

Urbia

Les Cahiers du développement urbain durable

Tourisme, urbanité, durabilité



© Photographie : Sandra Guinand, Porto juin 2010



Observatoire universitaire
de la Ville et du
Développement durable

Numéro 10 - juin 2010

Table des matières

Christophe Clivaz, Stéphane Nahrath, Mathis Stock

Introduction : tourisme et urbanité au prisme de
la durabilité p. 3

Sylvie Clarimont & Vincent Vlès

Espaces publics touristiques urbains et développement
durable : principes d'aménagement, usages et tensions.
Une analyse à partir du cas de Barcelone (Espagne) p. 11

Rafaël Matos-Wasem

La piétonisation des espaces urbains et la marche
touristique en ville : réflexions autour et au-delà du
« Plan piétons » de la ville de Genève p. 29

Vincent Coëffé

Le paradigme de Waikiki ou l'itinéraire d'un lieu
touristique qui a su passer le temps p. 53

Christophe Clivaz & Anne-Sophie Fioretto

Aménagement de complexes de vacances (resorts)
dans les Alpes : analyse comparée des procédures
françaises et suisses sous l'angle du développement
durable p. 73

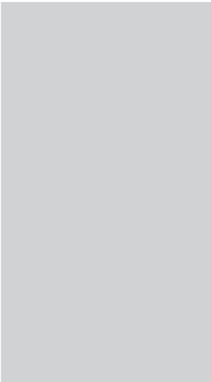
Christophe Clivaz

Se loger dans les grandes stations alpines lorsque l'on
est employé saisonnier : la face cachée de l'or blanc?
L'exemple du canton du Valais (Suisse) p. 99

Christian Bréthaut

Gestion durable des services urbains de l'eau en station
touristique : proposition d'un cadre d'analyse fondé sur
une approche en termes de régimes institutionnels
de ressources

p. 117



La piétonisation des espaces urbains et la marche touristique en ville : réflexions autour et au-delà du «Plan piétons» de la ville de Genève¹

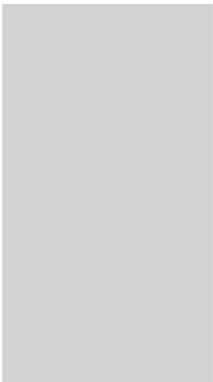
Rafael Matos-Wasem, professeur HES

Haute école spécialisée de Suisse occidentale
Valais (HES-SO Valais), Institut de tourisme

Courriel :

rafael.matos@hevs.ch

Résumé :



Le succès de la marche urbaine et la diffusion de la piétonisation des centres-villes, des phénomènes distincts et à première vue triviaux, nous renseignent à merveille sur les impacts en termes de justice spatiale de l'avènement de la « ville touristique », de la privatisation rampante des espaces urbains et de la *gentrification*. Afin de contrer cette évolution négative, il faut veiller à ne pas négliger la dimension sociale du développement durable et à accorder une place privilégiée à la démocratie participative. Les réflexions menées autrefois et à présent par des urbanistes et des philosophes sur le fait urbain pourraient être mises à contribution pour dessiner la « ville piétonne » rêvée.

Mots-clés :

Piétonisation, ville piétonne, marche urbaine, privatisation de l'espace public, justice spatiale, Genève.

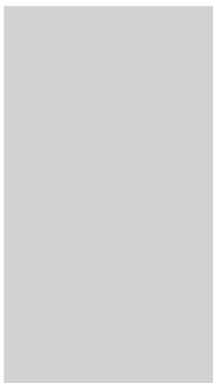
¹ Je remercie Mmes Yolande Dupret (Service de la Formation continue de l'Université de Genève), Martine Pasche (Service d'urbanisme, Ville de Genève) et Lucía Peñas (Genève Tourisme) de m'avoir fourni les informations demandées.

Abstract:

The success of urban walking and the diffusion of pedestrian city centers, two distinct and at first sight trivial phenomena, tell us perfectly about the impact in terms of spatial justice of the advent of the « tourist city », the growing privatization of urban space and gentrification. To counter possible negative trends, we must be careful not to neglect the social dimension of sustainable development and to attach a special attention to participatory democracy. Some past and present reflections conducted by town planners and philosophers on the urban fact could contribute to design the ideal «walking city».

Key words:

Pedestrianization, Walking City, Urban Walking, Privatization of Public Space, Spatial Justice, Geneva.



« *A city that outdistances Man's walking powers is a trap for Man. It threatens to become a prison from which he cannot escape unless he has mechanical means of transport, the thoroughfares for carrying these, and the purchasing power for commanding the use of artificial means of communication* » (Arnold Toynbee, cité in Fabun, 1971 : 39).

« *Marcher, marcher et après, encore marcher. L'urbanisme est quelque chose que l'on fait avec les pieds* » (Bernard Secchi, 15 février 1999).

Introduction

Le but de notre contribution est de montrer que la marche urbaine et la piétonisation des villes ne constituent pas des thèmes futiles et anodins. On peut en effet identifier leurs liens, par le biais des transformations récentes des espaces urbains et l'avènement de la « ville touristique », avec la justice spatiale et le « droit à la ville » [Lefebvre, 1968 ; Harvey, 2008]. Après avoir brièvement retracé l'évolution fulgurante de la mobilité urbaine, nous nous pencherons sur l'emprise croissante de la société des loisirs sur l'urbain et l'essor de la « ville touristique ». La piétonisation des centres-villes et le succès de la marche urbaine, illustrés sur la base du cas genevois, constituent des exemples parlants de cette évolution. Finalement, nous montrerons que ces deux démarches ne remplissent pas automatiquement les principes du développement durable – notion que l'on peut critiquer par ailleurs ; qui plus est, ils peuvent même contribuer à creuser les inégalités autant sociales que spatiales.

Survol *in accelerando* de la mobilité urbaine

Les pieds furent notre premier moyen de transport. Ils nous permirent de peupler la planète tout entière, ce qui en somme démontre leur efficacité. Au sein des premiers hameaux et des villes naissantes, quelques milliers d'années en arrière, l'humain eut encore recours à ses pieds pour se mouvoir. La domestication du cheval

commença à changer la donne et l'on inventa des premiers véhicules – à l'enseigne des chars tirés par des chevaux – qui accélèrent la vitesse, élargirent le rayon d'action des déplacements et permirent de transporter des charges plus conséquentes. Le même cheval constitua plus tard l'« engin moteur » des hippomobiles, précurseurs du tramway mû à la vapeur d'eau, remplacé par le tram électrique. Les deux révolutions industrielles sont passées par là. La « ville tentaculaire » [Verhaeren, 1893] déploya ses bras et ne cessa d'accroître son emprise sur la campagne environnante et, à présent, sur le monde entier. La cité médiévale aux frontières nettes vola en éclats et devint une nébuleuse comprenant des espaces suburbains et périurbains de plus en plus étendus et diffus, étalement urbain aidant. L'accroissement de la mobilité constitua un présupposé technique à cette évolution et on ne soulignera jamais assez l'importance de l'avènement de l'automobile – qui s'est mue depuis en un véritable outil exosomatique (en prolongement du corps humain), voire en la deuxième demeure de l'Homme – dans ce processus. Dans le même temps, les véhicules à moteur exercèrent un rôle déterminant sur le développement de la forme et du fonctionnement mêmes de la ville. Le résultat inéluctable de ce phénomène fut la mise à l'écart progressive du piéton car il gêne la fluidité de la circulation et court moult risques dans ce maelström. Par le biais de cartes de Detroit répertoriant les cas des enfants ayant été tués ou blessés par des automobiles, le géographe radical William Bunge alla même jusqu'à démontrer que les « accidents » n'étaient de loin pas si fortuits que cela² [Bunge, 1988]. Quoi qu'il en soit, et en ce qui concerne le cas de Genève, qui nous intéresse ici plus en particulier, l'automobile put gagner énormément de terrain au cours de la période 1960-1980 et ce au détriment des déplacements non-motorisés [Wiedmer-Dozio, 2002].

La vitesse commença à primer devant toute autre considération. Le rythme de vie ne cessa de s'accélérer dans ces villes trépidantes et en « perpétuel mouvement, traversées par d'innombrables flux »

2 « *Going to school forces children to cross dangerous streets. In front of schools as many as five or six 'accidents' occur like clockwork each year. If you can predict an event, why call it an 'accident'?* » [Bunge, 1988, Map 2.16 Children's automobile 'accidents' in Detroit].

[Paquot, 2009a : 77]. Le mouvement devint même la « caractéristique essentielle de la «ville moderne» » et la ville se mua, avant tout, en un « ensemble organisé de voies » [Paquot, 2009a : 85 et 68]. Les déplacements à pied semblaient y perdre de plus en plus du terrain. C'est du moins la perception que l'on en avait. En réalité, cette dernière s'avère être au moins partiellement erronée. D'une part, dans les études portant sur la répartition modale de la mobilité l'on sous-estima voire ignora même la part non négligeable que représentent les trajets effectués à pied, notamment en ce qui concerne les courtes distances dans les villes européennes. Il s'agit en somme d'une activité essentiellement utilitaire, voire strictement banale, qui passe pour ainsi dire inaperçue³. Ainsi, en ce qui concerne Genève, 45 % des déplacements urbains effectués en 2000 l'ont été à pied ou à vélo [Lavadinho, 2008a : 50], notamment pour rejoindre le lieu de travail et pour parcourir le centre-ville commerçant. D'autre part, certaines franges de la population continuèrent à revendiquer haut et fort leur qualité de piétons que ce soit pour des raisons de passéisme plus ou moins exacerbé ou pour s'opposer à la mainmise croissante de la technique sur le devenir des sociétés humaines. Pour ce qui est de ce dernier point, les motifs sont principalement idéologiques à l'instar de la pratique de la « déambulation urbaine » de la part des surréalistes, attentifs au hasard et aux détails [Pocry, 2009], ou de celle de la « dérive » ou de l'« errance » pratiquée jadis par les situationnistes⁴.

Aujourd'hui, le vent semble tourner en faveur du retour vers une plus grande piétonisation des villes, mais aux modalités fort différentes. L'automobile est tombée en disgrâce sous les coups de butoir de la mobilité douce en général (marche, mais aussi vélo, trottinette, skateboard...). On s'en prend aux diverses nuisances sonores ou sécuritaires que l'automobile génère, sans oublier

3 L'OMS propose une raison de plus : « L'une des raisons de cette ignorance est que les voitures, camions et autobus sont beaucoup plus visibles que les piétons et les cyclistes, de par leur taille et le bruit qu'ils produisent » [Thorson et Robusté, 1998 : 3].

4 Il est néanmoins nécessaire de préciser ici que la marche urbaine a de tout temps attiré des poètes, des écrivains, des philosophes – le rythme qui lui est propre favorise la réflexion – et bien des artistes. Songeons à Balzac, à Sébastien Mercier, à Restif de La Bretonne ou encore à Walter Benjamin, chantre de la flânerie.

celles se situant sur les plans de la qualité de l'air et de l'emprise au sol. Ceci se limite souvent au niveau du simple discours, mais certaines mesures sont cependant prises çà et là pour enrayer la spirale rugissante déclenchée par la motorisation des sociétés humaines. L'exemple de Genève, faisant l'objet de notre analyse, est révélateur à cet égard, notamment en ce qui concerne son « Plan piétons »⁵. Par conséquent, la marche en ville et la piétonisation opèrent un certain retour en grâce comme semblent le montrer les statistiques relatives à la répartition modale des déplacements urbains.

Avènement de la ville touristique et déambulation

La création de zones piétonnes et la requalification et succès concomitant de la marche urbaine sont à rattacher au « tourisme urbain » et aux différents types de « villes touristiques » (soit des villes qui deviennent de véritables espaces ludiques) qui peuvent en découler. Dennis Judd et Susan Fainstein en identifient trois⁶, à savoir les « villes-station » (dévolues à la consommation de la part des visiteurs), les « villes reconverties » (villes initialement manufacturières qui essaient de se reconverter en mettant en place des « bulles touristiques ») et finalement, à l'enseigne de Genève, les « villes historico-touristiques » (qui revendiquent leur identité historique et culturelle) [Judd et Fainstein, 1999].

Les raisons de l'engouement croissant pour la marche en ville – comme nous le montrent la prolifération de guides imprimés *ad hoc* et la multiplication des visites guidées et des cartes piétonnes – ne se bornent pas aux seules considérations environnementales et de santé publique (lutte contre la sédentarité). L'essor du tou-

5 Le « Plan piétons » de Genève dispose d'un site Internet ad hoc détaillé (www.ville-ge.ch/plan-pietons).

6 Il ne s'agit pas de la seule catégorisation possible. Ainsi, Mathis Stock et l'équipe MIT proposent une répartition séduisante et plus fine des lieux touristiques denses ou moins denses en cinq catégories distinctes : « station touristique », « ville touristifiée », « ville à fonctions touristiques » (comme Genève), « ville-station » et « station à fonctions urbaines » [Lussault et Stock, 2007 : 243].

risme urbain (songeons aux *city breaks*), devenu locomotive du développement urbain, constitue, à n'en pas douter, une de ses principales causes : n'oublions pas que le tourisme en ville se pratique avant tout dans ses espaces publics (rues, places, jardins, terrasses des cafés...) et qu'il « *correspond largement à une pratique de déambulation* » [Mainbourg, 2008 : 10]. Nous sommes loin des années 1960 et 1970 au cours desquelles les villes colportaient une image souvent négative ; la hausse du temps libre, l'accroissement significatif de la mobilité (compagnies aériennes *low-cost*, trains à grande vitesse...) et le fractionnement simultané des séjours touristiques sont également passés par là. Plus récemment, mais toujours d'un point de vue sociologique, un nombre croissant de citoyens se tournent vers davantage de contemplation, d'introspection et de lenteur comme réaction voire antidote à l'accélération de nos rythmes de vie. Il n'est pas lieu ici de nous pencher sur cette tendance révélatrice analysée ailleurs [Babou et Callot, 2009 ; Matos-Wasem, 2004a, 2004b et 2008a], qui expliquerait du moins en partie l'essor du *staycation*⁷. D'autre part, et au cœur même de ce phénomène, se trouve un faisceau de facteurs explicatifs pouvant tous être rattachés directement ou indirectement au phénomène bien connu de *gentrification* (ou embourgeoisement)⁸ qui atteint certains quartiers de bon nombre de villes. Parmi les facteurs incriminés figurent, au-delà de la *gentrification* elle-même, l'importance croissante du marketing et du tourisme urbains en tant qu'enjeux économiques et symboliques.

7 Néologisme apparu vers 2009, résultant de la combinaison des mots *stay* et *vacation*, qui désigne le fait qu'un individu ou une famille passe une partie des vacances à domicile pour s'y reposer ou effectuer des escapades dans un rayon d'activité limité. Grâce à l'amélioration de la qualité de vie en ville, du moins pour certaines catégories, et à la multiplication des aménités qu'elle offre, il ne s'avère plus indispensable de la fuir systématiquement.

8 Chris Hamnett propose une définition claire et concise de ce phénomène : « *la gentrification implique en général l'invasion de quartiers auparavant ouvriers ou d'immeubles collectifs en dégradation par des groupes de classes moyennes ou aisées et le remplacement ou le déplacement de beaucoup des occupants originaux de ces quartiers. Cela implique la rénovation ou la réhabilitation physique de ce qui était auparavant un stock de logements très dégradés et son amélioration pour convenir aux besoins des nouveaux occupants. Au cours de ce processus, le prix des logements situés dans les quartiers concernés, réhabilités ou non, augmente fortement* » [Hamnett, 2005].

Ceci dans le sillage d'une concurrence exacerbée entre les villes, notamment sur le plan de l'attractivité entrepreneuriale ou sur celui des infrastructures touristiques ou de services [Judd, 2003 : 3] et du positionnement de l'image touristique⁹. Mais aussi de l'essor de la « ville festive » basée sur le modèle du parc à thème (culture, expériences ludiques et... commerce) et de la « régénération » et de la « muséification » des centres-villes et, notamment, des vieilles villes [Gravari-Barbas, 2006]. C'est l'avènement de la ville post-fordienne dévolue à la mise en scène, à la consommation et à la valorisation des divers types de patrimoine (matériel et immatériel ; culturel, historique, bâti...) ; ce dernier aspect s'applique en particulier aux *tourist-historic cities* comme Genève [Ashworth et Tunbridge : 1990]. Les déplacements à pied, qu'ils émanent des résidents des villes en question ou des visiteurs de passage, se voient favorisés par ces développements urbains plutôt récents. On se met même à (re)découvrir la « musicalité » de la ville. En même temps, et bien malgré elle, la « ville pédestre et ludique » contribue à la conversion des centres anciens en « lieux urbains à consommer » qui ont tendance à se ressembler de plus en plus entre eux [Paquot, 2009a : 93] et à empiéter sur la nuit, territoire ultime et convoité à conquérir fut-ce au détriment de ses résidents¹⁰. Dans le cadre de la « ville des 24/7 » qui ne dort jamais, reposant sur l'« économie nocturne », la marche y trouve tout naturellement sa place à travers les « promenades nocturnes » et autres *night tours* [Gravari-Barbas, 2007].

Le revers de la médaille de cette évolution est la privatisation rampante des espaces publics, processus qui restreint graduellement leur accessibilité à tous et leur gratuité. De par ce fait, et pour reprendre l'expression de Thierry Paquot, les espaces publics ont tendance à devenir des « lieux publics », soit des « endroits réservés au public » [Paquot, 2009a : 103], faut-il préciser consommateur, indépendamment de leur statut juridique. « *La rue de l'enclave*

9 « Positioning of the city's tourist image » résultant de la confluence des attentes touristiques, de l'image des villes rivales et de la personnalité de la ville [OMT, 1980 : 18].

10 Lire à cet égard Royoux D., Vassallo P. et Zedda R. (2010) « Vers une conciliation spatio-temporelle de la ville touristique et de la ville « habitante » », *Cahier Espaces*, 104, mars, pp. 62-68.

résidentielle, le mall du centre commercial, l'autoroute urbaine ont des allures d'"espaces publics", mais n'en sont pas [Paquot, 2009a : 91] ; il s'agit en fait d'espaces privés à usage public. Mike Davis les qualifie sans ambages de « pseudo espaces publics » et passe en revue certains dispositifs visant à chasser les populations indésirables, à l'enseigne des *bum-proof benches*, soit des bancs « publics » anti-SDF, qui empêchent que l'on puisse s'y allonger pour y dormir [Davis, 1990 : 233].

Le « Plan piétons » de Genève

Les autorités politiques jouent nécessairement un rôle de premier ordre en ce qui concerne la mise sur pied et la cadence des processus de piétonisation des villes contemporaines. Des cercles plus ou moins actifs – songeons aux lobbies pro-voiture ou aux groupements de commerçants – peuvent se dresser contre la piétonisation projetée du centre-ville ou de secteurs bien délimités. A l'opposé, certains groupes de pression, à l'instar des associations de quartier ou des organisations de protection de la nature, ou des acteurs économiques, à l'enseigne des entreprises multinationales désirant avoir pignon sur rue dans des quartiers prestigieux ou une présence marketing sous la forme d'un « espace vitrine » à un emplacement stratégique, ne manquent bien évidemment pas de contribuer à l'accélérer. Pour les grandes firmes ou les sociétés d'investissements cela peut se traduire par leur participation à des partenariats publics-privés (PPP). Ces derniers se sont accrus de manière considérable suite au présupposé que l'Etat et les gouvernements régionaux et locaux ne sont plus en mesure d'assumer seuls des projets dépassant une certaine envergure, principalement en ce qui concerne les infrastructures de transport ou celles liées aux loisirs et au tourisme (centres de congrès). La démultiplication des PPP dans le sillage du « discours de privatisation » [Perry, 2003 : 19] ne manque pas de contribuer elle aussi à élargir la privatisation des activités rattachées à la ville et de l'espace urbain lui-même.

Dans tous les cas, l'influence des autorités communales ou municipales, certes liées de près ou de loin aux groupes énumérés,

demeure cependant déterminante. C'est le cas de Genève avec son « Plan piétons », projet lancé par le Service d'urbanisme de la ville de Genève qui s'insère dans un cadre de politique des transports et de la mobilité bien plus vaste qui sort du cadre du thème abordé ici. Jusque-là la politique urbaine de Genève en faveur de la piétonisation s'était montrée plutôt « frileuse », due en partie à l'opposition farouche des commerçants, ce que le faible niveau de communication n'arrangeait guère [Lévy, Matos et Raffestin, 2002 : 404]. La situation a évolué à partir de 1993 alors que Jacqueline Burnand, conseillère administrative de la Ville de Genève, était à la tête de la Direction de l'aménagement et, de manière décisive, dès 1999 sous l'impulsion de son successeur, Christian Ferrazino. Citons ici le Plan directeur communal, à l'origine de la première génération de Plan piétons (1995), et, faisant suite à la Loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR) entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1987 [Lavadinho, 2008a : 50], le Plan directeur des chemins pour piétons (PDCP), à la base de la deuxième génération dudit plan, adopté, le 28 novembre 2001, par le Conseil municipal (Ville de Genève) et, seulement trois ans plus tard, le 13 décembre 2004, par le Conseil d'Etat (Canton de Genève)¹¹. Dénommé couramment « Plan piétons », le PDCP comprend cinq ensembles d'actions évoluant à toutes les échelles géographiques, à savoir « *encourager la promenade* » (notamment à travers le volet « moteur et promotionnel » [Lavadinho, 2008b : 52] que représente la collection de promenades), « *valoriser des lieux, des places par quartier* » (au profit des piétons), « *faciliter les mouvements des piétons* » (en donnant la priorité aux enfants, aux handicapés et aux per-

11 Le décalage du Canton provient du fait que la construction d'une politique de mobilité douce n'avait pas encore été intégrée à une politique globale de mobilité. L'on pouvait également constater une absence de consensus en ce qui concerne les moyens à mettre en œuvre pour la mise en place d'une zone piétonne au centre-ville, notamment autour des questions du lien avec les transports publics, de la construction de parkings et de la hiérarchie du réseau routier. Ce n'est donc que fin 2004 que le Conseil d'Etat approuve le PDCP et ce en émettant des réserves sur trois points dont, notamment, le respect « de la compatibilité avec la hiérarchie routière et les attentes des associations économiques faitières et des associations de commerçants ». La situation a évolué depuis et le Canton et la Ville sont à présent partenaires sur ce plan. Ainsi, le Canton accorde son plein soutien à la Ville dans sa démarche actuelle de révision du PDCP.

sonnes âgées), « *éliminer les obstacles aux piétons* » (surtout en périphérie de ville où ces obstacles sont plus nombreux) et « *modérer le trafic [automobile] à l'échelle des quartiers* » (afin de le rendre plus compatible avec la circulation des piétons et leur sécurité) [Wiedmer-Dozio, 2002 : 63-64]. Conjointement avec le Plan directeur deux-roues, ces outils de planification « *guident la mise en œuvre de la mobilité durable dans la cité* » de Calvin et permettent de coordonner « *les aspects légaux, techniques, administratifs et financiers* » gravitant autour [Wiedmer-Dozio, 2002 : 62].

Tandis que les responsables genevois se sont inspirés du centre-ville de Strasbourg, des aménagements autour du musée Guggenheim de Bilbao, de la Promenade plantée de Paris et bien d'autres en provenance d'Autriche, d'Allemagne, des Pays-Bas [Lavadinho, 2008b : 52-53] ou encore du Nord de l'Italie, le projet genevois a servi d'exemple à d'autres villes, à l'instar de Paris. Il ne faut pas croire cependant que le projet genevois se met en place sans heurts ; tandis que les mesures les plus simples ont certes pu être menées facilement, celles qui mettent en cause plus radicalement la place de l'automobile doivent faire place à davantage d'oppositions, notamment du côté des grands axes de circulation ou des propriétaires privés. Au point qu'en 2008, la moitié des réalisations projetées n'avaient pas encore pu voir le jour [Lavadinho, 2008b : 54]. L'« axe technique » du « Plan piétons » a malgré tout permis la réalisation d'une centaine de nouvelles traversées piétonnes, tandis que des trottoirs sont élargis et des carrefours modifiés. La dimension piétonne figure désormais en bonne place dans tous les projets réalisés sur le domaine public.

Le « Plan piétons » vise subsidiairement à instaurer une image plus « positive » du piéton en milieu urbain grâce à son caractère didactique et à la « dynamique de sensibilisation » qu'il implique [Wiedmer-Dozio, 2002], tout en facilitant et sécurisant le cheminement piéton des « habitants » de Genève, qu'ils soient permanents ou seulement de passage [Stock, 2007], par le biais d'un certain nombre de mesures, dont le volet « promotionnel », évoqué plus haut, à caractère incidemment « touristique ». En collaboration avec des partenaires ponctuels (Etat, communes, organisations),

ce dernier volet consista surtout dans la parution au cours de la période 1996-2005, d'une série de dix plans-guides proposant autant de flâneries s'étendant jusqu'aux frontières du canton. Paru en 2008, le recueil « Genève à pied » les recense toutes en les réactualisant et en les approfondissant [Matos-Wasem, 2008b]. Mentionnons encore la réalisation, dès 2005, de « Petits plans piétons » destinés aux écoliers, de même que l'instauration dès 2007 d'un riche programme de promenades estivales sous l'appellation « Dimanches à pied » [Lavadinho, 2008b : 53]. Pour ce qui est des plans-guides, il s'agit, comme c'est le cas de bien d'autres cartes similaires, d'itinéraires « formatés » et balisés [Judd, 2003 : 6] qui nous détournent de larges secteurs d'une ville¹², mais qui, au moins, ont le mérite de proposer un regard documenté, original et parfois même décalé sur la ville, ce qui stimule sa (re)découverte par les résidants, les touristes et autres excursionnistes. Et ce d'autant plus que les plans-guides en question ont également été traduits en anglais et diffusés auprès de certains prestataires touristiques, sans oublier le fait qu'on les trouve également à l'arcade d'information municipale, ainsi qu'à l'office du tourisme (Genève Tourisme). Ces dépliants rencontrent un succès indéniable auprès des internationaux installés dans la cité de Calvin (et ses alentours) et des congressistes drainés par la Genève internationale. L'ensemble des acteurs touristiques (hôteliers, guides, associations, etc.) et para-touristiques (agences de relocation, instances d'accueil des étrangers, cours d'été de français, écoles privées, organisations internationales et ONG, délégations étrangères d'architectes et d'urbanistes, etc.) leur ont également réservé un bon accueil. Quelque 40'000 plans-guides sont écoulés chaque année, versions françaises et anglaises confondues, mais aucune étude permettant de quantifier les éventuelles retombées sur le plan du transfert modal n'a été menée jusqu'ici. Il s'agit d'un succès public certain malgré le fait qu'hormis la diffusion, le Service d'urbanisme n'a pu bénéficier d'un quelconque autre soutien de la part de Genève Tourisme. Précisons ici que les responsables de Genève Tourisme avaient des idées préconçues en ce qui concerne les piétons et leur intérêt commercial, sans négliger le fait que la

12 Les itinéraires touristiques ne relient en principe que les hauts lieux touristiques en reléguant les lieux ordinaires et « inintéressants » au second plan.

clientèle visée ne demeure en moyenne que deux jours à Genève. En général, la politique de Genève Tourisme a jusqu'à récemment davantage privilégié le haut de gamme et le tourisme d'affaires que le tourisme jeunes ou un tourisme plus standard [Lévy *et al.*, 2002 : 274].

Ce manque d'appui étonne d'autant plus que la découverte des diverses facettes du patrimoine (bâti, historique, culturel...) et les visites culturelles guidées en ville de Genève rencontrent un intérêt et un succès grandissants, notamment auprès des visiteurs et des expatriés, de l'avis même de Genève Tourisme. Preuve en est également la création de plusieurs associations regroupant des guides ayant été formés dans le cadre de la formation continue « Patrimoine et tourisme », mise sur pied en 1999 par l'Université de Genève, qui compte avec un soutien formel plus que financier de la part de Genève Tourisme¹³. Etant donné les développements du tourisme urbain, les responsables touristiques genevois auraient tout intérêt à revoir leur politique et à miser davantage sur une plus grande diversification des publics visés (segments touristiques familial, jeune, senior et autres *DINKYS*¹⁴, tels que les couples homosexuels), tout en soutenant les efforts destinés à améliorer la qualité du séjour touristique à Genève, découlant entre autres choses de l'amélioration de la « *qualité d'usage des espaces publics en ville* » [Mainbourg, 2008 : 31] et de son attractivité piétonne. Malgré l'absence d'études chiffrées, il est raisonnable de penser que ces améliorations contribueraient à renforcer la satisfaction des visiteurs et partant à rallonger le séjour

13 Il faut avoir suivi avec succès la formation Patrimoine et tourisme pour pouvoir se présenter à l'examen « Guide de Genève », étape incontournable pour être engagé comme guide par Genève Tourisme.

14 Acronyme de *Double income, no kids yuppie* datant des années 1980 pour désigner les couples, hétérosexuels ou homosexuels, à haut revenu qui n'ont pas (encore) de progéniture, leur permettant ainsi de déployer des styles de vie plus ostentatoires que ceux des couples standard.

touristique moyen¹⁵. La position en retrait de Genève Tourisme¹⁶ semble cependant se modifier comme nous le montre l'installation, en septembre 2009, de douze « totems » au centre-ville de Genève dans le cadre d'une phase pilote tripartite (Genève Tourisme, Fondation pour le Tourisme, Ville de Genève) visant à mettre en œuvre une nouvelle signalétique urbaine inspirée de Barcelone et de Bruxelles. En cas d'accueil favorable auprès des visiteurs et des Genevois, de nouveaux « totems » verraient le jour dans d'autres « quartiers touristiques » de la ville¹⁷. D'une part, Genève Tourisme semble donc progressivement élargir les segments visés. D'autre part, *Vision 2050*, document qui ébauche les grandes lignes de la politique future de Genève Tourisme, rejoint sur certains points la philosophie du PDCP. Tous les deux visent en effet à améliorer la qualité de vie à Genève, de même qu'à rendre la ville plus animée et facile à parcourir aussi bien pour les résidents que pour les visiteurs. Ce n'est donc pas un hasard que le nouveau directeur de Genève Tourisme ait pris la peine d'assister, en mai 2010, à une présentation du PDCP au Service d'urbanisme de la Ville Genève.

L'évolution qui se dessine va de pair avec les prémices de la piétonisation que l'on peut déceler dans divers secteurs du centre ville et de la vieille ville de Genève (où se concentrent de larges pans de son patrimoine culturel et muséal), ainsi qu'avec l'accroissement considérable du nombre de zones et de rues 30 km/h qu'envisa-

- 15 Parmi les dix principaux objectifs de la collection de promenades du « Plan piétons » figure justement la volonté d'« encourager les touristes à prolonger leur séjour à Genève » (dossier remis à la conférence de presse à l'occasion de la 5^e promenade conçue par le Service d'urbanisme, 15 juin 2000) pour qu'il passe de 2,2 à 3 nuits et enrichir les « attraits touristiques classiques de Genève [avec] des offres de visites d'une «Genève au quotidien» » [Service d'urbanisme, *Fiche permanente « Plan piétons »*, 2006].
- 16 Preuve en est, par exemple, que sur le site Internet de Genève Tourisme les informations concernant la « collection des plans piétons » et la mobilité douce en général (« Bouger sans polluer ») se trouvent dans la section « Tourisme durable. A la découverte de la Genève verte ». Il faut être un convaincu en la matière pour prendre le temps de dénicher le lien relatif aux Plans piétons qui en somme ne fait que renvoyer l'internaute sur le site *ad hoc* de la Ville de Genève.
- 17 « Douze totems pour une nouvelle signalétique piétonne » (communiqué de presse de Genève Tourisme & Bureau des congrès du 15 septembre 2009).

gent de réaliser les autorités municipales dans le cadre d'une politique visant à favoriser la mobilité durable¹⁸. Suivant les quartiers concernés, et au-delà du glissement modal visé, cette extension des aires piétonnisées ne manquera pas d'avoir des retombées sur l'attractivité de Genève en termes touristiques et de loisirs. Songeons au premier chef à l'animation – avec son éventuel lot de nuisances¹⁹ – qu'apportera la vie nocturne qui s'en trouvera stimulée (terrasses des bistrot, bars, spectacles de rue, déambulation de groupes). Ceci résulte des stratégies visant à étendre les pratiques de consommation touristique en désaisonnant les activités touristiques et en repoussant les limites de la nuit, démarches qui passent par la « festivalisation » de la ville contemporaine [Gravari-Barbas, 2007 : 55-56]. Comme bien d'autres villes, Genève, dans sa volonté d'attirer l'intérêt des touristes et de faire face aux espaces urbains concurrents, est en train d'être transformée par le tourisme ; elle correspond de plus en plus à la catégorie des « lieux subvertis » identifiée par Stock [Stock, 2003]. Nous voyons donc en somme que l'on assiste, à Genève et ailleurs, à un glissement progressif du discours de la promotion de la marche en ville (« Plan piétons ») à la piétonisation des centres-villes ; il s'agit là non seulement d'un changement de degré, mais aussi de nature, conformément la concurrence entre les villes, le tourisme urbain et l'extension des espaces de consommation gagnent de l'importance.

- 18 Certaines voix situées à l'extrême-gauche du spectre politique, telle que celle de l'historien Jean Batou, critiquent cependant, non sans raison, ce discours lénifiant, en mettant en avant le fait que cette démarche ne consiste, dans le fond, qu'à procéder à la signature d'une « paix des transports » entre la Ville de Genève, « pourtant à majorité de gauche » et le lobby automobile « en échangeant quelques rues piétonnes contre de nouveaux parkings urbains » [Batou, 2010 : 11].
- 19 Les experts de l'OMS en sont conscients : « Dans les centres villes, les zones piétonnes peuvent présenter certains inconvénients à cause du bruit excessif, ou de l'augmentation des loyers qui force les habitants les plus pauvres à s'éloigner du centre » [Thorson, Robusté, 1998 : 21].

La piétonisation des espaces urbains et les trois dimensions du « développement durable »

La piétonisation des espaces urbains peut de toute évidence être mise en rapport avec la notion de développement durable, décrite par d'aucuns²⁰, et ses trois dimensions de base, à savoir économique, environnementale et sociale. Ladite piétonisation, de même que la mise en œuvre de programmes de sensibilisation à cet égard s'adressant aux résidents de la ville et aux visiteurs de passage, conduisent à des modifications plus ou moins rapides, profondes ou moins profondes au niveau de la répartition modale des déplacements. Ceci débouche logiquement sur des répercussions favorables, pour l'instant probablement encore plutôt modestes, au niveau de la pollution de l'air et des émissions de bruit²¹. La dimension environnementale s'en ressent partant positivement. Il en va de même pour ce qui est du volet économique, principalement sur les plans de l'attractivité touristique des aires urbaines concernées et, suite à la hausse des ventes de biens et des services prodigués (qu'ils soient touristiques ou non), également sur les chiffres d'affaires générés et le taux de profit des activités économiques s'y déployant. Les visiteurs affluent en plus grand nombre, de nouveaux segments touristiques y sont attirés et le séjour moyen s'en trouve rallongé. Toutes ces évolutions ne restent pas sans suite du point de vue de la rente foncière elle-même, qui s'en voit accrue ; les loyers s'emballent et une frange croissante des habitants modestes traditionnels se voit contrainte de s'installer ailleurs, généralement en périphérie de ville. Survenant en parallèle, et résultant

- 20 A l'enseigne d'Edouard Dommen qui qualifie cette notion de « mots-déclic » [Dommen, 1994].
- 21 C'est du moins la chaîne causale que d'aucuns imaginent, tels que Laurent Moutinot, conseiller d'Etat en charge, de 1997 à 2005, du Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement (DAEL) : « *Des villes et villages plus accueillants pour les piétons, cela se traduit également par des espaces publics plus animés et par un air moins pollué, pour le bénéfice de tous* » [in DAEL, 2002 : 1].

de l'amélioration de la qualité de vie et de l'attractivité des centres-villes, voire de la « festivalisation » et du caractère branché des centres-villes ou d'autres quartiers, la *gentrification* constitue une autre conséquence. Il s'agit là d'une tendance que l'on constate à Genève et dans bien d'autres villes du Nord, de même que dans un nombre croissant de villes dans les pays émergents du Sud. Une volonté politique forte permet bien entendu cette évolution et parvient à en accélérer la cadence.

Le rapport à la ville des uns et des autres, la « citoyenneté » ou l'« habiter urbain » des visiteurs et des résidents s'en trouvent immanquablement modifiés. La transformation inexorable des espaces publics en « lieux publics » [Paquot, 2009a], constitue l'une des clefs d'explication. Tout en demeurant foncièrement accessibles, du moins à ceux qui en ont les moyens financiers ou dont le faciès correspond aux traits admis, ils auront tendance à exclure certaines catégories de la population se trouvant en marge de la norme sociale (SDF, mendiants, jeunes désœuvrés, etc.), ce qui leur fait perdre du coup leur caractère commun ou urbain [Paquot, 2009a : 104]. La privatisation rampante de la ville et la ségrégation spatiale croissante entraînent un phénomène concomitant et inéluctable, à savoir la « surveillance » et « observation » accrues des espaces urbains. Nous pouvons rattacher cette évolution à la « société disciplinaire » moderne et à son « panoptisme »²² décrits par Michel Foucault [Foucault, 1975], phénomène illustré, à l'aide du cas de Los Angeles, par Mike Davis [Davis, 1990]²³. Or, en plus des critères que sont l'accessibilité, la signalétique et les services sur lesquels repose la « qualité touristique des espaces publics », figure également le sentiment de sécurité ; le visiteur doit pouvoir déambuler et s'arrêter dans les espaces publics et ceux-ci doivent

22 L'idée du panoptique avait été proposée, en 1785, par le philosophe utilitariste Jeremy Bentham.

23 Le cas extrême est peut-être atteint par les « enclaves résidentielles sécurisées » [Paquot, 2009b], de véritables enclaves interdites aux non-résidents isolées physiquement voire juridiquement du reste du tissu urbain et dont le nombre ne cesse de croître aux Etats-Unis comme dans maints autres pays au Nord et au Sud.

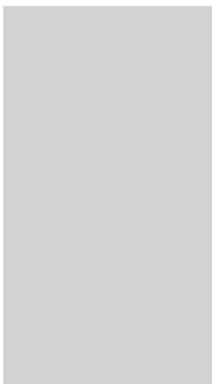
lui donner envie de s'y attarder [Mainbourg, 2008 : 31 et 36]²⁴.

La généralisation des logiques sécuritaires et le renforcement de la ségrégation résidentielle nous conduisent à affirmer que la dimension sociale est le plus souvent délaissée, inconsciemment ou à dessein, dans le cadre des schémas de *gentrification* et de piétonisation des centres urbains. Est-ce nécessairement le lot de toute ville qui s'enjolive et se « touristifie » d'exclure une frange de ses habitants ? Une démarche participative universelle et pleinement démocratique garantissant l'accès au logement, visant la mixité sociale et intégrant les détails pratiques de la vie quotidienne permettrait de réduire fortement la survenue de conséquences de cet ordre. Dans ce but, le remplacement de la gestion *top-down* par une approche *bottom-up* s'avérerait incontournable. Ceci rejoint l'opposition que l'on peut identifier entre les « deux âmes de l'écologie », soit entre l'« écologie par en haut », présentement hégémonique et accaparée par les autorités et les experts sous l'appellation de « développement durable » où règne la seule « participation-consultation » bien restreinte quant à sa portée, et la possibilité de mettre en œuvre une « écologie par en bas » rejoignant le courant radical représenté par l'écologie politique [Felli, 2008].

Finalement, et de manière un brin utopiste, nous devons nous rendre à l'évidence que pour parvenir à une ville qui, tout en octroyant plus de place au piéton résident ou de passage, parvienne à instaurer en même temps et à contre-courant une plus grande justice territoriale et sociale, il faudra passer par la transformation de la ville elle-même. De nombreux penseurs du « fait urbain », réformateurs ou plus engagés, ont proposé moult idées allant dans ce sens. C'est le cas d'Ebenezer Howard avec sa cité-jardin à la taille idéale (de 32'000 à 58'000 résidents), visant entre autres choses à juguler les déplacements pendulaires entre des lieux de

24 Les experts de l'OMS abondent dans le même sens : « Pour réussir la promotion de la marche et du vélo, il est essentiel que la rue soit ressentie comme un espace agréable et sûr ». Plusieurs facteurs concernent plus directement le piéton, à savoir « la longueur du trajet proposé, un sentiment de sécurité, de jour comme de nuit, et l'intérêt du trajet [...] » [Thorson, Robusté, 1998 : 15].

résidence et de travail qui ont tendance à s'éloigner de plus en plus les uns des autres²⁵ avec ce que cela représente en termes de consommation de temps [Howard, 1902] et d'énergie. Mentionnons aussi Jane Jacobs et sa notion de « ville-trottoir », où la rue constitue l'élément de base de la vie communautaire, de même que la vie quasi autarcique qu'elle prône au sein de quartiers variés quant à leur forme et à leur composition pour former la ville telle qu'elle la conçoit [Jacobs, 1961]. Evoquons encore Lewis Mumford et la place qu'il accorde au « piéton-roi » loin devant l'automobile et ses autoroutes, mais aussi, quoique dans une moindre mesure, des transports publics²⁶, sans oublier l'importance qu'il accorde à la propriété collective du sol comme seul moyen de parvenir à son usage maîtrisé et à freiner la mainmise des spéculateurs fonciers. Plus près de nous dans le temps, citons finalement David Laslo *et al.* et leur terme de *walking city* [Laslo, Louishomme, Phares et Judd, 2003 : 99] ou les idées, notamment dans le domaine de la mobilité piétonne, prônées par le biorégionalisme [Berg et Dasmann, 1977 ; Peña, 1997] ou les mouvements du *New Pedestrianism* et du *New Urbanism* [Tagliaventi, 2002]. Préconisée par la Commission européenne, la « ville des courtes distances », impliquant une meilleure répartition spatiale des services de proximité, constitue un premier pas allant vers la mise en place d'une ville piétonne et plus durable, mais pas encore véritablement démocratique.



25 Bien d'autres auteurs ont mené des réflexions intéressantes à ce sujet. C'est le cas de l'écrivain anarchiste Paul Goodman et de son frère architecte Percival, qui proposèrent la création d'un service municipal fort original : « It would be useful, also, to establish a municipal agency to facilitate people's living near their work if they so choose, by arranging exchanges of residence advantageous to all parties » [Goodman : 1961].

26 « No city can solve its transportation problem if it neglects the greatest self-propelling vehicle of all: the pedestrian » [Lewis Mumford cité in Dufresne : 1977].

Bibliographie

- Ashworth, G. J. et Tunbridge, J. E. (1990). *The tourist-historic city*. Londres : Belhaven Press.
- Babou, I. et Callot, P. (2009). *Slow tourism, slow (r)evolution ?*. Cahier Espaces, n° 100, 48-54.
- Batou, J. (2010). Bannir le trafic automobile de Manhattan. *SolidaritéS*, n°163, 11-12.
- Berg, P. et Dasmann, R. (1977). Reinhabiting California. *The Ecologist*, 7, 10, 399-401.
- Bunge, W. (1988). *Nuclear War Atlas*. New York : Basil Blackwell.
- Davis, M. (1990). *City of Quartz: Excavating the Future in Los Angeles*. Londres, New York : Verso.
- DAEL (2002). *Planifier et réaliser les chemins pour piétons. Directives à l'intention des communes genevoises*, Genève : Département de l'aménagement, de l'équipement et du logement, Direction de l'aménagement (DAEL)
- Dommen, E. (1994). *Développement durable : mots-déclit*. Discussion Papers, 80. Genève : CNUCED.
- Dufresne, J. (1977). Mumford, ou la cité organique. *Revue Critère*, n° 17. Disponible sur : http://agora.qc.ca/reftext.nsf/Documents/Lewis_Mumford--Mumford_ou_la_cite_organique_par_Jacques_Dufresne (consulté le 6 juillet 2010).
- Fabun, D. (1971). *Dimensions of change*. Beverly Hills : Glencoe Press.
- Felli, R. (2008). *Les deux âmes de l'écologie : une critique du développement durable*. Paris : L'Harmattan.
- Foucault, M. (1975). *Surveiller et punir : naissance de la prison*. Paris : Gallimard.
- Goodman, P. (1961). Banning Cars from Manhattan. Dissent. Disponible sur : www.bopsecrets.org/CF/goodman-cars.htm (consulté le 6 juillet 2010).
- Gravari-Barbas, M. (2006). La ville à l'ère de la globalisation des loisirs. *Espaces*, n° 234, 48-56.
- Gravari-Barbas, M. (2007). A la conquête du temps urbain : la ville festive des «24 heures sur 24». In P. Duhamel et

- R. Knafou (Eds). Mondes urbains du tourisme (pp. 55-74). Paris : Belin.
- Hamnett, C. (1997). Les aveugles et l'éléphant : l'explication de la gentrification, *Strates* [En ligne] n° 9. Disponible sur : <http://strates.revues.org/611> (consulté le 25 juin 2010).
- Harvey, D. (2008). The Right to the City. *New Left Review*, n° 53, 23-40.
- Howard, E. (1985). *Garden Cities of To-morrow*. Eastborne : Attic Books.
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York : Random House.
- Judd, D. R. et Fainstein, S. S. (1999). *The Tourist City*. New Haven/ Londres : Yale University Press.
- Judd, D. R. (2003). Building the Tourist City: Editor's Introduction. In D.R. Judd (Dir.). *The Infrastructure of Play: Building the Tourist City* (pp. 3-16). Armonk/ Londres : M. E. Sharpe.
- Laslo, D., Louishomme. C., Phares. D. et Judd D. R. (2003). Building the Infrastructure of Urban Tourism: The Case of St. Louis. In D.R. Judd (dir.) *The Infrastructure of Play: Building the Tourist City* (pp. 78-103). Armonk/Londres : M. E. Sharpe
- Lavadinho, S. (2008a). Le piéton de Genève. *Urbanisme*, n° 359, 50-52.
- Lavadinho, S. (2008b). Le Plan Piétons, un concept qui fait ses preuves... *Urbanisme*, n° 359, 52-54.
- Lefebvre, H. (1968). *Le droit à la ville*. Paris : Editions Anthropos.
- Lévy, B., Matos, R. et Raffestin S. (2002). *Le tourisme à Genève : une géographie humaine*. Genève : Metropolis.
- Lussault, M. et Stock, M. (2007). Tourisme et urbanité. In P. Duhamel et R. Knafou (Eds). *Mondes urbains du tourisme* (pp. 241-245). Paris : Editions Belin.
- Mainbourg, B. (Coord. éd.) (2008). *Améliorer la qualité d'usage touristique des espaces publics en ville. Des pistes de réflexion et de sensibilisation pour l'action*. Paris : ODIT.
- Matos-Wasem, R. (2004a). Can Slow Tourism Bring New Life to Alpine Regions. In K. Weiermair et C. Mathies

- (Eds). *The Tourism and Leisure Industry: Shaping the Future* (pp. 93-103). New York : The Haworth Hospitality Press.
- Matos-Wasem, R. (2004b). Le tourisme lent contre le bruit et la fureur des vacances. *La Revue Durable*, n°11, 48-51.
- Matos-Wasem, R. (2008a). Il faut inventer un tourisme moins mercantile, de proximité et plus lent. *La Revue Durable*, n° 30, 20-22.
- Matos-Wasem, R. (Dir.) (2008b). *Genève à pied : dix promenades à thèmes*. Genève : Service d'urbanisme de la Ville de Genève, Slatkine.
- OMT - Organisation mondiale du tourisme (sans date). *L'image touristique*. Madrid : OMT.
- Paquot, T. (1999, 15 février). Bernardo Secchi. [Page Web]. Disponible sur : http://urbanisme.u-pec.fr/documentation/paroles/bernardo-secchi-64773.kjsp?RH=URBA_1Paroles (consulté le 6 juillet 2010).
- Paquot, T. (2009a). *L'espace public*. Paris : La Découverte.
- Paquot, T. (Dir) (2009b). *Ghettos de riches : tour du monde des enclaves résidentielles sécurisées*. Paris : Perrin.
- Peña, D. G. (1997). *The Terror of the Machine: Technology, Work, Gender, and Ecology on the U.S.-Mexico Border*. Austin : CMAS Books.
- Perry, D. (2003). Urban Tourism and the Privatizing Discourses of Public Infrastructure. *The Infrastructure of Play: Building the Tourist City* (pp. 19-49). Armonk/ Londres : M. E. Sharpe.
- Pocry, H. (2009). Surimpressions naturelles et volontaires chez les surréalistes. Un regard multiple sur Paris. *Articulo - revue de sciences humaines* [En ligne], Hors-série 2. Disponible sur : <http://articulo.revues.org/1162> (consulté le 16 avril 2010).
- Stock, M. (Coord) (2003). *Le tourisme : acteurs, lieux et enjeux*. Paris : Belin.
- Stock, M. (2007). Habiter touristiquement la ville. In P. Duhamel et R. Knafou (Eds). *Mondes urbains du tourisme* (pp. 25-29). Paris : Belin.

- Tagliaventi, G. (Ed) (2002). *New Urbanism*. Florence : Alinea.
- Thorson, O. et Robusté, F. (1998). *La ville à pied et à vélo*. Copenhague : Bureau régional pour l'Europe de l'Organisation mondiale de la santé.
- Verhaeren, E. (1923). Les villes tentaculaires [1895]. In E. Verhaeren. *Œuvres de Emile Verhaeren* (pp. 95-202). Paris : Mercure de France.
- Wiedmer-Dozio, M.-J. (2002). Le plan piétons : un instrument de la mobilité durable en ville de Genève : cas exemplaire. In *Forum du développement territorial*, 30, 3 (pp. 62-64). Berne : ARE.

