

II. L'intégration des loisirs dans la ville : enjeux, difficultés et perspectives

Approcher le tourisme urbain comme un secteur d'activité économique ne répond pas à toutes les questions sur l'effet du tourisme et des pratiques de loisirs sur le cadre urbain, ni sur la capacité de la ville à répondre à toutes les attentes dont elle fait l'objet. en matière d'usages récréatifs.

Quels sont les risques (pour le centre-ville par exemple) et les contraintes environnementales de cette évolution ? Va-t-elle dans le sens d'une différenciation fonctionnelle des espaces dont les inconvénients ont été fréquemment soulignés, ou au contraire, loisirs et tourisme induisent-ils de nouvelles pratiques de partage des espaces de la ville ?

Dans le prolongement des grands mouvements d'urbanisation de l'après guerre, le tourisme et les loisirs, avec l'explosion des mobilités à laquelle ils contribuent largement, ne sont-ils pas le nouvel élément déterminant qui façonne la ville de demain ?

2.1 Des centres-villes trop touristiques ?

Il faut d'abord souligner que les risques de surfréquentation évoqués pour certaines villes européennes (Florence, Venise, Bruges, Prague, d'après la littérature) semblent moins aigus pour les villes françaises. En effet, les cas de monoculture touristique sont assez rares et plutôt situés à l'échelle du quartier (cité médiévale de Carcassonne, vieille ville de Saint Malo ou de Briançon par exemple) sans déterminer totalement le fonctionnement de l'ensemble de la ville. Ceci témoigne de la bonne capacité de résistance des villes françaises à la pression touristique, voire d'opposition à un développement touristique de grande ampleur comme c'est le cas à Lyon, *ville active* empêchant le développement de la *ville ludique* (BURGEL, 1993) ou à Toulouse qui n'a pas besoin du tourisme pour être une ville «où il fait bon vivre». La diversité des activités économiques y est pour beaucoup mais aussi le pouvoir d'achat moyen, élevé en France, qui s'équilibre avec celui des touristes et place touristes et résidents sur un pied d'égalité.

Par contre, la banalisation des centres-villes, leur muséification, voire la privatisation de ce qui devrait être avant tout un espace de lien social semblent des éventualités tout à fait envisageables.

La banalisation de la ville

L'évolution contemporaine des villes touristiques s'explique par deux séries de facteurs, globaux et locaux. D'un côté l'uniformisation des modes de vie, l'homogénéisation culturelle, la mondialisation des flux de capitaux et de personnes (implantations des chaînes hôtelières et commerciales comme le groupe Accor, La Fnac, Mac Donalds, méga-événements comme les jeux olympiques¹) expliquent que se reproduise dans les métropoles le même type de fréquentation et d'aménagements urbains (fronts de mer, centres commerciaux, palais des congrès...) ou d'évolution de la structure commerciale (zones piétonnes, centres commerciaux). De l'autre côté, la mise en valeur des spécificités urbanistiques et identitaires locales, la variété des stratégies municipales en présence permettent le maintien d'une différenciation entre les lieux (CHANG, MILNE, FALLON, POLHMANN, 1996). Mais, au

¹ Mais aussi « *La répétition mimétique, déjà soulignée, de quelques modèles stéréotypés de rénovation urbaine porteurs d'image, débouchant sur une standardisation, une artificialisation, une deterritorialisation qui démentent les discours publicitaires locaux sur l'identité et l'authenticité* » (CAZES et POTIER, 1996, p. 108)

bout du compte, si une diversité de façade reste affichée, par la mise en valeur de l'histoire locale par exemple, la tendance semble bien être une homogénéisation culturelle et urbanistique.

Le maintien d'une diversité entre les lieux est pourtant essentielle pour les opérateurs touristiques qui peuvent se mettre relativement à l'abri de la concurrence en individualisant leur offre, mais aussi, à plus long terme pour garder un intérêt à la découverte d'une ville différente de celle où l'on réside. En se distanciant d'une logique purement professionnelle, on appréhende bien la perte de qualité du cadre de vie qui résulte des processus de banalisation à l'œuvre.

La focalisation sur un passé muséifié

Après des politiques de rénovation centrées sur les monuments, ce sont les centres historiques dans leur ensemble qui ont fait l'objet de réhabilitation. A tel point que ce qui serait apparu comme banal il y a une trentaine ou quarantaine d'années (les quartiers anciens avant la loi sur les secteurs sauvegardés de 1964) est désormais considéré comme exceptionnel. Mais « [...] *peut-on encore parler de ville quand toute vie urbaine a disparu, quand elle n'est plus constituée que de musées, de centres culturels, de lieux de regard et de contemplation ?* » (BOUCHE, 1998, p. 77-78). Il est vrai que certains centres anciens ressemblent désormais plus à un cortège de monuments admirablement mis en scène (les bords de Seine à Paris) qu'à une ville, avec toute la diversité que cela suppose. Les habitants, anciennement installés ou appartenant à la nouvelle « gentry » urbaine s'élèvent fréquemment contre les excès du tourisme urbain, et le caractère réducteur de sa vision de la ville. Cependant, est-ce gênant pour d'autres couches sociales que celles-ci ? En quoi l'existence d'un centre-ville muséifié gêne-t-il réellement le fonctionnement d'une grande agglomération ? Même si certaines fonctions de son centre-ville disparaissent, si son économie diversifiée est remplacée par une économie à dominante touristique, peut-on dire que la ville perd en centralité ? La question mérite d'être débattue.

Avec le renouveau pour la culture et le patrimoine, puis avec la rénovation globale des centres historiques, c'est en effet une idée très spécifique de la ville qui se trouve mise en valeur. Est-ce parce que la ville moderne fait peur ou parce que les urbains, ayant perdu leurs racines rurales, cherchent plus que jamais à s'inscrire dans une durée qui dépasse celle de leur existence ? En tout cas, le développement du tourisme urbain, et plus généralement d'une pratique ludique de la ville, témoigne d'un regain d'intérêt, d'un désir de ville, centré sur la ville du passé, celle que l'on n'a pas, que l'on n'a plus. Le développement du tourisme urbain s'inscrit dans un contexte plus général de revalorisation de l'urbain. L'imaginaire de la ville est en pleine mutation : 53% des Français choisiraient, si on leur proposait, un séjour en ville plutôt qu'à la campagne, à la mer ou à la montagne (Enquête Inrets). On demande une ville ludique, festive, animée, riche d'une substance culturelle et événementielle, et donc une forme urbaine adaptée à ces fonctions récréatives².

Privatisation, marchandisation, exclusion

Les centres-villes vont-ils rester des espaces de lien social et d'identité ? Avec la hausse de fréquentation de ces espaces, et notamment l'arrivée d'une population de touristes argentés, ou tout simplement à cause des modifications de la structure commerciale, n'y a-t-il pas, avec le tourisme, un risque supplémentaire de voir certaines couches de population exclues de ces espaces ? Ce phénomène, tout à fait réel dans des villes européennes comme Prague, où les habitants sont contraints de fréquenter les quartiers périphériques d'une ville devenue trop

² Notamment une ville adaptée au piéton

chère pour eux, se manifeste de manière moins directe en France. Le tourisme contribue au renchérissement de l'immobilier³, surtout lorsqu'il est accompagné d'une gentryfication. Mais la tendance n'est elle pas aussi, en matière de loisirs, à un repli sur des lieux marchands et privés, que ce soit les restaurants, les lieux de spectacle, les centres commerciaux, les clubs de *fitness* ou les parcs de loisirs ? Dans cette évolution, le sentiment d'insécurité associé à certains lieux touristiques, joue un rôle important et modifie profondément le lien social naguère créé par ces espaces. N'y a-t-il pas un risque de voir la ville devenir un espace de loisirs à consommer par une clientèle pressée et le périurbain dégradé le cadre de vie quotidien des populations ? Même si les villes n'ont pas toujours été des havres de paix, les comportements d'évitement, de fuite de l'espace public, de repli vers des lieux où l'on se sent en sécurité semblent être une tendance très contemporaine : certains Marseillais n'avouent-ils pas ne plus être allés sur la Canebière depuis des années ? Quel est l'avenir de l'espace public dans ce contexte ?

De manière consciente ou inconsciente, les politiques urbaines menées dans des villes comme Lyon ont conduit, sous prétexte de rénovation, à repousser les populations défavorisées vers les banlieues. Les centres-villes restent toutefois dans une certaine mesure des lieux de loisirs pour les populations périurbaines, dont les jeunes. Les usages de loisirs que font les jeunes de banlieue du centre-ville de Lyon sont par exemple très spécifiques : pratique de quelques espaces « connus » comme les centres commerciaux, récupération des places et esplanades pour la pratique du skate-board, encadrée le samedi après midi par une présence visible de la police. Malgré quelques expériences timides comme les fêtes de quartier à Toulouse, il est clair que les centres-villes ne sont pas conçus pour les loisirs des couches défavorisées. Comme on ne peut toutefois les empêcher de s'y rendre, on observe une coexistence qui contribue au choc entre une société de consommation pléthorique et ceux qui n'y ont pas accès, ce qui est souvent la source fondamentale de la violence et de l'insécurité (JUAN, 1998). Par ailleurs, on peut se demander si l'insécurité gêne les touristes, ou s'ils s'habituent à tout, pourvu que le pays soit considéré comme « civilisé » comme le cas des Etats Unis peut le faire croire. L'utilisation généralisée de la voiture dans la majorité des villes américaines pose toutefois ce problème de sécurité de manière différente.

Une déconnexion entre ville réelle et ville rêvée

La ville rêvée, valorisée par le tourisme, est-elle la même que celle qui est en train de se construire sous nos yeux ? La France des métropoles et des Zones d'Aménagement Concerté est-elle adaptée à un développement touristique des villes ?

Le hiatus est en effet impressionnant entre le Paris des Franciliens et le Paris des Japonais. Les résidents fuient leur région pour des raisons de qualité de vie, ce qui n'empêche pas Paris d'être la première ville touristique au monde. Les touristes fréquentent les villes françaises avant tout pour la contemplation d'une ville du passé, sur le modèle préindustriel. Les guides touristiques épurent d'ailleurs la réalité pour la faire correspondre à l'imaginaire touristique (BRITTO ENRIQUES, 1998). Cette dualité entre une ville rénovée, administrée, mise en valeur, et un espace banal, périurbain oblige à une canalisation artificielle des flux et à une gestion de la ville comme décor et comme vitrine. L'entrée dans une ville comme Barcelone ou Paris est une expérience décevante pour le touriste : est-ce cela qu'on lui a promis, ces usines, ces quartiers pavillonnaires sans charme, étalés au bord des nationales ? Si l'image des grandes villes françaises est globalement jugée mauvaise (ALICOT, 1998), n'est ce pas aussi parce que le touriste potentiel a du mal à saisir, lorsqu'il traverse les raffineries de Feyzin pour Lyon ou de Fos pour Marseille, ce qui fait le charme de ces villes ?

³ Les trois villes où l'immobilier est le plus cher, Paris, Nice et Annecy, sont des villes très touristiques

Tous ces éléments mettent en lumière des incertitudes et menaces sur ce qui constitue l'attractivité des villes françaises : la sécurité, le paysage, les problèmes de qualité de l'air et de congestion des transports sont des paramètres à suivre...

2.2 Des loisirs peu pris en compte dans les quartiers périphériques et l'espace périurbain

Il est frappant de remarquer que le tourisme ne semble concerner qu'une fraction très limitée de la ville, même si cette fraction concentre le plus fort investissement en terme de besoin de centralité et de lien social. Le centre historique d'Aix-en-Provence compte 30 000 habitants pour une agglomération de 150 000 ; plus généralement, les quartiers anciens ne représentent qu'entre 2 et 25% de la superficie et de la population des villes européennes (BOUCHE, 1998).

C'est donc une partie importante de la ville qui est à l'écart des grands événements, des congrès internationaux et du rayonnement qu'ils induisent et qui pourtant est à la fois investie de pratiques de loisirs et exprime des demandes en matière de récréation et de cadre de vie.

Le développement des mobilités, le changement d'échelle du développement urbain et la société qui en découle (de la ville à l'urbain, de la ville à la métropole) incitent à élargir la réflexion à la place des loisirs et de la récréation dans l'ensemble urbain : pas seulement dans son centre mais en y incluant les quartiers périphériques et le périurbain, et pas seulement à propos de ses touristes mais également pour ses habitants et ceux de son aire d'influence.

D'ailleurs, si l'image du tourisme urbain renvoie généralement à l'espace du centre-ville, avec des visiteurs attirés d'abord par le patrimoine et l'architecture, il apparaît que ces touristes fréquentent des équipements et des hébergements situés de plus en plus souvent dans le reste de l'agglomération, ce dont les gestionnaires ont pris conscience. D'après une enquête de la Conférence nationale permanente du tourisme urbain, menée auprès de 323 villes, les gestionnaires locaux du tourisme estiment que plus de 35% de l'offre touristique de leur ville est située dans l'hyper-centre, 25% dans le reste du centre-ville, 15% dans les quartiers périphériques de la ville centre et 25% dans le reste de l'agglomération.

Plus frappante encore est l'évolution de la répartition des hébergements entre les différentes couronnes urbaines, en partant des centre-ville vers le périurbain éloigné.

Les aires urbaines correspondant aux 226 pôles urbains (voir Figure 8) de plus de 20 000 habitants rassemblent un peu plus de 5 millions de lits touristiques, soit près de 30% de l'offre d'hébergement nationale. Ces lits sont pour l'essentiel concentrés dans les communes centres qui proposent, en moyenne, près de 7 000 lits contre 1 500 lits dans les autres communes du pôle, et 550 lits dans les communes de l'aire urbaine, ce qui est proche de la moyenne nationale (500 lits par commune). Dans les 40 villes les plus touristiques, la moyenne de la capacité d'hébergement en centre-ville atteint 30 000 lits. C'est également en centre-ville que la progression a été la plus forte au cours des dix dernières années (+8%). Les résidences de tourisme s'y implantent de façon privilégiée (elles représentent 2,7% de la capacité d'hébergement des pôles, contre 1,6% en moyenne nationale), et les hôtels sont également nettement plus présents que dans les autres espaces (18% de la capacité d'hébergement des communes des pôles, contre 6,5% en moyenne nationale), ce qui est lié en grande part, au

tourisme d'affaires. L'intérêt pour les centres-villes reste donc l'élément le plus notable, y compris pour les résidences secondaires qui y progressent de manière beaucoup plus forte que dans les autres espaces urbains. Cette progression vient en partie des retraités, qui, tout en résidant à la campagne, tiennent à garder un logement en ville pour les commodités de service offertes.

Si le centre-ville reste un lieu de résidence touristique prisé, on constate néanmoins une nette progression de l'hébergement en hôtel à l'extérieur de la commune centre. Les vingt dernières années ont vu se développer autour de la plupart des grands axes d'entrée dans les villes une accumulation anarchique de bâtiments commerciaux et industriels à la recherche d'espace et d'une implantation au moindre coût à proximité immédiate des grands bassins de population. Si ce sont d'abord les hypermarchés et autres magasins d'usine qui ont lancé le mouvement, on voit également des centres de loisirs (cinémas multiplexes, parcs à thème, centres de sports...) y fleurir. Les hôtels bon marché situés à proximité immédiate des grands axes de circulation ont leur part dans ce développement périurbain particulièrement inesthétique. Ils visent à attirer une clientèle d'étape mais aussi, dans certains cas, des touristes urbains jugeant le logement en centre-ville trop onéreux ou peu pratique (difficultés d'accès et de parking...). Afin de mettre en évidence ce phénomène, le zonage en aire urbaine défini par l'Insee a été affiné en distinguant, dans les communes des couronnes périurbaines, celles traversées ou riveraines d'une autoroute. Les résultats montrent que les communes du pôle (non centre) situées sur ces axes semblent avoir été un lieu d'implantation privilégié de lits touristiques au cours de la décennie passée. Leur capacité d'hébergement totale a augmenté de 7,6% (contre 6% pour l'ensemble de la couronne), la part des hôtels y est plus importante que dans les autres espaces, et surtout, le nombre de lits hôteliers a cru de près de 50% en moyenne. Les communes plus éloignées du centre-ville présentent encore une capacité d'hébergement faible mais, là encore, on constate une forte progression de l'hébergement en hôtel (+ 38%). Les cartes présentées pour Orléans et Lyon mettent en évidence ce phénomène, avec des créations d'hôtels le long de l'A71 dans le premier cas, de l'A42 et de l'A43 dans le second, alors que dans les deux cas les villes centres ont perdu des capacités hôtelières entre 1988 et 1998.

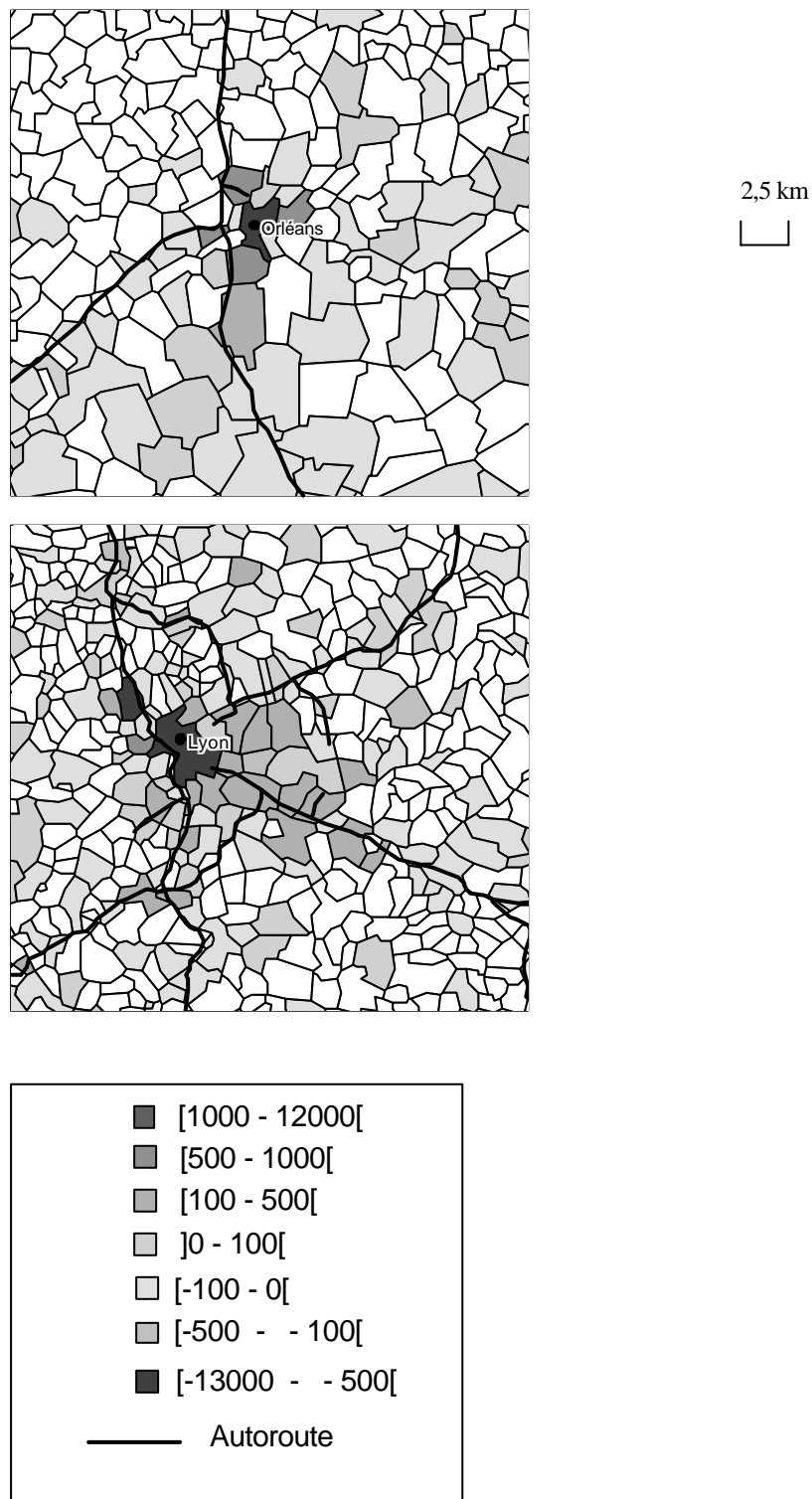
Figure 8 : les hébergements touristiques dans les différents espaces urbains

Espace de référence	Représentation de l'espace concerné (Rouge : centres-villes ; jaunes : pôle urbain ; vert : couronne périurbaine)	Capacité d'hébergement touristique par commune	Evolution 1990-1999 de la capacité d'hébergement	Part des hôtels dans la capacité d'hébergement	Evolution 1988-1998 du nombre de lits en hôtels	Evolution 1990-1999 du nombre de résidences secondaires
		nombre de lits par commune en moyenne	%	%	%	%
communes centres-villes		6980,8	8,2	22,5	1,0	19,6
communes appartenant à un pôle urbain		1564,8	7,1	18,0	11,8	14,3
communes appartenant à l'espace à dominante urbaine (pôles urbains + couronne périurbaine)		553,9	2,8	14,4	11,1	8,1
communes appartenant à un pôle urbain moins, pour chaque pôle, la ou les communes centres		850,7	5,9	13,1	39,5	9,3
communes appartenant à l'espace à dominante urbaine (pôles urbains + couronne périurbaine) moins, pour chaque pôle, la ou les communes centres		355,8	-0,1	9,5	29,8	2,5
communes appartenant à un pôle urbain traversées ou riveraines d'une autoroute		861,2	7,6	19,6	48,8	6,1
communes appartenant à la couronne périurbaine traversées ou riveraines d'une autoroute		202,0	-3,8	11,0	37,9	-7,3

Source : Ifen d'après direction du Tourisme -Insee (1999), Insee (Inventaire communal 1988 et 1998, Recensement de la population 1990 et 1999), IGN (BD Route 500)

Figure 9 : Le développement de l'hôtellerie périurbaine : évolution du nombre de lits hôteliers entre 1988 et 1998

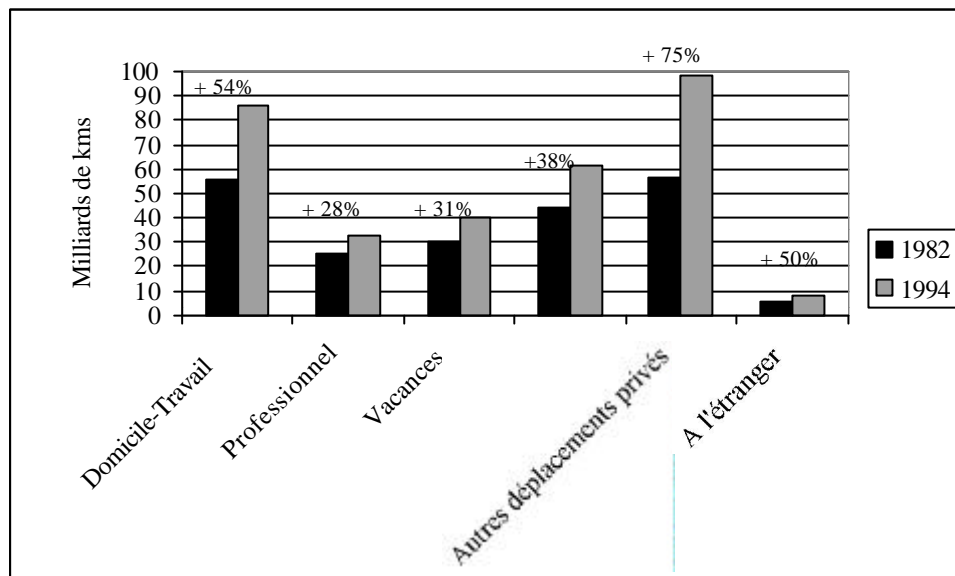
Source : Ifen, d'après Insee (Inventaire Communal 1988 et 1998)



2.3 Les mobilités façonnent la « ville de loisirs »

L'enquête « Transports et communications » de l'Insee, réalisée en 1982 et 1994, permet d'esquisser une rétrospective de l'évolution des déplacements en automobile pour raisons personnelles. Ces raisons personnelles (vacances, week-end⁴ et autres déplacements privés) constituent la part la plus importante du total des déplacements en automobile : 200 milliards de km contre 117 pour les déplacements liés au travail en 1994. Dans ce total, les vacances représentent 41 milliards de km (+ 31% entre 82 et 94), les week-end 61 milliards (+ 38%).

Figure 10 : Kilométrage annuel des véhicules particuliers par motif de déplacement en 1982 et 1994



Source : Ifen, d'après Insee (enquête Transports et communications)

Cette évolution souligne d'abord le passage d'un fonctionnement urbain à un fonctionnement de type métropolitain : alors que la ville avait dans une certaine mesure et jusqu'à ces vingt dernière années reproduit le modèle du village dans ses quartiers, c'est désormais le mouvement qui fonde la métropole. Olivier LAZZAROTTI, dans sa thèse sur les espaces de loisirs périurbains du nord de l'Île de France montre en quoi le développement des loisirs périurbains s'inscrit dans le phénomène de métropolisation dont il est même parfois à l'avant poste. Indissociablement liés à l'automobile⁵, ces espaces de loisirs intègrent les espaces ruraux et forestiers de proximité à l'aire d'influence de la ville qu'ils contribuent à élargir. Ils légitiment cependant les « ceintures vertes » et permettent parfois de s'opposer aux tendances lourdes de l'urbanisation (zones commerciales et résidentielles), malgré un manque de prise en compte dans les documents d'urbanisme. Hormis quelques espaces bien délimités, l'espace attribué aux loisirs dans la métropole apparaît bien maigre. Les stades sportifs de Paris sont par exemple placés en bordure de périphérie : quel plaisir d'aller faire du sport dans ces conditions ? Cet exemple est significatif de la place respective attribuée à l'automobile et aux loisirs et montre bien le nécessaire rééquilibrage en faveur des fonctions non marchandes de la ville.

⁴ tous les déplacements personnels de fin de semaine soit beaucoup plus que le départ pour deux jours dans une résidence secondaire de proximité

⁵ Avec une localisation préférentielle à proximité des voies de communication

Dès lors, c'est la capacité des territoires à assurer une gestion de leurs flux qui apparaît problématique au regard des contraintes et des incertitudes qui pèsent sur les politiques de transport de demain. Etant donné le nombre de problématiques environnementales liées au transport automobile (bruit, pollution de l'air, congestion des infrastructures, consommation d'énergie, effet de serre...), le développement des mobilités, et particulièrement des mobilités de loisirs ne peut qu'être questionné à terme : quels engagements en matière de maîtrise du trafic, de réduction des émissions de gaz à effet de serre ? Paradoxalement, le tourisme se doit de réfléchir à ce qui fonde son existence : le déplacement. Ne vaut-il pas mieux éviter de créer des situations qui contraignent à la mobilité, afin de n'avoir pas à réglementer la liberté de se déplacer ? Quels équipements de proximité, quel répartition entre espaces bâtis et espaces verts, entre lieux de travail et lieux de détente est la plus apte à assurer la maîtrise des mobilités ? Le développement actuel du tourisme et des loisirs en ville semble par nature comporter une part importante de mobilité « subie ». Si le tourisme urbain valorise, on l'a vu, le modèle d'un centre-ville pratiqué avant tout par des piétons, cette situation ne doit pas cacher la masse des déplacements automobiles qui amène ces visiteurs d'un jour ou d'un week-end ou qui conduit les résidents sur les lieux de loisirs à la périphérie. Ces déplacements s'inscrivent d'ailleurs dans une « différenciation fonctionnelle des espaces ». L'automobile produit le zonage, et le zonage nécessite l'utilisation de l'automobile : *« C'est donc la condensation du commerce en zones commerciales ou en zones piétonnières (lesquelles concentrent tout autant l'animation), de la production en zones industrielles, technopoles ou pépinières d'entreprises, du loisirs en parcs à thèmes ou de récréation, le tout séparé de l'habitat lui-même concentré en cités ou en lotissements pavillonnaires qui pose le problème du trafic urbain dans toute son ampleur et son caractère répétitif »* (JUAN, 1998, p.38). La ville actuelle semble structurellement pousser à la mobilité, puisque fuir son cadre de vie quotidien⁶, se déplacer, devient indispensable à la récréation. On craint le développement d'une mobilité généralisée et frénétique : mais que cherche-t-on quand on se déplace ?

Les effets spatiaux de cette hypermobilité -un « déracinement » des populations et un éclatement des villes- sont contrebalancés par les attentes contemporaines en matière de cadre de vie, qui montrent un attachement au local, une attente de proximité, une volonté de voir se développer les circulations douces dans les villes (piétons, vélos). Il est alors difficile de savoir quel modèle de ville est en train de se mettre en place, et quelle place y tiendront les loisirs.

Les centres historiques des villes européennes sont désormais investis et appropriés par des usages touristiques de plus en plus variés. De nouvelles temporalités (de l'excursion, du séjour, de la villégiature) et de nouvelles légitimités et mécanismes identitaires (le droit pour les habitants de l'Île de France ou de l'Europe de visiter Paris par exemple⁷) investissent l'espace urbain. Doit-on considérer ces évolutions comme des éléments extérieurs

⁶ Le développement des séjours de rupture (CGP, 1997), marque ces comportements de fuite.

⁷ Venise est elle un monument ou une ville ? Si Venise est une ville telle qu'on la définit traditionnellement, alors sa fréquentation actuelle est intolérable. Si Venise est «un patrimoine mondial de l'humanité », classé comme tel par l'UNESCO alors n'est il pas normal qu'elle soit de plus en plus assimilée à un monument, et que l'humanité fasse valoir ses droits en allant la fréquenter ? Quelle est la légitimité respective des usages de ses habitants (76 000 personnes) et des pratiques des touristes qui la parcourent ou y séjournent (8 millions de personnes par an) ? Les villes touristiques sont de plus en plus des « territoires à partager », dépassant le cliché opposant un « intérieur », une société locale parée de toutes les vertus mais défendant dans les faits une conception lignagère du patrimoine qui exclut l'autre, et un « extérieur », une population touristique qui ne pourrait rien apporter de bon dans les villes, revendiquant ses droits au nom d'un patrimoine commun de l'humanité et n'en reconnaissant pas de spécifiques aux habitants des lieux. Ne sommes nous pas « tous touristes » et donc appelés un jour à aller à Venise, c'est à dire à nous approprier même temporairement un espace qui n'est pas notre espace quotidien ?

perturbateurs (à combattre, ou à limiter) ou comme une partie intégrante du fonctionnement de la ville, qui apparaît de plus en plus comme « un territoire à partager », notion qui ne nie pas les conflits d'usage mais invite à les traiter ?

On assiste alors à une superposition de territorialités créatrice d'identités multiples, dont l'un des traits marquants est qu'aujourd'hui, « on choisit de plus en plus d'où l'on est ». La ville devra être pensée en fonction de ses différentes catégories d'utilisateurs. C'est toute une idée de « local » et de rôle de l'espace dans la structuration des identités qui évolue. L'important aujourd'hui est autant d'habiter dans tel ou tel quartier que d'être inséré dans un de ces réseaux de socialité composé d'individus qui se déplacent beaucoup.

Enfin, cette évolution des modes de vie remet en cause des distinctions traditionnelles : « *La continuité des pratiques entre vacances, tourisme et loisirs ne cesse de croître. La même société mobile et au temps flexible nous entraîne dans de multiples télescopes. S'il n'est plus risqué d'aller se faire coiffer à peu près partout en vacances, il n'est guère plus impossible dans n'importe quelle ville, même petite, de se dépayser dans un restaurant étranger. Mais on peut choisir d'aller vivre dans une région touristique, ou de résider à une heure de Paris, à Lille, Tours, en Bourgogne. Lentement, la société se déploie dans l'espace, submerge les barrières entre villes et campagne, entre capitale et province [entre centre et périphérie] [...] L'ordre ancien est comme partout à peu près remplacé par une logique d'archipel, personnalisé et mouvant* » (VIARD, 1999, p.39).

Il est difficile d'imaginer ce que peuvent devenir les loisirs dans cette "société d'archipel": les espaces respectifs du quotidien et du déplacement vont-ils se reconstituer ailleurs, plus éphémères qu'auparavant, les individus se regroupant à un moment donné et en un lieu donné pour un usage de l'espace donné ? Va-t-on assister à une relocalisation, à un nouvel enracinement dans des lieux plus choisis qu'auparavant ? Quels seront les effets de ces évolutions sur la demande de déplacement ?

Sans trancher sur ces questions, on peut toutefois souligner que, puisque aujourd'hui la frontière entre pratiques de loisirs avec et sans déplacements s'estompe, les politiques urbaines doivent en tenir compte. Les choix d'infrastructures de transports urbains (tramways, pistes cyclables...) et interurbains (TGV, autoroutes) semblent déterminants pour l'avenir.

Conclusion : Les loisirs imprègnent tout l'espace de la ville et chacune de ses temporalités

L'évolution des temps de la journée, de la semaine, de l'année et de la vie vont indéniablement dans le sens d'un accroissement du temps libre

La durée moyenne de la vie active est passée de 44 à 37 ans entre 1969 et 1996 (Insee), et la vie professionnelle ne représente plus aujourd'hui que 16% du temps éveillé contre 42% en 1900 (CGP, 1998, op. cit.). Cette tendance se prolonge actuellement avec la mise en place des 35 heures qui, là où elles sont négociées, modifient les perspectives de gestion du temps des ménages. Conjuguée avec l'élévation du niveau de vie, elle entraînera sans doute une hausse de la demande de loisirs et de récréation dans les villes, d'autant plus que la période actuelle témoigne d'un « désir de ville ». Ceci s'exprime dans l'importance nouvelle qu'a prise la qualité du cadre de vie urbain dans les décisions d'installation des ménages et des entreprises. On demande une ville animée, avec des espaces verts, du silence, des paysages urbains de qualité, des équipements culturels et sportifs.

La récréation a sa place à tous les moments de la vie quotidienne et dans tous les espaces urbains. La demande de loisirs se manifeste au travail à l'heure du déjeuner, en allant faire ses courses, en pratiquant des activités culturelles et sportives dans la semaine, le week-end, en vacances, c'est à dire près de chez soi, de son travail, dans le centre ville, dans une ville voisine ou lointaine. La récréation est un besoin essentiel qui ne peut découler uniquement de la mise en produit des villes par les opérateurs touristiques, mais doit imprégner l'ensemble des politiques urbaines.

Cela passe par une meilleure répartition des équipements dans la ville et entre les villes, leur articulation avec des politiques externes aux loisirs (transports collectifs, cheminement piéton, espaces verts), mais aussi par une meilleure compréhension des attentes des citoyens en matière de cadre de vie. Le tourisme peut à ce sujet légitimer, par les revenus qu'il procure, le souci du cadre de vie : ce qui est bon pour les touristes l'est aussi pour les habitants. Si un accueil non maîtrisé des flux de visiteurs peut entraîner des tensions entre résidents et touristes, notamment dans les quartiers centraux et les cœurs historiques des grandes villes, en revanche, un soin apporté au fleurissement et aux parcs et jardins, à la propreté urbaine, au mobilier urbain ou à la rénovation du bâti profite à tous, à condition que ces initiatives ne soient pas que de façade.

La gestion de cette demande de loisirs est donc confrontée à un ensemble d'objectifs parfois difficiles à concilier, que ceux-ci soient économiques (emploi, revitalisation commerciale), environnementaux (maîtrise des mobilités), ou sociaux (éviter les situations d'exclusion vis-à-vis du tourisme comme de la ville). Le déterminant transports est essentiel en ce qui concerne la ville de loisirs de demain : d'abord parce que les contraintes environnementales qui pèsent sur les transports questionnent le tourisme, ensuite parce que les pratiques de loisirs et leurs effets dans l'espace sont très dépendants des transports utilisés⁸.

⁸ Si la ville de Nice du XIX^{ème} siècle témoigne d'un urbanisme conçu par et pour les touristes, caractérisé par la recherche des aménités environnementales structurée par un système de transports en commun, la même ville au XX^{ème} siècle a été complètement déstructurée par le tout automobile (LAVIGNE, 1989) alors que les déterminants de sa croissance restaient les mêmes, du moins dans un premier temps.

Bibliographie

- «Deux cités maritimes face aux colosses du mur de l'Atlantique», *Le Monde*, mercredi 27 janvier 1999, p. 27
- ALICOT Laetitia, 1998, *Enjeux et bilan du tourisme urbain: quelques expériences significatives des villes françaises*, Thèse de doctorat de géographie, Université Paris 1
- BOUCHE Nancy, 1998, «Tourisme et patrimoine urbain: les grandes interrogations», in *Le tourisme et la ville: expériences européennes*, Coll. Tourisme et Sociétés, L'Harmattan, 198p, pp. 73-80
- BOYER Marc, 1962, «Hyères, station d'hivernants au XIXème siècle », *Provence historique*, Tome XII, Fascicule 47
- BRITO HENRIQUES Eduardo, 1998, «La recherche sur le tourisme urbain au Portugal: évolution, thèmes récents et axes de développement futur dans la perspective de l'expo'98», in *Le tourisme et la ville: expériences européennes*, Coll. Tourisme et Sociétés, L'Harmattan, 198p, pp. 177-193
- BRUNET Roger, 1997, "Tourisme et récréation. Les mots de la géographie", *L'Espace Géographique*, Tome 26, N°3, p.204
- BURGEL Guy, 1993, *La ville aujourd'hui*, Coll. Pluriel, Hachette, 220p.
- CAZES Georges et POTIER Françoise, 1996, *Le tourisme urbain*, QSJ?, PUF, 127p. En complément et en prolongement de l'enquête "Tourisme urbain" conduite par l'INRETS en 1994.
- CERON Jean Paul, 1996, « Quel avenir pour les espaces touristiques Français. Réflexions prospectives à partir de deux scénarios », *Les Cahiers Espaces*, « Prospective et tourisme », n°49, décembre 1996
- CHALAS Y., « Nous avons à inventer la ville », *Espaces pour Demain* , N° 60, pp 7-9
- CHANG T.C., MILNE Simon, FALLON Dale, POHLMANN Corinne, 1996, «Urban heritage tourism. The global-local Nexus », *Annals of tourism research*, Vol 23, N°2
- Commissariat Général au Plan, 1998, *Réinventer les vacances. La nouvelle galaxie du tourisme*, Paris, La documentation Française, avril 1998, 325 p.
- FAGNONI Edith, 1996, *Tourisme, loisirs et reconversion: l'exemple de la Lorraine*, thèse de doctorat de Géographie, Université de Paris 1
- GIRAUD M., 1991, *Les touristes japonais à Lyon*, Mémoire de maîtrise de tourisme, Université de Lyon 2
- DOBRE Michelle et CARAIRE Clotilde, 2000, *La sensibilité écologique des Français*, Paris , 187p.
- Innovact (Cabinet), 1991, *Le tourisme urbain. Ratios et mesures*, Limoges, juin 1991, 64p.
- JUAN Salvador, 1998, *Croissance économique, déficits sociaux et indicateurs sociaux de développement durable*, Rapport pour l'Institut Français de l'Environnement, novembre 1998
- KNAFOU Rémy et al., 1997, «Une approche géographique du tourisme», *L'espace géographique*, Tome 26, N°3, pp. 193-203
- LAVIGNE Gilles, 1989, « Nice. L'avenir incertain d'une ville d'avenir », *Peuples méditerranéens*, N°47, avril-juin 1989, pp.89-105
- LAZZAROTTI Olivier, 1995, *Les loisirs à la conquête des espaces périurbains*, Coll. Tourisme et Sociétés, L'Harmattan, 319p.
- LEVY J.H, 1992, «La maîtrise de l'espace dans les zones à forte pression touristique : le point de vue des défenseurs de la nature », in *Tourisme et environnement*, Paris, La Documentation Française
- MARCHENA GOMEZ Manuel, 1998, «Les répercussions touristiques des grands événements: l'exposition internationale de Séville (1992)», in *Le tourisme et la ville: expériences européennes*, Coll. Tourisme et Sociétés, L'Harmattan, 198p, pp. 165-176
- MARTIN Pierre et RENNES Garance, 1997, « Le Parc automobile des ménages et ses utilisations en 1982 et 1994 », INSEE Résultats, Démographie –Société, n°58-59-60, octobre 1997
- Mc KERCHER Bob, 1993, «The unrecognized threat to tourism. Can tourisme survive 'sustainability" ?», *Tourism managment*, April 1993
- MONTEIRO Sylvie, 1996, « Les vacances des français. Tendances longues et résultats détaillés de 1993 à 1994 », INSEE Résultats, Consommation –Modes de vie, n°80-81, mars 1996
- OECD, 2000, *Sustainable consumption: sector case study series. Draft final report on household tourism travel patterns*, report n° ENV/EPOC/GEEI(2000)5/REV1, November 15, 2000, Paris, OECD, 53 p.
- RECHATIN Cécile, DUBOIS Ghislain et al., 2000, *Tourisme, environnement, territoires: les indicateurs*, Ifen, 262 p.
- *Revue de Géographie Alpine*, 1996, « Architecture et stations de sports d'hiver », Tome 84, N°3
- *Revue de Géographie de Lyon*, 1992, "Le tourisme culturel", Vol 67, N°1
- SITTE Camillo, 1980, *L'art de bâtir les villes*, Paris, L'équerre
- *Tourisme, Marketing et Communication*, "Les villes et leur tourisme", 21/09/1994
- UNWIN R., 1981, *L'étude pratique des plans des villes*, Paris, L'équerre, 370 p.
- VALLS Josef-Fransesc, 1994, «Barcelone après les Jeux Olympiques», *Revue Française d'Administration Publique*, N°71, juillet-septembre 1994, pp. 515-52
- VIARD Jean, 1999, «La richesse des vacances », *Sciences Humaines*, N°92, mars 1999, pp. 36-39

- VIOLLIER Philippe, 1998, «A la recherche du tourisme urbain. Exploration nantaise», in *Le tourisme et la ville: expériences européennes*, Coll. Tourismes et Sociétés, L'Harmattan, 198 p., pp. 55-70
- WTO-OMT, 1995, *Global tourism forecasts for the year 2000 and beyond*, Madrid, WTO-OMT, 89 p.