

LA DOUBLE RÉVOLUTION URBAINE DU TOURISME

Mathis Stock et Léopold Lucas

ERES | *Espaces et sociétés*

2012/3 - n° 151
pages 15 à 30

ISSN 0014-0481

Article disponible en ligne à l'adresse:

<http://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2012-3-page-15.htm>

Pour citer cet article :

Stock Mathis et Lucas Léopold, « La double révolution urbaine du tourisme »,
Espaces et sociétés, 2012/3 n° 151, p. 15-30. DOI : 10.3917/esp.151.0015

Distribution électronique Cairn.info pour ERES.

© ERES. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.



La double révolution urbaine du tourisme

Mathis Stock
Léopold Lucas

Le tourisme est l'un des éléments majeurs de l'urbanisation. Il procède par deux révolutions, insuffisamment mises en lumière par la recherche urbaine : la première correspond à l'émergence des stations touristiques entre 1800 et 1914, la deuxième relève de la transformation de l'urbanité des villes à partir de la seconde moitié du XX^e siècle. Il s'agit là d'une double révolution urbaine du tourisme qui alimente le processus d'urbanisation des sociétés. Voici la thèse que nous souhaiterions étayer et illustrer dans cet article.

Cette proposition s'inscrit dans une tentative de renouveler l'analyse du monde urbain au prisme du phénomène touristique en envisageant ce dernier non pas comme « une simple activité fonctionnelle plaquée sur une organisation urbaine-support, mais un élément et un vecteur de l'affirmation de l'urbanité

Mathis Stock, professeur de géographie du tourisme, Centre de recherche interdisciplinaire sur le tourisme (CRIT), Institut universitaire Kurt Bösch, Sion, Suisse
mathis.stock@iukb.ch

Léopold Lucas, assistant-doctorant, Centre de Recherche Interdisciplinaire sur le Tourisme (CRIT), Institut universitaire Kurt Bösch, Sion, Suisse
leopold.lucas@iukb.ch

contemporaine. Non seulement le tourisme est consubstantiel à la définition même de la ville contemporaine, mais différentes associations entre tourisme et urbanité créent des lieux urbains de qualité différente » (Lussault et Stock, 2007). Il s'agit ici de faire un pas supplémentaire, en mettant en place une réflexion processuelle¹ sur l'urbain à partir de ses fondements touristiques.

Le monde urbain tel que nous le connaissons est quelque chose de récent et dont la mise en place a été si rapide que certains auteurs ont évoqué une révolution urbaine. C'est par exemple la thèse d'Henri Lefebvre (1970), qui utilise cette expression de « révolution urbaine » pour traduire le brusque avènement de l'urbain comme mode dominant et presque exclusif de l'organisation spatiale des sociétés. Dans les multiples analyses, on insiste souvent sur l'origine strictement industrielle de cette révolution urbaine. Pour Edward Soja (2000) par exemple, dont les analyses s'inspirent des travaux de H. Lefebvre, il s'agit de la « 3^e révolution urbaine » qui désigne cette émergence de la métropole industrielle moderne – en présentant Manchester et Chicago comme exemples emblématiques – et d'un « *urban-industrial capitalism* » (Soja, *op. cit.* : 76)². D'une manière générale, les recherches sur l'urbain ont surtout pris en compte à la fois une cause de l'urbanisation (l'industrie) et une conséquence (l'étalement urbain). Or, la réalité est plus complexe que cela.

La perspective que nous souhaitons développer ici est celle de la place prépondérante du tourisme dans ce que nous appelons la « double révolution urbaine » et ce à deux niveaux :

- le tourisme comme « élément historique » de l'urbanisation du monde avec l'émergence de lieux urbains autres que les villes – selon une perspective « quantitative » (émergence d'un nombre considérable de nouveaux lieux urbains) et « qualitative » (avec des urbanités autres) ;
- le tourisme comme « élément contemporain » de l'urbanité actuelle des lieux que sont les villes : ces dernières se constitueraient notamment de plus en plus autour de logiques fondées sur la sphère de la re-création³.

QUELLE THÉORIE POUR OBSERVER LES RÉVOLUTIONS URBAINES DU TOURISME ?

Pour saisir les différentes contributions du tourisme dans la production des espaces urbains, et comprendre ces révolutions urbaines successives

1. Par cette expression, nous entendons la nécessaire opération cognitive de forger des concepts permettant d'appréhender la dynamique plutôt que la dimension statique du monde empirique.

2. Les deux premières révolutions urbaines étant selon lui liées (i) aux inventions de la roue et de l'écriture cunéiforme (permettant la cristallisation de la ville) et (ii) au changement de mode de production agricole induisant une densification de l'installation des être humains dans des régions fertiles (Soja, *op. cit.* : 51).

3. Cf. Knafou et al. (1997), Équipe MIT (2002) et Knafou et Stock (2003) pour l'explicitation de ce terme.

engendrées par le tourisme, nous proposons ici, d'une part, une définition enrichie de l'urbanité et, d'autre part, une réflexion complexifiée sur le processus d'urbanisation.

Penser le différentiel d'urbanité des lieux

On peut reconstruire la définition de l'urbain à partir des travaux d'Henri Lefebvre : « Ainsi se forme ce concept nouveau : l'urbain. Il faut bien le distinguer de la ville. L'urbain se distingue de la ville précisément parce qu'il apparaît et se manifeste au cours de l'éclatement de la ville, mais il permet d'en reconsidérer et même d'en comprendre certains aspects qui longtemps passèrent inaperçu : la centralité, l'espace comme lieu de rencontre, la monumentalité, *etc.* » (Lefebvre, 2000 : 76-77). Il est donc primordial de prendre comme point de départ l'idée que la ville n'exprime plus à elle seule le phénomène urbain. Ce que l'on peut nommer « urbanité » a certes émergé dans les villes, mais ses caractéristiques essentielles se sont généralisées et sont aujourd'hui repérables ailleurs : il convient dorénavant de prendre la ville comme l'une des qualités d'espace spécifique qui existent aujourd'hui à côté de nombreux autres types de lieux urbains. Le concept d'« urbanité » nous permet alors d'apprécier la dimension urbaine d'un lieu, c'est-à-dire l'« indicateur de l'état spécifique de l'organisation des objets de société au sein d'une situation donnée » (Lussault, 2003 : 966).

On peut tout d'abord avancer que l'urbanité « procède du couplage de la densité et de la diversité des objets de société dans l'espace » Lussault (*ibid.*). Ces deux premiers éléments semblent nécessaires mais cependant pas suffisants pour déterminer le caractère urbain d'un lieu. En effet, la centralité – définie comme capacité de polarisation et surplus d'importance (*Bedeutungsüberschuss*) (Christaller, 1968 [1933]) – intervient également dans la fabrique de l'urbanité, notamment à travers la localisation de services, l'accessibilité et la centralité symbolique (Monnet, 2000). Enfin, la qualité de l'espace public – défini comme lieu d'anonymat, mais aussi de surveillance et de confrontation à l'autre – est l'un des éléments qui différencie les grandes villes des petites villes, les stations touristiques à l'urbanisme « d'embellissement » des banlieues résidentielles. Le « couplage » entre densité, diversité, centralité et espace public étant au cœur de la définition de l'urbanité, on peut formuler la thèse de l'existence d'un nombre d'assemblages multiples de ces quatre éléments fondamentaux. Ainsi construit, le terme « urbanité » permet en effet de discriminer à la fois des gradients d'urbanité intra-métropolitains – le centre, la banlieue, le périurbain, l'infra-urbain (Lévy, 1994) –, mais aussi des degrés d'urbanité entre différents types de lieux – métropole, ville, station, village, *etc.* Chaque lieu – à quelque niveau d'échelle que ce soit – peut ainsi être envisagé selon sa qualité urbaine.

Cette approche à partir de ces quatre attributs permet une lecture systématique de la dimension urbaine d'un lieu. Elle n'est cependant pas pleinement

satisfaisante pour en comprendre toute la complexité, car l'une des dimensions est absente : celle des pratiques. En effet, l'urbanité ne relève pas seulement de la densité et de la diversité des réalités sociétales présentes à un endroit, mais plus fondamentalement de la manière dont les individus font avec ces éléments, comment ils les configurent, la manière dont ils agencent et rendent effectifs les infrastructures, leurs façons de ruser avec la matérialité aussi bien qu'avec les normes, des significations multiples qu'ils assignent aux lieux urbains. L'urbanité devient alors fondamentalement une problématique de l'espace en tant qu'il est habité : il est nécessaire de saisir l'engagement des individus et des pratiques dans leur diversité et leur multiplicité pour comprendre la qualité de l'espace urbain. Ainsi, le concept d'urbanité sert à désigner la qualité urbaine différentielle des lieux géographiques en appréciant le couplage entre les quatre éléments fondamentaux que sont la concentration, l'hétérogénéité, la centralité et la publicité des réalités sociétales en tant qu'ils sont agencés par les pratiques des individus. C'est cette prise en compte des pratiques qui permet de penser les différents lieux urbains comme espace habité⁴.

Les modalités de l'urbanisation

On peut faire un pas de plus dans l'argumentation et avancer l'idée que ce concept « urbanité » traduit l'état, à un moment donné, d'un processus reposant sur le changement du niveau de ces quatre paramètres. Il s'agit d'un instantané qui correspond à une stabilisation provisoire d'une dynamique : la dimension urbaine d'un lieu n'est pas la même au cours du temps mais se retrouve en permanence réactualisée, notamment par les pratiques des individus, qui valident ou non la pertinence d'un projet urbanistique par exemple. Plutôt que de raisonner dans une perspective « statique » il est donc nécessaire d'en avoir une approche dynamique.

Il s'agit donc d'une conception processuelle où les nodalités urbaines émergent et disparaissent au fur et à mesure de leurs valorisations/dé-valorisations, actualisées par les pratiques, investissements économiques, *spatial fix* du capital (Harvey, 2001), imaginaires et récits. On construit ce concept en deux mouvements. Tout d'abord, l'urbanisation comme augmentation de l'urbanité signifie, conformément à la conceptualisation de Lévy (*op. cit.*) densification et diversification des réalités sociétales, que ce soient le bâti, les personnes, les activités économiques, l'information, les « choses » présentes, *etc.* Cependant, un élément supplémentaire est ici pris en compte : la question de l'habiter. Le

4. À la différence de l'anthropologie urbaine classique, « espace habité » signifie ici non pas l'investissement quotidien d'un quartier par les résidents, mais la pratique d'un grand nombre et d'une grande diversité d'habitants temporaires pour des projets et pratiques extrêmement différenciés, allant des pratiques de travail au tourisme – en passant par le loisir – d'achalandage, de résidence, que ce soit dans le quotidien ou le hors-quotidien.

changement du degré d'urbanité est ici vu comme étant une conséquence des pratiques effectuées par les individus qui co-constituent la qualité d'espace. Ces pratiques informent en effet un rapport spécifique à l'urbain, qui est manifeste dans les façons de gérer les distances entre les corps de *ego* et *alter ego*, les potentiels de rencontre, *etc.* qui transforment la qualité de l'urbain. Ainsi, les pratiques touristiques – définies comme modes d'habiter spécifiques fondés sur une présence temporaire *in situ* où se joue déplacement, distanciation, re-création – contribuent à définir la qualité d'un lieu comme urbain par le rajout d'éléments des modes de vie, vestimentaires, instruments embarqués, façons de se mouvoir, *etc.*

Le cadre conceptuel qui sous-tend l'analyse insiste alors sur l'urbanisation de la société par les modes de vie urbains, d'une part, et, d'autre part, sur l'urbanisation d'un lieu géographique. Cette urbanisation ne doit cependant pas être réduite au simple processus de « concentration de la population et des activités dans des agglomérations de caractère urbain » (Moriconi-Ebrard, 2003), mais, conformément aux réflexions posées ci-dessus, inclure l'ensemble des changements participant d'une manière ou d'une autre à l'augmentation et à la complexification de l'urbanité. Le concept d'urbanisation regroupe de ce point de vue des dynamiques différentielles et différenciantes : émergence de lieux dont la qualité urbaine varie (métropole, station touristique) et processus différents (urbanisation résidentielle, touristique, industrielle, politique, commerciale, *etc.*). Nous proposons dès lors de distinguer quatre modalités principales de ce processus d'urbanisation : (I) la transformation d'un espace rural en espace urbain, (II) la concentration de la population résidente d'une ville, (III) l'étalement en zones suburbaines, (IV) l'augmentation et la complexification de l'urbanité. Ainsi, la qualité des lieux se modifie par les processus d'urbanisation.

On peut, symétriquement, concevoir des processus de désurbanisation d'un lieu consistant en l'amointrissement d'urbanité (à travers par exemple la diminution de la population résidentielle, du nombre d'emplois, des services), comme cela a été le cas pour les centres des villes américaines entre 1930 et 1990. Cela peut également prendre la forme d'une désaffectation de la fonction touristique, une station devenant alors une *recreational community* (*cf.* Équipe MIT, 2011).

LA PREMIÈRE RÉVOLUTION URBAINE DU TOURISME : LE DÉVELOPPEMENT DES STATIONS TOURISTIQUES DANS LE MONDE

La première révolution urbaine du tourisme repose sur l'émergence d'un grand nombre de stations touristiques d'une qualité urbaine spécifique⁵. En

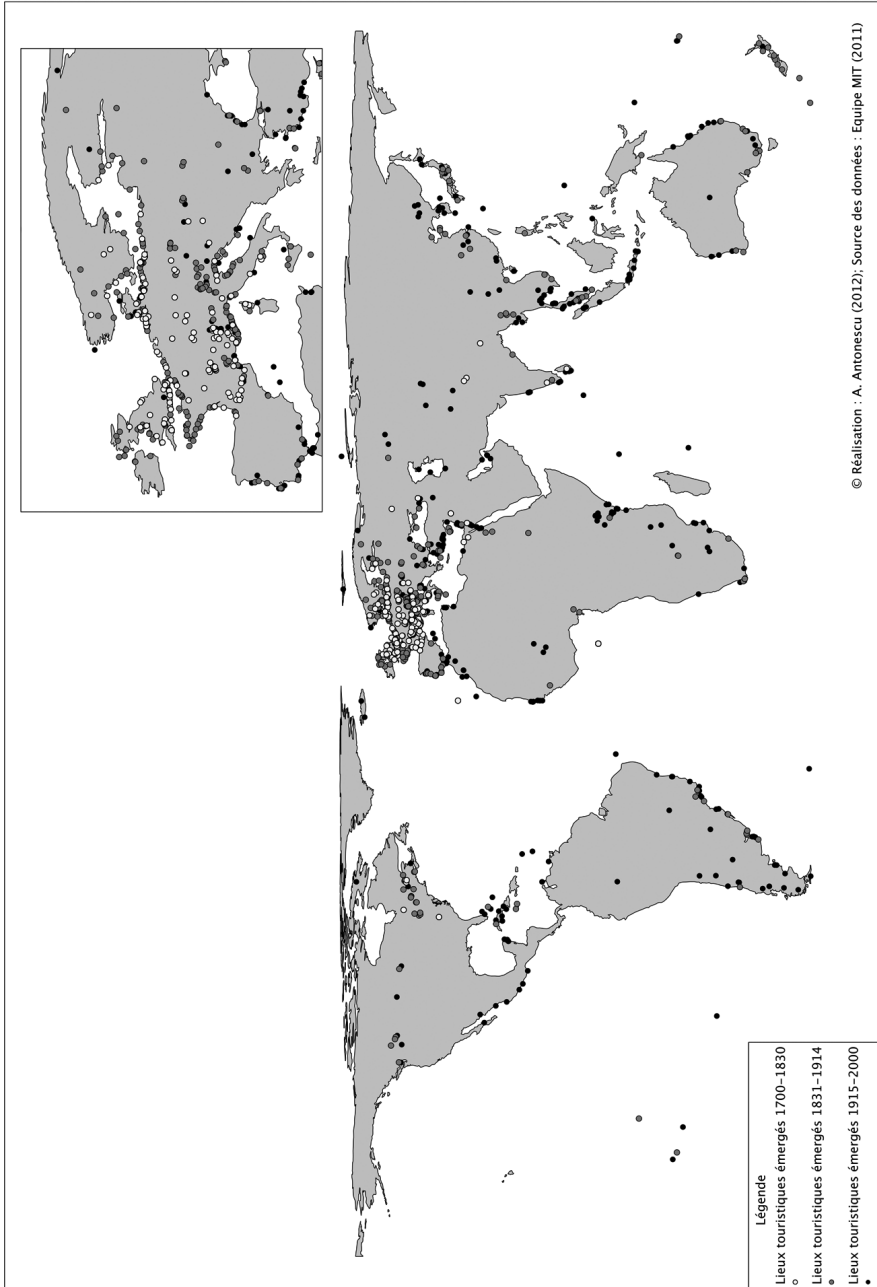
5. Nous ne nous focalisons pas sur la démonstration de la station touristique comme lieu urbain, car ceci a déjà été fait dans de nombreux travaux (Knafou et *al.*, 1997 ; Équipe MIT, 2002 ; Duhamel, 2003).

effet, si l'on accepte le cadre d'analyse de l'urbanité énoncé ci-dessus, il en découle que les stations touristiques peuvent être appréhendées comme de véritables lieux urbains. Il s'agit de lieux créés spécifiquement par et pour le tourisme (MIT, 2002), c'est-à-dire à des endroits (les espaces littoraux et montagnards notamment) jusqu'alors faiblement occupés et considérés par la communauté locale comme n'ayant pas de valeur particulière. Cette subversion de la valeur des lieux a été maintes fois soulignée par la recherche (Knafou, 1992 ; Vincent, 2006) et conduit à un « transfert d'urbanité » de la métropole vers la station : « Cette urbanité des lieux touristiques s'observe dans le bâti présent avec la construction d'hôtels et surtout de grands hôtels. Forme urbaine par excellence, s'imposant par leur monumentalité, leur confort et leur décalage architectural par rapport au savoir-faire local : bâtiment de plusieurs étages, en pierre de taille, selon des goûts architecturaux en vigueur dans les grandes métropoles, sans souci d'intégration dans le site. » (Duhamel, *op. cit.* : 49). Ce faisant, les stations touristiques sont le lieu d'émergence d'une urbanité spécifique qui n'est pas identique à celle des villes. Ce processus d'urbanisation ne fait donc pas émerger des villes, mais des lieux urbains d'une qualité spécifique.

Les stations touristiques, un élément majeur de l'urbanisation

Les stations touristiques peuvent être appréhendées comme étant l'un des éléments central de l'urbanisation de l'Europe à partir de 1800. Selon l'étude de Walton (1983) pour l'Angleterre, la majorité des stations balnéaires ont été créées entre 1870 et 1914. Il détaille la création d'un grand nombre de nouvelles stations balnéaires (71 entre 1801 et 1881). Cet essor considérable est étayé par le processus de développement urbain et la croissance de la population résidente, ce qui correspond à la « modalité I » de l'urbanisation par le tourisme. En 1801, la part des stations balnéaires dans l'ensemble de la population urbaine était modeste et représentait seulement 1 % de la population urbaine anglaise. Bien que la croissance démographique des stations balnéaires les plus importantes et les plus connues telles que Brighton, Worthing, Torquay, Hastings, Blackpool, Ramsgate excède les 250 % entre 1801 et 1851, elle reste, pour la grande majorité des stations balnéaires, inférieure à la moyenne de l'ensemble des villes (Walton, *op. cit.*)⁶. Entre 1851 et 1881, le nombre de stations balnéaires s'accroît de 71 à 106 et en 1911, plus de 1,6 million de personnes vivent dans les 145 stations balnéaires, soit 4,5 % de la population d'Angleterre et du Pays de Galles (Walton, *op. cit.*).

6. Walton (*op. cit.*) cite le *Census Report* de 1851 et établit la croissance moyenne à 177 % pour l'ensemble de la population urbaine en Angleterre dans la période intercensitaire entre 1801 et 1851.



Carte – Localisation de lieux touristiques à travers le Monde

(Source : Stock et Antonescu, 2011)

Les niveaux de gris indiquent les différentes dates d'émergence des lieux touristiques

Des processus semblables se déroulent en France, en Allemagne, aux États-Unis, Argentine, Uruguay, Brésil, Russie, Scandinavie, Pays-Bas, Italie, Espagne, Japon, mais aussi dans les colonies (Inde, Indochine, Maghreb) où l'on assiste à une urbanisation du littoral et de la montagne par la construction de stations touristiques. Il convient ainsi de souligner l'importance cruciale de cette analyse des stations comme lieux urbains et en tirer toutes les conclusions. En effet, si l'on imagine le nombre considérable de stations touristiques créées partout dans le monde depuis le XIX^e siècle⁷, on peut véritablement défendre l'hypothèse que le tourisme est à l'origine d'un aspect important de l'urbanisation du monde. En parallèle à l'industrialisation – et en lien avec celle-ci, le tourisme pouvant être considéré comme une conséquence de ce processus, la logique capitaliste ayant précisément ouvert la voie à un temps libre dédié à la re-création (Knafou et *al.*, 1997) –, le tourisme a donc bien été un vecteur majeur de l'urbanisation à l'échelle mondiale par la création de nouveaux lieux à la dimension urbaine spécifique.

Comment cette urbanité a-t-elle émergé ? Quels sont les ressorts de cette urbanisation ? On peut avancer deux éléments : d'abord, l'invention d'un lieu non-touristique en lieu touristique par subversion des valeurs spatiales admises jusque-là (Knafou, 1992). Les acteurs en sont les touristes à travers leurs pratiques, suivis par les acteurs financiers et immobiliers dans le cas des grandes stations touristiques⁸. Cette urbanisation a été imposée par les citadins qui, dans leur projet touristique, retrouvent les équipements et services de leur quotidien (MIT, 2002 ; Duhamel, *op. cit.*). Ainsi, le système touristique a induit un véritable transfert d'urbanité et conduit à une expansion du système urbain. Celui-ci n'est plus seulement composé des seules villes – qu'il s'agisse des villes portuaires, administratives, commerciales, industrielles, capitales selon la typologie en vigueur – mais aussi de stations touristiques. Celles-ci émergent par un processus d'urbanisation spécifique où le transfert de la monumentalité, des aménités et de services urbains est au centre (*cf.* Équipe MIT, 2002 ; Duhamel, *op. cit.*). C'est ainsi que l'on peut concevoir un élément supplémentaire de ce que H. Lefebvre (1970) avait avancé comme étant la généralisation de l'urbain à l'échelle de la société. Non seulement par l'industrialisation, mais aussi par la touristification, la société s'urbanise.

7. Il s'agit d'une tâche d'une grande ampleur dont de premières évaluations sont disponibles grâce aux recherches de l'Équipe MIT (2011).

8. *Cf.* Arcachon des frères Pereire ou Atlantic City ou Miami Beach de Flagler comme exemples, développés dans Équipe MIT (2005).



Photo - Le Bristol à Finhaut

(Source : M. Stock et L. Lucas, 01/12/2010)

ex-hôtel à la monumentalité remarquable pour un petit village suisse d'actuellement 367 résidents.

L'urbanité spécifique des stations touristiques

Cette urbanisation se fait par l'émergence de lieux d'une qualité urbaine spécifique : les stations touristiques. Comment en caractériser l'urbanité ? On a pu considérer que les fonctions urbaines peu diversifiées, ainsi que les services de qualité métropolitaine (Équipe MIT, 2002 ; Duhamel, *op. cit.*) étaient l'un des marqueurs de l'urbanité des stations touristiques. On peut aller plus loin en considérant systématiquement les quatre attributs de l'urbanité dégagés précédemment.

D'abord, la densité et la diversité tranchent avec l'espace rural en construisant une urbanité dont le référentiel est la grande ville. On peut citer l'exemple particulièrement travaillé de Saint-Gervais, où, « entre 1892 et 1903, une véritable petite ville-champignon surgit avec 13 hôtels et 76 villas, adoptant tous les attributs de l'urbanité d'alors : adduction d'eau et égouts, éclairage électrique et réseau téléphonique. » (Duhamel, *op. cit.* : 74). La forme architecturale ainsi que la forme urbaine soulignent l'urbanité des lieux par la monumentalité.

Cette matérialité de l'urbain mise en place au niveau des stations participe donc pleinement de la constitution d'un espace public, l'objectif de ces aménagements étant de rendre possible la rencontre : historiquement, le casino, la promenade et le jardin peuvent être considérés comme des infrastructures génériques nécessaires pour les stations, comme c'est peut-être le cas actuellement pour les rues piétonnes, les boîtes de nuit, *etc.* Le cadre bâti correspond finalement à des aménagements, à des *dispositifs*, qui rendent possibles et encadrent – dans le sens où ils peuvent également les limiter et les contraindre – les pratiques des individus : la promenade (en tant que pratique) était auparavant inimaginable sans la Promenade (l'agencement du même nom). Michel Chadeffaud (1988) montre, à travers l'exemple de Biarritz au XIX^e siècle, comment les touristes effectuaient des pratiques inhabituelles pour la société locale et dont les temporalités, les codes (par exemple vestimentaires) et les normes (civilité urbaine) aussi différentes que spécifiques, ont transformé substantiellement le fonctionnement du lieu. Il s'agit de pratiques urbaines qui co-constituent la station touristique en espace urbain.

Concernant la centralité, les stations n'en disposent pas à l'échelle régionale, les services étant destinés aux touristes, *per definitionem* issus de l'extérieur de la région (*cf.* Équipe MIT, 2011). La centralité est donc très différente de celle des villes, classiquement définie comme polarisation d'une aire régionale. Pour cette raison précise, on pourrait arguer qu'il y a une centralité touristique qui se met en place. L'exemple de Zermatt est parlant : il s'agit d'une station de 5 500 résidents où sont présentes plus de 100 nationalités différentes. Zermatt polarise ainsi l'espace mondial pour une activité spécifique, le tourisme, mais demeure périphérique pour d'autres activités, par exemple les écoles supérieures⁹.

Le tourisme, à travers les stations touristiques, a ainsi contribué à urbaniser le monde par la transformation d'espaces ruraux en espaces urbains et par un transfert d'urbanité qui fait émerger un degré d'urbanité spécifique. On crée ainsi une valeur sociale et économique nouvelle des lieux en insérant ceux-ci dans le système urbain, en lien avec le système économique à caractère capitaliste. L'urbanité de ces lieux nouveaux est caractérisée par une centralité suprarégionale – où les habitants intéressés proviennent du dehors de la région – qui va de pair avec un niveau de services et d'aménités de type « métropolitain » (électricité, ascenseurs, banque privée, *etc.*). S'y ajoute une

9. Sur cette question de la centralité, les stations touristiques peuvent être, qui plus est, concernées par un processus de centralisation administrative. Le cas de La Baule – devenue le chef-lieu de la commune en remplacement d'Escoubiac. *Cf.* Équipe MIT (2002 : 242) – est exemplaire pour un recensement des cas où, en France, la station a coïncidé avec la création d'une municipalité autonome.

faible diversité des classes sociales en raison de la quête de la distinction, et en raison de la diffusion lente des pratiques touristiques à travers toutes les classes sociales entre 1800 et 1960. En revanche, la diversité géographique peut être élevée, les touristes pouvant provenir du monde entier. L'urbanité est mono-fonctionnelle – en raison de la pratique quasi-exclusive des touristes, impliquant le développement des seules aménités urbaines allant avec – et saisonnière, avec des densités élevées de populations temporaires. L'espace habité de la station semble être plus urbain lorsque les touristes sont là, et moins urbain lorsqu'ils sont absents. Cela ne signifie pas pour autant que cette urbanité des stations touristiques reste figée : elle se transforme, par exemple dans une désurbanisation en devenant « *recreational community* » ou par une urbanisation en une « station touristique à fonctions urbaines diversifiées »¹⁰.

LA DEUXIÈME RÉVOLUTION URBAINE DU TOURISME : LE *RECREATIONAL TURN* DES VILLES

La seconde hypothèse que nous proposons est la suivante : le tourisme serait à l'origine d'une seconde révolution urbaine en étant un ressort majeur de la « modalité IV » de l'urbanisation, c'est-à-dire de l'augmentation et de la complexification de l'urbanité des villes. En effet, le système touristique ne fait pas seulement émerger des lieux nouveaux de type station, mais investit et transforme également les lieux urbains déjà constitués que sont les villes. L'urbanisation des villes par le tourisme est donc ici envisagée.

C'est dans le contexte de la « civilisation du loisir » et de la mobilité accrue des individus et des compétences spatiales variées des touristes qu'émerge cette deuxième révolution urbaine du tourisme. Alors que le tourisme n'était qu'une « activité » économique parmi d'autres, longtemps minoritaire même, il devient un élément de plus en plus déterminant dans la constitution de l'urbanité de ces lieux, au point que l'on peut avancer l'idée d'un *recreational turn*¹¹ (Stock, 2007), pour les villes européennes dans un premier temps et maintenant observable à travers le monde (Shanghai et Pékin en Chine, Rio de Janeiro au Brésil, New York, Los Angeles et de nombreuses autres villes aux États-Unis, etc.). Ainsi se construit une urbanité des villes, différente de celle des villes industrielles (par exemple) : une *tourism-laden urbanness*. De quelle façon ce *recreational turn* se manifeste-t-il ? Quelles en sont ces conséquences ? Quel est son effet sur l'urbanité des villes ?

10. Cf. Équipe MIT (2011) pour une réflexion sur la manière dont les lieux touristiques « passent le temps », notamment du point de vue de l'urbanité.

11. Ce dernier se caractérise par quatre aspects étroitement liés : la présence remarquable des touristes en ville, le désir – des autorités locales et des entreprises – d'accueillir plus de touristes, le « rejet » du tourisme et un schème d'interprétation du monde basé sur le tourisme (Stock, 2007).

La ville comme espace construit par et pour les touristes

Les acteurs de la ville construisent une nouvelle signification d'une partie de la ville, et font ainsi émerger des lieux destinés aux touristes, faisant émerger par là même de nouvelles distinctions spatiales au sein de l'espace urbain. Notamment par la mise en place de signes spécifiques et d'un agencement spatial spécifiquement destiné aux touristes, un nouvel agencement spatial émerge. Ainsi, la pratique touristique de la ville a comme effet l'augmentation de la diversité de population présente, notamment à travers les cultures spatiales différentes que les touristes déplacent avec eux, les nouvelles normes de conduites et autres régimes d'engagement.

En raison des pratiques touristiques et des imaginaires qui s'y rattachent, de nouvelles distinctions spatiales émergent. Andreas Pott (2007) montre comment la création d'une distinction spatiale « vieille ville » (*Altstadt*) a bouleversé les valeurs attachées à la ville de Wetzlar dont l'image avait été informée par l'industrie, l'administration et la garnison. Il montre en détail comment la *Altstadt* est construite au cours du temps comme attracteur touristique, à l'aide d'un *marketing* urbain produisant nombre de cartes et images. Il s'agit là d'une opération de distinction spatiale qui crée, pour le touriste, de la différence spatiale valorisée touristiquement. Habiter touristiquement la ville modifie donc la façon dont l'espace urbain pose problème, car ce qui est « indifférence » devient « différence » et donc l'objet du regard touristique. Pott (*op. cit.*) explicite avec justesse comment les éléments qui sont vus comme étant négatifs dans le quotidien – le bruit, le trafic, la pollution, la foule *etc.* – sont recodés positivement et dans la perspective de la re-création, dans le cadre du mode d'habiter touristique. L'engagement corporel est également différent du quotidien, avec le passage de la voiture individuelle à la marche et aux transports en commun. Il s'agit donc d'une autre manière de faire avec de l'espace, que celle du quotidien.

Cette valorisation touristique est l'un des ressorts de la transformation urbaine : le lieu ainsi marqué obtient une valeur nouvelle aux yeux des résidents, non seulement d'un point de vue symbolique (esthétique, distinctif, localisation), mais également selon des considérations économiques. C'est ainsi que de nombreux quartiers insalubres ou « mal-famés » des plus grandes métropoles sont devenus des lieux dont la valeur a fondamentalement changé (Montmartre, Bastille, Bercy à Paris ; Harlem, TriBeCa, Chinatown à New York, Ginza à Tokyo, Notting Hill à Londres, *etc.*). Parallèlement, le prix de l'immobilier, peu encadré par le pouvoir politique, est à la hausse, entraînant des difficultés pour les plus pauvres qui quittent « leur » quartier : ainsi, le tourisme peut être vu comme un « agent » de la *gentrification*. Ce nouveau « capital touristique » du quartier urbain est ainsi converti en valeurs économiques, notamment sur le marché de l'immobilier.

Troisième aspect de l'influence du touristique, la ville propose dorénavant une urbanité spécifique à travers la création de « *Dreamlands* », c'est-

à-dire l'enchantement de la ville par la mise en œuvre d'un urbanisme touristique. L'exposition homonyme à Beaubourg en 2010 met en scène le lien entre urbanisme et imaginaires d'enchantement à travers les exemples de Disneyworld, de Las Vegas et des expositions universelles de Paris. En effet, l'un des éléments de l'urbanisation touristique met en œuvre, à travers des bâtiments, équipements, projets et pratiques urbanistiques, un imaginaire ludique qui transforme radicalement la ville. Cette fonction ludique n'est plus cantonnée à un *backstage* – comme dans la ville industrielle avec des quartiers dédiés –, mais devient la raison même de la ville, *frontstage*. Cette révolution du ludique *backstage* vers le *frontstage* est apparente également dans les candidatures pour les Jeux Olympiques, les manifestations sportives, les festivals de musique, de théâtre, d'opéra, autant de situations où la ville change temporairement de qualité par la mise en tourisme : la logique de l'événementiel fait dorénavant partie intégrante des politiques urbaines.

L'émergence de la centralité touristique des villes

On peut concevoir le mode d'habiter touristique comme un élément majeur du processus d'urbanisation des villes par la reconfiguration de la centralité. En effet, le mode d'habiter touristique concerne le centre, contribue à le faire (conce)voir comme centre. Ce que l'on pourrait qualifier de « centralité symbolique » (Monnet, *op. cit.*) est donc crucial dans le processus de touristification.

Cette « centralité touristique » des villes peut être définie comme l'actualisation d'un ensemble de pratiques touristiques en un lieu géographique. La polarisation spécifiquement touristique du monde par un lieu, en l'occurrence les villes, en est l'effet. En effet, les villes s'inscrivent dans un « champ touristique » mondial que les touristes construisent comme un certain référent géographique. Le tourisme participe ainsi de l'augmentation et de la diversification des modalités de centralité des villes. Celle-ci n'est plus seulement liée à l'emploi, au commerce, à l'administration, au loisir des résidents et à l'accessibilité, mais touche dorénavant les problèmes du hors-quotidien impliquant des déplacements de longue distance et une mobilité spatiale accrue. Le tourisme est l'un des exemples, les congrès et conférences en sont un autre. Ainsi, la reconnaissance d'un centre par les pratiques touristiques – notamment dans le cas d'une configuration singulière : le centre d'une ville devenue ville touristifiée – pose notamment la question de l'émergence d'une nouvelle configuration urbaine suite à l'investissement par le tourisme.

Ainsi, le tourisme implique la pratique du centre et un retour du centre : il est au cœur d'une nouvelle mise en valeur d'un lieu abandonné par les classes moyennes et aisées qui lui préféreraient les banlieues. « Schématiquement, on pourrait résumer le tourisme en ville comme la fréquentation des centres de ville

par des périurbains [...] le centre de ville, au moins en Europe, offre un foncier de plus en plus coûteux, donc de moins en moins accessible à la majorité des habitants pour un établissement permanent. Visiter touristiquement une ville, c'est-à-dire principalement un centre de ville, c'est donc trouver ou retrouver un accès à de la centralité » (Knafou, 2007 : 12-13). De ce point de vue, on s'aperçoit que les individus investissent de manière temporaire cet espace, y compris les individus des classes dominées¹². Il s'agit donc d'un espace d'une très forte mixité sociale et d'une exposition temporaire à l'altérité. Cette réappropriation provisoire, éphémère de la centralité combinée avec l'exposition à l'altérité, est l'un des enjeux dans les lieux centraux des villes touristiques. Habiter touristiquement tout en engageant un processus d'identification avec l'autre est devenue, pour les résidents de la banlieue et du périurbain, une des manières de faire l'expérience de la modalité la plus forte de l'urbanité.

Ainsi, on peut considérer que le tourisme est actuellement co-constitutif de l'urbanité des villes : sans tourisme, le degré d'urbanité de la ville est plus faible (en raison de nouveaux types de services et en raison de pratiques et de corps plus diversifiés). En effet, la mise en tourisme des villes correspond à un processus d'urbanisation, c'est-à-dire à un processus d'augmentation du degré d'urbanité, notamment en raison des quatre éléments suivants : la diversification de la population (mixité sociale) par la présence de touristes ; la requalification de l'espace public par les pratiques touristiques ; la mise en place d'une centralité touristique, polarisant au-delà de l'aire régionale ; un mode d'habiter touristique de la ville qui complexifie les pratiques de la ville. C'est de cette manière que l'on peut aussi comprendre la transformation de la qualité urbaine des villes : d'une qualité urbaine informée par l'industrie manufacturière ou les services, on passe à une qualité urbaine informée par le touristique. La ville est dorénavant co-constituée par une urbanité informée par le touristique. Il s'agit de la deuxième révolution urbaine du tourisme.

CONCLUSION

« Le capitalisme n'a pas seulement intégré l'espace préalable en l'insérant dans son extension ; il a institué des secteurs nouveaux en les insérant dans son expansion. Les loisirs sont devenus en Europe et dans les grands pays industriels avancés une industrie de première importance. On a conquis pour les loisirs la mer, la montagne et même les déserts. L'industrie des loisirs se conjugue avec celle de la construction pour prolonger les villes et l'urbanisation le long des côtes et dans les régions montagneuses » (Lefebvre, 2000 : 152) ». On peut s'appuyer

12. De multiples exemples étayent cette thèse : la pratique des Champs-Élysées par les bandes, les SDF, les touristes, les achalandages, les joueurs d'accordéon qui se placent précisément aux endroits les plus touristiques pour « tirer profit » de la présence de touristes.

sur cette réflexion pour comprendre l'urbanisation du Monde par le tourisme, en en précisant les modalités et en en explicitant les caractéristiques. D'une part, l'expansion du système urbain par l'ajout de stations touristiques contribue à l'urbanisation, notamment par des investissements financiers très importants et la circulation des richesses entre ces nœuds du système urbain. D'autre part, l'émergence de qualités urbaines spécifiques, appelées « stations touristiques » est cruciale, car il s'agit de nouveaux lieux de consommation et d'échanges monétaires pour les services. En effet, l'aspect le plus spectaculaire consiste en l'urbanisation des montagnes et des littoraux par les stations touristiques, processus commencé depuis 250 ans en Angleterre et dans les Alpes et ininterrompu jusqu'à aujourd'hui. De nouvelles centralités ont émergé ainsi dans le système de peuplement, centralités d'une qualité autre que celles reconnues jusqu'ici. S'intéresser aux dynamiques touristiques revient donc à prendre en compte les lieux urbains autres que les villes et de penser une autre dimension majeure de l'urbanisation du Monde. Les villes sont également de plus en plus concernées par la touristification, et trouvent leur qualité urbaine modifiée. C'est cela, la double révolution urbaine du tourisme. Ce changement radical, commencé en 1800, affecte l'ensemble de la société et l'ensemble des classes sociales, développant des cultures touristiques très différenciées.

Le touristique est par essence urbain, animé par des individus ayant des pratiques urbaines et produisant des lieux urbains, relayé par les acteurs économiques, qui insèrent toujours davantage de lieux et d'acteurs dans le système économique capitaliste, d'abord en Europe et aujourd'hui à l'échelle mondiale. Il y a une relation dialogique, dialectique et récursive : l'urbain produit le touristique, et le touristique produit de nouvelles urbanités. La recherche scientifique s'est trop rarement emparée de ce questionnement¹³. En quoi s'agit-il d'un lieu urbain ? En quoi le degré d'urbanité est-il différent d'autres types de lieux ? Comment caractériser la modalité de l'urbanité de ce genre de lieux ? Quels sont les ressorts et les implications de ces processus d'urbanisation par le tourisme ? C'est l'investigation systématique de ce croisement entre touristicité et urbanité qu'il faudra entreprendre afin de résoudre le *hiatus* largement artificiel entre *urban studies* et *tourism studies*.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- CHADEFAUD, M. 1988. *Aux origines du tourisme dans les pays de l'Adour, du mythe à l'espace : un essai de géographie historique*, Pau, Université de Pau.
- CHRISTALLER, W. 1968 [1933]. *Die zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen*. Darmstadt, Wissenschaftliche Buchgesellschaft.

13. Cf. cependant les travaux d'Équipe MIT (2002 ; 2011) et Coëffé (2010) pour un traitement englobant du lien entre urbanité et tourisme.

- COEFFÉ, V. 2010. « Le tourisme, fabrique d'urbanité : matériaux pour une théorie de l'urbain », *Mondes du tourisme*, n° 2, p. 57-69.
- DUHAMEL, Ph. 2003. « Les lieux touristiques », dans M. Stock (coord.) et al., *Le Tourisme. Acteurs, lieux et enjeux*, Paris, Belin.
- ÉQUIPE MIT. 2002. *Tourismes 1. Lieux communs*, Paris, Belin.
- ÉQUIPE MIT. 2005. *Tourismes 2. Moments de lieux*, Paris, Belin.
- ÉQUIPE MIT. 2011. *Tourismes 3. La révolution durable*, Paris, Belin.
- HARVEY, D. 2001. *Spaces of Capital: Towards a Critical Geography*, Edinburgh, Edinburgh University Press.
- KNAFOU, R. 1992. « L'invention du tourisme » dans A. Bailly, R. Ferras et D. Pumain (sous la dir. de), *L'encyclopédie de géographie*, Paris, Economica, p. 851-864.
- KNAFOU, R. 2007. « L'urbain et le tourisme : une construction laborieuse », dans Ph. Duhamel et R. Knafou (sous la dir. de), *Les mondes urbains du tourisme*, Paris, Belin, p. 9-21.
- KNAFOU, R. ; BRUSTON, M. ; DEPREST, F. ; DUHAMEL, Ph. ; GAY, J.-CH. ; SACAREAU, I. 1997. « Une approche géographique du tourisme », *L'Espace géographique*, vol. 26, n° 3, p. 193-204.
- KNAFOU, R. ; STOCK, M. 2003. « Tourisme », dans J. Lévy et M. Lussault (sous la dir. de), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, p. 931-934.
- LEFEBVRE, H. 1970. *La révolution urbaine*, Paris, Gallimard.
- LEFEBVRE, H. 2000. *La production de l'espace*, Paris, Éditions Anthropos.
- LÉVY, J. 1994. *L'espace légitime : sur la dimension géographique de la fonction politique*, Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques.
- LUSSAULT, M. 2003. « Urbanité », dans J. Lévy et M. Lussault (sous la dir. de), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, p. 966-967.
- LUSSAULT, M. ; STOCK, M. 2007. « Tourisme et urbanité », dans Ph. Duhamel et R. Knafou (sous la dir. de), *Les mondes urbains du tourisme*, Paris, Belin, p. 241-245.
- MONNET, J. 2000. « Les dimensions symboliques de la centralité », *Cahiers de Géographie du Québec*, vol. 44, n° 123, p. 399-418.
- MORICONI-EBRARD, F. 2003. « Urbanisation », dans J. Lévy et M. Lussault (sous la dir. de), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, p. 949-951
- POTT, A. 2007. *Orte des Tourismus. Eine raum- und gesellschaftstheoretische Untersuchung*, Bielefeld, Transcript.
- SOJA, E.W. 2000. *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*, Malden, Blackwell.
- STOCK, M. 2007. « European Cities: Towards a Recreational Turn? », *Hagar. Studies in Culture, Polity and Identities*, vol. 7, n° 1, p. 115-134.
- STOCK, M. ; ANTONESCU, A. 2011. *Tourisme et mondialisation : problèmes conceptuels et méthodologiques*, Working Paper IUKB, 5, 87 p.
www.iukb.ch/fileadmin/ut/wp/wp5_2011.pdf
- VINCENT, J. 2006. « De la répulsion à la spéculation. La transformation du foncier littoral en Bretagne-Sud et en Vendée (1800-1939) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, tome 113, n° 4, p. 35-48.
- WALTON, J. K. 1983. *The English Seaside Resort: A Social History 1750-1914*, Leicester University Press.