autant de questions ouvertes et non résolues à ce jour dans le domaine des études sur le tourisme : pourquoi et comment certaines stations touristiques parviennent-elles à rester

touristiques dans le long terme alors que d'autres déclinent ou se métamorphosent ? comment se fait-il que certains lieux mis en tourisme soient capables ou au contraire incapables de maintenir leur niveau de "touristicité" dans un contexte de profondes transformations économiques et sociales ? quels sont les principaux éléments géographiques, politiques, économiques, symboliques ou encore environnementaux et paysagers qui permettraient d'expliquer les différentes trajectoires de développement des stations touristiques ? quelles seraient enfin les conditions pour une sortie "réussie" du tourisme, par reconversion de la fonction touristique en d'autres fonctions socio-économiques ?

Ces questions seront abordées successivement à travers la proposition de trois trajectoires idéaltypiques des stations touristiques, l'élaboration du concept de *capital touristique* et l'apport de celui-ci dans la formulation d'hypothèses sur la variabilité des divers types de trajectoires des stations touristiques.

LE DÉVELOPPEMENT DES STATIONS TOURISTIQUES : ENTRE ABÎME ET MÉTAMORPHOSE

La station touristique est ici définie comme une configuration locale d'un lieu urbain mono-fonctionnel à visée touristique, construit par et pour le tourisme (cf. Équipe Mit, 2002)⁽⁴⁾. Si plusieurs processus de développement touristique ont certes déjà été assez précisément décrits –

urbanisation, diversification, touristification, adaptation (Équipe Mit, 2002, 2005, 2011) –, il reste maintenant à approfondir l'analyse des variables explicatives des manières dont ces processus de développement sont mis en œuvre et négociés dans et par un réseau d'acteurs et entre différents types d'acteurs, que ce soit les touristes, les responsables politiques, les promoteurs touristiques et les tour-opérateurs, les entrepreneurs, les propriétaires fonciers et immobiliers, les urbanistes ou encore les spécialistes en communication touristique.

Dans cette veine, on peut dégager, de manière synthétique – et en prolongeant les travaux de l'équipe Mit (2011) –, trois orientations majeures dans les diverses trajectoires possibles des stations touristiques⁽⁵⁾.

1. La capacité des stations touristiques à demeurer touristiques dans le moyen et le long terme, que nous désignons ici comme une trajectoire de *relais*, soit le maintien, voire la croissance de la fonction touristique dans le temps.

Ce type de trajectoire se caractérise par la pérennisation du caractère dominant de la fonction touristique de la station, ceci grâce à des processus d'adaptation et d'innovation constants de l'offre touristique. Il correspond à une tentative (réussie) de passer le *relais* en continu entre des pratiques touristiques successives et complémentaires : du tourisme estival, on passe au tourisme hivernal, du ski au *snowpark*, de la *sommerfrische* au *wellness*. La station se transforme

tout en maintenant son identité : il s'agit d'une constante reproduction de la touristicité, voire d'un accroissement de la fonction touristique de la station, grâce à une capacité élevée de capitalisation de ses avantages touristiques concurrentiels.

2. Nous identifions comme une trajectoire vers l'abîme l'affaiblissement marqué, voire la disparition de la fonction touristique, sans véritable solution alternative de développement.

Ce deuxième type correspond à des trajectoires de déclin, se traduisant à terme par l'arrêt de la fonction touristique sans qu'il n'existe de stratégie de développement ou de relance alternatives autres qu'une économie de rente permettant uniquement la survie socio-économique de la communauté locale. Le résultat d'un tel processus consiste dans l'émergence de sortes de "friches touristiques" (par exemple les Sables-d'Or-les-Pins, en Bretagne, ou Finhaut, dans le Valais en Suisse). Une trajectoire moins "dramatique" consiste dans le passage d'une station touristique à un quartier urbain, généralement périphérique et socio-économiquement plus ou moins valorisé (comme Malo-les-Bains, qui devient un quartier de la ville de Dunkerque).

3. La transformation de la station touristique en un lieu fonctionnant sur d'autres bases que celles de l'activité touristique en tant que telle, autrement dit une trajectoire de *métamorphose* et de sortie "réussie" du tourisme par reconversion socio-économique (transformation d'une

station touristique en ville touristique, puis en métropole, etc.).

Ce type de trajectoire correspond à la reconfiguration progressive de la fonction touristique dominante : la station touristique change de statut et de forme pour muter en un autre système d'organisation, elle se transforme le plus souvent *via* un processus d'urbanisation accrue en une métropole (par exemple Nice ou Brighton).

Le développement des stations touristiques est ainsi soumis à variation et les divers types de trajectoires possibles peuvent s'échelonner sur un gradient allant de la stabilisation-continuité de l'activité touristique à sa remise en jeu par reconfigurations successives et *métamorphose* au moyen et au travers d'autres types d'activités économiques, sociales, politiques ou culturelles, voire à sa mise en *abîme*. Le développement des stations touristiques se ré-organise ainsi, entre *abîme* et *métamorphose*, pour reprendre l'image de Morin (2007), entre la disparition de cette activité spécifique et la capacité d'un système touristique donné à se métamorphoser en un nouveau système plus diversifié et plus riche, capable de se régénérer et de s'adapter aux nouvelles conditions socio-économiques.

Partant de cette première typologie des trajectoires – *relais*, *abîme*, *métamorphose* –, nous montrons maintenant quel rôle d'articulation interdisciplinaire le concept opératoire de capital touristique est amené à jouer dans ce contexte.

LE CAPITAL TOURISTIQUE

Un concept interdisciplinaire opératoire

Pour mieux comprendre les différentes trajectoires des stations touristiques, nous proposons un cadre théorique original qui met au centre de son système explicatif une notion nouvelle et interdisciplinaire⁽⁶⁾ : le "capital touristique" d'une station, qui fonctionne comme une variable centrale permettant de comprendre les évolutions et les variations sur le long terme des trajectoires de développement des stations touristiques. En nous inspirant librement des travaux de Bourdieu (1979, 1984, 1992) sur les différentes "*espèces de capital*" (social, culturel, symbolique), nous co-élaburons le concept de capital touristique d'une station donnée⁽⁷⁾. Par *capital touristique*, nous entendons l'ensemble des caractéristiques d'une station donnée, qui couvrent les dimensions suivantes : *spatiale* (localisation, urbanité, qualité des lieux, conditions d'habitabilité, etc.), *politique* (structures de gouvernance et de pouvoir, capacité de leadership politique, efficacité des politiques publiques, etc.), *monétaire* (capacité d'investissement, capital économique immobilisé), *ressourcielle* (état de l'environnement et des ressources naturelles, infra-structurelles et paysagères), *réputationnelle* (image de la station, stratégie de communication et positionnement symbolique), ainsi que *cognitive* (connaissances et innovation). La configuration spécifique de ces multiples dimensions assure

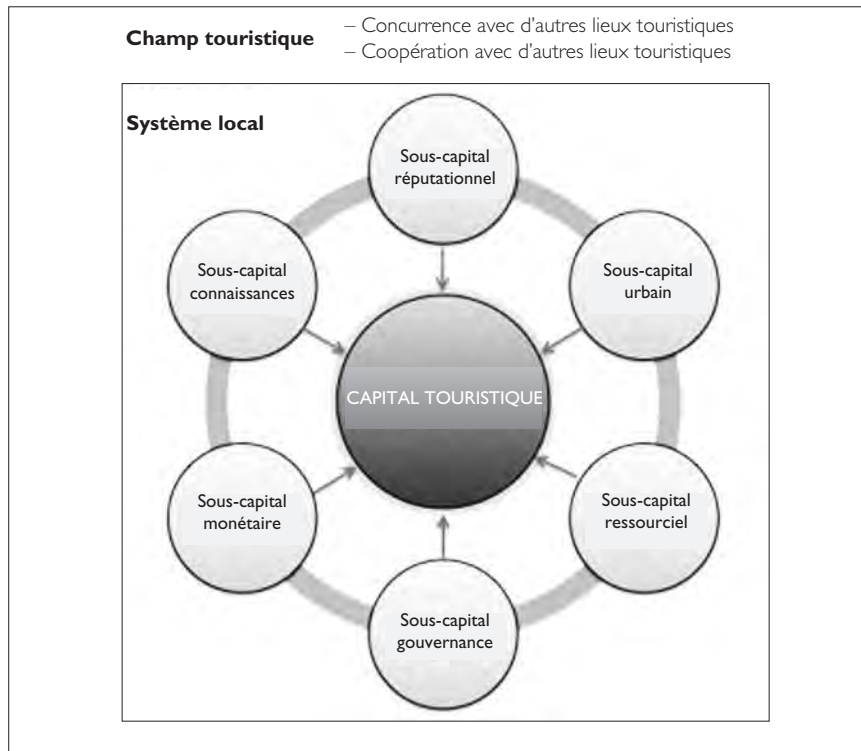
le positionnement de la station par rapport à l'ensemble des lieux touristiques concurrents formant ce que l'on pourrait désigner comme un champ touristique⁽⁸⁾. Cette accumulation locale des avantages touristiques concurrentiels constitue alors le principe actif du capital touristique d'une station.

L'élaboration du concept de *capital touristique* permet de combiner et d'intégrer dans un système explicatif cohérent les principaux éléments urbains, politiques, ressourciels, économiques, cognitifs et réputationnels qui sont mis en jeu dans les diverses trajectoires de développement des stations touristiques. Nous proposons de théoriser ces différents éléments compositionnels comme des *sous-capitaux* qui constituent, dans et par leurs interdépendances, le capital touristique compris dans sa globalité. Un capital touristique est dès lors constitué de six sous-capitaux en constante interaction : le sous-capital urbain, le sous-capital ressourciel, le sous-capital gouvernance, le sous-capital monétaire, le sous-capital connaissances et le sous-capital réputationnel (*cf.* la figure 1, qui illustre la complexité du concept de capital touristique).

Chacun des sous-capitaux peut être succinctement défini comme suit.

- **Le sous-capital urbain** désigne les conditions dans lesquelles les touristes habitent le lieu lors de leur séjour. Les conditions d'habitabilité sont constituées par la qualité du lieu, construit en tant qu'espace touristique par de multiples acteurs. Les

Figure 1 • La composition du capital touristique



analyses de la construction sociale de l'espace (Chadefaud, 1988 ; Shields, 1991 ; Werlen, 1997 ; Lussault, 2007) permettent de comprendre comment l'espace est co-construit en tant qu'espace *touristique* par différents acteurs, discours, imaginaires, pratiques et représentations. En concevant l'espace touristique comme un processus de construction sans cesse renouvelé, on observe la façon dont l'espace touristique constitue une "*subversion*" (Knafou, Bruston, Deprest, Duhamel, Gay et Sacareau, 1997) par rapport aux valeurs antérieures du lieu et une réduction de sa complexité (Pott, 2007), dans la mesure où il est spécifiquement agencé pour le touriste. En effet, la signalétique, l'architecture, la toponymie, la forme urbaine, etc., tous

ces éléments signifient aux touristes dans quelle mesure la station touristique constitue une *hétérotopie*, c'est-à-dire un contre-emplacement par rapport au quotidien, construit pour une activité de re-création en rupture avec le quotidien⁹. Le caractère idéalisant, stéréotypisant, uniformisant et essentialisant de l'espace touristique est ainsi appréhendé. Conformément à la théorie développée notamment par Lévy (1999) ou Lussault (2007), l'urbanité correspond à la forme urbaine, à l'hétérogénéité de la population présente et des pratiques effectuées, à la densité des personnes présentes et de l'agencement matériel, mais aussi à la centralité touristique et quotidienne, ainsi qu'à l'accessibilité de la station. Le degré d'urbanité peut

être également analysé par le biais du "*spatial fix*" du capital économique investi (Harvey, 2001), notamment les infrastructures et l'immobilier. L'analyse de la *hiérarchie* des stations touristiques entre elles et de la centralité touristique des stations (entre centralité mondiale et régionale) permet également de comprendre les conditions d'habitabilité pour les touristes. On peut enfin formuler des hypothèses sur les liens entre conditions d'habitabilité et capital touristique. Par exemple, l'augmentation du trafic automobile ou l'augmentation du nombre de résidences secondaires au détriment de l'hébergement marchand, ainsi qu'un étalement urbain contribuent à diminuer le volume global et la structure du capital touristique. Au contraire, la construction de certaines ambiances urbaines ou thématiques, la réalisation d'événements sportifs ou culturels augmentent le volume global du capital touristique de la station.

• **Le sous-capital ressourciel** recouvre le mode de gestion, plus ou moins durable, des ressources biophysiques, infrastructurelles, culturelles et esthétiques utilisées pour la fourniture des biens et des services (BS) touristiques. Comme nous l'enseignent en effet les travaux de l'économie institutionnelle des ressources (Ostrom, 1990 ; Bromley, 1998 ; Devlin et Grafton, 1998 ; Libecap, 1993), une gestion durable et parcimonieuse sur le long terme des principaux systèmes de ressources locaux ou régionaux constitue une condition *sine qua non* pour la délivrance des biens et

des services touristiques permettant le maintien à moyen et long terme de l'attractivité touristique d'une station (Briassoulis, 2002). Cependant, une telle gestion durable de ces différents systèmes de ressources dépend des caractéristiques des *régimes institutionnels de ressources* (RIR) (cf. Knoepfel, Kissling-Näf et Varone, 2001, 2003 ; Knoepfel, Nahrath et Varone, 2007 ; Gerber, Knoepfel, Nahrath et Varone, 2009). Ces RIR sont constitués par l'ensemble des régulations, en termes de politiques publiques et de droits de propriété, dont la combinaison contribue à définir empiriquement les droits d'usage des différents groupes d'acteurs sur les différents types de ressources *biophysiques* (eau, sol, air, forêt, etc.), *infrastructurelles* (immobilier, réseaux urbains, infrastructures touristiques, etc.) ou encore *culturelles* et *esthétiques* (paysage, patrimoine culturel, folklore, etc.) servant à fournir les différents biens et services touristiques. L'observation du sous-capital ressourciel permet ainsi de décrire l'ensemble des règles (de droit public comme de droit privé) contribuant à la régulation des usages de l'ensemble des ressources mobilisées par les producteurs et distributeurs de biens et de services touristiques. Il permet également d'analyser et d'évaluer la *cohérence* et *l'étendue* des régimes de ressources, de manière à pouvoir formuler des hypothèses concernant les facteurs contribuant à une gestion durable (ou non) de ces ressources qui contribuent au maintien (ou non) des activités touristiques dans un périmètre donné,

respectivement aux potentialités de reconversion d'une station touristique dans d'autres modèles de développement.

• **Le sous-capital gouvernance** désigne le système de gouvernance locale, soit la configuration des acteurs socio-économiques et politiques locaux et régionaux, ainsi que les rapports de pouvoir ou de coopération existant entre eux. Ces différents rapports structurent les processus décisionnels des politiques publiques (en particulier pour l'aménagement du territoire et le développement régional) et conditionnent le choix du modèle de développement économique, spatial et social des lieux touristiques en général et des stations touristiques en particulier (Clivaz, 2006 ; Gerbaux et Marcelpoil, 2006 ; Nordin et Svensson, 2007). Les concepts de "*coalitions de croissance*" (Logan et Molotch, 1987) ou de "*régimes urbains*" (Stone, 1989) permettent par exemple de rendre compte des jeux d'acteurs et des stratégies de conflit ou de coalition à propos de la définition du modèle de développement local et de sa mise en œuvre entre les autorités politiques locales et régionales, les propriétaires fonciers, les promoteurs immobiliers, les investisseurs, les hôteliers, les tour-opérateurs, les entreprises de transport, les propriétaires et exploitants des infrastructures touristiques, etc. (Gill, 2007 ; Conti et Perelli, 2007). L'analyse du système de gouvernance locale contribue ainsi à la compréhension des éléments politiques qui conditionnent les trajectoires des stations.

• **Le sous-capital monétaire** : il s'agit de l'ensemble des investissements (locaux ou étrangers), de l'épargne et des profits réalisés (c'est-à-dire la rentabilité des investissements). Marquée par des flux entrants ou sortants, l'accumulation de ce capital détermine la capacité potentielle d'investissement de la station et sa capacité à attirer les investisseurs, qui dépendent plus ou moins directement de la capacité des activités touristiques de la station à produire des plus-values financières pour les investisseurs. La capacité des acteurs locaux du système à créer des dynamiques leur permettant de produire et contrôler ces flux de capitaux économiques, qu'ils soient locaux, nationaux ou internationaux, apparaît ici fondamentale pour ce qui touche à l'évolution du système de production, en particulier en période d'inflexion, de crise et de rupture – où l'innovation est cruciale. Les approches territoriales et des milieux innovateurs permettent de rendre compte des *modalités d'émergence de ces dynamiques* (Crevoisier, Corpataux et Thierstein, 2001 ; Camagni et Maillat, 2006) et, par là, de la capacité ou non des économies touristiques locales à se maintenir et se renouveler.

• **Le sous-capital connaissances** désigne l'ensemble des processus d'apprentissage et de circulation et diffusion de la connaissance (innovation, recherche et développement, évolution des métiers et des compétences en matière de tourisme, savoir-faire professionnel, formation de la main d'œuvre, migrations, formation

des consommateurs, etc.). Aussi convient-il de porter une attention particulière à la manière dont s'établit la relation entre producteurs et consommateurs, et à son rôle (modalités de construction de la fidélité des consommateurs, modes d'évaluation de la qualité de l'offre de la station, formation des consommateurs, moteur d'innovation, etc.). Cette dimension est importante, car elle rend compte de la capacité des entreprises, locales en l'occurrence, de répondre à la demande de manière satisfaisante et ainsi d'éviter des "unsatisfactory innovations" (Lundvall, 1988 ; Grabher, Ibert et Flohr, 2008). Cela apparaît d'autant plus important dans le cas d'innovations à fort contenu expérientiel (les industries culturelles et touristiques en sont des domaines exemplaires), où la relation au consommateur est particulièrement structurante car elle permet de percevoir et d'anticiper la demande, qu'elle soit ou non formulée de manière explicite (MalMBERG et Power, 2005 ; Pine et Gilmore, 1999).

• **Le sous-capital réputationnel** recouvre les dimensions de l'image et des stratégies communicationnelles mises en place par les différentes stations qui participent du champ touristique. La diffusion et la mise en circulation des images, des messages et des discours produits par les stations touristiques assurent leurs positionnements réciproques dans le champ global de la communication touristique (Boyer et Viallon, 1995). L'image d'une station touristique est en effet co-construite par l'ensemble des communications

multi-médiatiques élaborées par les divers acteurs du système touristique (communication institutionnelle, politique, médias, publicité, etc.). Elle s'élabore sur la base d'interrelations entre les représentations matérielles (photographies, logos, textes, etc.) et les représentations mentales, imaginaires, symboliques et cognitives tant des responsables de la station que des touristes eux-mêmes, qui contribuent par leurs pratiques et leurs valeurs à façonner en retour l'image de la station. Une image et un imaginaire positifs (vacances, sports, loisirs, wellness, urbanité, etc.) véhiculés par la station touristique contribuent alors à renforcer le niveau élevé de son capital touristique et, inversement, une image négative, due par exemple à une stratégie de communication non maîtrisée, est susceptible d'affaiblir le volume global du capital touristique de la station concernée, voire de mener au déclin de sa fonction touristique ou à son repositionnement métamorphique en un autre type d'activité économique, sociale ou culturelle.

Le *capital touristique* est ainsi constitué de – et donc est décomposable en – plusieurs sous-capitaux dont la combinaison, l'accumulation, respectivement la plus ou moins forte convergence, voire substituabilité, permettent d'expliquer soit le maintien (ou non) des potentialités touristiques (c'est-à-dire des capacités à produire et offrir des biens et des services touristiques), soit le relais, au cours du temps, trouvé (ou non) par les acteurs touristiques. Ce fai-

sant, le concept de capital touristique permet, plus généralement, d'expliquer les inflexions ou bifurcations des trajectoires des stations touristiques dans le temps.

Propriétés et fonctions du concept de capital touristique

Le *capital touristique* est ainsi à la fois issu de la mise en tourisme du lieu et constamment remis en jeu et actualisé dans et par les pratiques des différents acteurs concernés, allant des touristes aux entrepreneurs touristiques, en passant par les médias et les responsables politiques. Le concept de capital touristique présente un certain nombre de caractéristiques principales.

- Il est fondamentalement relationnel : on ne dispose en effet d'un capital qu'à condition que les éléments le composant aient une *valeur* aux yeux des autres acteurs au sein d'une configuration pertinente, en l'occurrence le champ touristique. Dans le cas des stations, le capital touristique consiste en la capacité à produire des biens et des services touristiques ayant une valeur sur le marché économique et symbolique touristique mondial, que les touristes, les tour-opérateurs, les transporteurs ou les hôteliers reconnaissent comme telle.

- Le capital touristique est le résultat d'un renforcement réciproque entre les six sous-capitaux dans le sens de rétroactions positives dans le système local : il est donc plus que la simple somme de ses parties. Inversement, un faible niveau de capital touristique peut s'expliquer par un certain déséquilibre et des fonctionnements diver-

gents parmi et entre les différents sous-capitaux.

- Le capital touristique est co-produit dans l'interaction entre les multiples acteurs qui "encodent" la signification d'un lieu (les décideurs, les producteurs et les diffuseurs de stratégies marketing de biens et de services touristiques) et ceux qui "décodent" cet univers de sens (les voyageurs, les touristes, etc.). La société locale n'a donc pas l'entière maîtrise sur le capital touristique, car celui-ci est en partie de nature symbolique et donc susceptible d'être interprété, au sein du champ touristique, de multiples manières plus ou moins compatibles entre elles.

- Le capital touristique peut aussi être mobilisé afin de contribuer au développement d'autres types d'activités dominantes. *Via* une urbanisation accrue par exemple, un processus de métamorphose peut être enclenché par conversion du capital touristique en capital économique ou infrastructurel. La fixation du capital à travers les investissements immobiliers (hôtels, résidences secondaires, complexes touristiques), utilisables pour d'autres activités socio-économiques, est l'un des exemples de *fongibilité* du capital touristique en capital économique et infrastructurel. D'autres exemples de fongibilité du capital touristique consistent par exemple dans le changement d'objectifs (du tourisme vers un autre objectif de développement) au sein d'une coalition de croissance ou d'un régime urbain (conversion du capital politique), ou dans la reconversion du capital ressourciel local dans

d'autres activités que celle du tourisme (par exemple, hydroélectricité [ressource eau], zones industrielles, commerciales ou résidentielles [ressources sol et paysage], etc.).

On peut distinguer deux dimensions analytiques permettant de caractériser le capital touristique d'une station, en s'inspirant de la proposition de Bourdieu (1979) : son *volume global*, soit la somme totale des six différents sous-capitaux, et sa *structure*, soit la proportion des différents types de sous-capitaux constituant le capital touristique. À titre d'illustration, une station touristique peut ainsi être dotée de très bonnes infrastructures et disposer de quantités suffisantes de ressources biophysiques ainsi que de beaux paysages reconnus (sous-capital ressourciel élevé), d'une grande quantité et densité de services et d'aménités urbaines (sous-capital urbain élevé), mais souffrir d'un affaiblissement du régime local débouchant sur l'émergence de conflits politiques de plus en plus fréquents et violents qui bloquent tous les processus décisionnels (affaiblissement du sous-capital gouvernance) et entraînent une dégradation de l'image de la station (affaiblissement du sous-capital réputationnel) ; cet affaiblissement et ses conséquences peuvent influencer fortement, à plus ou moins long terme, sur la capacité du lieu autant à reproduire sa fonctionnalité touristique, qu'à reproduire les autres types de sous-capitaux (monétaire, connaissances).

Il ressort de ces quelques points que le concept de capital touristique

présente une certaine plasticité et que c'est la convergence ou la divergence plus ou moins marquée des niveaux de chaque sous-capital qui contribue à l'élaboration conjointe du volume et de la structure du capital global d'une station touristique. Celui-ci explique, par hypothèse, la capacité ou l'incapacité du maintien de la touristicité des différentes stations.

PROCESSUS DE CAPITALISATION ET TRAJECTOIRES DES STATIONS TOURISTIQUES

Forts de la co-construction du concept de capital touristique, et faisant écho à notre première typologie des divers types de trajectoires de développement des stations touristiques (*cf.* plus haut : "Le développement des stations touristiques : entre abîme et métamorphose"), nous pouvons énoncer l'hypothèse fondamentale suivante : les trajectoires s'expliquent par la capacité variable des stations à *accumuler* (c'est-à-dire à *capitaliser*) des avantages touristiques concurrentiels et à garantir durablement la fourniture de biens et services touristiques de qualité suffisante leur permettant d'opérer le *relais* entre différentes formes touristiques au cours du temps, respectivement de *convertir* ces avantages (c'est-à-dire ce *capital*) dans le cadre de stratégies de métamorphose et de reconversion active de sortie du tourisme.

On peut formuler les hypothèses explicatives suivantes sur les diffé-

rentes trajectoires de développement des stations touristiques – *relais*, *abîme* ou *métamorphose*.

1. Une trajectoire de *relais* du tourisme dépend de la capacité de reproduction d'un *volume global élevé* de capital touristique, ainsi que d'une *structure équilibrée* entre les six différents sous-capitaux. Ainsi, une des conditions de base pour la reproduction d'un volume élevé de capital touristique consiste dans la présence, sur la longue durée, d'un régime urbain fondé sur un projet politique capable de *combinaison des objectifs* de maintien d'un haut degré d'habitabilité, la mise en place ou le maintien d'un régime institutionnel de gestion parcimonieuse des principaux stocks de ressources naturelles, infrastructurelles et esthétiques (paysage, eau, air pur, etc.) nécessaires à la production des biens et des services touristiques, ainsi que la production et la diffusion d'une image touristiquement valorisée de la station. Le développement du capital se fait toujours en direction du tourisme : l'infrastructure touristique peut-être recyclée et devient polyvalente – pour des projets touristiques *divers* – au cours du temps, et l'invention de nouvelles pratiques et infrastructures se fait sans discontinuité. La rentabilité du capital monétaire est garantie et la bonne circulation et diffusion des connaissances et des compétences professionnelles en matière touristique permet de répondre efficacement à la demande. C'est le cas de stations telles que Aspen, Chamonix, Kitzbühel, Saint-Tropez, Zermatt,

etc., dont la pérennité du tourisme peut ainsi être expliquée par le maintien d'un capital touristique élevé.

2. Une trajectoire d'*abîme* dépend au contraire de la baisse importante du volume global du capital touristique par l'effondrement plus ou moins conjoint des six sous-capitaux et la non-convertibilité de ces derniers en capital économique ou urbain qui permettrait d'opter pour une trajectoire de métamorphose. Il peut en effet par exemple survenir un processus d'effondrement à de multiples niveaux : désinvestissement financier, affaiblissement marqué de la fréquentation par les touristes, mauvaise gestion des ressources biophysiques et infrastructurelles, détérioration de la qualité du lieu (trop de trafic automobile, pas de services de transport adaptés, etc.), dysfonctionnements au sein du système de gouvernance locale et perte de compétences professionnelles, et enfin une image négative de la station et une communication mal ciblée. Dans le même temps, le capital touristique ou ses différentes composantes, par exemple un faible capital urbain, ne permettent pas la fongibilité en d'autres types de capitaux qui pourraient être utilisés pour un nouveau développement par métamorphose. C'est le cas de nombreuses petites stations à capital touristique peu élevé, telles que Lion-sur-Mer, Sables-d'Or-les-Pins ou Finhaut. Cette dernière station est un exemple intéressant : située dans les Alpes, à la frontière entre le Valais suisse et la France, l'émergence de "l'industrie des étrangers" y date des années

1870. Entre 1885 et le début du ^{xx} siècle, plusieurs grands hôtels sont construits et l'on parle alors de Finhaut comme de la "deuxième plus grande station du Valais" (Perriard-Volorio, 1991). Avec la Première Guerre mondiale, la période de la construction des grands hôtels se termine et, dans l'entre-deux-guerres, Finhaut continue à être très fréquentée par la bourgeoisie anglaise et résiste mieux que d'autres stations aux variations conjoncturelles que connaît alors le tourisme suisse. Après la Seconde Guerre mondiale, le tourisme perd de son importance dans l'économie locale : la riche clientèle anglaise a disparu et les tentatives pour développer le ski se heurtent aux réalités topographiques du territoire communal. Le tourisme est alors supplanté par l'activité hydroélectrique (construction des barrages d'Émosson et du Vieux-Émosson). Les hôtels périclitent, sont abandonnés ou transformés en centres de colonies de vacances. Il ne reste pratiquement plus que des excursionnistes visitant le barrage d'Émosson, généralement sans s'arrêter dans le village de Finhaut.

3. Une trajectoire de *métamorphose* est le résultat de la conversion du capital touristique en d'autres activités socio-économiques, notamment grâce à une reconversion du capital urbain accumulé (centralité et urbanité), qui sert de fondement au développement d'une nouvelle activité économique et commerciale ne reposant plus sur la présence de touristes. La bifurcation de la trajectoire du relais dépend des *objectifs* (densifi-

cation et dé-densification touristique) poursuivis par le régime urbain (et notamment de l'identité et des objectifs des propriétaires fonciers et immobiliers), ainsi que de l'état des stocks des ressources (stocks stables ou, au contraire, décroissants). Un *volume global élevé* de capital touristique et une *structure déséquilibrée* des six sous-capitaux – au sein de laquelle les sous-capitaux gouvernance, monétaire, urbain et connaissances restent élevés, mais les sous-capitaux ressourciel et réputationnel sont en baisse – sont susceptibles de mener à une trajectoire de *métamorphose*. Cette métamorphose correspond à ce que l'équipe Mit (2002, 2011) identifie comme des trajectoires urbanisantes des stations touristiques : le passage de la station touristique à la station touristique à fonctions urbaines ou bien le passage de la station touristique à la ville touristique.

Un exemple de ce type de trajectoire est Montreux, en Suisse, l'un des lieux touristiques les plus importants du XIX^e siècle. Deux premiers hôtels ouvrent leurs portes en 1835. Jusqu'en 1914, le nombre d'hôtels – y compris un palace – et le nombre de touristes ne cessent d'augmenter (environ 80 000 touristes en 1910), ce qui se traduit par une place dominante du tourisme dans l'économie locale. Après la Première Guerre mondiale, le tourisme décline, avant d'être relancé sur de nouvelles bases au sortir de la Seconde Guerre mondiale : festivals et voyages d'affaires renforcent les pratiques touristiques classiques effectuées jusque-là sur

le mode de la *villégiature* (Tissot, 2000). Tout en s'intégrant dans la métropole lémanique, Montreux est devenu un lieu à haut degré d'urbanité. Ces indications nous permettent de considérer la trajectoire du tourisme montreusien sous l'angle de la métamorphose, avec le passage d'une station touristique à une ville à fonctions diversifiées.

* * *

Comme nous l'avons montré, l'élaboration du concept de capital touristique est issue d'une mise en dialogue entre plusieurs disciplines dont les apports spécifiques ont été intégrés dans ce concept synthétique et dynamique. Pour répondre aux principales questions soulevées par la problématique des trajectoires de développement des stations touristiques, nous avons co-élaboré et décrit plus haut le concept de *capital touristique*, qui est susceptible de mettre en dialogue et d'intégrer les différentes variables qui interagissent dans le développement des stations touristiques (variables d'urbanité, politique, monétaire, ressourcielle, réputationnelle et cognitive). Le concept opératoire de capital touristique, dans la mesure où il fédère les différentes dimensions constitutives de la station touristique, contribue ainsi au dépassement de la simple juxtaposition de disciplines disjointes, de manière à les intégrer dans une perspective interdisciplinaire. Chaque point de vue disciplinaire prend en charge la description et l'analyse d'une des dimensions constitutives du capital touristique,

tout en s'ouvrant au dialogue avec les autres disciplines. Les compétences pluridisciplinaires prioritairement engagées (géographie, science politique, économie et sciences de la communication) permettent l'analyse des sous-capitaux constitutifs du capital touristique en tant que concept central et opératoire de notre démarche de dialogue interdisciplinaire. Ce choix dessine dans le même temps les potentialités, mais aussi les limites conscientes et assumées de notre réflexion qui pourrait impliquer d'autres disciplines susceptibles d'enrichir encore la description et l'analyse d'autres dimensions (sous-capitaux) également en jeu dans les diverses trajectoires possibles des stations touristiques : pensons notamment aux dimensions anthropologique, historique et sociale.

De fait, notre approche vise en définitive à explorer certaines pistes de réflexion au sujet et autour de cette problématique relativement nouvelle, sans prétendre à une quelconque exhaustivité dogmatique. Elle se veut au contraire exploratoire et elle relève d'une démarche heuristique qui se situe au carrefour de multiples traditions disciplinaires, à l'interface entre des écoles et des courants de pensée différents mais complémentaires. Cette démarche ne vise pas à rejouer un corps de savoirs préconstruits et institutionnalisés une fois pour toutes, mais à inventer de nouvelles voies dans la recherche sur le tourisme. On peut dire, en suivant Resweber (1981, p. 9), que l'on ne prétend pas offrir des "*tactiques particulières, c'est-à-*

dire de[s] parcours obligés, balisés et banalisés, en vue de produire un effet de sens calculé”, mais que l’on vise en revanche à dégager des “stratégies de recherche, constituées de parcours à inventer, au fur et à mesure que se déploie l’action interdisciplinaire, de détours à entreprendre pour contourner un obstacle ou pour résoudre une difficulté, de recours à solliciter auprès de disciplines dont on ne mesurait pas l’importance au départ”. ■

NOTES

(1) Ce parti pris interdisciplinaire ne va toutefois pas toujours de soi dans la communauté des chercheurs travaillant sur le tourisme, et il donne lieu à des réflexions et débats en cours que nous ne pouvons détailler dans les limites de la présente contribution. Pour quelques éléments de réflexion à ce sujet, voir Ceriani, Chapuis, Gay, Knafou, Stock et Violier (2008) ; Clivaz, (2008).

(2) Cette contribution programmatique prend sens dans le cadre de notre projet de recherche en cours : Mathis Stock (requérant principal), Christophe Clivaz,

Olivier Crevoisier, Frédéric Darbellay et Stéphane Nahrath (co-requérants), “Entre abîme et métamorphose. Une approche interdisciplinaire du développement des stations touristiques”, Fonds national suisse (FNS) de la recherche scientifique, Requête CRI III 135390, 2011-2014.

(3) Nous n’entrons pas en détail ici sur les différentes conceptions et définitions des approches inter- et transdisciplinaires. Pour une mise au point à ce sujet, voir Darbellay (2005) ; Darbellay, Cockell, Billotte et Waldvogel (2008).

(4) L’“équipe Mit” désigne le groupe de recherche “Mobilités, Itinéraires, Tourismes” de l’université Paris Diderot (Paris-VII), qui a été actif de 1993 à 2008.

(5) Ces différentes trajectoires sont décrites ici sous une forme idéal-typique, au sens wébérien du terme, en ce sens qu’elles n’existent pas en elles-mêmes et pour elles-mêmes à l’état pur dans le monde empirique. Elles dessinent au contraire un continuum typologique permettant une compréhension générique qui guide l’élaboration d’hypothèses portant sur diverses trajectoires possibles, qui se reconfigurent toujours de manière différenciée dans des contextes empiriques particuliers.

(6) Comme il est mentionné en note (1), cette co-construction interdisciplinaire du concept de capital touristique ne vise pas l’exhaustivité disciplinaire : d’autres disciplines et dimensions que celles qui sont prioritairement mobilisées ici seraient en effet susceptibles de contribuer à l’explication des différentes trajectoires des stations touristiques (anthropologie, sociologie, histoire, psychologie, etc.).

(7) Pour une conceptualisation proche, nous renvoyons à l’intuition de Harvey (2001) sur le “capital urbain” comme capital symbolique collectif à l’échelle d’un lieu. Voir aussi Comeloup, Bourdeau et Mao (2004) qui évoquent le “capital culturel” d’une station.

(8) Pour Bourdieu (1984, pp. 113 et suiv.), le concept de “champ” vise à désigner une configuration de positions dans un jeu d’intérêts spécifiques. Dans le cas du tourisme, il s’agit d’un jeu concurrentiel entre agents individuels et collectifs (entreprises touristiques, destinations, etc.). Pour un approfondissement de ce concept, voir Clivaz, Nahrath et Stock (2011).

(9) Chez Michel Foucault, il s’agit de “sortes de contre-emplacements, sortes d’utopies effectivement réalisées” (Foucault, 2001, p. 755). On peut utiliser cette notion dans les études de l’espace touristique, en raison de la constitution d’un anti-monde par rapport au quotidien.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

Pierre BOURDIEU, *La Distinction. Critique sociale du jugement*, Minuit, 1979.

Pierre BOURDIEU, “Quelques propriétés des champs”, dans *Questions de sociologie*, Minuit, 1984, pp. 113-120.

Pierre BOURDIEU, “La logique des champs”, dans *Réponses. Pour une anthropologie réflexive*, Seuil, 1992, pp. 71-90.

Marc BOYER et Philippe VIALON, *La Communication touristique*, Puf, 1995.

Helen BRIASSOULIS, “Sustainable tourism and the question of the commons”, *Annals of Tourism Research*, vol. 29, n° 4, 2002, pp. 1065-1085.

Daniel BROMLEY (dir.), *The Handbook of Environmental Economics*, Blackwell, 1998.

Roberto CAMAGNI et Denis MAILLAT (dir.), *Milieux innovateurs*.

Théorie et politiques, Economica-Anthropos, 2006.

Giorgia CERIANI, Amandine CHAPUIS, Jean-Christophe GAY,

Rémy KNAFOU, Mathis STOCK et Philippe VIOLIER, "Quel serait l'objet d'une 'science du tourisme' ?", *Téoros*, vol. 27, n° 1, 2008, pp. 7-13.

Michel CHADEFAUD, *Aux origines du tourisme dans les pays de l'Adour. Du mythe à l'espace : un essai de géographie historique*, thèse de doctorat d'État, Université de Pau, 1988.

Christophe CLIVAZ, "Crans-Montana-Aminona (Suisse) : y a-t-il un pilote dans la station ?", *Revue de géographie alpine*, vol. 94, n° 1, 2006, pp. 75-94.

Christophe CLIVAZ, "L'enjeu de l'interdisciplinarité dans les études en tourisme", dans Frédéric DARBELLAY et Theres PAULSEN (dir.), *Le Défi de l'inter- et transdisciplinarité. Concepts, méthodes et pratiques innovantes dans l'enseignement et la recherche*, Presses polytechniques et universitaires romandes, 2008, pp. 63-82.

Christophe CLIVAZ, Stéphane NAHRATH et Mathis STOCK, "Le développement des stations touristiques dans le champ touristique mondial", *Mondes du tourisme*, n° hors série "Tourisme et mondialisation", 2011, pp. 276-286.

Giorgio CONTI et Carlo PERELLI, "Governing tourism monoculture: mediterranean mass tourism destination and governance networks", dans Peter M. BURNS et Marina NOVELLI (dir.), *Tourism and Politics. Global Framework and Local Realities*, Elsevier, 2007, pp. 235-261.

Jean CORNELOUP, Philippe BOURDEAU et Pascal MAO, "Le marquage culturel des territoires touristiques de nature", *Revue de géographie alpine*, vol. 92, n° 4, 2004, pp. 11-20.

Olivier CREVOISIER, José CORPATAUX et Alain THIERSTEIN, *Intégration monétaire et régions : des gagnants et des perdants*, L'Harmattan, 2001.

Frédéric DARBELLAY, *Interdisciplinarité et transdisciplinarité en analyse des discours. Complexité des textes, intertextualité et transtextualité*, Éditions Slatkine, 2005.

Frédéric DARBELLAY et Theres PAULSEN (dir.), *Le Défi de l'inter- et transdisciplinarité. Concepts, méthodes et pratiques innovantes dans l'enseignement et la recherche (Herausforderung Inter- und Transdisziplinarität. Konzepte, Methoden und innovative Umsetzung in Lehre und Forschung)*, Presses polytechniques universitaires romandes, 2008.

Frédéric DARBELLAY, Moira COCKELL, Jérôme BILLOTTE et Francis

WALDVOGEL (dir.), *A vision of Transdisciplinarity. Laying Foundations for a World Knowledge Dialogue*, EPFL Press, 2008.

Rose Anne DEVLIN et R. Quentin GRAFTON, *Economic Rights and Environmental Wrongs. Property Rights for the Common Goods*, Edward Elgar, 1998.

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

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

ÉQUIPE MIT, *Tourismes 3. La révolution durable*, Belin, 2011.

Michel FOUCAULT, *Dits et écrits*, tomes I et II, Gallimard, 2001.

Françoise GERBAUX et Emmanuelle MARCELOIL,

"Gouvernance des stations de montagne en France : les spécificités du partenariat public-privé", *Revue de géographie alpine*, vol. 94, n° 1, 2006, pp. 9-31.

Jean-David GERBER, Peter KNOEPFEL, Stéphane NAHRATH et Frédéric VARONE, "Institutional resource regimes: towards sustainability through the combination of property-rights theory and policy analysis", *Ecological Economics*, vol. 68, n° 3, 2009, pp. 798-809.

Alison M. GILL, "The politics of bed units. Growth control in the resort of Whistler, British Columbia", dans Andrew CHURCH et Tim COLES, *Tourism, Power and Space*, Routledge, 2007, pp. 125-149.

Gernot GRABHER, Oliver IBERT et Saskia FLOHR, "The neglected king: the customer in the new knowledge ecology of innovation", *Economic Geography*, vol. 84, n° 3, 2008, pp. 253-280.

DAVID HARVEY, *Spaces of Capital. Towards a Critical Geography*, Edinburgh University Press, 2001.

Julie Thompson KLEIN, *Interdisciplinarity. History, Theory, and Practice*, Wayne State University Press, 1990.

Rémy KNAFOU, Mireille BRUSTON, Florence DEPREST, Philippe DUHAMEL, Jean-Christophe GAY et Isabelle SACAREAU, "Pour une approche géographique du tourisme", *L'Espace géographique*, vol. 24, n°4, 1997, pp. 194-203.

Peter KNOEPFEL, Ingrid KISSLING-NÄF et Frédéric VARONE, *Institutionelle Regime für natürliche Ressourcen : Boden, Wasser und Wald im Vergleich / Régimes institutionnels de ressources naturelles : analyse comparée du sol, de l'eau et de la forêt*, Helbing et Lichtenhahn, 2001.

Peter KNOEPFEL, Ingrid KISSLING-NÄF et Frédéric VARONE, *Régimes institutionnels de ressources naturelles en action*, Helbing et Lichtenhahn, 2003.

Peter KNOEPFEL, Stéphane NAHRATH et Frédéric VARONE, "Institutional regimes for natural resources: an innovative theoreti-

cal framework for sustainability", dans Peter KNOEPFEL (dir.), *Environmental Policy Analyses. Learning from the Past for the Future – 25 Years of Research*, Springer, 2007, pp. 455-506.

Jacques LÉVY, *Le Tourmant géographique. Penser l'espace pour lire le monde*, Belin, 1999.

Gary LIBECAP, *Contracting for Property Rights*, Cambridge University Press, 1993.

John R. LOGAN et **Harvey L. MOLOTCH**, *Urban fortunes. The political economy of place*, University of California Press, 1987.

Benkt-Åke LUNDVALL, "Innovation as an interactive process: from user-producer interaction to the national system of innovation", dans Giovanni DOSI, Christopher FREEMAN et Richard NELSON (dir.), *Technical Change and Economic Theory*, Pinter Publishers, 1988, pp. 349-369.

Michel LUSSAULT, *L'Homme spatial. La construction sociale de l'espace humain*, Seuil, 2007.

Anders MALMBERG et **Dominic POWER**, "On the role of global demand in local innovation processes", dans Gerhard FUCHS et Philip SHAPIRA (dir.), *Rethinking Regional Innovation And Change. Path Dependency or Regional Breakthrough?*, Springer, 2005, pp. 273-290.

Edgar MORIN, *Introduction à la pensée complexe*, ESF, 1990.

Edgar MORIN (dir.), *Relier les connaissances. Le défi de XXI^e siècle*, Seuil, 1999.

Edgar MORIN, *Vers l'abîme*, L'Herne, 2007.

Sara NORDIN et **Bo SVENSSON**, "Innovative destination governance: the Swedish ski resort of Are", *Entrepreneurship and Innovation*, vol. 8, n° 1, 2007, pp. 53-66.

Elinor OSTROM, *Governing the Commons. The Evolution of Institutions for Collective Action*, Cambridge University Press, 1990.

Myriam PERRIARD-VOLORIO, *Histoire du tourisme dans la vallée du Trient (1860-1945) : naissance, âge d'or, déclin*, Université de Neuchâtel, 1991.

Pasqualina PERRIG-CHIELLO et **Frédéric DARBELLAY** (dir.), *Qu'est-ce que l'interdisciplinarité ?*, Éditions Réalités sociales, 2002.

B. Joseph PINE et **James H. GILMORE**, *The Experience Economy. Work Is Theatre and Every Business a Stage*, Harvard Business School Press, 1999.

Andreas POTT, *Orte des Tourismus. Eine raum- und gesellschaftstheoretische Untersuchung*, Transcript, 2007.

Allen F. REPKO, *Interdisciplinary Research: Process and Theory*, Sage Publications, 2008.

Jean-Paul RESWEBER, *La Méthode interdisciplinaire*, Puf, 1981.

Rob SHIELDS, *Places on the Margin. Alternative Geographies of Modernity*, Routledge, 1991.

Mathis STOCK (coord.), *Le Tourisme. Acteurs, lieux et enjeux*, Belin, 2003.

Clarence N. STONE, *Regime Politics. Governing Atlanta, 1946-1988*, University Press of Kansas, 1989.

Laurent TISSOT, *Naissance d'une industrie touristique. Les Anglais et la Suisse au XIX^e siècle*, Payot-Lausanne, 2000.

Benno WERLEN, *Sozialgeographie alltäglicher Regionalisierungen 2. Globalisierung, Region und Regionalisierung*, Franz Steiner, 1997.