



**HAL**  
open science

## Sur-tourisme, aménagement et Spring Break à Barcelone et Marseille, XXe - XXIe siècle

P. Ballester

### ► To cite this version:

P. Ballester. Sur-tourisme, aménagement et Spring Break à Barcelone et Marseille, XXe - XXIe siècle. Sous la direction de Françoise Taliano-des Garets. Ports d'Europe - Images et imaginaires, XVIIIe-XXIe siècle, CNRS Editions, pp.333-346, 2022, 978-2-271-12607-8. hal-03834443

**HAL Id: hal-03834443**

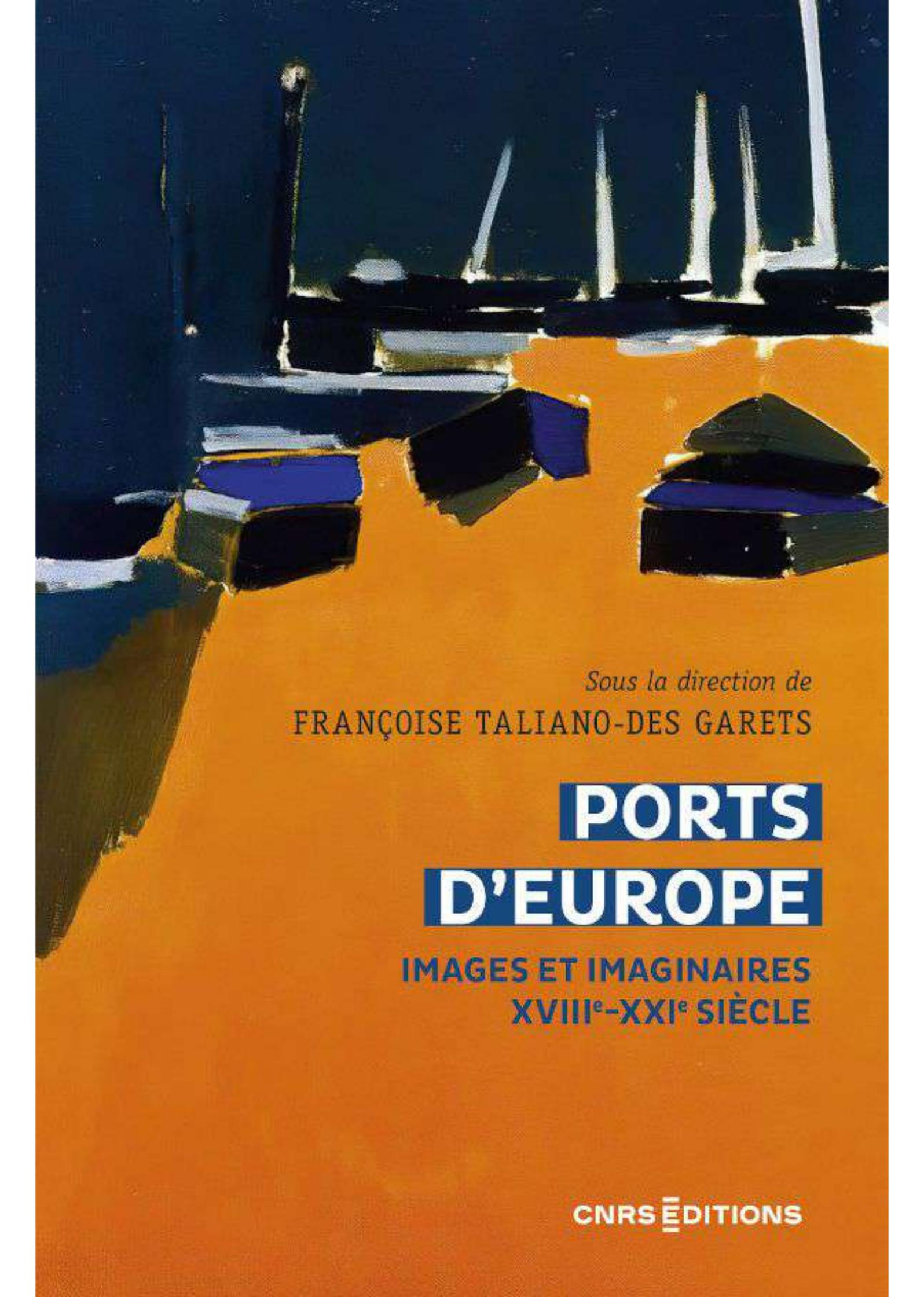
**<https://hal.science/hal-03834443>**

Submitted on 28 Dec 2023

**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.

Copyright



*Sous la direction de*  
FRANÇOISE TALIANO-DES GARETS

**PORTS**  
**D'EUROPE**

IMAGES ET IMAGINAIRES  
XVIII<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> SIÈCLE

CNRS ÉDITIONS

# Sur-tourisme, aménagement et *Spring Break* à Barcelone et Marseille, XX<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècle

Patrice Ballester

L'étude des comportements touristiques permet de porter un autre regard sur les mutations des villes-ports en Méditerranée, comme à Barcelone et Marseille. Depuis deux siècles, les touristes contribuent d'une manière de plus en plus évidente à bâtir l'identité des villes portuaires. Mais si les activités touristiques et les touristes peuvent rendre attractifs ces bords de mer, ils contribuent aussi à rendre répulsifs des quartiers de pêcheurs comme l'ancienne Barceloneta – quartier historique de la capitale catalane – devenue une gigantesque boîte de nuit à ciel ouvert. Il est légitime de se demander si le tourisme est un facteur d'identité portuaire retrouvée ou altérée. Notre étude repose sur une recherche dans les archives de la ville de Barcelone et son service touristique, ainsi que sur une enquête auprès des professionnels du tourisme travaillant pour la capitale catalane et la métropole marseillaise<sup>1</sup>. Si Marseille ne connaît pas encore ce degré d'intensité et de dégâts pour ses espaces publics à travers les *Spring*

---

1. Cet article s'appuie sur des sources variées : archives de l'office de tourisme de Barcelone ; archives municipales de Barcelone sur la Barceloneta ; documents sur les Expositions universelles et internationales de 1888, 1929 et 2004 ; collections personnelles et recueils de cartes postales relatifs au front de mer de Barcelone courant sur plus d'un siècle ; récits de voyage de guides touristiques de la Bibliothèque de Catalogne ; archives photographiques de la Ville de Barcelone (section « front de mer » et « Exposition universelle »). Mais aussi reportages et interviews des services de l'urbanisme, de l'association des habitants de la Barceloneta, interviews semi-directives des responsables locaux, d'associations en 2013 et 2014 à Barcelone et Marseille.

*Des imaginaires portuaires valorisés.*

*Breaks*<sup>2</sup>, des comparaisons sont possibles entre ces deux métropoles méditerranéennes et porteuses d'éclairages<sup>3</sup>. Pour la cité phocéenne, capitale européenne de la culture en 2013, son nouveau front de mer est un espace portuaire attractif, mais de plus en plus considéré comme marchand. La trop grande réussite du « modèle Barcelone<sup>4</sup> » accompagne notre réflexion sur les effets du tourisme de masse et « d'ivresse » (*turismo de borrachera*) à travers leurs conséquences sur le mode de vie méditerranéen et les paysages urbains<sup>5</sup>. Le concept de surtourisme, *overtourism*, une expression désignant des espaces aux prises avec de trop fortes concentrations de touristes et impliquant un mal-être des populations locales, pourra être ici mobilisé.

L'haliotropisme, l'héliotropisme, l'avènement des loisirs au contact des interfaces maritimes et l'urbanisation du monde expliquent, au cours de ces cinquante dernières années, l'attractivité des ports et des fronts de mer pour des touristes dont les représentations mentales empêchent tout réel recul par rapport aux habitants des quartiers souvent populaires de pêcheurs et la volonté de les comprendre. Des images, des symboles et des imaginaires s'entremêlent sur le temps long, alors que dominant des fronts de mer de plus en plus marchands avec des quais devenus des métaphores de la mondialisation.

---

2. L'expression *Spring Break* peut être traduite par « pause de mars, pause du printemps, congé de mars, congé du printemps, relâche du printemps, semaine de relâche, vacances du printemps ou vacances d'hiver », à ce titre des expressions comme *Study Week* ou *March Break* sont aussi employées suivant les différentes régions et pays anglo-saxons. Le départ vers un pays du Sud, au climat tropical ou méditerranéen, le plus souvent, est une étape dans la vie estudiantine des Occidentaux. Un film américain de 1984 de Sean S. Cunningham, *Spring Break*, a été traduit en français par « La fièvre du printemps ». Cf. John LAURIE, *Spring Break : The Economic, Socio-Cultural and Public Governance Impacts of College Students on Spring Break Host Locations*, University of New Orleans Theses and Dissertations, 2008.

3. Manuel GUÁRDIA, Francisco Javier MONCLÚS et José Luis OYÓN (dir.), *Atlas histórico de ciudades europeas. Península Ibérica*, Barcelone, Salvat, 1995 ; Jean-Luc PINOL (dir.), *Atlas historique des villes de France*, Paris, Hachette, 1996.

4. Horacio CAPEL, *El modelo Barcelona : un examen crítico*, Barcelone, Serbal, 2005.

5. Cf. Patrice BALLESTER, *Barcelone, la Ville-Exposition. La cité catalane à travers ses Expositions universelles, internationales et Jeux olympiques, 1888-2008. À la recherche d'une communauté des mémoires ?* thèse de doctorat en Géographie et aménagement, sous la dir. de Jean-Charles Filleron et de Jean-Paul Volle, université de Toulouse 2, 2008.

## *Surtourisme, aménagement et Spring Break à Barcelone et Marseille*

### Permanence des représentations touristiques du port méditerranéen, XX<sup>e</sup>-XXI<sup>e</sup> siècles

L'aménagement des fronts de mer de Barcelone et de Marseille depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle se comprend à travers la volonté de retirer les bénéfices d'une économie portuaire florissante. Les dernières opérations d'aménagement ont toutefois cherché à concilier activité touristique et efficacité industrialo-portuaire.

#### *Le port comme source de richesse*

Pour Barcelone, entre 1988 et 2014, les statistiques officielles de l'office de tourisme enregistrent un passage de 2,5 millions à 15 millions de visiteurs internationaux, soit une multiplication par 7 de leur nombre. Le rythme régulier de la croissance continue du tourisme international à l'échelle mondiale se répercute dans le premier bassin touristique mondial<sup>6</sup>. Pour autant, la force d'évocation de la ville, de son nom, de son front de mer contemporain est telle que la surfréquentation du littoral et sa congestion sont à redouter. Les chiffres du tourisme de croisière sont aussi à souligner. Barcelone est le premier port de croisière de Méditerranée depuis 2004<sup>7</sup>. Ces données montrent le succès des aménagements de la ville à la suite du remaniement du plan économique et de la transformation de son port dans les années 1980 afin de pouvoir accueillir les Jeux olympiques<sup>8</sup>.

Pour les grands comme pour les petits ports, la politique consiste à ne plus avoir d'espace portuaire proprement dit, mais des « morceaux de ville » à créer, à gérer et à vendre à des investisseurs comme pour le projet du groupe Solidere de Beyrouth<sup>9</sup>. À ce titre, la demande en espace public de qualité se fait de plus en plus pressante pour générer des aménités augmentant le prix du foncier en Méditerranée. Ceci doit permettre une redéfinition de l'espace maritime avec la volonté de faire vivre ensemble les habitants, les touristes, les commerçants et les nouveaux résidents des marinas. Le succès barcelonais est à mettre en relation avec la régénération complète et en cours de finalisation, vers 2018, du premier port de croisière

6. *Estadístiques de turisme a Barcelona. Síntesi*, Barcelone, OTB/Turisme de Barcelona, 1992-2014.

7. Puerto de Barcelona, *Rapport*, Barcelona, APB, 2010.

8. Oriol BOHIGAS, *Reconstrucción de Barcelona*, Barcelone, Ediciones 62, 1986.

9. Pierre-Arnaud BARTHEL et Éric VERDEIL, « Experts embarqués dans le "tournant financier". Des grands projets urbains au sud de la Méditerranée », *Annales de la recherche urbaine*, 104, ministère de l'Équipement. Plan urbanisme construction architecture, 2008, p. 38-48.

*Des imaginaires portuaires valorisés.*

en Méditerranée, avec trois espaces publics de plaisance modernes construits en moins de dix ans – le Port Vell, 1992 (« vieux port ») ; le Port olympique, 1992 et le Port forum, 2004 –, pour ce dernier bénéficiant d’une propagande municipale efficace voulant masquer les inconvénients d’un éloignement du centre-ville<sup>10</sup>.

Une compétition s’engage à l’échelle de la Méditerranée pour attirer les investisseurs, les touristes et les plaisanciers sur le front de mer<sup>11</sup>, mais ce projet urbain repose sur une spéculation immobilière (Illu.1). De plus, le bilan de l’opération olympique impose de retenir certaines critiques sur son aspect mercantile avec un foncier offert à de grands groupes privés, comme le rappelle, au plus fort de la frénésie immobilière, l’intellectuel Josep Maria Montaner<sup>12</sup>. Un processus cumulatif s’observe sur le temps long, qui a contribué au succès touristique de la ville. La vue du Port Vell depuis la statue de Christophe Colomb construite pour l’Exposition universelle de 1888 montre un espace touristique dynamique et une reconquête réussie sur le long terme avec le téléphérique reliant la colline de Montjuich réalisé à l’occasion de l’Exposition internationale de 1929.

Par conséquent, les ports de plaisance deviennent des zones de commerce et des sites touristiques, avec quelques spécificités : le port historique est devenu une zone de loisirs de première importance, directement reliée au centre-ville, comportant le club nautique du Prince, des commerces, des restaurants et la Rambla de Mar : une excroissance de la Rambla historique par un système ingénieux de pont rétractable<sup>13</sup>. La contrepartie étant qu’une partie des riverains en quête d’une tranquillité perdue de jour comme de nuit s’insurgent contre toute une économie qui repose sur les locations aux touristes, attractives en raison de la proximité avec la vieille ville et des avantages et commodités qui leur sont proposés<sup>14</sup>. Le succès de l’Aquarium de Barcelone, première ou deuxième attraction la plus visitée de la ville après le musée du Football Club de Barcelone (FCB) ces sept dernières années, montre une forte fréquentation de cet espace public avec plus d’un million de visiteurs par an.

10. Ajuntament de Barcelona, *Barcelona Forum 2004 : nou model de ciutat*, Barcelone, AB, 2004.

11. Ajuntament de Barcelona, *La Reforma urbanística del Besòs, The Besòs Planning Reform, Barcelona*, Barcelone, AB, 2006.

12. Josep Maria MONTANER, « Le modèle Barcelone », *La Pensée de midi*, 18, 2006, p. 117-124.

13. Sylvie CLARIMONT et Vincent VLÈS, « Espaces publics touristiques urbains et développement durable : principes d’aménagement, usages et tensions. Une analyse à partir du cas de Barcelone (Espagne) », *Urbia. Les Cahiers du développement urbain durable*, 10, 2010, p. 11-24.

14. Hovig TER MINASSIAN, *Changer Barcelone. Politiques publiques et gentrification dans le centre ancien (Ciutat Vella)*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail, 2013.

*Sur-tourisme, aménagement et Spring Break à Barcelone et Marseille*



ill. 1 : Port et plage touristique de Barcelone.  
Photographie de Patrice Ballester (2015).

Concernant Marseille, l'opération Euroméditerranée couplée à l'organisation de la Capitale européenne de la culture en 2013 impose de fait une nouvelle image de la ville, dynamique et accessible avec un réseau LGV de qualité et l'axe Paris-Lyon-Marseille renforcé<sup>15</sup>. La ville consolide son image et des représentations positives lui sont associées à travers par exemple le classement parmi les trois destinations françaises préférées des internautes par le site TripAdvisor en 2014. La cité phocéenne devient une des quatre métropoles les plus demandées sur les recherches des internautes<sup>16</sup>. En 2014, Marseille, dépassant Naples, devient le cinquième port de croisière de Méditerranée, après Barcelone, Civitavecchia, Venise et les îles Baléares.

Ces résultats sont la conséquence d'un processus engagé depuis la fin des années 1990 pour ouvrir la cité phocéenne à l'Europe, mais aussi étendre son centre-ville vers le nord en intégrant les quartiers périphériques,

15. Aucame (Agence d'urbanisme de Caen Normandie métropole), *Qu'en savons-nous ?*, 69 : *Euroméditerranée à Marseille : Réconcilier la ville et le Port*, 2014, p. 1-4.

16. Office de tourisme de Marseille, *statistiques 2014*.

*Des imaginaires portuaires valorisés.*

tout en promouvant son rayonnement, notamment par le développement des liens entre la ville et le port à des fins touristiques. Transports collectifs, aménagements urbains et embarcadères réorganisés offrent un nouveau panorama du port. Des « polarités urbaines » sont ainsi consolidées ou créées autour de certains équipements et nouveaux quartiers économiques, résidentiels et commerciaux – Docks, Joliette, J4, gare Saint-Charles, Belle de Mai –, intensifiant l'attractivité de la ville. Si la mixité urbaine, utopique et mercantile, est recherchée, ces aménagements ne forment en fait qu'un énième processus de gentrification du front de mer, malgré les paroles bien-pensantes des aménageurs<sup>17</sup>. De plus, il est important de souligner que, contrairement à Barcelone, ce ne sont pas les investisseurs privés qui ont été en première ligne pour accaparer les espaces publics les plus valorisants et les mieux situés, mais les acteurs politiques, et ce pour deux structures muséales coûteuses et ambitieuses mais dont la rentabilité est difficile à évaluer pour les années à venir. Séparés de trente mètres, le musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée (Mucem), créé sous l'égide de l'État, et la villa Méditerranée, bâtie par le conseil régional, disposant de missions quasi identiques, battent le record des dépenses publiques, avec un budget qui s'est élevé à plus de 500 millions d'euros de budget et non sans une certaine dérive des comptes publics<sup>18</sup>. Ici, c'est bien la représentation – trop positive – que se font les acteurs politiques du front de mer comme nouveau cœur de ville et nouvelle image dynamique et touristique de la cité, qui est à l'origine de ces projets. La collectivité locale doit impérativement figurer dans les rouages de l'aménagement de ce nouveau front de mer au risque de ne plus maîtriser son budget. Mais avec plus de 5 millions de touristes, dont 1,3 million de croisiéristes attendus pour 2015, la cité phocéenne devait récolter les fruits de la régénération du front de mer et de sa nouvelle attractivité (Illu.2).

Pourtant, une partie importante des élites urbaines marseillaises ne comprennent pas la complexité d'un port et d'un front de mer en mutation, et si les premiers bilans de Marseille - Provence 2013 sont optimistes, parfois critique<sup>19</sup>, il n'en reste pas moins qu'il faut se tourner vers son passé pour comprendre certaines erreurs d'appréciations et regretter des décisions

17. Recensement des publicités des groupes immobiliers à Marseille, 2010-2015. Voir la publicité « Amarrage, Vivre là où Marseille enchante le monde », Pitch Promotion, en ligne [1<sup>er</sup> juillet 2015] : <http://www.pitchpromotion.fr/amarrage>.

18. Cour des comptes régionales, *Synthèses du Rapport public annuel de la Cour des comptes*, 2015, p. 62-68.

19. Boris GRÉSILLON, « La culture comme alternative au déclin : mythe ou réalité ? », *Géocarrefour*, 86 (2), 2011, p. 151-160.

*Sur-tourisme, aménagement et Spring Break à Barcelone et Marseille*

parfois autoritaires et dispendieuses<sup>20</sup>. En fait, le mythe de la ville créative faisant table rase du port de pêcheurs et les représentations nouvelles des touristes s'opposent et se disloquent dans des moments éphémères de fêtes populaires ou gâchées par des bilans comptables incompréhensibles<sup>21</sup>. Ce dialogue urbanistique et paysager entre le Vieux-Port et les nouvelles infrastructures du front de mer implique des mutations<sup>22</sup>, comportant de nombreux risques liés à la venue par millions de touristes dans un tissu social fragilisé par la crise économique. La difficile conciliation entre tourisme et vie locale fait apparaître de nouvelles tensions sociales.



ill. 2 : Mucem et front de mer de Marseille.  
Photographie de Patrice Ballester (2015).

20. Marcel RONGAYOLO, *L'Imaginaire de Marseille. Port, ville, pôle*, t. 5 : *Histoire du commerce et de l'industrie de Marseille XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*, Marseille, chambre de commerce et d'industrie, 1990 ; Philippe CHAUDOIR, « Boris Grésillon, *Un enjeu "capitale" : Marseille-Provence 2013* », *Géocarrefour* (comptes rendus inédits), 88 (3), 2013, p. 1-3.

21. Le projet d'imiter Paris Plages avec un Mucem Plage avait été formulé pour l'été 2015, mais le coût, 700 000 euros, et les polémiques soulevées par divers syndicats, politiques et responsables d'associations – faire venir du sable de Montpellier, apporter du sable corrosif pour les façades des deux musées, mettre en avant une plage où la baignade est interdite dans le port – mirent un terme à cette initiative.

22. Aude MATHES, *Le Port, figures d'un patrimoine, l'imaginaire pour percevoir les lieux*, s. l., 1994.

*Des imaginaires portuaires valorisés.**Le port comme source de conflits et de représentations contradictoires*

Une autre conséquence du tourisme de masse est visible dans le quartier la Barceloneta, envahi par le « tourisme d'ivresse ». Entre quartier populaire de pêcheurs et quartier touristique, les habitants s'interrogent sur leur avenir, sur leur relation avec le Port Vell, la plage de la Barceloneta et les pratiques des touristes. La saleté, les rapports sexuels dans la rue et sur la plage, mais aussi les fêtes sur les balcons et les toits des maisons avec de l'alcool à profusion – la *balconing* –, les incivilités en tous genres, les crachats, les bousculades des seniors, la vente de drogue, le fait d'uriner dans la rue et une ambiance sonore insupportable, tout cela rend la vie des habitants du quartier insoutenable. Le succès de la Barcelone post-Jeux olympiques de 1992 est une calamité pour certains résidents : des touristes torsés nus, arborant des tenues de plage parfois vulgaires, voire indécentes, abondent, des naturistes sont visibles à proximité de squares pour les enfants, tandis que se développe la location de *pisos*, appartements touristiques, légaux mais aussi illégaux, illégaux ("les narcopisos" ou appartements dédiés à la vente de drogue), souvent très proches des lieux touristiques, du front de mer, des plages, du Port olympique et de son Casino. Un événement anecdotique, car devenu ordinaire sur le front de mer, survenu à la mi-août 2014 – un groupe de jeunes complètement nus, venant de la plage et cachant leur sexe avec leurs mains essayant d'acheter des aliments dans une supérette tenue par des Pakistanais – a montré que les habitants sont prêts à se mobiliser face à ces comportements de jeunes fêtards incompatibles avec la vie d'un quartier historique. La réaction des locaux acquiert d'emblée une forte visibilité alors que les photographies de l'un des reporters-photographes les plus célèbres de Barcelone, natif du quartier<sup>23</sup>, indigné par ce qu'il a vu, se répandent dès le lendemain dans tout le microcosme intellectuel catalan et dans la presse nationale et internationale. À sa suite, l'association des habitants de la Barceloneta organise une riposte à travers de multiples actions (Illu.3). De nombreuses manifestations contre le « tourisme d'ivresse » se succèdent pendant un mois et aboutissent mi-septembre à une chaîne humaine pour le retour à la vie urbaine d'avant<sup>24</sup>. Sans résultat probant. La Barceloneta a la malchance d'être située entre la plage et le centre-ville, et ses rues plaisantes et géométriques héritées d'un embellissement au XVIIIe siècle n'ont pu que contribuer à son (trop grand) succès, et aux dérapages désormais difficilement contrôlables.

23. Il s'agit de Vicens Forner, qui travaille pour l'un des journaux les plus lus en Catalogne et en Espagne, *El Periódico*. Sa famille vit depuis trois générations à la Barceloneta. Il regrette dans le numéro spécial du 31 août 2014 que les habitants se trouvent maintenant aux prises avec la pression touristique et assistent à une perte d'âme de ce quartier typique.

24. Observations de l'auteur sur les événements d'août 2014 jusqu'au 11 septembre 2014.

### *Surtourisme, aménagement et Spring Break à Barcelone et Marseille*

Le fait de demander au maire la fermeture des appartements de location de vacances non déclarés ne change pas la tendance lourde de ce quartier à subir une détérioration morale et économique avec la disparition des boutiques traditionnelles, remplacées par des supérettes, bars et des espaces publics de plus en plus sales. La destruction du tissu social ancien est au cœur des interrogations des manifestants, qui demandent une mixité plus grande, et une montée en gamme des offres touristiques, tout en dénonçant l'incapacité d'un maire jugé comme faible et peu inventif pour remédier à ces problèmes et surtout à la masse, au flot quasi ininterrompu, tout au long de l'année, de jeunes Européens qui viennent faire la fête à Barcelone. Une vie de quartier se meurt malgré des initiatives pour renforcer les liens entre les habitants, comme par exemple la « semaine baroque de la Barceloneta », au cours de laquelle les habitants se déguisent et donnent une autre image du quartier.



Manifestation devant la mairie de Barcelone avec des pancartes  
« La Barceloneta n'est pas à vendre – Un appartement touristique  
= une famille du quartier en moins »

Archives de l'Association des Voisins de la Barceloneta (Août 2014 - aimable autorisation).

*Des imaginaires portuaires valorisés.*

À Marseille, le quartier du Panier, également ancien quartier de pêcheurs et de migrants<sup>25</sup> connaît les conséquences du surtourisme. À raison d'une vingtaine de tours par jour, un circuit ouvert du 1<sup>er</sup> avril au 15 novembre fait découvrir ce quartier pittoresque constitué de ruelles étroites, de zones piétonnes et d'agréables places. Entre les attaques des touristes avec projections de seaux d'eau au début des années 2000 et la création d'associations pour restaurer l'âme du quartier, on constate le même type de situation qu'à Barcelone, mais à un bien moindre degré.<sup>26</sup> Aujourd'hui, le Panier reste marqué par les diverses vagues d'immigrations, et de nombreuses familles d'origine corse ou maghrébine y habitent toujours. Mais sous l'effet des réhabilitations et de l'implantation de lieux culturels, le quartier tend à devenir un lieu de plus en plus touristique. La série télévisée *Plus belle la vie*, dont l'action se déroule à Marseille dans des décors largement inspirés du Panier<sup>27</sup>, a contribué à le rendre populaire.

On constate une tendance à l'installation d'artisans et de commerçants, au lieu de boîtes de nuits ou autres logements bon marché pour étudiants. Le Panier compte par ailleurs le plus grand nombre de processions religieuses de Marseille, avec douze manifestations, dont la fête de la Saint-Pierre et la bénédiction de la mer suivie par les pèlerins. Toutefois les représentations du quartier de jour comme de nuit par les touristes comme par ses habitants sont ambivalentes. La fête du Panier a été annulée en 2013, lorsque Marseille était Capitale européenne de la culture, car jugée non conforme à l'image de la ville avec ses débordements, tandis que des fêtes religieuses plus importantes ont été mises en avant. La question de la sécurité et de la tranquillité la nuit reste une préoccupation pour les habitants. Selon eux, Marseille-Provence 2013, en reconfigurant les flux touristiques, fermant des salles de fêtes et en imposant une fausse représentation d'un vrai quartier portuaire méditerranéen à travers une série télévisée de fin de journée, n'a pas été que bénéfique. À partir de ce constat,

---

25. Le Panier se situait dans la partie la plus ancienne de Marseille, au nord du Vieux-Port à côté de l'hôtel de ville. Trois collines le constituaient : la butte Saint-Laurent, la butte des Moulins et la butte des Carmes. Il désigne actuellement un quartier de Marseille situé dans le 2<sup>e</sup> arrondissement composé de trois quartiers administratifs : La Joliette, Les Grands Carmes et l'Hôtel-de-Ville.

26. Peter HALL, « Waterfronts : A New urban frontier », dans *Waterfronts : A New Frontier for Cities on Water*, Venise, Città d'Acqua, 1993, p. 12-19.

27. La production de la série a même ouvert une boutique dans le quartier qui a fermé en 2015 alors qu'elle n'était pas assez rentable.

### *Surtourisme, aménagement et Spring Break à Barcelone et Marseille*

des stratégies de construction de nouvelles représentations s'opèrent dans un contexte de mondialisation et de concurrence.

### Des mutations au service d'une reconfiguration des représentations portuaires : complémentarité et introspection

Des processus de résilience sont à l'œuvre devant prendre en compte les effets de la mondialisation sur la représentation du port par les touristes internationaux et les acteurs locaux.

### *Espace public et tourisme : de nouveaux enjeux*

Les artistes et les associations d'habitants peuvent nous aider à entrevoir autrement les représentations des ports à travers les siècles et à nous pencher sur leurs effets négatifs dans l'espace public. Ils participent à un dialogue constructif entre les acteurs de la mondialisation et les habitants, pour une ville plus juste, durable et capable d'accepter tant des constantes identitaires que des mutations essentielles à sa vitalité. La présence des associations de quartiers à Barcelone est un moyen de lutte et de mobilisation de l'opinion publique, à des fins de respect d'une identité socio-culturelle d'un quartier historique, comme pour Barceloneta.

L'espace public est un enjeu essentiel de la vie urbaine et de l'image des métropoles européennes à l'international. Il rentre dans la construction d'une image de marque ou de *city branding* parfois trompeuse face à la réalité et à la complexité de l'urbain<sup>28</sup>. Il est alors l'objet d'une mise en compétition, d'une mise en scène et en récit d'un front de mer et de quartiers, comme à Barcelone, qui comporte le risque d'un trop fort succès auprès de la jeunesse lié à l'offre de loisirs bon marché, favorisant les comportements jugés limites, voire inacceptables, pour une partie des habitants désireux de promouvoir un développement durable<sup>29</sup>. Les risques d'une privation ou exclusion des plus faibles de certains espaces publics ou d'une perte de leur identité sont par ailleurs soulevés<sup>30</sup>.

28. Jordi BORJA, *Urbanismo en el siglo XXI. Bilbao, Madrid, Valencia, Barcelona*, Barcelone, UPC, 2004.

29. Charles PERRATON et Maude BONENFANT, *Vivre ensemble dans l'espace public*, Québec, Presses de l'université du Québec, 2009.

30. Cynthia GHORRA-GOBIN, « Les espaces de la médiation : réinventer les "espaces publics" comme symbole de la médiation », 2000, en ligne : <http://www.unesco.org/most/cyghorra.htm>.

*Des imaginaires portuaires valorisés.**De la recherche de l'authenticité à celle de l'esthétisation et uniformisation des ports méditerranéens*

Nous assistons à une esthétisation des espaces publics méditerranéens suivant les codes de la mondialisation. Ce constat ne va pas sans provoquer des questionnements : créer de nouvelles aménités pour permettre de nouveaux débouchés pour les fronts de mer ne génère-t-il pas des villes touristiques fantasmées (Illu.4) ? J'emprunte ici la notion de « capacité de charge » d'une destination touristique forgée par Florence Déprest<sup>31</sup> : la très forte attractivité de ces métropoles avait pu être un atout considérable en période de grave crise économique, mais depuis peu, un basculement s'est opéré et les autorités municipales sont maintenant confrontées à un modèle urbain qui les dépasse. Il est indéniable que Barcelone, tout comme Marseille, profitent de ces aménagements et de nouveaux espaces publics. Mais les deux villes doivent faire également face aux effets négatifs de ce tourisme de masse sur l'environnement et la tranquillité des résidents à proximité du front de mer. Parfois, le retour sur la mémoire du port est un moyen de penser de nouvelles icônes architecturales pour produire ou reproduire des infrastructures emblématiques comme le pont transbordeur de Marseille<sup>32</sup>. L'économie du tourisme impose aux habitants de vivre une nouvelle temporalité<sup>33</sup> et de repenser le tissu social modifié par les spéculations immobilières et des pratiques nouvelles comme Airbnb<sup>34</sup>. L'évolution de ces espaces publics peut être considérée comme une métaphore de la mondialisation touristique impactant durablement les espaces de vie. Aujourd'hui, le Port Vell s'ordonne en un lieu de loisirs attractif sur le modèle américain consistant à récupérer des ports obsolètes pour en faire des espaces publics remarquables en démultipliant les panoramas du front de mer comme à Marseille.

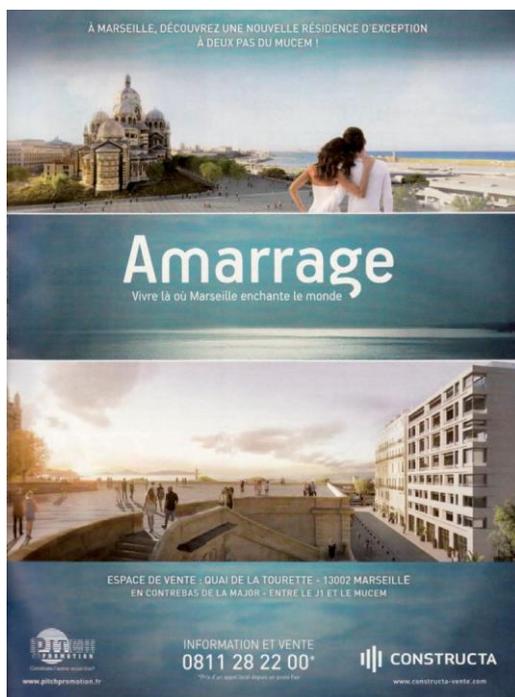
31. Florence DÉPREST, *Enquête sur le tourisme de masse. L'écologie face au territoire*, Paris, Belin, 1997.

32. Myriame MOREL-DELEDALLE (dir.), *La Ville figurée. Plans et vues gravées de Marseille, Gênes et Barcelone*, Marseille, Éditions Parenthèses/Musées de Marseille, 2005 ; voir aussi le projet d'un groupe d'architectes pour Marseille, en ligne [1<sup>er</sup> juillet 2015] : [https://www.youtube.com/watch?v=iWbaEHC\\_KUg](https://www.youtube.com/watch?v=iWbaEHC_KUg).

33. François TOMAS, *Les Temporalités des villes*, Saint-Étienne, Publications de l'université de Saint-Étienne, 2003.

34. Cf. l'article de Nicole GELINAS, « Airbnb is a Problem for Cities Like New York and San Francisco », *New York Times*, 16 juin 2015, en ligne [1<sup>er</sup> juillet 2015] : <http://www.nytimes.com/roomfordebate/2015/06/16/san-francisco-and-new-york-weigh-airbnbs-effect-on-rent/airbnb-is-a-problem-for-cities-like-new-york-and-san-francisco>.

## Surtourisme, aménagement et Spring Break à Barcelone et Marseille



Amarrage, publicité, Pitch Promotion, Constructa (2014).

Cette démarche se développe de manière quasi systématique en Europe, mais en intégrant des particularismes locaux comme à Gênes<sup>35</sup>. Ces ports présentent l'avantage d'être plus diversifiés, mais ils demeurent un peu moins compétitifs face à d'autres totalement consacrés à telle ou telle activité : appontements, pêche et loisirs. Pepe Carvalho à Barcelone, le héros de Manuel Vázquez Montalbán, s'interroge souvent sur le devenir de son port, davantage métaphore de la mondialisation qu'espace d'authenticité où les anciens truands réglèrent leurs comptes. On assiste à l'émergence d'une nouvelle identité portuaire émanant d'une difficile conciliation entre anciennes et nouvelles représentations : celle des touristes et celle des décideurs politiques avec les habitants en proie au mal-logement. La proximité entre le front de mer et le patrimoine culturel du centre-ville donne à ces métropoles une image positive à l'échelle internationale grâce à la complémentarité entre le ludique (plage et front de mer) et le culturel

35. Carlos GOTLIEB, « Les enjeux et les hommes », dans Ariella MASBOUNGI (dir.), *Penser la ville par les grands événements*. Gênes, Paris, Éd. de La Villette, 2004, p. 1-24.

*Des imaginaires portuaires valorisés.*

(patrimoine architectural ancien et nouveau, structures muséales). Mais à l'échelle locale, le dialogue reste difficile, et l'on voit les pratiques des touristes s'opposer à des demandes de tranquillité de la population locale. Cette stratégie de redéploiement des activités des ports peut être un facteur de croissance économique, mais pose parallèlement d'amples questions concernant la gestion de l'environnement comme pour la pollution provenant des rejets multiples des croisières et des ferries à Marseille et à Barcelone. Cependant, des améliorations sont possibles à moyen terme grâce aux efforts conjoints des armateurs et des autorités portuaires<sup>36</sup>.

Si des capitales touristiques comme Barcelone et Marseille comptent sur les retombées du tourisme dans une période de crise économique, les dégâts du tourisme de masse sont pointés par des artistes et des associations de voisinage, révélant la difficile conciliation entre les désirs des vacanciers et le quotidien des habitants et mettant au défi les acteurs de ces villes bien souvent confrontés à des représentations contradictoires de ces espaces.

---

36. Stephen PAGE, *Urban Tourism*, Londres, Routledge, 1995.