

« Le tourisme est consubstantiel au fonctionnement des métropoles »

Entretien avec Mathis Stock

NATHANAËL FOURNIER

Dans vos recherches, vous revisitez le concept de tourisme en utilisant des expressions comme « regard touristique » ou « mode d'habiter touristique ». Pourriez-vous expliciter votre définition du tourisme ?

Le tourisme n'est pas tant, comme on le dit traditionnellement, un secteur ou une activité économique qu'un système d'acteurs, de lieux et de pratiques. Ce renouvellement de définition a été engagé par l'équipe MIT de Rémy Knafou dans les années 1990, qui mettait aussi en avant une conception du tourisme comme mode d'habiter. Les pratiques touristiques changent complètement le rapport au lieu : on n'habite pas son lieu de résidence de la même manière qu'une station touristique par exemple. Dans sa propre ville, on est dans un régime de familiarité. On connaît par cœur les lignes de métro, la circulation, on a son badge pour les transports en commun, etc. Un touriste a un mode d'habiter empreint d'une confrontation à l'altérité. En ce sens, on ne peut pas avoir un mode d'habiter touristique dans sa propre ville. Cela implique aussi que le tourisme est quelque chose de plus relationnel qu'une simple activité. Il y a une deuxième source : c'est le terme « regard touristique » forgé par le sociologue anglais John Urry, qui dit que le tourisme c'est lorsqu'on regarde le monde différemment, en sortant de son quotidien. Sur certains marchés parisiens par exemple, vous pouvez observer des Japonais qui regardent du poisson et qui le photographient. C'est là que le touristique est à l'œuvre : un poisson, c'est quelque chose de banal, il y en a aussi au Japon. Pourquoi faire 10 000 kilomètres pour regarder un poisson ? C'est un autre rapport au monde où même la chose la plus insignifiante peut devenir un objet de regard touristique, un objet de loisirs.

Comment voyez-vous l'influence du tourisme sur le fonctionnement des grandes villes ?

Après les événements du 11 septembre 2001, une dirigeante de la ville de New York expliquait que du jour au

Mathis Stock est professeur de géographie à l'institut de Géographie et de Durabilité de Lausanne. Il a participé dans les années 1990 et 2000 à l'équipe de recherche MIT (mobilités – itinéraires – territoires).

Ses recherches portent notamment sur le développement des lieux touristiques, sur les processus d'urbanisation et de « touristification », ainsi que sur les pratiques touristiques.

lendemain, parce que les touristes avaient disparu, les commerces avaient dû fermer, qu'il n'y avait plus rien qui marchait et que la ville paraissait littéralement morte. À ce moment-là, on a compris qu'en fait le cœur de New York fonctionne par le tourisme ou ne fonctionne pas. Ce serait la même chose si on retirait subitement les quelque 200 000 touristes qui visitent quotidiennement Paris intra-muros. Le tourisme est aujourd'hui consubstantiel au fonctionnement des métropoles. C'est vrai pour le commerce. Mais, plus largement, l'animation des espaces publics, l'intensité urbaine en quelque sorte, la diversité des gens qu'on croise, tout ce qu'on peut mettre sous le terme d'urbanité, fonctionnent aujourd'hui en lien avec le tourisme. Sans les touristes qui viennent de Chine, du Japon, de Corée, des pays du Golfe, etc., Paris n'aurait pas la diversité de population qui la caractérise et sa fréquentation serait moins élevée. Et puis le tourisme, parce qu'il est devenu un champ mondial, crée des centralités. Paris bien sûr, mais aussi Bordeaux et d'autres villes, se positionnent dans ce champ par une certaine centralité, parce qu'elles sont capables d'être un point d'attraction pour le monde entier. Tout cela a des conséquences économiques, mais aussi culturelles et sociales. Dans un certain réseau de villes, il y a aujourd'hui

une circulation généralisée du tourisme qui fait que les compétences de citadin, dont parlaient Georg Simmel ou Isaac Joseph, circulent d'un lieu à un autre et s'influencent réciproquement. Ceux qui sont les hôtes aujourd'hui sont les touristes de demain en quelque sorte. Parce que le Berlinoise va à Barcelone, mais le Barcelonais se rend aussi à Berlin. C'est pour cela qu'il est devenu très difficile d'identifier un touriste au premier coup d'œil, alors qu'auparavant les différences étaient marquées. Aujourd'hui, le tourisme détermine fortement la culture urbaine en général.

Quelle est la part du tourisme dans le développement économique des grandes villes ?

Au-delà du tourisme *stricto sensu*, il faut élargir le regard à toutes les activités de loisir. Les grandes villes européennes ont connu ce que j'appelle un « tournant récréationnel ». Beaucoup d'entre elles ont dû faire face, pendant le dernier tiers du XX^e siècle, à une désindustrialisation assez brutale, avec des problèmes de développement économique et d'emploi. Des villes comme Bilbao, Glasgow, Liverpool, Essen, qui étaient très décriées dans les années 1990, ne sont plus industrielles, mais des villes où l'économie du loisir s'est développée. Cela touche à la patrimonialisation : au lieu de détruire

des bâtiments désaffectés, on les rend attractifs, par exemple autour de l'économie culturelle ; ça touche aussi ce qu'on appelle parfois la ville festive, avec des fêtes urbaines, des festivals, des événements sportifs, des concerts. Tout cela est devenu une nouvelle industrie. L'économie urbaine tourne aujourd'hui autour de ça, avec des fonctions dédiées aux loisirs et qui induisent par là une consommation. Regardez les centres-villes, ce sont aujourd'hui des centres commerciaux à ciel ouvert, qui répondent en grande partie à des gens qui viennent pour le loisir, qu'ils soient touristes ou résidents du territoire au sens large.

Ce retournement de situation a-t-il été pensé et planifié par les autorités locales ? Si oui, s'agissait-il d'une stratégie économique de développement touristique ou d'une réponse à une évolution sociologique de la population locale, dont les attentes en matière d'agrément se sont développées ?

Il y a probablement des situations différentes, mais cela a largement procédé d'une stratégie. Si l'on regarde les villes qui ont postulé au titre de capitale européenne de la culture, c'est très instructif : Liverpool, Glasgow, Essen, Lille, Gênes, Marseille... C'étaient avant tout des villes industrielles. Il y a eu

Un dimanche au marché des Chartrons.



une véritable stratégie, d'abord pour investir dans de nouvelles infrastructures puis pour transformer leur image. Le tourisme est devenu une force majeure, parce que c'est par là que passent les images de la ville, le nouveau capital symbolique de la ville. Mais il y a eu aussi deux orientations un peu divergentes. D'un côté, il y a des exemples très spectaculaires où le marketing touristique était clairement une stratégie. C'est le cas de Barcelone, après les jeux olympiques de 1992, et d'Amsterdam. Avec d'ailleurs un succès tel qu'aujourd'hui des mesures inverses sont prises... D'un autre côté, il y a eu un travail sur la qualité des espaces publics qui, au cours des trente dernières années a été au centre des ambitions de transformation et de rénovation urbaines. Or ces orientations ne se sont pas toujours croisées. Ce

serait d'ailleurs l'une de mes critiques : alors que nous sommes dans un monde de circulation, il est étonnant que cette mobilité en quelque sorte globale, dont le tourisme fait partie, n'ait pas été intégrée dans ces plans de développement. Qu'on ne parle que des mobilités quotidiennes. On peut ajouter que parfois, la connexion entre les différents services urbains est perfectible. J'ai récemment rencontré le service urbanisme et le service économique de Berlin. Ils se sont mis à collaborer parce qu'ils ont compris que le tourisme suppose un travail sur la qualité de la ville et inversement. Mais c'est la première fois ! —

La prairie des Girondins, sur les quais rive gauche à Bordeaux.

