

Tourisme et urbanité

MICHEL LUSSAULT ET MATHIS STOCK

Le tourisme ne constitue pas une simple activité fonctionnelle plaquée sur une organisation urbaine-support, mais un élément et un vecteur de l'affirmation de l'urbanité 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. Cette hypothèse forte constitue le cœur des contributions à cette partie. La question se pose alors de savoir *comment* le tourisme contribue à constituer l'urbanité des villes contemporaines, dans quelle mesure le tourisme transforme la qualité des villes contemporaines, et comment le tourisme participe du *processus* d'urbanisation. Le contexte contemporain est notamment celui du « recreational turn » (Stock, 2006) qui affecte l'espace par le regard informé de valeurs touristiques. Les villes européennes notamment, quelle que soit leur taille, participent de ce processus d'investissement d'espace par les valeurs touristiques. Ce nouveau regard change fondamentalement ce que *sont* la ville et l'espace urbain en général.

Pour travailler ces questions, il faut d'abord définir l'urbanité et entendre le mot dans un sens différent de l'acception ordinaire des dictionnaires. En effet, une ville n'est pas caractérisée seulement par des espaces, des fonctions, une société, des individus, un environnement mais aussi par un mode particulier de mise en système complexe de tous ces éléments. Un espace est urbain en raison même d'une combinatoire spécifique de réalités sociales données et il se distingue d'un autre, urbain ou non, car les réalités et la combinatoire sont différentes. L'urbanité dénote ainsi l'ensemble des caractères (les réalités matérielles et idéelles et leurs liens) qui font d'un espace un espace urbain *spécifique*, reconnu et approprié comme tel par ceux qui y résident, y passent, pour quelque motif que ce soit. La problématique de l'urbanité permet alors d'appréhender la multiplicité des espaces urbains qui existent aujourd'hui. L'urbanité d'un espace donné exprime sa

qualité propre, son caractère. Par la saisie de l'urbanité, la différence entre grandes et petites villes, stations touristiques et villes touristiques, agglomérations industrielles et villes administratives, métropoles et mégapoles peut être pensée. Chacun de ces types spatiaux est caractérisé par un niveau d'urbanité différent.

On ne peut donc plus réduire la question du « tourisme urbain » à celle du lien entre tourisme et « ville », mais travailler sur les croisements et les hybridations entre les différentes manifestations de l'urbain et les différentes manifestations du touristique.

Dès lors, penser l'urbanité du tourisme ne consiste pas à examiner la manière dont une activité se déploie « physiquement » dans un milieu, mais à étudier en quoi le tourisme, de par les ordres de réalités qu'il instaure (équipements, lieux spécifiques, infrastructures, types de groupes sociaux et d'individus, commerces et services, idéologies et imaginaires, modes de gouvernement, pratiques et regards, etc.) et les registres relationnels qu'il exige entre ces ordres de réalité s'avère *constitutif* de l'urbain. Sans le tourisme, l'urbain n'existerait pas tel qu'il existe aujourd'hui. On peut même oser l'hypothèse que sans le tourisme, l'urbanité serait tronquée, et que dans certaines circonstances, *l'essentiel* de l'urbanité contemporaine finira par être instaurée par l'habiter touristique. Le cas de Las Vegas, par exemple, constitue peut-être, de ce point de vue, l'horizon de l'urbanisation contemporaine. Ou bien est-ce Miami, comme le soutient Jean-Pierre Augustin ? On comprend qu'il s'agit là d'un rééquilibrage spectaculaire de la dialogique entre le tourisme et l'urbain. Celui-là ne constitue pas un avatar de celui-ci. Le tourisme et l'urbain *s'inventent mutuellement* et réciproquement en permanence comme nous le montre Vincent Coëffe. Le tourisme investit un espace, la plage de Waikiki, à Honolulu, qu'on ne pense pas d'habitude à analyser sous l'angle de l'urbanité : la plage apparaît souvent comme extérieure au phénomène urbain. À rebours de cette idée commune, V. Coëffe souligne à quel point cette bande de sable et ses entours constituent un espace urbain public. Sur la plage, dans les rues adjacentes, une urbanité est instituée, fondée sur l'omniprésence de l'exposition des corps, ce qui induit des métriques – des manières de mesurer et réguler la distance – particulières, marquée par la multiplication des micro-événements qui partout se déroulent et ponctuent l'espace. Une urbanité fluide et déambulatoire s'impose, très éloignée des cadres rigides du fonctionnalisme urbanistique et du standard architectural qui marque pourtant l'aménagement urbain de Waikiki.

Néanmoins, l'urbanité constituée par le tourisme ne prend pas partout les mêmes modalités et l'on peut distinguer différentes modalités de la rencontre du tourisme et de l'urbain. Plusieurs modèles de lieux touristiques ont été mis en évi-

dence qui peuvent se lire comme autant de croisements entre tourisme et urbain, et qui créent différents degrés d'urbanité. La station touristique – lieu non-central, souvent peu dense, peu divers, créé et conçu pour le tourisme –, la ville touristique – ville investie par le tourisme, ce dernier devenant la fonction essentielle –, la ville à fonctions touristiques – ville investie par le tourisme sans que ce dernier ne devienne dominant –, la ville-station – lieu urbain investi par le tourisme par la création d'un quartier touristique à ses marges –, station à fonctions urbaines – lieu urbain diversifié qui s'est développé à partir d'une station touristique – (Équipe MIT, 2002; Stock et al., 2003), et l'on peut sans doute en trouver d'autres. Roland Vidal, Hichem Rejeb et Karim Dahou donnent par exemple des éléments de comparaison pour distinguer l'urbanité des stations européennes du XIX^e siècle de celle conçues sur le littoral tunisien depuis les années 1960 en posant comme critère la présence ou l'absence d'espace public. Cette question importante de la différenciation de l'urbanité dans les lieux touristiques est traitée dans plusieurs contributions : Michel Desse désigne le manque d'urbanité des villes portuaires antillaises où arrivent les touristes en croisière; Jean-Pierre Augustin travaille l'exemple de Miami comme « mégapole touristique » et souligne la vitalité du tourisme contemporain à côté d'autres fonctions urbaines, notamment financières; Philippe Duhamel étudie ce rapport réciproque d'institution du tourisme et de l'urbanité en se focalisant sur le point particulier de la relation entre patrimoine et modernité depuis XVIII^e siècle.

Une autre question majeure est celle de la *qualification* des lieux urbains et touristiques. Les qualificatifs utilisés par les discours scientifiques sont une façon objectivée de mettre en langage la réalité de l'espace. Mais dans quelle mesure sont-ils ou non en adéquation avec des discours poursuivant d'autres objectifs, ceux de la promotion économique, ceux des guides, ceux des touristes eux-mêmes, ceux des acteurs des politiques publiques. Il est frappant de constater que la grille de lecture de plus en plus fine que les chercheurs peuvent avoir des différentes manifestations spatiales du tourisme et de l'urbain – avec des distinctions subtiles entre par exemple « station-ville » et « ville-station » (*sic*) (Équipe MIT, 2002; Stock et al., 2003) – contrastent souvent avec les appellations floues d'autres productions de discours. L'exemple étudié par Serge Jaumain sur la façon dont Bruxelles est traité dans les guides touristiques à partir de la Seconde Guerre mondiale, est révélateur. La difficile adaptation du discours à visée spatiale à la réalité urbaine changeante est mise en évidence : la métropolisation de Bruxelles en sa qualité de « capitale européenne », qui apporte un urbanisme « moderne » n'est pas sans poser problème dans la mise en tourisme, via le discours du guide, de Bruxelles. Cette contribution fait écho à celle de Philippe Duhamel sur la question de la dialectique du patrimoine et de la modernité comme référent du

tourisme dans les villes. L'analyse d'André Rauch participe également de cette veine, montrant comment, à partir de trois guides touristiques consacrés à Florence, la ville est décrite, évaluée et désignée au touriste aux modalités de l'expérimentation urbaine.

Penser les relations entre tourisme et urbanité c'est aussi s'intéresser au processus d'urbanisation d'un espace touristique et, symétriquement, à celui de touristification d'une organisation urbaine. Il est notamment intéressant d'observer la tendance des villes anciennement industrialisées à se touristifier tout comme on peut observer une stratégie de développement du tourisme dans les villes moyennes en Europe, parallèlement à des processus d'urbanisation et de « désurbanisation » des stations touristiques anciennement constituées. Olivier Lazzarotti, quant à lui, s'attache à aborder cette question d'urbanisation à partir d'une approche de *l'habiter touristique*. Il entreprend d'examiner deux phénomènes qui témoignent de ce processus d'« hybridation croisée » entre tourisme et urbanisation. Tout d'abord celui de l'urbanisation de la station touristique, c'est-à-dire de la transformation d'un objet fonctionnel « élémentaire » en réalité géographique et sociale complexe. Là, ce n'est pas que le tourisme disparaisse, mais il s'insère dans un ordre des choses où il devient non plus seulement une activité économique saisonnière, mais un ingrédient d'une urbanité composite. Ensuite l'analyse montre comment l'habiter touristique de la résidence secondaire a servi à lancer une dynamique de transformation des « campagnes » en espaces intégrés à la sphère urbaine. Le tourisme, là, s'avère être un vecteur puissant de périurbanisation.

Dans un autre registre, Michel Desse explore le lien entre le développement urbain et le tourisme de croisière aux Antilles. Il retient deux angles d'analyse, dans un contexte d'urbanité faible des villes portuaires antillaises : l'aménagement des quartiers du port et l'appropriation des quartiers touristiques par les résidents. Il met en évidence une dynamique relationnelle, à l'échelle du quartier, entre tourisme et processus d'urbanisation. Ainsi, une nouvelle urbanité émerge, étroitement liée au tourisme. De leur côté, Roland Vidal, Hichem Rejeb et Karim Dahou interrogent les processus d'urbanisation engendrés par la mise en tourisme du littoral tunisien et montrent comment les modes d'existence d'urbanité touristique ont changé au cours du temps. Jean-Pierre Augustin, dans son étude du cas de Miami, emblématique et spectaculaire, défend la thèse que le tourisme a créé la ville. Toutefois, les transformations récentes ont un peu atténué le poids du seul tourisme et ont permis l'affirmation d'une métropole aux fonctions urbaines diversifiées, façonnées par des processus opérant à l'échelle mondiale. Ces processus diffèrent fondamentalement de ceux mis à jour par Philippe Duhamel pour le Paris de 1830. Différents « itinéraires de lieux » peuvent ainsi

être mis en évidence, dépendant étroitement de *l'air du temps* (Équipe MIT, 2005), car Miami-1896 est différent de Paris-1830 et différent de Tunisie-1960 en ce qui concerne le régime d'urbanité.

Ce travail scientifique sur le développement des lieux touristiques du point de vue des processus d'urbanisation et de fabrique d'urbanité reste encore largement à faire. Que dire, par exemple, des « *recreational communities* », que dire des « stations vertes » en France, que dire des agglomérations industrielles – appelées à tort « ville », en tout cas jusqu'à maintenant – auxquelles s'associent les pratiques touristiques ? Comment qualifier les pratiques de circulation extrêmement différenciées informées par la récréation et qui ne sont pas tout à fait des pratiques touristiques, car les conditions d'altérité ou de dépaysement ne sont pas réunies ? En vérité, ce dont on peut être certain, c'est qu'il est devenu vraiment nécessaire de rouvrir conjointement le dossier de l'urbain – que l'on avait cru clos par la distinction universelle « ville/campagne » – et celui du touristique – que l'on avait cru clos par la distinction nette entre loisir et tourisme. Dans quelles conditions peut-on désigner un lieu comme étant urbain ? Sous quelles conditions peut-on désigner une pratique comme étant touristique ? Ces questions appellent un élargissement du champ vers une approche systématique de la récréation d'une part de l'urbain d'autre part, et de la dialogique de l'une et de l'autre. Les contributions présentées dans cette partie entendent poser quelques jalons dans ce vaste champ de réflexion encore à définir et à délimiter.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Équipe MIT, *Tourismes 2, moments de lieux*. Paris, Belin, coll. « Mappemonde », 2005.
 Équipe MIT, *Tourismes 1, lieux communs*. Paris, Belin, coll. « Mappemonde », 2002.
 Stock M., « European cities: towards a recreational turn? », 2006, in *Hagar. Studies in Culture, Polity, and Identities*, à paraître.
 Stock M. et al., *Le tourisme. Acteurs, lieux et enjeux*. Paris, Belin, coll. « Belin Sup », 2003.