



La ville au risque du tourisme : crise ou recomposition du "modèle barcelonais" ?

Sylvie Clarimont

► To cite this version:

Sylvie Clarimont. La ville au risque du tourisme : crise ou recomposition du "modèle barcelonais" ?. CAMBO : CAhiers de la Métropole BOrdelaise , 2019, Dossier TROP de tourisme ?, 15, pp.42-45. hal-02178194

HAL Id: hal-02178194

<https://hal.science/hal-02178194>

Submitted on 9 Jul 2019

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

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

La ville au risque du tourisme : crise ou recomposition du « modèle barcelonais » ?

Sylvie Clarimont*

*Professeur des Universités
Université de Pau et des Pays de l'Adour
UMR 5319 Passages

L'essor du tourisme urbain est tel, dans certaines villes, qu'il conduit des habitants à exprimer leur refus des transformations induites par cette activité, à l'échelle du quartier : augmentation des loyers et raréfaction des logements disponibles, mutation des commerces pour s'adapter aux besoins des clientèles touristiques, pressions accrues sur les ressources, dérangements permanents occasionnés par les flux incessants de touristes, etc. Ces mobilisations sociales contre le tourisme nous obligent à aller au-delà de la seule discussion technique en termes de capacité de charge pour interroger les notions éminemment politiques de justice sociale et spatiale. C'est particulièrement vrai à Barcelone. Avec 1 620 343 habitants, en 2018, Barcelone est la deuxième ville d'Espagne après Madrid, (IDESCAT, 2018) et son aire métropolitaine compte de plus de 3,2M d'habitants (AMB, 2012). Cette ville littorale et portuaire, capitale régionale de la région autonome de Catalogne, a connu une profonde transformation urbaine durant la deuxième moitié du XXe siècle et semblait être parvenue à concilier croissance de l'attractivité internationale et maintien de la cohésion sociale interne, au point de devenir une référence mondiale en matière d'urbanisme (Tomàs & Négrier, 2018). Ce renouveau urbain a été souvent associé à la politique réussie d'aménagement des espaces publics qui s'était fixée pour priorité, dès la fin des années 1970, de « reconstruire la ville sur la ville » pour pallier les carences en équipements publics, « d'assainir le centre et de monumentaliser la périphérie » (Borja & Muxi, 2001). La requalification réussie des espaces publics centraux et périphériques associée à l'organisation d'événements (Jeux Olympiques d'été en 1992 et, dans une moindre mesure, Forum des cultures en 2004), à la diffusion de grands équipements culturels dans les quartiers en difficulté et à un efficace marketing urbain ont permis d'asseoir la notoriété de la ville et d'en faire rapidement une destination touristique prisée (Clarimont & Vlès, 2010). Depuis les années 2000, le « modèle barcelonais » fait débat et est soumis à un examen critique (Capel, 2005 ; Delgado, 2007) y compris de la part de certains qui, comme Jordi Borja - urbaniste et conseiller municipal de 1983 à 1995 -, avaient activement participé à la formulation du projet urbain et en dénoncent désormais les dérives (Borja, 2010).

La place du tourisme dans le « modèle barcelonais »

Le « modèle barcelonais » - au sens de référence susceptible d'être imitée ou reproduite - prend forme au sortir du franquisme, dès la fin des années 1970. Il est conduit par Oriol Bohigas (1986), délégué au service urbanisme de la ville. Sa mise en œuvre est facilitée par la continuité politique qui caractérise la gouvernement d'une ville longtemps dirigée par les socialistes catalans tandis que le parti de centre droit, CiU (Convergència i Unió) est à la tête de la Généralité de Catalogne. Les différentes municipalités socialistes qui se succèdent, sans discontinuité, de 1979 à 2011 vont promouvoir un modèle de ville dense et compacte dans laquelle les inégalités sociales et spatiales seraient réduites. Les autorités municipales privilégient d'abord de modestes interventions partout dans la ville afin de réduire les déficits en équipements publics des quartiers les plus défavorisés, de réhabiliter ou créer des espaces publics dégradés ou absents. La revalorisation de ces derniers y est conçue à la fois comme un facteur d'amélioration du cadre de vie pour les populations résidentes, mais également comme un moyen d'expression d'une identité barcelonaise composite (Clarimont & Vlès, 2010). Par l'usage des espaces publics, tous les habitants sont invités à faire l'expérience de l'appartenance à une même communauté catalane, méditerranéenne et ouverte au monde. Cette fabrique des espaces publics barcelonais contribue à la construction d'une ville polycentrique et vertébrée, une ville de l'inclusion

et non pas de l'exclusion (Ajuntament de Barcelona, 2009). Le développement touristique sans être totalement absent du projet urbain initial n'en constitue pas l'objectif prioritaire.

Les choses changent à partir de la fin des années 1980. Le projet urbain barcelonais s'infléchit d'une logique prioritaire d'investissement dans les infrastructures de base et le logement à une logique d'équipement de prestige dans les domaines culturel et de loisirs s'adressant à des publics différents. L'organisation d'un événement international au service d'une nouvelle ambition pour la ville, les J.O. de 1992, illustre parfaitement ce glissement de même que la priorité nouvelle donnée au front de mer et à la « reconquête » de friches industrielles et portuaires. Si, en 1979, le tourisme n'était pas une priorité tant étaient grandes les carences en services et équipements de base pour la population, au début des années 1990, il commence à le devenir au début des années 1990 avec le développement d'opérations plus ambitieuses dans la perspective des J.O. Les trois plans stratégiques de Barcelone des années 1990 (1990, 1994 et 1999) font du tourisme une priorité tandis que les plans stratégiques métropolitains de 2003 et 2007 reprennent cet axe de développement. En 1992, la création du Consortium *Turisme de Barcelona* (intégrant la municipalité, la Chambre de commerce et d'industrie et la Fondation pour la promotion internationale de Barcelone) témoigne de l'importance nouvelle accordée au tourisme.

Barcelone : du développement touristique au rejet du tourisme

Barcelone est devenue au cours des dernières décennies une destination touristique de premier rang. Le nombre de touristes y a fortement progressé depuis la fin du XXe siècle : ainsi le nombre de visiteurs hébergés en établissements hôteliers est passé de 1,7 millions, en 1990 à près de 9,1 millions en 2016, faisant de Barcelone la première destination touristique catalane devant les stations balnéaires de la Costa Brava ou de la Costa Daurada (Ajuntament de Barcelona *et al.*, 2016). Dans le même temps, la capacité d'hébergement s'est considérablement accrue passant de 18 569 lits en hôtels, en 1990 à 67 640 en 2016 tandis que l'offre en meublés touristiques, non recensée auparavant, a explosé au cours des années 2010 pour atteindre près de 59 000 lits, en 2016 (Ajuntament de Barcelona *et al.*, 2016). Malgré le recul de la fréquentation observé durant le second semestre 2017 du fait des attentats des 17 et 18 août 2017, sur les Ramblas, le nombre global de visiteurs a progressé entre 2016 et 2017 prolongeant la tendance observée jusque-là. Elle serait même, en 2017, la 6^e ville touristique européenne après Londres, Paris, Berlin, Rome et Madrid (qu'elle devançait avant les attentats dans le top 10 des destinations les plus prisées par les touristes internationaux). En deux décennies, Barcelone s'est donc hissée parmi les premières destinations touristiques européennes au prix d'un important travail de *design urbain* favorisant un imaginaire orienté vers des valeurs *contemporaines*. La demande touristique croissante y est alimentée par le retour de la fréquentation nationale (15,5 % des nuitées en 2016) après un net recul du fait de la crise économique, la consolidation de la demande internationale (avec un taux de croissance de + 5% par an en moyenne depuis 2010) et une nette progression de la fréquentation de touristes chinois (+ 17% depuis 2010) même si celle-ci demeure minoritaire¹ auxquelles il convient d'ajouter la forte progression du tourisme de croisière, le port de Barcelone étant devenu le premier port de croisière d'Europe et de Méditerranée (le nombre de croisiéristes accueillis y est passé 200 000 environ en 1996 à 2,5 M en 2015).

Bien que de plus en plus étalée dans le temps, cette fréquentation massive est très concentrée spatialement dans certains quartiers et hauts-lieux touristiques : en 2016, la Basilique de la Sagrada Família a reçu plus de 4,5M de visiteurs, le Parc Güell en a accueilli près de 3M (chiffre en progression malgré la mise en place d'une politique de quotas), la Pedrera et la Casa Batlló autour d'1M (Ajuntament de Barcelona *et al.*, 2016). C'est dans ces quartiers centraux ou péri-centraux que l'hostilité au tourisme, déjà perceptible au cours des années 2000 (Clarimont & Vlès, 2020), est devenue la plus forte. Depuis 2014, plusieurs manifestations ont rassemblé des habitants de ces quartiers pour protester contre le tourisme de masse et revendiquer le respect de la vie de quartier,

¹ Le RU, les USA et la France constituant les principaux pays émetteurs de touristes internationaux à Barcelone.

scandant des slogans, en espagnol ou en catalan, tels que : « *Somos barrios. Stop turismo masivo* » (« Nous sommes des quartiers. Stop au tourisme de masse »), « *El turisme mata els barris* » (« Le tourisme tue les quartiers »). Le 20 février 2016, des associations de quartiers ont ainsi convoqué une manifestation pour protester contre le tourisme de masse et ses effets : multiplication des meublés touristiques au détriment des logements destinés aux habitants de la ville, congestion de certains quartiers très fréquentés, perte de l'usage de certains espaces publics, etc. Selon le président de l'une des associations organisatrices de la mobilisation, l'association de quartier de la Sagrada Familia (monument le plus visité de Barcelone avec plus de 4,5M d'entrées, en 2017) : « *Nous ne sommes pas des entités contre le tourisme, mais contre le modèle de tourisme de masse qui est développé depuis plusieurs années. (...) Nous voulons un modèle de développement touristique durable qui respecte et promeuve les quartiers en tant qu'éléments patrimoniaux urbains. (...) Nous voulons influencer tous les groupes dirigeants de la ville pour qu'ils comprennent que le modèle porté jusqu'à maintenant par les « lobbies » touristiques doit changer et être le fruit d'un pacte entre la municipalité et les habitants de Barcelone* »² (Hosteltur, 19/02/2016). Les initiatives citoyennes alternatives lancées par le mouvement de quartiers pour un tourisme durable - l'Asamblea de Barris per un Turisme Sostenible (ABTS) – se poursuivent tandis que des formes plus radicales d'actions sont entreprises par les jeunes indépendantistes du mouvement Arran, né en 2012 (actions contre des hôtels ou des commerces, contre un autobus touristique, contre les vélos en location utilisés par les touristes, etc.). Ces appels à une transformation concertée de la politique touristique ont été partiellement entendus.

Figure 1 : Affiche de la manifestation citoyenne convoquée le 20 février 2016, à Barcelone



Vers une réorientation de la stratégie touristique municipale ?

L'attitude du pouvoir municipal face aux nuisances provoquées par un développement touristique peu ou pas contrôlé a longtemps été caractérisée par la passivité. Les effets négatifs du tourisme étaient perçues comme la contrepartie du succès : « *Aujourd'hui, Barcelone se situe parmi les principales destinations internationales de tourisme urbain. Il faut accepter que le tourisme soit devenu un élément*

² Traduction de l'espagnol réalisée par l'auteure

clairement structurant de la ville étant donné que son activité influence de manière transversale l'ensemble de la société affectant sa vie économique, sociale, culturelle et territoriale » (Ajuntament de Barcelone, 2009, p.1). Face aux « *dérangements subis par certains habitants [qui] suscitent un malaise et l'expression de sentiments hostiles au tourisme* », les autorités locales disent vouloir favoriser « *l'équilibre entre résidents et visiteurs tout en préservant les valeurs identitaires et la coexistence harmonieuse dans la ville* » (Ajuntament de Barcelone / Barcelone Tourisme, octobre 2009 : 3-4). Cependant, elles se refusent à envisager toute forme de régulation des flux et le renforcement de l'attractivité touristique tout comme l'amélioration de la desserte restent les objectifs prioritaires du programme d'action municipal (2008-2011) qui ambitionne de conquérir de nouveaux marchés plus « qualitatifs » avec un positionnement culturel (patrimoine et gastronomie).

Les élections de mai 2015 semblent marquer un changement de cap. Elles portent au pouvoir un nouveau mouvement politique, Barcelona en comú (BEC) constitué de partis de gauche comme ICV (Iniciativa per Catalunya – Verds) et Podemos, et de mouvements sociaux divers dont est d'ailleurs issue la maire Ada Colau, ancienne militante contre les expulsions et pour le droit au logement. Éluë sur un programme de lutte contre les inégalités sociales notamment en matière d'accès au logement, la nouvelle coalition municipale prend d'autant mieux la mesure des problèmes liés à l'activité touristique que plusieurs de ces membres ont été très actifs dans des associations de quartiers dénonçant de longue date les nuisances générées par la très forte fréquentation touristique (nuisances sonores et incivilités de toute nature) et les substitutions d'usages en matière de logements ou d'espaces publics. Des mesures de régulation du tourisme sont très vite mises en place par la municipalité d'Ada Colau afin de « garantir la qualité de vie des habitants » et de « préserver le droit des personnes à un logement, au repos et à l'intimité, à la mobilité durable et à un environnement sain ». Elles portent principalement sur la résorption de l'offre illégale de logements touristiques par le renforcement des inspections pour repérer les appartements loués illégalement (estimés à 1080 en 2015), l'application de sanctions, la mise en place de dispositifs pour inciter à la « collaboration » des habitants. En mars 2017, un Plan urbanistique spécifiquement dédié aux logements touristiques – le PEUAT ou Plan Especial Urbanístico de Alojamientos Turísticos, entre en vigueur. Le PEUAT ambitionne d'une part, de réduire à zéro la croissance des logements à usage touristique et d'améliorer les mécanismes d'inspection et de contrôle des logements touristiques ; d'autre part, il identifie des zones d'intervention prioritaires au sein de la ville en fonction du degré de concentration ou de saturation de l'offre touristique pour mieux équilibrer à terme l'offre touristique en la diffusant spatialement et en décongestionnant les zones les plus touristiques.

Bien qu'ambitieuses, ces mesures demeurent peu ou mal appliquées et ne font pas l'unanimité. Elles n'ont – du moins pour l'instant – pas permis d'apaiser conflictualité autour du tourisme. Le rejet du tourisme cristallise désormais des revendications qui interrogent non seulement le modèle de développement économique, mais également le fonctionnement démocratique.

Bibliographie :

Ajuntament de Barcelona. (2009), *PAM (Programa d'actuació municipal) 2008-2011*, Ajuntament de Barcelona, Barcelone.

Ajuntament de Barcelona, Barcelona Tourisme. (octobre 2009), *El Pla Estratègic de Turisme de la Ciutat de Barcelona. Diagnosi Estratègica*, 3 vol. [En ligne, URL : <http://www.turismebcn2015.cat>]

CLARIMONT S., VLES V. (2010). Espaces publics touristiques urbains et développement durable : principes d'aménagement, usages et tensions. Une analyse à partir du cas de Barcelone (Espagne), *Urbia / Cahiers du développement urbain durable*, n° 10, p.11-28.

CAPEL H. (2005). *El modelo de Barcelona: un examen crítico*. Barcelone : Ediciones del Serbal,

DELGADO M. (2007). *La Ciudad mentirosa. Fraude y miseria del "Modelo Barcelona"*. Madrid : Ed. Los libros de la Catarata

BOHIGAS Oriol (1986). *Reconstrucción de Barcelona*. Madrid : Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo / Servicio de Publicaciones, Secretaría General Técnica.

BORJA J. (2010). *Llums i ombres de l'urbanisme de Barcelona*. Barcelone : Editorial Empúries

BORJA J., MUXI Z. (dir), *L'espai públic: ciutat i ciutadania*. Barcelone : Diputació de Barcelona, 2001

Ajuntament de Barcelona, Barcelona Turisme. (octobre 2009). *El Pla Estratègic de Turisme de la Ciutat de Barcelona. Diagnosi Estratègica*, 3 vol. [En ligne, URL : <http://www.turismebcn2015.cat>]

TOMAS M., NEGRIER E. (2018). Existe-t-il un modèle barcelonais ? Retour sur quarante années de politiques urbaines à Barcelone (1976-2016). *Métropoles*, n° 22. URL : <http://journals.openedition.org/metropoles/5613>

Hosteltur (février 2016). Manifestación contra el turismo masivo en Barcelona convocada por varias asociaciones de vecinos. URL : https://www.hosteltur.com/115127_manifestacion-contra-turismo-masivo-barcelona.html

Ajuntament de Barcelona, Diputació de Barcelona, Barcelona Turisme (2016). Estadístiques de turisme. 2016. URL : https://ajuntament.barcelona.cat/turisme/es/estadistiques_enquestes