



HAL
open science

Le problème du tourisme dans le modèle des lieux centraux. Réflexions critiques

Mathis Stock

► **To cite this version:**

Mathis Stock. Le problème du tourisme dans le modèle des lieux centraux. Réflexions critiques. 2011. hal-00716836

HAL Id: hal-00716836

<https://hal.science/hal-00716836>

Preprint submitted on 11 Jul 2012

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Le problème du tourisme dans le modèle des lieux centraux. Réflexions critiques.

The tourism problem in the Central Place Model. Critical reflections.

STOCK Mathis, Centre de Recherche Interdisciplinaire sur le Tourisme, Unité d'Enseignement et de Recherche sur le Tourisme, Institut Universitaire Kurt Bösch, CH-1950 Sion CP 4176
mathis.stock@iukb.ch

Résumé

Cet article discute du problème du modèle des lieux centraux de Christaller en lien avec le tourisme. L'objectif de cet article vise à montrer comment différentes solutions pour penser l'articulation entre tourisme et centralité sont possibles. D'abord, en considérant les stations touristiques comme des lieux non-centraux et en observant la possible centralisation lorsqu'elles se développent vers des stations à fonctions urbaines diversifiées. Ensuite, en concevant des stations touristiques comme étant des lieux centraux d'échelle mondiale – et non pas à l'échelle régionale comme définie par le modèle classique – où virtuellement l'ensemble de la population touristique est le référent du lieu.

Mots-clés : Lieux centraux – Tourisme – Station touristique – Modèles spatiaux - Urbanisation

Abstract

This article discusses the problem of Christaller's the central place model in relation with tourism. The aim of this article is to start from the examination of the model and to show how different solutions of the articulation between tourism and the central place model are possible. First, by considering tourist resorts as non-central place and by observing the possible centralisation when they turn into tourist resorts with diverse urban functions. Second, by conceiving of tourist resorts as central places on a global scale – and not on a regional scale, as defined by the classical model – where virtually the tourist population is the referent of the place.

Keywords: Central Place – Tourism – Tourist Resort – Spatial Model – Urbanisation

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 l'espace, 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 que les modèles du développement urbain les ont conçus jusqu'à présent. De ce point de vue, il est surprenant de constater que le phénomène du tourisme continue de jouer, en 2010, un rôle marginal dans les recherches géographiques tentant de proposer des modèles qui visent à rendre intelligible les questions de l'urbain.

En effet, on semble avoir affaire à un jugement de valeur *a priori* de la part des spécialistes de l'urbain qui confèrent à la dimension touristique de l'habitat ou du phénomène urbain en général et des villes en particulier un statut et une importance marginaux : la rencontre entre spécialistes des *urban studies* et *tourism studies* n'a pas eu lieu (cf. Knafou, 2007). L'une des thèses implicites de ces recherches est celle du rôle négligeable ou secondaire du tourisme dans ce qui est appelé « hiérarchie urbaine »¹. 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. Une seconde limite réside probablement dans le fait que 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 des villes. Et ce, malgré des indications convergentes selon lesquelles l'urbanité est dorénavant présente dans de multiples lieux urbains,

¹ On peut constater qu'en effet ces lieux n'apparaissent pas, sauf exception notable (Nice, Brighton, Wiesbaden), dans le haut de ce qui est appelé « hiérarchie urbaine » si les mesures traditionnelles de centralité sont utilisées.

et non plus exclusivement dans les villes (cf. Lefebvre, 1970 ; Lévy, 1999). Par exemple les stations touristiques en tant que lieux d'une urbanité spécifique sont évacuées des investigations².

Or, il y a de multiples exemples de villes ou 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. On observe 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.). Du reste, depuis 200 ans, le tourisme a gagné en importance et constitue maintenant un élément constitutif des villes (Knafou, 2007 ; Stock, 2007).

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, mais aussi une urbanité différente des villes avec tourisme par rapport à des villes sans tourisme (Mullins, 1991 ; 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 trouve ainsi 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

² Il faudrait **introduire** ici un développement relativement important sur le sens conféré aux différents concepts fondamentaux qui sont utilisés tout au long de ce texte. Le terme « urbanité » est défini ici comme qualité urbaine des lieux géographiques, en fonction de la centralité, de l'espace public, de la densité et de la diversité. Le terme « urbanisation » signifie accroissement et complexification du degré d'urbanité. Enfin, on entend par « station » ici un lieu touristique mono-fonctionnel, « créé par et pour le tourisme ». Il est à distinguer d'autres lieux urbains tels que la ville, mais aussi d'autres lieux touristiques tels que le comptoir, le site, la ville-station etc. Pour un traitement approfondi de ces typologies, cf. Equipe MIT (2002).

processus de complexification de l'urbanité des lieux déjà urbains, de telle sorte que l'expression de « double révolution urbaine du tourisme » (Stock & Lucas, 2011) a été formulée pour qualifier cette force urbanisante du tourisme. On le constate, la prise en compte du tourisme dans la théorie urbaine fait apparaître des problèmes scientifiques négligés jusqu'ici.

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. 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). Ceci signifie que le tourisme est vu comme étant *antagoniste* par rapport à la centralité. En effet, interpréter les lieux touristiques à l'aide du modèle des lieux centraux pose problème, car l'une des conditions initiales du modèle, à savoir l'existence d'une “ aire complémentaire ” à l'échelle régionale, n'est pas réalisée dans le cas du tourisme³. Ainsi, la démarche visant à articuler le modèle des lieux centraux et le tourisme questionne d'autant que ce phénomène producteur d'un type de lieux particuliers ne semble pas compatible *a priori* avec, et s'apparente à un écart au modèle. Ici, on tentera de montrer les tenants et les aboutissants de cet écart et de proposer deux façons de résoudre ce problème, en raisonnant non pas à partir de 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 évolution et sortie du tourisme, des lieux centraux à l'échelle régionale. *Secundo*, les *stations* touristiques peuvent être conçues comme étant des lieux centraux par la présence de touristes issus des métropoles lointaines ; il s'agit d'une centralité supra-régionale d'ordre national, continental ou mondial.

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).

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 –, mais dans la mise en place d'outils pour aller plus loin : aller plus loin pour penser les lieux touristiques, et aller plus loin pour penser les villes, l'urbanité et les hiérarchies urbaines « avec tourisme ». C'est donc le croisement entre l'urbain et le touristique d'un point de vue processuel qui est tenté ici.

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. W. 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

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

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 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 nient le caractère dynamique du modèle (cf. par exemple Pumain, 1997). Or, toute la dernière partie du texte *Zentrale Orte in Süddeutschland* repose sur une perspective dynamique des systèmes de peuplement. Cf. Preston (1985) pour une appréciation critique de la dynamique des lieux centraux.

de pouvoir jouir des biens centraux. W. 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 ».

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 : W. 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)¹¹. L'ambition est même plus grande, car il s'agit de travailler sur la ville – dont on a du mal à définir le concept dans la géographie urbaine de

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"

¹⁰ "zentrale Siedlungen"

¹¹ "zentrale Orte"

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 ».

- 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.

- 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.

- 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

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 zentrale Bedeutung haben, daneben aber auch geringe zentrale Funktionen ausüben, können wir ‘hilfszentrale Orte’ nennen »

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 offre 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. Il existe également, à l'instar des lieux centraux, des biens et de services de niveaux différents, plus ou moins rares. Cette distinction production centrale/consommation périphérique est intéressante et permet de comprendre en quoi le modèle des lieux centraux est un modèle qui intègre 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. C'est cette différence entre biens et services qui renforce la nécessité du dé-placement et injecte de la mobilité dans ce modèle. Cette attention aux services co-constitutifs d'un dé-placement ouvre aussi à des centralités différentielles à l'échelle nationale - le spécialiste de maladie cardiaques à Paris pour les Français

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 ”

-, 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.

- l'existence d'une aire complémentaire ("*Ergänzungsgebiet*") qui est l'aire pour laquelle un lieu central est le centre ("*Mittelpunkt*") qui 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 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 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 W. 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"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

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 "

¹⁹ " 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 "

ici synthétisé comme théorie dynamique ” (p. 86)²¹. Cette partie dynamique du modèle des lieux centraux a été négligée par la plupart des commentateurs qui présentent toujours le modèle comme étant statique²².

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 grâce 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 modèle²³.

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, W. Christaller n’en parle pas dans les parties théoriques et ne relève pas de spécificité des lieux touristiques dans sa partie “ régionale ”, sauf exceptions. L’une des exceptions se situe dans la partie des définitions des concepts de base où il distingue les lieux centraux des lieux dispersés, ces derniers n’étant pas des centres de distribution des services pour d’autres lieux. 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

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)

²² Cf. Preston (1984) pour une étude de ce phénomène de rejet. Il montre de façon approfondie comment s’organise l’ouvrage et met en évidence cinq directions d’investigation majeures et quatre dimensions essentielles : “ central place as 1) static phenomena, 2) dynamic phenomena, 3) real-world phenomena, and 4) normative phenomena (that is, in terms of and in relation to ideal types) ” (p. 179).

²³ Par « tourisme » on entend ici un « système de acteurs, pratiques et d’espaces » (Knafo & Stock, 2003). Appréhendé comme pratique, il s’agit d’une pratique de rupture d’avec le quotidien et d’une pratique *in situ* de lieux autres avec une intentionnalité de re-création. C’est ainsi que la distinction entre pratiques de re-création du hors-quotidien (tourisme) et pratiques de re-création du quotidien (loisir) est conçue.

certaines extensions) 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*”) qui ont une fonction touristique. 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).

Toutefois, W. Christaller s’est rendu compte plus tard qu’il y avait des lieux qui échappent à son modèle des lieux centraux : les lieux touristiques. Il entreprend donc 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)²⁴. 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). 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 sont des lieux qui ne s’imbriquent pas dans la hiérarchie urbaine telle qu’elle est prévue dans le modèle des lieux centraux. Il en parle en termes d’un “nouveau type de *lieux centraux* d’un niveau hiérarchique bas ou moyen” (p. 59, souligné par nous). Malgré la reconnaissance d’un problème posé par les lieux touristiques, Paesler (1984) garde le terme “lieu central”. Ensuite, 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”

²⁴ « Wirtschaftsgeographie des Fremdenverkehrs und des frei gewählten Wohnens »

(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 circulation. L'une des voies consiste donc à considérer que les lieux touristiques *de type station* constituent des lieux 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 ». En effet, il s'agit d'une caractéristique de desserte en biens et en services « du quotidien », non du « hors-quotidien ». 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). Il a été souligné le *hiatus* entre niveau de service – généralement relativement élevé – et petite taille et faibles fonctions centrales *stricto sensu* (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 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. Il est intéressant de souligner que 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.

La monumentalité et le niveau de service des grands hôtels – par exemple le *Britannia Grand Hotel* à Scarborough de 1863, un bâtiment de 12 étages et 360 chambres dans un établissement humain de 24 000 résidents selon le recensement de 1871²⁵ – est un autre exemple d'équipement qui n'existe que dans certaines stations touristiques et dans les métropoles. Afin de rendre compte de ces processus, l'idée d'un « transfert d'urbanité » (Equipe MIT, 2002), dont les citadins sont les vecteurs, a été émise. Les stations touristiques constituent donc des lieux urbains, mais pas nécessairement des lieux centraux. Ainsi, les stations touristiques comme des lieux non-centraux posent autrement la question de l'urbanité.

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

Battisti & Pagnini (1979) énoncent une idée intéressante dans leur travail sur le développement des lieux mis en tourisme, en suivant le cadre théorique de Christaller. Leur question est de savoir comment les lieux touristiques poursuivent leur évolution après le tourisme “ de masse ” : “ 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,

²⁵ Les chiffres concernent les *parish*. Cf. les archives *online* des recensements <http://www.histpop.org/>.

souligné par nous). Bien que la vision générale sur le tourisme soit quelque peu naïve – l'élite cherche quiétude et nature –, l'idée que les lieux touristiques deviennent des « véritables » lieux centraux est à retenir, à critiquer et à vérifier.

Ensuite, suivant l'idée de Pagnini & Battisti (1979), les lieux non-centraux peuvent *devenir* des lieux centraux. 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 W. Christaller (1933) par les théoriciens de l'urbain, car la perspective dynamique est systématiquement évacuée au profit de la perspective statique²⁶. Dans le même temps, c'est aussi un outil d'aménagement du territoire qui pourrait être proposé.

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 l'hypothèse de la transformation de la forme spatiale 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 faire l'hypothèse suivante : les stations touristiques – lieux non-centraux –

²⁶ Cf. toutefois Janelle (1969) et Heinritz (1985) pour des exemples de travaux sur cette dimension dynamique.

deviennent des villes touristiques, notamment en devenant des lieux centraux, en développant une centralité régionale. Dans le même temps, l'urbanité change aussi : d'une urbanité uniquement tournée vers l'accueil temporaire de touristes, on passe à une urbanité plus diversifiée, 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, etc. 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 (cf. Equipe MIT, 2002 ; Equipe MIT, 2011) et une dés-urbanisation. Le passage de la station à une station à fonctions urbaines ou vers 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'exclue pas nécessairement la première, afin de comprendre l'émergence de la centralité des lieux touristiques. Cependant, cela change la perspective adoptée sur la centralité, en introduisant une analyse multi-scalaire ou, plus précisément, une analyse de la différenciation des façons d'habiter de différents types d'habitants. En effet, on considère ici un lieu touristique comme étant central lorsque lorsqu'il est habité par des touristes. Cette « centralité touristique » est donc dépendante de la présence de touristes.

Ainsi, cette seconde piste considère le caractère central des stations touristiques en allant au-delà du strict système régional tel que modélisé par W. 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 (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 Chadeffaud (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 dont 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 – est ainsi un indicateur de *centralité touristique*. Pour le surf, les *global spots* aujourd'hui peuvent également 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. 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. Ainsi, 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 » défini non seulement comme desserte d'une aire régionale de chalandise – à l'instar du raisonnement effectué plus haut –, mais comme « portée d'un bien ou d'un service », ici spécifiquement touristique. Ainsi, en analysant uniquement la portée touristique, on voit apparaître la centralité des lieux touristiques. Cette « centralité touristique » est spécifique en ce sens qu'elle est le fait d'habitants temporaires dont le « mode d'habiter est voué à la seule re-création » (Knafou et al., 1997, p.199). C'est en cela que la centralité touristique se distingue des centralités régionales des villes.

Cependant, la fonction d'accueil touristique devient de plus en plus importante pour les villes également. En effet, la fonction touristique est devenue aujourd'hui essentielle pour le fonctionnement des villes (Stock, 2007). En ce sens, la centralité touristique développée par les villes européennes depuis 40 ans redéfinit la qualité de la ville, en ajoutant une nouvelle « portée de bien », celle associée au tourisme. Leur urbanité devient davantage informée par les jeux entre

absence et présence d'habitants temporaires, la diversité de la population présente augmente. Bref, le degré d'urbanité change, un processus d'urbanisation se met en place par l'accroissement de centralité à l'échelle mondiale. Par ailleurs, la « mondialisation » peut ainsi être décrite comme l'une des modalités de l'urbanisation, à savoir un gain de centralité à l'échelle mondiale.

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 – 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.

Conclusion

Ce travail critique sur le modèle des lieux centraux permet d'aborder le problème crucial du rapport entre le tourisme 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 n'est 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. Par ailleurs, le constat d'un niveau d'équipement exprime un certain degré d'*urbanité*, mais non de *centralité*. 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 deux éléments : 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.

Cette question pose autrement le lien entre urbanisation et tourisme. L'une des conséquences en est la reconnaissance qu'il existe 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.

Enfin, d'autres stations touristiques « anciennement constituées » (Knafou, 1996 ; Stock, 2001a) 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 aussi de petites villes telles que Santa Cruz (Californie), Garmisch-Partenkirchen (Alpes bavaroises). L'émergence des stations touristiques peut se comprendre comme émergence d'une centralité touristique, donc comme un processus d'émergence de nodalités urbaines. Celles-ci forment 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.

Ainsi, l'étude de la touristification en tant que processus d'urbanisation, certes largement ignoré par la recherche, est un enjeu scientifique majeur. Habiter touristiquement peut donc être considéré comme étant l'un des éléments du processus d'urbanisation, et plus précisément, de l'émergence de la centralité touristique. En effet, les modes d'habiter des citoyens circulants constituent ainsi le fondement du modèle des lieux centraux en général, et des processus de montée en centralité des stations touristiques en particulier. Ces centralités différentielles seraient

le processus et le résultat des différentes « pratiques des lieux ». Cette interprétation a aussi comme conséquence le remplacement de l'interprétation structuraliste de la centralité par une interprétation actorielle²⁷. La centralité n'est ainsi plus un problème de qualité d'espace, mais de *spatialité*, c'est-à-dire d'actions produisant des centralités. Elle émerge par la pratique *in situ* d'habitants temporaires. L'organisation spatiale du peuplement devient ainsi un problème de spatialité dont la perspective de l'habiter est l'une des solutions théoriques. On peut y voir un pas supplémentaire dans la réinterprétation des modèles spatiaux par des modèles d'action spatiale.

Références

Chadefaud M., 1988, *Aux origines du tourisme dans les pays de l'Adour. Du mythe de l'espace, un essai de géographie historique*. Pau, Université de Pau, 1010 p.

Christaller W., 1968, *Die zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen*. Darmstadt, Wissenschaftliche Buchgesellschaft, 331p. (1^{ère} éd. 1933)

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

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

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, 2011, *Tourismes 3. La révolution durable*. Paris: Belin, 352p.

Équipe MIT, 2005, *Tourismes 2. Moments de lieux*, Paris, Belin, 349p.

Équipe MIT, 2002, *Tourismes 1. Lieux communs*, Paris, Belin, 319p.

²⁷ Cf dans un sens proche Monnet (2000) qui parle de la « centralité symbolique » : « 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 » (p.415). 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.

- Gebhardt H., 1996, « Zentralitätsforschung. Ein « alter Hut » für die Regionalforschung und Raumordnung heute ? », *Erdkunde*, vol. 50, n° 1, pp. 1-8
- Heinritz, G. 1985. *Standorte und Einzugsbereiche Tertiärer Einrichtungen : Beiträge zu einer Geographie des Tertiären Sektors*. Darmstadt : Wissenschaftliche Buchgesellschaft, 403 p.
- Heinritz, G. 1979. *Zentralität und zentrale Ort : eine Einführung*. Stuttgart : B.G. Teubner, 179 p.
- Hoffman, L., Fainstein, S., and Judd, D. (eds.). (2003). *Cities and Visitors: Regulating People, Markets, and City Space*. Oxford: Blackwell.
- Judd, D., and Fainstein, S. (eds.). (1999). *The Tourist City*. New Haven & London: Yale University Press.
- Janelle Donald J. (1969), « Spatial reorganization : a model and a concept ». *Annals of the Association of American Geographers*, p. 348-364.
- Knafou, 1996, « La transformation des lieux anciennement touristiques ». *Méditerranée*, tome 84, n°3, pp.3-4.
- Knafou R., Bruston M., Deprest F., Duhamel Ph., Gay J.-Ch., Sacareau I., 1997, « Une approche géographique du tourisme ». *L'Espace géographique*, n°3, pp.193-203
- Le Moigne J.-L., 1995, *Le constructivisme*. Paris, PUF, 128p.
- Lösch, A. (1940). *Die räumliche Ordnung der Wirtschaft : eine Untersuchung über Standort, Wirtschaftsgebiete und internationalen Handel*. Jena : G. Fischer, 348p.
- Monnet J. « Les dimensions symboliques de la centralité », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 44, n°123, 2000, p. 399-418
- Moriconi-Ebrard, 1993, *L'urbanisation du monde depuis 1950*. Paris : Economica, 372p.
- Moriconi-Ebrard, 2002, *De Babylone à Tokyo*. Gap : Ophrys
- Mullins, P. (1991), « Tourism urbanization », *International Journal of urban and regional research*, vol. 15, n° 3, pp. 326-342.
- Nouvel P. (dir.), 2001, *Enquête sur le concept de modèle*. Paris, PUF, 242p.
- Paesler R., 1984, « Die Zentralen Orte im randalpinen Bereich Bayerns - Zur Entwicklung versorgungsfunktionaler Raumstrukturen ». In Ruppert K. (ed.), *Geographische Strukturen und Prozessabläufe im Alpenraum*. Regensburg: Lassleben, pp. 53-72 (coll. MSSWG, vol. 26)
- Pagnini M.P. & Battisti G., 1979, « 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 (coll. FWSS, n°31)

Pred A., 1977, *City-Systems in Advanced Economies: Past Growth, Present Processes, and Future Development Options*. London: Hutchinson University Library, 256 pp.

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

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

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

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

Soane, J. V. H. (1993). *Fashionable Resort Regions. Their Evolution and Transformation With Particular Reference to Bournemouth, Nice, Los Angeles and Wiesbaden*. Wallingford: CAB International, 331p.

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

Stock M., 2001a, Mobilités géographiques et pratiques des lieux. Etude théorico empirique à travers deux lieux touristiques anciennement constitués : Brighton & Hove (Royaume-Uni) et Garmisch Partenkirchen (Allemagne). Thèse de géographie, Université Paris 7-Denis-Diderot, 661p.

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

Stock M. & Lucas L., 2011, « La double révolution urbaine du tourisme », *Espaces & Sociétés*, soumis au comité de rédaction