

Le concept de centralité à l'épreuve du tourisme. Réflexions critiques.

Mathis Stock

Institut de Géographie et de Durabilité, Université de Lausanne.

Introduction

Les lieux touristiques constituent un défi pour la compréhension de l'organisation du peuplement et des processus d'urbanisation, notamment tels qu'ils sont analysés par le modèle des lieux centraux. Les questions de la centralité, de l'urbanité, de la transformation des lieux ruraux ou non-urbains en lieux urbains, voire du développement de lieux urbains se posent différemment pour les lieux touristiques de la manière dont les modèles du développement urbain et la théorie urbaine les ont conçus jusqu'à présent. Elles prennent sens dans un contexte scientifique où le phénomène du tourisme continue de jouer un rôle marginal dans les recherches géographiques visant à rendre intelligible les questions de l'urbain (Knafou, 2007)¹. En effet, le seul problème considéré comme légitime constitue le « tourisme urbain », c'est-à-dire le tourisme *dans* les villes (cf. Law, 2002). Cette expression peut être qualifiée d'insatisfaisante dans le sens où les problèmes urbains posés par le tourisme ne sont rapportés qu'aux seules villes, évacuant ainsi de l'analyse toutes les formes de tourisme ainsi que les dimensions urbaines intrinsèques à ce système de valeur et de pratiques. De plus, la géographie urbaine ainsi que les études urbaines n'ont pas encore assez ouvert leur champ d'investigation à toutes les manifestations d'urbanité, mais se concentrent sur ce qui est convenu d'appeler « ville ». Or, il existe des indications convergentes selon lesquelles l'urbanité est dorénavant présente dans de multiples lieux urbains, et non plus exclusivement dans les villes (cf. Lefebvre, 1970 ; Lévy, 1999 ; Amin & Thrift, 2002). Par exemple, les stations touristiques en tant que lieux à urbanité

¹ On peut s'interroger sur les raisons de ce traitement marginal, mais ce n'est pas le lieu de le faire. Cf. Duhamel & Knafou (2007) pour un approfondissement de cette question.

spécifique sont importantes, bien qu'évacuées des investigations scientifiques comme problème typiquement urbain.

Or, il y a de multiples exemples d'établissements humains qui n'existent ou ne se perpétuent que par le tourisme. L'urbanisation du littoral méditerranéen et de la Floride (Gay, 2003 ; Equipe MIT, 2011) ainsi que celle des Alpes en Europe (Bätzing, 2003) peuvent être en partie attribuées au tourisme. De plus, il y existe une qualité urbaine spécifique des lieux touristiques (Equipe MIT, 2002). On observe y un degré d'urbanité *supérieur* des lieux touristiques à ce que prédit la mesure synthétique du nombre de population : il s'agit, notamment dans le cas des stations touristiques, des lieux de petite taille ayant un niveau de services très supérieur puisque des services rares (bijoutiers, créateurs, banque privée, cliniques, écoles supérieures etc.) sont présents dans certains lieux dépassant à peine 5 000 résidents (Crans-Montana, Zermatt, Val d'Isère, Biarritz, St. Tropez, etc.). L'importance grandissante du tourisme, depuis 200 ans, pour les sociétés humaines se lit aussi à travers le remplacement, dans les villes européennes et métropoles mondiales, de l'industrie par le tourisme comme fondement économique (Knafou, 2007 ; Stock, 2007a).

Il y a donc un enjeu pour la théorie urbaine – dans ses formes statiques comme dans ses formes dynamiques – à intégrer les dimensions touristiques. D'une part, la construction de *l'urbanité* des lieux géographiques par le tourisme est intéressante à considérer. On peut ainsi constater une urbanité mono-fonctionnelle dans le cas des stations touristiques, différente des urbanités poly-fonctionnelles des villes (Stock, 2001), mais aussi une urbanité différente des villes avec tourisme par rapport à des villes sans tourisme (Ashworth & Tunbridge, 1990 ; Fainstein & Judd, 1999 ; Hoffman, Fainstein & Judd, 2003). D'autre part, les processus d'urbanisation *par* le tourisme deviennent maintenant de mieux en mieux compris (Mullins, 1991 ; Equipe MIT, 2002 ; Equipe MIT, 2011). On peut ainsi observer les processus de mise en tourisme qui urbanisent des établissements humains précédemment non-urbains et qui, en se répétant, forment des conurbations. Par ailleurs, on observe aussi des processus de complexification de l'urbanité des lieux déjà urbains, de

telle sorte que l'expression de « double révolution urbaine du tourisme » (Stock & Lucas, 2012) a été formulée pour qualifier cette dynamique urbanisante du tourisme. La prise en compte du tourisme dans la théorie urbaine fait apparaître des problèmes scientifiques nouveaux.

Par rapport à ce vaste programme de recherche qui pourrait traiter des dimensions urbaines du tourisme et de la contribution du tourisme à l'émergence de l'urbanité, je souhaiterais interroger ici l'apport et les limites du modèle des lieux centraux pour l'analyse des lieux touristiques. Or, travailler avec le modèle des lieux centraux sur les lieux touristiques ne va pas de soi, car l'articulation entre centralité et tourisme, plus précisément, la conception des lieux touristiques comme lieux centraux est mise en doute. Comme le dit Walter Christaller: “ There is also a branch of economy that *avoids* central places and the agglomeration of industry. This is *tourism* ” (Christaller 1964, p. 96). Ainsi, le tourisme est vu comme étant *antagoniste* à la centralité. De plus, interpréter les lieux touristiques à l'aide du modèle des lieux centraux pose problème. L'une des conditions initiales du modèle des lieux centraux stipule en effet l'existence d'une “ aire complémentaire ” à l'échelle régionale. Or, les pratiques touristiques comme pratique du déplacement de re-création visant les *lieux autres* ne se spatialisent pas, par définition, dans une aire de familiarité et du quotidien, mais sont enactées par des habitants des métropoles et villes à travers un *déplacement*². Le réseau de lieux de référence du lieu n'est donc pas la région, mais virtuellement le monde entier³.

Ainsi, la démarche visant à articuler le modèle des lieux centraux et le tourisme questionne d'autant plus que ce phénomène producteur d'un type de lieux particuliers ne semble pas compatible *a priori* avec le modèle. Ici, je montrerai les tenants et les aboutissants de cet écart et proposerai deux façons de résoudre ce problème, en raisonnant non pas à partir de

² Les loisirs sont ici à distinguer du tourisme, comme l'ont montré Knafou et al. (1997), par le hors-quotidien et présentent deux formes différentes de re-création. Le dé-placement y est conceptualisé comme une pratique de mobilité vers des lieux autres.

³ On peut insérer cette réflexion dans le contexte plus vaste des recherches sur la centralité (*Zentralitätsforschung*) qui s'intéressent aux dimensions hors de la « région complémentaire » (cf. Heinritz, 1979 ; Preston, 1993).

tous les lieux touristiques possibles, mais seulement à partir d'un type spécifique, les *stations* touristiques. Deux cheminements hypothétiques semblent en effet possibles. *Primo*, les stations touristiques - types de lieux touristiques pouvant être conçus comme étant des lieux non-centraux - deviennent à terme, par un processus d'affaiblissement relatif du tourisme, des lieux centraux à l'échelle régionale. *Secundo*, les stations touristiques peuvent être conçues comme étant des lieux centraux, développant une « centralité touristique » par la présence de touristes issus des métropoles lointaines ; il s'agit d'une centralité dont l'échelle de référence est supra-régionale.

Ainsi, l'objectif ne réside pas ici dans la démonstration de la pertinence ou des faiblesses du modèle des lieux centraux, entreprise qui fonctionne maintenant depuis les années 1940⁴. Trois objectifs peuvent être énoncés : un premier objectif vise à mettre en place d'outils pour contribuer à penser l'urbanité des lieux touristiques, en prenant soin d'articuler l'urbain et le touristique d'un point de vue processuel, et non seulement statique. Réfléchir les villes, l'urbanité et les hiérarchies urbaines « avec tourisme » semble être un aspect crucial, rarement engagé. Il y a un second objectif. Les sociétés humaines ne sont pas seulement structurées par des systèmes de peuplement, mais aussi par différents mondes sociaux qui ont eux aussi leurs géographicités. Dans le rapport de la géographie à la sociologie, le traitement des géographicités des « figurations sociales » (Elias, 1970) ou « champs sociaux » (Bourdieu, 1994), voire des « systèmes sociaux » (Luhmann, 1990) ou « mondes sociaux » (Schütz, 1973) n'a pas eu l'investissement qu'il mérite. Réfléchir sur le champ ou la configuration du tourisme qui développe des centralités, c'est-à-dire des lieux qui sont construits par de multiples acteurs comme étant des lieux qui comptent relativement plus que d'autres, constitue l'une des façons d'articuler les théories géographiques aux théories des autres sciences sociales, en y intégrant systématiquement les dimensions spatiales.

Enfin, il est urgent de remplacer les interprétations structuralistes et positivistes du modèle des lieux centraux et des théories de centralité par des modèles de pensée interactionniste

⁴ Cf. les contributions de Pred (1977), Preston (1993) et plus récemment de Gebhard (1996).

ou actoriels. L'interprétation structuraliste par le courant de « analyse spatiale » a en effet totalement gommé non seulement l'intention initiale de Christaller de s'inscrire dans une science sociale « compréhensive » (1980, p.17), mais aussi fait oublier la multiplicité des centralités qui émergent dans des champs d'activité les plus divers. Faire un pas dans cette direction constitue l'objectif de ce papier.

1. Le modèle des lieux centraux: enjeux conceptuels du point de vue du tourisme

Revenir sur un modèle classique en géographie est un exercice intéressant à condition de définir le point de vue adopté. Walter Christaller (1933) met en place un modèle⁵ qui décrit et explique la répartition et la dynamique des établissements humains⁶. Pour ce faire, il fait la distinction, fondamentale, entre lieux centraux et lieux dispersés : les premiers sont définis par un “ *Bedeutungsüberschuß* ” (littéralement : surplus d'importance) - c'est-à-dire qu'ils ont des “ fonctions centrales ” qui permettent non seulement l'autosubsistance, mais de desservir une “ aire complémentaire ” par des “ biens centraux ”. Les seconds désignent les lieux situés dans l'aire complémentaire et dans lesquels la population doit se déplacer dans les lieux centraux afin de pouvoir jouir des biens centraux. Christaller (1955 ; 1964) s'aperçoit que son modèle ne s'applique pas à un certain type de lieux, les lieux touristiques qu'il nomme « lieux périphériques ».

⁵ Il y a débat pour savoir si on appelle la contribution de Christaller un modèle ou une théorie. Les tenants du terme de modèle argumentent que ce modèle s'insère dans une théorie plus vaste, celle de l'économie néo-classique (cf. Durand-Dastès, 1995). Christaller lui-même appelle cela une théorie, tout comme la plupart des commentateurs qui parlent, en anglais, de la CPT, *Central Place Theory*, parfois importé en français sous le terme “théorie des places centrales” (ce qui est loin des intentions initiales, car lieu n'est pas égal à place). Distinguer, du point de vue épistémologique “ modèle ” et “ théorie ” est aujourd'hui moins aisé, tant est différencié l'usage des termes selon les disciplines (cf. Nouvel, 2001). Par ailleurs, dans le courant du constructivisme, la modélisation, notamment systémique, semble avoir pris le pas sur la théorisation (cf. Le Moigne, 1995). Nous suivons ici l'emploi « modèle », car il s'agit non pas d'une « perspective » - *theoreia* signifie « contemplation » -, mais de la tentative de présenter un résumé de l'essentiel des processus d'habitation humaine qui se fonde sur la théorie économique néo-classique de l'offre et de la demande, elle-même méta-théoriquement ancrée dans le modèle de « rationalité instrumentale ».

⁶ Les commentateurs et utilisateurs francophones du modèle des lieux centraux n'intègrent pas le caractère dynamique du modèle dans leurs travaux (cf. par exemple Pumain, 1997). Or, à la fin de la partie théorique (« ökonomisch-theoretische Grundlagen der Stadtgeographie ») du texte *Zentrale Orte in Süddeutschland*, Christaller expose la perspective dynamique des systèmes de peuplement (pp. 86-133). Cf. Preston (1985) pour une appréciation critique de la dynamique des lieux centraux.

Afin de bien comprendre les enjeux conceptuels, je souhaiterais brièvement revenir sur quelques concepts fondamentaux du modèle des lieux centraux - que l'on pourrait nommer "modèle de distribution et de dynamique des lieux centraux" - qui a donné lieu, depuis 70 ans, à de multiples commentaires et amendements et qui est « classique », c'est-à-dire connu de tous sans être nécessairement lu de première main⁷.

- la notion de fonction : un établissement humain n'est pas considéré dans toutes ses dimensions, mais uniquement dans sa « fonction dans la vie humaine en communauté » (p. 22)⁸, ce qui permet de traiter de la même façon une ville avec un noyau moyenâgeux, une ville moderne ou un village. Cette notion de « fonction urbaine » est critiquée dans la littérature pour son caractère de métaphore organiciste – notamment dans le courant post-structuraliste – mais continue à être employée dans la littérature.

- la fonction de commutateur : Christaller s'intéresse à l'une des caractéristique des villes, c'est-à-dire celle d'être le « *centre* de l'environnement rural et *interface* du trafic local avec le monde extérieur » (p. 23)⁹, et plus généralement, celle de centre d'une aire quelconque. Les établissements humains qui sont des centres d'une aire sont appelés « établissements humains centraux » (p. 23)¹⁰ ou « lieux centraux » (p. 25), expression qui est finalement préféré en raison de sa capacité sémantique d'évoquer le problème de localisation de la fonction centrale et de « lieu géométrique de l'établissement humain »¹¹. L'ambition est même plus grande, car il s'agit de travailler sur la ville – dont on a du mal à définir le

⁷ Sans doute l'appellation " modèle de Christaller-Lösch " serait plus appropriée, tant est grande, dans la réception en géographie, le mélange des deux bien que Lösch (1940) critique et rejette explicitement un grand nombre de thèses de Christaller.

⁸ " Funktion im menschlichen Gemeinschaftsleben "

⁹ " Mittelpunkt ihrer ländlichen Umgebung und Vermittlerin des Lokalverkehrs mit der Außenwelt " qui est une citation du travail de Gradmann (1916) sur les villes souabes.

¹⁰ " zentrale Siedlungen "

¹¹ " zentrale Orte » ; « der geometrische Ort der Siedlung »

concept dans la géographie urbaine de cette époque – et d’en explorer l’une de ces qualités, à savoir la centralité. Ainsi, la centralité est conçue comme l’une des caractéristiques de la qualité urbaine des lieux ; ce qui est appelé aujourd’hui « urbanité » (cf. Lévy, 2003).

- Les lieux centraux ne sont centraux que *relativement* à des établissements humains dispersés dans une aire complémentaire, c’est-à-dire « ceux qui ne sont pas des centres » (p. 24)¹², mais aussi – analogue au modèle d’Alfred Weber qui traite d’entreprises dont les choix de localisation peuvent se faire, de façon indifférente, soit à l’endroit des matières premières, soit à celui du marché, ce que les géographes anglo-américains appellent « *footloose industries* » – des « lieux indifférents quant à leur localisation » (p. 24)¹³. Parmi ces lieux dispersés, il y a les lieux dispersés qui sont « ancrés de façon aréolaire » (« *flächenhaft gebunden* ») (p. 24), c’est-à-dire liés à l’agriculture (car elle a une certaine extension) et les lieux qui sont « ancrés de façon ponctuelle » (« *punkthaft gebunden* ») (p. 24), c’est-à-dire liés ponctuellement à des faits tels que les matières premières, des lieux liés de façon absolue à la surface terrestre (ports, gué, col, etc.) et des villes d’eaux ou lieux de cure (« *Badeorte* »).

- On peut distinguer différents niveaux de lieux centraux : « Nous pouvons appeler "lieux d’ordre supérieur" les lieux dont les fonctions centrales couvrent une contrée plus grande dans laquelle existent aussi d’autres lieux centraux d’importance moindre, et "lieux centraux d’ordre inférieur" et "d’ordre très inférieur" ceux qui n’ont qu’une importance locale pour l’environnement proche et très proche. Nous pouvons appeler "lieux centraux d’appui" de petits lieux qui n’ont plutôt pas une importance centrale, mais exercent tout de même de petites fonctions centrales » (p. 26)¹⁴. Cette hiérarchie est centrale pour le

¹² « jene die nicht Mittelpunkte sind »

¹³ « in bezug auf ihre Lokalisation indifferente Siedlungen »

¹⁴ « Die Orte, deren zentrale Funktionen sich über ein größeres Gebiet erstreckt, in dem auch andere zentrale Orte von geringerer Bedeutung vorhanden sind, können wir ‘zentrale Orte höherer Ordnung’ nennen, diejenigen, die nur lokale zentrale Bedeutung haben für ihre nähere und nächste Umgebung haben, entsprechend ‘zentrale Orte niederer’ und ‘niederster Bedeutung’. Kleinere Orte, die vorwiegend nicht

modèle, d'une part, et, d'autre part, pour l'aménagement du territoire en Allemagne où les différents centres sont définis tels quels dans les plans d'aménagement des *Länder*.

- L'importance (*Bedeutung*) d'un lieu est le signe distinctif d'un lieu central qui ne dépend pas nécessairement du nombre de population : « le surplus d'importance » (p. 26) (*Überschuß an Bedeutung* ") des lieux centraux par rapport à un « déficit d'importance » (" *Defizit an Bedeutung* ") des lieux dispersés. « Nous pouvons désigner l'importance totale comme importance absolue de la ville, et le surplus d'importance comme l'importance relative – relatif en ce qui concerne la contrée avec un déficit d'importance ; le surplus d'importance donne la mesure dans laquelle une ville est centrale ; de cette mesure, on peut inférer la taille de la contrée qui est desservie par la ville » (p. 27)¹⁵. Ainsi, centralité signifie « l'importance relative d'un lieu quant à la contrée environnante, ou le degré avec lequel la ville exerce des fonctions centrales » (p. 27)¹⁶.

- Cette " position centrale " ou « centralité » (*zentrale Lage*) n'existe que si elle est activée/réalisée par la population qui achète des biens et services : Christaller les appelle " biens centraux " et " services centraux " et de " biens dispersés " et de " services dispersés " et " biens indifférents " et de " services indifférents " (p. 27). « Les biens centraux et services sont produits et/ou offerts à quelques points peu nombreux, à savoir nécessairement à des lieux centraux, pour être consommés à un grand nombre de points dispersés » (p. 28)¹⁷. Cette distinction production centrale/consommation périphérique est

zentrale Bedeutung haben, daneben aber auch geringe zentrale Funktionen ausüben, können wir 'hilfszentrale Orte' nennen "

¹⁵ " Die Gesamtbedeutung können wir als absolute Bedeutung der Stadt bezeichnen, den Bedeutungsüberschuß als relative Bedeutung – relativ in bezug auf das Gebiet mit Bedeutungsdefizit ; der Bedeutungsüberschuß gibt aber das Maß, mit dem die Stadt zentral ist, an ; aus ihm ist ein Schluß auf die Größe des Gebiets, das von der Stadt versorgt wird, zulässig "

¹⁶ " die relative Bedeutung eines Ortes in bezug auf das ihn umgebende Gebiet, oder den Grad, in dem die Stadt zentrale Funktionen ausübt "

¹⁷ " Zentrale Güter und Dienste werden an einigen wenigen Punkten, und zwar notwendig den zentralen Punkten, produziert bzw. angeboten, um an vielen zerstreuten Punkten verbraucht zu werden "

intéressante et permet de comprendre en quoi le modèle des lieux centraux est un modèle qui intègre, au moins implicitement, la *mobilité* des personnes. En effet, un déplacement - au sens d'un changement d'endroit et de place, certes dans un cadre régional - est nécessaire pour acquérir un bien dont la consommation ne s'effectue pas sur place, mais au lieu de résidence. Ceci n'est pas valable pour les services dont la production/consommation sont spatialement et temporellement congruentes : une pièce de théâtre se regarde pendant qu'elle est jouée par le spectateur au théâtre. Cette attention aux services couplés *nécessairement* à un déplacement ouvre aussi à des centralités différentielles à l'échelle nationale - le spécialiste de maladies cardiaques à Paris pour les Français -, européennes - aller au salon du livre de Francfort - mondiales - écouter/voir un opéra de Wagner à Bayreuth -, et fait ainsi le lien avec la question du tourisme.

- le concept d'aire complémentaire ("*Ergänzungsgebiet*") qui est l'aire pour laquelle un lieu central est le centre ("*Mittelpunkt*") doit exprimer l'interdépendance entre ville et campagne. Il existe également des aires complémentaires de niveaux différents. C'est ici que la validité du modèle peut être restreinte à l'échelle régionale, classique dans la géographie de l'époque. On peut aussi décider de faire fi de cette condition de contrainte de proximité et s'ouvrir à d'autres niveaux d'échelle où la continuité territoriale ne constitue plus une des conditions du modèle.

- la notion de portée d'un bien (*Reichweite eines Gutes*) est définie comme étant « la distance la plus grande [...] au point de laquelle la population dispersée acquiert un bien dans un lieu, dans un lieu central ; si la distance dépasse une certaine mesure, elle n'achète plus ce bien parce qu'il est devenu trop cher, ou bien elle l'achète à un autre lieu central où elle peut l'acquérir avec un coût moindre » (p. 32)¹⁸. Cette portée d'un bien dépend de la "distance économique" (p. 31-32), mais aussi du prix, éventuellement variable d'un lieu

¹⁸ " die weiteste Entfernung [...], bis zu welcher die disperse Bevölkerung ein in einem Ort – einem zentralen Ort – angebotenes Gut noch erwirbt; überschreitet die Entfernung ein bestimmtes Maß, so kauft die Bevölkerung dieses Gut überhaupt nicht mehr, weil es sie so teuer zu stehen kommt, oder sie kauft es an einem anderen zentralen Ort, von wo sie es mit geringerem Kostenaufwand erlangen kann "

central à un autre, et finalement, de la structure socio-économico-spatiale du lieu central et de l'aire complémentaire (p. 32). Il en résulte que “ chaque bien a une portée spécifique qui lui est propre, et cette portée peut être différente dans chaque cas concret, dans chaque lieu central et à chaque moment ” (p. 32)¹⁹.

Pour finir cette brève relecture critique, selon Christaller, un système de lieux centraux n'est pas un système statique, mais un système dynamique : “ l'immobilité n'est que fiction, la réalité, en revanche, est mouvement ” (p.86)²⁰. Ainsi, “ ces processus sont plus proches de la réalité que les relations statiques pures, ils constituent la partie plus réelle de l'appréhension théorique ; ce sera résumé ici comme théorie dynamique ” (p. 86)²¹. Cet élément est crucial, car il permet d'appréhender la façon dont les processus de centralisation modifient la centralité des lieux touristiques au cours du temps.

Nous laissons de côté ici la question de la hiérarchie urbaine pour laquelle François Moriconi-Ebrard (2002) a pu montrer qu'elle ne pouvait être expliquée par le recours au modèle Christaller-Lösch, ainsi que les limites du modèle pour l'explication des modes différenciés de peuplement afin de poser la question du tourisme dans ce modèle.

2. Stations touristiques: des lieux non-centraux ?

2.1. La centralité comme antinomique aux stations touristiques

Qu'en est-il des stations touristiques dans le modèle des lieux centraux ? Il convient de constater que dans la formulation initiale, Christaller n'en parle pas dans les parties

¹⁹ “daß jedes Gut eine besondere, ihm eigentümliche Reichweite hat, und daß diese Reichweite in jedem konkreten Einzelfall, an jedem zentralen Ort also und zu jedem Zeitpunkt, wiederum differieren kann ” (p. 32)

²⁰ “ der Ruhezustand ist lediglich Fiktion, die Wirklichkeit hingegen ist Bewegung ”

²¹ “ Diese Vorgänge stehen der Wirklichkeit also näher als die rein statischen Beziehungen, sie machen den wirklicheren Teil der theoretischen Betrachtung aus, er sei als dynamische Theorie zusammengefaßt ” (p. 86)

théoriques et ne relève pas de spécificité des lieux touristiques dans sa partie “ régionale ”, sauf exceptions. Il évoque les lieux de cure comme exemple de « lieux dispersés » dans la partie conceptuelle (pp.21-32). Pour lui, explicitement, il ne s’agit pas de lieux centraux – car ils ne desservent pas une aire complémentaire – mais de « lieux dispersés, ancrés ponctuellement » (“ *punkthaft gebundene disperse Orte* ”) (p. 24). Dans la partie régionale (pp.165-251), il évoque des cas (Bad Kissingen, Garmisch-Partenkirchen, Bad Homburg) qui disposent d’un indice de centralité supérieur à celui de leur niveau hiérarchique, en les considérant comme des exceptions.

A partir de ce constat de l’exceptionnalité des lieux touristiques, Christaller entreprend vingt ans après la publication de son modèle des lieux centraux une investigation des lieux touristiques auxquels il consacre au moins deux publications, l’article de 1955 dans *Erdkunde*, et une version révisée de 1964 pour *Regional Science Papers*, issu d’un congrès de 1963. Son idée est notamment celle d’une localisation “ plus libre ” des lieux touristiques qu’il qualifie de “ *périphériques* ” que les lieux “ *centraux* ” ; d’où son intérêt pour une “ *géographie économique du tourisme et de l’habiter librement choisi* ” (1955, p.2)²². Il s’agit de lieux situés à la “ *périphérie* ” – donc accessibles seulement pour la pratique touristique allant “ *à l’encontre* ” des centres urbains (Christaller 1955)²³. L’argumentaire développé se concentre sur le fonctionnement *inverse* des lieux touristiques par rapport aux lieux centraux. Tandis que les lieux centraux “ attirent ” pour les biens et services offerts, les lieux touristiques “ attirent ” pour eux-mêmes.

Cette incapacité conceptuelle à rendre compte des lieux touristiques a conduit à énoncer deux problèmes fondamentaux. D’abord, Reinhard Paesler (1984) remarque que les lieux touristiques disposent de services supérieurs relativement à leur position dans la hiérarchie urbaine prédite dans le modèle des lieux centraux et des plans d’aménagement qui en

²² « *Wirtschaftsgeographie des Fremdenverkehrs und des frei gewählten Wohnens* »

²³ Il mentionne également dans le texte de 1933 que « le lieu de cure n’a pas d’aire complémentaire propre » (p.63)

découlent. Il les appelle un “ nouveau type de *lieux centraux* d’un niveau hiérarchique bas ou moyen ” (p. 59, souligné par nous). Ainsi, tout en reconnaissant le problème posé par les lieux touristiques, Paesler (1984) garde le terme “ lieu central ”. De leur côté, Battisti & Pagnini (1979) estiment que “ from a methodological point of view (...) it is impossible to study tourist places on the basis of their surplus in importance; even though we were able to estimate it, we were not able to attribute it to any concrete ‘complementary’ region ” (pp. 76-77). En effet, le concept de lieu central *stricto sensu* est conditionné à l’existence d’une aire complémentaire qui lui assigne sa centralité.

La desserte de l’aire régionale en biens de consommation et services aux particuliers constitue la base du raisonnement du modèle des lieux centraux. Un lieu n’est central que parce qu’il polarise d’autres lieux : cette centralité est exprimée par la convergence des flux provenant des aires adjacentes. Or, par définition, les lieux touristiques ne « desservent » pas une aire régionale, mais une aire plus grande : à la limite, l’« aire d’influence » des lieux touristiques est le monde entier. « Par définition », parce que la population de l’aire régionale ne constitue pas les touristes du lieu considéré. Tout au plus, les individus effectuent des pratiques de loisir (et n’utilisent pas certaines aménités spécifiquement mises en place pour les touristes, par exemple les hôtels). L’idée d’une aire de chalandise régionale conduit donc dans une impasse conceptuelle.

Ce caractère non-central ou « périphérique » (Christaller, 1955) des lieux touristiques paraît donc pertinent si l’on se réfère au modèle classique des lieux centraux dans sa version initiale : c’est-à-dire un système spatial *régional*, dont les relations sont formées par les activités du quotidien d’ordre commercial, administratif et de circulation²⁴. L’une des voies consiste donc à considérer que les lieux touristiques *de type station* constituent des lieux

²⁴ Böventer (1968) reprend cette « théorie de la périphérie » en mentionnant le caractère cohérent avec la théorie de la centralité, mais ajoute : « Das Modelle gilt offensichtlich nicht für stark heterogene Flächen, und es gilt nicht mehr bei überwiegen der Agglomerationsvorteile innerhalb bestimmter Ballungsgebiete » (Böventer, 1968, p. 110).

non-centraux au niveau d'échelle régionale, car les habitants sont *ipso facto* exclus du fonctionnement touristique des stations. La seule façon d'habiter les stations touristiques pour la population régionale est constituée par le mode « loisir ». De ce point de vue, les stations touristiques ne peuvent être conceptualisées comme étant des lieux centraux.

Il se pose la question de savoir quel est le niveau d'urbanité des lieux touristiques par rapport aux lieux centraux. Certains travaux ont pu montrer que les stations touristiques ont été les premières à s'équiper d'aménités urbaines – telles que électricité, téléphone, tout-à-l'égout etc. - des innovations qui apparaissent en premier dans les métropoles et dans les lieux touristiques (Bruston et al., 1994 ; Equipe MIT, 2002 ; Equipe MIT, 2005). Le *hiatus* entre niveau de service – généralement relativement élevé – et petite taille et faibles fonctions centrales *stricto sensu* a été souligné (Pagnini & Battisti, 1979 ; Paesler, 1984). La définition par l'INSEE (1999) des aires urbaines est intéressante de ce point de vue : on y distingue les pôles urbains, les couronnes péri-urbaines, les communes multi-appartenances et les espaces à dominante rurale. Il est d'ailleurs remarquable de constater que les petites communes définies comme pôles urbains sont en grande partie des lieux touristiques : Deauville-Trouville, Arcachon, l'ensemble de la Côte d'Azur (Cannes, Nice, Menton), mais aussi Megève, Chamonix, Saint-Gervais, Cap d'Agde, et Grande-Motte. Parmi ces lieux-là sauf l'exception notable de Nice, aucune aire urbaine ne possède une aire péri-urbaine ; tous ne sont constitués que du pôle urbain central. Ce qui signifie précisément que les interactions régionales ne sont pas pertinentes pour ce type de lieu.

2.2. Le développement des stations touristiques : une émergence de centralité régionale ?

Si l'on accepte la thèse des stations touristiques comme étant des lieux non-centraux, on peut penser la possibilité d'un processus de centralisation. Cette perspective permet notamment d'apprécier la transformation d'un lieu non-central vers un lieu central, constituant ainsi un élément théorique fondamental pour la compréhension du développement des stations touristiques. Non seulement, il s'agirait d'une avancée

théorique importante, mais cela autoriserait à poser une question intéressante : comment les lieux *deviennent-ils* des lieux centraux ? Question rarement posée en dehors de Christaller (1933) par les théoriciens de l'urbain, notamment parce que la perspective dynamique est systématiquement évacuée au profit de la perspective statique²⁵. En revanche, Battisti & Pagnini (1979) avancent l'idée que les lieux touristiques peuvent devenir un véritable lieu central : “ when the flows of tourists to a peripheral region are increased, the holiday resort becomes fashionable and turns into a ‘place for everybody’. At this stage, it is going to become a *real central place*, both in structure and if compared with the other peripheral tourist places, which will necessarily arise at a certain distance: it is there the ‘elite’ will move looking for peace and nature ” (p. 85, souligné par nous).

On avance ici la thèse selon laquelle les lieux touristiques deviennent des lieux centraux par leur insertion dans le système de villes régional. Le processus réside dans la diversification des fonctions urbaines qui intègrent davantage les fonctions du quotidien au détriment du hors-quotidien. Ainsi, les services urbains aux particuliers se développent dans des lieux auparavant dédiés aux seuls touristes. Cette centralité des stations touristiques se développe par l'émergence de fonctions commerciale et résidentielle, voire administrative. Il s'agirait alors d'un processus d'urbanisation des stations touristiques, c'est-à-dire d'un accroissement de l'urbanité par le développement de fonctions centrales.

Il en découle une transformation de la forme et de la qualité des stations touristiques, c'est-à-dire que celles-ci cessent d'être des stations touristiques pour se transformer en « stations à fonctions urbaines diversifiées » ou « ville touristique » (cf. Equipe MIT, 2002, Equipe MIT, 2011). Ainsi, la distinction statique entre station touristique et ville touristique peut être articulée dans un modèle dynamique lorsque l'on s'intéresse au développement des stations touristiques. On peut alors concevoir l'hypothèse suivante : les stations touristiques – lieux non-centraux – deviennent des villes touristiques en développant une centralité régionale – devenant par là des lieux centraux. Dans le même temps, l'urbanité change

²⁵ Cf. toutefois Janelle (1969) et Heinritz (1985) pour des exemples de travaux sur cette dimension dynamique adossé au modèle des lieux centraux.

aussi : d'une urbanité uniquement tournée vers l'accueil temporaire de touristes, on passe à une urbanité plus hétérogène que l'urbanité purement touristique, avec des fonctions urbaines (polyvalentes) diversifiées tournées vers l'accueil de différents types d'habitants temporaires et des populations locales et régionales, pour qui il s'agit d'un lieu du quotidien. Brighton, Eastbourne, La Baule, Garmisch-Partenkirchen sont des exemples de lieux qui ont acquis une certaine centralité régionale depuis leur mise en tourisme.

Ce gain de centralité ne constitue pas l'unique trajectoire de développement des stations touristiques ; des crises peuvent mener à un déclin de la fonction touristique, une résidentialisation et une dés-urbanisation (cf. Equipe MIT, 2002 ; Equipe MIT, 2011). Le passage de la station à une station à fonctions urbaines ou à une ville touristique en raison de l'acquisition de fonctions centrales est cependant l'une des trajectoires que l'on peut identifier.

3. Une voie vers le concept “centralité touristique” ?

On dispose de fait d'une deuxième piste qui n'exclut pas nécessairement la première, afin de comprendre l'émergence de la centralité des lieux touristiques. Ce faisant, on change de perspective sur la centralité en introduisant une analyse multi-scalaire ; plus précisément, une analyse de la différenciation des *manières d'habiter* de différents types d'habitants. En effet, on considère ici un lieu touristique comme étant central dans la mesure où il est habité par des touristes, et par là même, concentre des populations venant non seulement d'une aire complémentaire d'échelle régionale, mais l'ensemble des lieux géographiques. Cette « centralité touristique » est ainsi dépendante de la présence temporaire de touristes.

Cette seconde piste considère le caractère central des stations touristiques en allant au-delà du strict système régional tel que modélisé par Christaller. Cet autre cheminement est possible grâce à l'indication selon laquelle “chaque bien a une portée différente”. Si l'on enlève la condition subsidiaire que “la ville dessert une aire régionale constituée de lieux périphériques”, alors le Monde entier peut constituer une aire de desserte pour un bien. De

façon analogue aux recherches scientifiques sur la centralité « non-quotidienne » des villes, exemplifié par des services comme le théâtre ou l'université (cf. Heinritz, 1979 ; 1985), on peut considérer que certains lieux touristiques développent des centralités qui *per definitionem* se jouent à l'échelle nationale, continentale ou mondiale. C'est ce que propose en substance Michel Chadeaud (1988), cependant sans se référer explicitement au problème de la centralité. En effet, il parle en termes d'« aires de marché » du tourisme de Pau ou de Biarritz ou de Lourdes dont le pouvoir d'attraction touristique est plus ou moins important, et pour lesquels il propose une cartographie de la provenance des touristes.

L'aire de recrutement des touristes - ou mieux : l'ensemble des localités à l'origine du déplacement des touristes, car il ne s'agit pas nécessairement d'une mesure aréolaire, mais d'un réseau de lieux – est ainsi un indicateur de la *centralité touristique*. Pour le champ du surf, les *global spots* aujourd'hui peuvent être appréhendés sous cet angle. Ainsi, on pourrait désigner des spots et stations qui auraient une fonction centrale pour le Monde, non pour la région. Il s'agit donc d'une centralité relative aux *touristes*, mais non aux résidents. Les lieux s'insèrent dans un champ d'intérêt « tourisme » à l'échelle mondiale, ce que l'on peut nommer « champ touristique mondial » (Clivaz et al., 2011). Dans ce champ touristique mondial, on peut reconnaître des centralités relatives de lieux touristiques les uns par rapport aux autres. C'est ainsi que par exemple Zermatt – 90 nationalités présentes – développe un degré de centralité touristique plus élevé dans ce qu'on pourrait appeler « champ touristique mondial » que St. Jean-de-Monts, 20 nationalités présentes. De même, un *spot* de surf mondialement connu tel que Biarritz développe une centralité touristique plus importante que Nîmes, ville à centralité régionale.

On recourt alors au concept de « centralité » afin de désigner l'importance relative – à la fois politiquement, économiquement et symboliquement – des lieux par rapport à cette pratique touristique. Cette « centralité touristique » est spécifique en ce sens qu'elle est actualisée par des habitants temporaires dont le « mode d'habiter est voué à la seule récréation » (Knafou et al., 1997, p.199). C'est en cela que la centralité strictement touristique des stations touristiques (mono-fonctionnelles) se distingue des centralités

régionales classiques des villes. Etant donné le caractère poly-fonctionnel de la ville, de multiples centralités concernant les multiples biens et services forment la « centralité globale ». Monnet (2000) propose cette notion de « centralité globale » issue de centralités politique, économique, commerciale, d'accessibilité, sociale et symbolique et distingue ainsi différents types de centralité qui interviennent dans la composition de la centralité des lieux géographiques.

Ces multiples centralités ne sont pas seulement d'ordre pratique, mais aussi d'ordre symbolique (Monnet, 2000). C'est cette importance de la centralité symbolique des stations touristiques qui distingue celles-ci des autres villes plus banales. Appréhendée comme « capital symbolique », cette centralité symbolique intervient non seulement pour les touristes dans leur quête de distinction, mais aussi lorsque des investisseurs cherchent un *spatial fix* pour leur capital monétaire. Harvey (2001) parle en effet d'un « collective symbolic capital which attaches to names and places like Paris, Athens, New York, Rio de Janeiro, Berlin and Rome is of great importance and gives such places great economic advantages relative to, say, Baltimore, Liverpool, Essen, Lille, Glasgow. The problem for these latter places is to raise their quotient of symbolic capital and to increase their mark of distinction to better ground their claims to the uniqueness that yields monopoly rent »²⁶. On pourrait ajouter à cette liste les stations touristiques telles que Zermatt, Aspen, Chamonix, Verbier etc. qui continuent à être aujourd'hui les lieux où les investissements immobiliers en termes de résidences secondaires sont extrêmement importants. On peut interpréter cela en termes de centralité symbolique.

Cette reconsidération de la notion de centralité ouvre d'une part un champ de recherches concernant les centralités de la re-création, d'autre part une réflexion sur la centralité comme non-absolue, mais relationnelle par rapport aux habitants considérés. La centralité touristique semble ainsi *virtuelle* pour la plupart des personnes, sauf pour celles qui arrivent

²⁶ Il est intéressant de noter que Liverpool, Essen, Lille, Glasgow représentent pour Harvey au moment de l'écriture dans les années 1990 des villes industrielles en déclin, mais toutes ont développé maintenant une image touristique, notamment à travers les compétitions autour de la « capitale européenne de la culture ».

– en raison de leurs dotations économiques, sociales, culturelles – à actualiser par la pratique *in situ* cette offre de centralité. Le concept de centralité qui sert classiquement à la saisie de l'*actuel* peut servir à saisir l'une des conditions spatiales pour les actions des individus.

4. Quel concept de centralité pour une théorie sociale de type actoriel ?

L'un des enjeux réside dans l'articulation du concept de centralité à une théorie sociale. Classiquement interprété dans des modèles structuraux de l'analyse spatiale – le modèle de Christaller est vu comme le pionnier, depuis 1960, de la démarche déductive du courant de la *spatial analysis* en géographie – on peut tenter d'articuler plus fondamentalement le concept de centralité à une théorie conforme aux nécessités des sciences sociales contemporaines, et délaissier les interprétations structuralistes²⁷. On peut s'aider de trois notions-clés.

D'abord, en considérant une théorie de la centralité du point de vue d'une théorie de la pratique. Werlen (1997) propose une interprétation actorielle du système de lieux centraux en parlant de « de saisir la *signification* de cette structure spatiale pour l'explication des actions humaines et pour les situations sociales problématiques » (traduit et souligné par M.S.). Habiter touristiquement au sens d'un « faire avec l'espace » (Stock, 2007b) peut être considéré comme étant l'un des éléments centraux des processus d'urbanisation, et plus précisément, de l'émergence de la centralité touristique. On peut ainsi comprendre les modes d'habiter des citoyens circulants comme le fondement du modèle des lieux centraux en général, et des processus de montée en centralité des stations touristiques en

²⁷ Si l'on s'intéresse au fondement épistémologique des formulations principales du modèle des lieux centraux par Walter Christaller, on s'aperçoit que celui-ci s'insère dans une conception de science sociale difficilement compatible avec le courant de l'analyse spatiale. Christaller est explicite quant à son projet : faisant référence à la « sociologie compréhensive » de Max Weber, il se propose d'utiliser et de construire des concepts idéal-typiques. Pour lui, le terme « lieu central » est un tel concept d'ordre idéal-typique, qui transforme le concept ingérable « ville » en « lieu central » par la sélection d'un des éléments essentiels, la fonction de « commutateur » de ce type de lieu.

particulier²⁸. Ainsi, ces centralités différentielles seraient le processus et le résultat des différentes *pratiques des lieux géographiques*. Comme le dit Werlen (1997, p.382), il y a une réflexion sur « les prémisses des acteurs, la situation de l'action (...) ainsi que les objectifs et les critères de décision de l'action » à mener. Il poursuit : « Les habitants d'une certaine aire sont considérés comme étant des acteurs qui poursuivent avec leurs activités sous des conditions sociales (monde 1), mentales (monde 2) et physiques (monde 3) des objectifs comme étant donnés et invariants, et pour cela choisissent des moyens qui sont à leur disposition » (Werlen (1997, p.382). Cette interprétation actorielle est à développer en prenant en compte l'ensemble des habitants mobiles du système mondial de peuplement, non seulement ceux d'une « aire ».

Ensuite, ce qui est appelé « significations sociales » chez Werlen peut se combiner avec la notion « centralité symbolique » de Jérôme Monnet (2000) : « La centralité est le résultat d'un système de valeur qui hiérarchise les lieux les uns par rapport aux autres ; (...) la dimension symbolique est intrinsèque à l'établissement de la centralité » (Monnet, 2000, p.415). Cette proposition a deux conséquences. D'abord, la dimension symbolique de la centralité y est explicite et la construction sociale des valeurs concernant les centralités relatives y est reconnue, ce qui permet d'intégrer dans l'analyse des centralités les dimensions symboliques et énoncer la thèse suivante : a) seulement si un système de centralités est reconnu par un système symbolique, il est validé ; b) les centralités sont relatives parce que le « capital symbolique » des lieux touristiques est variable (cf. Stock et al., 2014). Ensuite, une hiérarchie des lieux émerge en fonction d'un système de valeurs de la société. L'investissement du bord de mer et l'insertion dans un système culturel qui valorise le bord de mer peut être vue comme émergence de centralités suite à un changement de valeurs spatiales²⁹. Le système de centralités n'est effectif que si sa dimension matérielle est doublée de la dimension symbolique, constituée de mythes,

²⁸ Déjà pour Knafou et al. (1997), « la centralité ne serait pas seulement une qualité des lieux, mais aussi et peut-être surtout une qualité des populations qui y vivent » (p.196). C'est la question de l'action (intentionnelle et les conséquences non-intentionnelles des actions) dans la construction des centralités qui constitue la perspective spécifique ici.

²⁹ Cf. Shields (1991) pour la plage comme « liminal space » et le positionnement dans une hiérarchie socialement construite comme lieux périphériques et Chadeaud (1988) pour l'idée d'une « mythanalyse » de l'espace, y compris de la hiérarchie des stations touristiques.

d’imaginaires, et de représentations (scientifiques et politiques). La notion de « capital symbolique » des lieux géographiques en général, et des stations touristiques en particulier, en exprime l’un des éléments essentiels.

Troisièmement, au lieu de se focaliser sur une centralité globale d’un lieu – entreprise de la géographie entre 1960 et 1990, notamment dans sa composante « analyse spatiale » -, on change de perspective. On appréhende la géographicit  d’un champ « social » ou « configuration sociale » en travaillant les centralités respectives et relatives au sein de chaque champ. La notion « configuration » (ensemble d’interdépendances dynamiques selon Elias (1970)) ou « champ » (ensemble d’acteurs interdépendants dans des relations de pouvoir asymétriques entre eux selon Bourdieu (1992)) permet de pointer un réseau de relations (y compris spatiales) qui structure les activités en termes de concurrence, de coopération et de distinction. Chaque champ et sous-champ développent ainsi des lieux relativement plus importants que d’autres, certains ayant une importance à l’échelle mondiale. Ainsi, des centralités mondiales émergent dans de multiples champs (littéraire, touristique, sportif, congrès, musée, etc.) et des multiples sous-champs très spécialisés (au sein du sport : marathon, tennis, football, etc.) qui peuvent se superposer partiellement. Quelques exemples de centralités mondiales concernent Tarbes (pour les tournois de tennis de moins de 14 ans (« les Petits As »), Bayreuth (pour l’opéra), Zermatt (pour l’alpinisme), etc. Ils se construisent par des habitants mobiles qui sont obligés de se rendre dans un lieu spécifique pour jouir de la participation et de la distinction articulées à la pratique. Chaque champ social développe ses centralités propres. On retrouve ainsi l’idée des « centralités relatives » de Christaller (1933), mais plus systématiquement articulée à une théorie sociale³⁰. On en arrive à la thèse selon laquelle la capacité à construire des centralités dans de multiples champs sociaux est la caractéristique essentielle des métropoles là où les

³⁰ Cette vision peut également être rapprochée de la tentative de Lösch (1940) de décrire l’ordre spatial des « aires économiques » (*Wirtschaftsgebiete*) pour lesquelles il décrivait la structure spatiale des consommateurs et des producteurs. Cependant, bien que les champs aient des *dimensions*  conomiques, il ne s’agit pas seulement de « marchés » au sens économique du terme, mais bien un ensemble d’interrelations de pouvoirs asymétriques d’acteurs divers.

stations touristiques ne construisent qu'une centralité spécifique, celle dans le champ du tourisme.

Conclusion

Ce travail critique sur le modèle des lieux centraux permet d'aborder l'un des problèmes cruciaux du rapport entre le touristique et l'urbain. Le problème de la centralité concernant les lieux touristiques a reçu deux solutions, complémentaires. D'une part, la centralité définie *stricto sensu* comme centralité régionale ne constitue pas un concept adéquat pour appréhender les stations touristiques. En effet, l'absence d'aire complémentaire à l'échelle régionale ne permet pas d'envisager une quelconque centralité à ce niveau d'échelle. D'autre part, on considère la centralité comme polarisation à l'échelle mondiale, polarisation spécifique dans le champ touristique. On définit ainsi une centralité touristique, d'autres types de centralités devenant également possibles. Si l'on combine ces deux logiques, on aboutirait à un modèle de développement des stations touristiques qui insiste sur le passage d'une centralité mondiale ou nationale vers une centralité locale et régionale, ce qui serait l'inverse du développement métropolitain qui, lui, procède d'une centralité régionale vers une centralité mondiale.

Le processus de centralisation pose ainsi autrement le lien entre urbanisation et tourisme. L'une des conséquences en est la reconnaissance des processus d'urbanisation, c'est-à-dire d'émergence et d'accumulation d'urbanité, qui se déroulent *sans* dynamiques d'agglomération. Agglomération, prise dans le sens d'accumulation de population et de bâti, est en effet l'un des processus géographiques les plus observés, et habituellement interprété comme seul relevant de l'urbanisation (cf. Moriconi-Ebrard, 1993 ; 2002). Néanmoins, on peut dissocier agglomération et urbanisation, en notant des processus d'agglomération sans, et des processus d'agglomération avec création d'urbanité. Les « villes » industrielles du 19^{ème} siècle, les banlieues résidentielles fondées sur les lotissements présentent des signes d'agglomération, sans création d'un degré d'urbanité très

élevé. En revanche, les stations touristiques peuvent être interprétées comme des cas d'urbanisation *sans* dynamiques d'agglomération : malgré 150 ans de développement d'urbanité, Zermatt (5 500 résidents), Davos (10 000), Aspen (6 000), n'ont pas développé de grandes agglomérations bien que des processus d'urbanisation par les « résidences secondaires » s'y déroulent.

Toutefois, il existe d'autres stations touristiques « anciennement constituées » (Knafou, 1996 ; Stock, 2001) qui ont développé une *diversité* accrue de fonctions urbaines couplée *avec* des dynamiques d'agglomération. Les exemples les plus spectaculaires sont Miami Beach (Floride), Las Vegas (Nevada), Brighton & Hove et Nice, mais on trouve des processus semblables dans de petites villes telles que Santa Cruz (Californie), Garmisch-Partenkirchen (Alpes bavaroises). Si l'émergence des stations touristiques peut se comprendre comme émergence d'une centralité touristique, les nodalités urbaines ainsi créées sont cruciales pour le développement urbain. Elles peuvent même être le début d'un développement vers des ensembles urbains plus vastes : “*resort regions*” (Soane, 1993) ou “conurbation touristique” (Mullins, 1991 ; Equipe MIT, 2002) dans certains cas. Il s'agit d'une modalité spécifique des processus d'urbanisation qui se mettent en place par la mise en tourisme depuis le début du 19^{ème} siècle.

Cependant, la fonction d'accueil touristique n'est pas réservée aux stations touristiques, mais devient aussi de plus en plus importante pour les villes. En effet, la dimension touristique est devenue aujourd'hui essentielle pour le fonctionnement des villes (Stock, 2007a). En ce sens, la centralité touristique développée par les villes européennes depuis 40 ans redéfinit la qualité de la ville, en ajoutant une nouvelle centralité, celle associée au tourisme. L'urbanité des villes devient davantage informée par les jeux entre absence et présence d'habitants temporaires, par la diversité accrue de la population présente, par de nouveaux espaces publics aménagés dans une logique touristique. Bref, le degré d'urbanité change, un processus d'urbanisation se met en place par l'émergence d'une centralité à échelle mondiale. Par ailleurs, la « mondialisation » peut ainsi être décrite comme l'une des

modalités de l'urbanisation, à savoir un gain de centralité d'échelle mondiale des lieux géographiques.

Cette réflexion sur le modèle des lieux centraux aboutit aussi à la proposition d'une interprétation actorielle au lieu d'une interprétation structuraliste de la centralité. Celle-ci n'est plus appréhendée comme relevant du seul problème de qualité d'espace, mais comme un problème de *spatialité*, c'est-à-dire de rapports à l'espace et d'actions produisant des centralités ; ces dernières devenant elles-mêmes des enjeux pour des pratiques de mobilité. Ainsi, le système de centralités émerge par la pratique *in situ* d'habitants temporaires qui assignent certaines significations aux centralités, notamment celle de distinction sociale par la pratique de lieux mythiques. La perspective de l'habiter qui couple l'analyse des *significations* des lieux géographiques et la *pratique* des lieux géographiques peut être l'une des solutions théoriques à l'étude des systèmes de centralité. On peut y voir un pas supplémentaire dans le remplacement progressif des modèles structuraux par des modèles d'action.

Références

Amin, A., & Thrift, N., *Cities: Rethinking urban theory*. Cambridge: Polity Press, 2002.

Ashworth G. & Tunbridge J., *The Tourist-historic City*. Londres : Belhaven Press, 1990.

Bätzing W., *Die Alpen. Geschichte und Zukunft einer europäischen Kulturlandschaft*. Munich : Beck, 2003.

Bourdieu, P., Quelques propriétés des champs. In *Questions de sociologie*, Paris, Minuit, pp.113-120, 1984.

Bourdieu, P., La logique des champs. In *Réponses. Pour une anthropologie réflexive*, Paris, Seuil, pp.71-90, 1992.

Böventer, E., « Walter Christallers zentrale Orte und periphäre Gebiete ». *Geographische Zeitschrift*, vol. 56, n°2, 1968, pp.102-111.

Bruston M., Deprest F. & Duhamel Ph., *Pour une histoire du territoire touristique*, coll. Les mémoires de l'Institut de Saint-Gervais n° 11, 1994

Chadefaud M., *Aux origines du tourisme dans les pays de l'Adour. Du mythe de l'espace, un essai de géographie historique*. Pau, Université de Pau, 1988

Clivaz C., Nahrath S. & Stock M., 2011, "Le développement des stations touristiques dans le champ touristique mondial", *Mondes du tourisme*, pp. 276-286 (Numéro spécial "Tourisme et mondialisation")

Christaller W., *Die zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen*. Darmstadt, Wissenschaftliche Buchgesellschaft, 1980 (1^{ère} éd. 1933)

Christaller W., « Some considerations of tourism location in Europe: The peripheral regions' under developed countries recreation areas », *Papers in Regional Science*, Vol. 12, 1, 1964, pp.95-105

Christaller W., « Beiträge zu einer Geographie des Fremdenverkehrs ». *Erdkunde*, vol. 9, n°1, 1955, pp. 1-19

Durand-Dastès F. (1992). « Les modèles en géographie », in : Bailly A., Ferras R. & Pumain D. (éd.), *Encyclopédie de Géographie*, Paris, Economica, pp. 312-325

Equipe MIT, *Tourismes 3. La révolution durable*. Paris: Belin, 2011

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

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

Elias N., *Qu'est-ce que la sociologie ?*, Paris, 1970

Gebhardt H., « Zentralitätsforschung. Ein « alter Hut » für die Regionalforschung und Raumordnung heute ? », *Erdkunde*, vol. 50, n° 1, 1996, pp. 1-8

Harvey D., 2001, *Spaces of capital. Towards a Critical Geography*. Londres, Routledge

Heinritz, G., *Standorte und Einzugsbereiche Tertiärer Einrichtungen : Beiträge zu einer Geographie des Tertiären Sektors*. Darmstadt : Wissenschaftliche Buchgesellschaft, 1985

Heinritz, G., *Zentralität und zentrale Orte. Eine Einführung*. Stuttgart : Teubner, 1979

Hoffman, L., Fainstein, S., and Judd, D. (eds.), *Cities and Visitors: Regulating People, Markets,*

and City Space. Oxford: Blackwell, 2003.

Judd, D., and Fainstein, S. (eds.), *The Tourist City*. New Haven & London: Yale University Press, 1999

Janelle, D. J., « Spatial reorganization: a model and a concept ». *Annals of the Association of American Geographers*, 1969, p. 348-364.

Knafou, R., « La transformation des lieux anciennement touristiques ». *Méditerranée*, tome 84, n°3, 1996, pp.3-4.

Knafou R., Bruston M., Deprest F., Duhamel Ph., Gay J.-Ch., Sacareau I., « Une approche géographique du tourisme ». *L'Espace géographique*, n°3, 1997, pp.193-203

Knafou R. & Stock M., « Tourisme ». *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 2003, pp.930-931.

Knafou R., « Introduction : L'urbain et le tourisme, une construction laborieuse », in : Duhamel Ph. & Knafou R. (dir.), *Mondes urbains du tourisme*, Paris, Belin, 2007, pp.9-21.

Le Moigne J.-L., *Le constructivisme*. Paris, PUF, 1995.

Lefebvre H., *Le droit à la ville*. Paris, Anthropos, 1970

Lévy J., *Le tournant géographique. Penser l'espace pour lire le Monde*. Paris, Belin, 1999

Lösch, A., *Die räumliche Ordnung der Wirtschaft. Eine Untersuchung über Standort, Wirtschaftsgebiete und internationalen Handel*. Jena : G. Fischer, 1940

Monnet J., « Les dimensions symboliques de la centralité », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 44, n°123, 2000, pp. 399-418

Moriconi-Ebrard F., *L'urbanisation du monde depuis 1950*. Paris : Economica, 1993.

Moriconi-Ebrard F., *De Babylone à Tokyo*. Gap : Ophrys, 2002

Mullins, P., « Tourism urbanization », *International Journal of urban and regional research*, vol. 15, n° 3, 1991, pp. 326-342.

Paesler R., « Die Zentralen Orte im randalpinen Bereich Bayerns - Zur Entwicklung versorgungsfunktionaler Raumstrukturen ». In Ruppert K. (ed.), *Geographische Strukturen und Prozessabläufe im Alpenraum*. Regensburg : Lassleben, 1984, pp. 53-72

Pagnini M.P. & Battisti G., « Considerations about the “ peripheral places of tourism », in Matznetter J. (éd.), *Tourism and Borders. Proceedings of the IGU working group : Geography of Tourism and Recreation*, Francfort : Université de Francfort, 1979

Pred A., *City-Systems in Advanced Economies: Past Growth, Present Processes, and Future Development Options*. London: Hutchinson University Library, 1977.

Preston R.E., « Remembering Christaller ». *Erde*, vol. 124, n°4, 1993, pp. 303-312

Preston R.E., « Christaller's neglected contribution to the evolution of central places », *Progress in Human Geography*, vol. 9, 1985, pp. 177-193

Pumain D., « Pour une théorie évolutive des villes ». *L'Espace géographique*, vol. 26, n°2, 1997, pp. 119-134.

Pumain D. & Robic M.-C., « Théoriser la ville », in Derycke P.-H., Huriot J.-M., Pumain D., *Penser la ville. Théories et modèles*, Paris, Anthropos, 1996, pp. 107-161

Nouvel P. (dir.) (2001). *Enquête sur le concept de modèle*. Paris, PUF, 242p.

Sassen S., « Locating cities on global circuits ». *Environment and Urbanization*, vol. 14, n°1, 2002, pp. 13-30

Soane, J. V. H., *Fashionable Resort Regions. Their Evolution and Transformation With Particular Reference to Bournemouth, Nice, Los Angeles and Wiesbaden*. Wallingford: CAB International, 1993

Schütz A., *Der sinnhafte Aufbau der sozialen Welt*, Frankfurt, 1983

Shields R., 1991, *Places on the Margin. Alternative Geographies of Modernity*. Londres : Routledge

Stock M., « Towards a recreational turn of European Cities ? », *Hagar. Studies in Culture, Polity and Identities*, vol. 7, n°1, 2007a, pp. 115-134

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

Stock M., « L'habiter comme pratique des lieux géographiques », *Espacetemps.net*, Textuel, 2004 (<http://www.espacetemps.net/en/articles/lrsquoahabiter-comme-pratique-des-lieux-geographiques-en/>)

PRE-PRINT ; merci de citer la version publiée aux PUR (2017)

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

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

Stock, M., Clivaz Ch, Crevoisier O., Kébir L., Nahrath S. (2014). *Resort development and touristic capital of place*. Working paper du GRET, 5/2014 Université de Neuchâtel

Werlen B., *Gesellschaft, Handlung, Raum*. Stuttgart, Steiner, 1997 (1^{ère} éd. 1987)