

Contribution à la journée d'études :

« Penser les environnements en sciences humaines et sociales », UMR TELEMMe, MMSH-Aix-en-Provence, avril 2018.

De l'environnement urbain aux mouvements sociaux : réflexion autour de projets d'aménagements du littoral méditerranéen espagnol. Les exemples de la Barceloneta et du Cabanyal

Le bétonnage des côtes méditerranéennes de l'Espagne contemporaine a fait couler beaucoup d'encre quant aux dégâts écologiques sur le paysage côtier¹. Néanmoins, les seules répercussions écologiques ne suffisent à décrire les ravages de la politique d'aménagement initialement menée sous le franquisme. En réalité, tout au long des dernières décennies, l'espace urbain de la côte méditerranéenne espagnole a été, à maintes reprises transformé, au même titre que l'environnement au sens naturel du terme. Il est communément accepté que la notion d'environnement urbain renvoie implicitement à des phénomènes perçus de façon négative. Il est souvent question de pollution de l'air, de l'eau ou encore de pollution sonore². Malgré cela, cet objet est aussi devenu un enjeu stratégique dans le développement politique et économique de la péninsule ibérique. Il nous semble important aujourd'hui d'interroger la notion d'environnement dans le cadre de l'urbain pour saisir les variations de sens dont cette notion fait l'objet. Pour ce faire, nous allons nous intéresser à divers projets élaborés lors de périodes historiques différentes et étudier dans un premier temps l'environnement lorsqu'il est méprisé, dans une deuxième partie nous étudierons les revendications dont il fait l'objet et enfin, nous analyserons l'environnement urbain lorsqu'il est repensé par les autorités afin de rendre compte des mesures de protection dont il peut faire l'objet.

1. Retour sur un environnement urbain méprisé

À partir des années 1960, le tourisme devient l'un des secteurs privilégiés du développement économique de l'Espagne, raison pour laquelle des infrastructures, telles que

¹ BARON-YELLES, Nacima, *Atlas de l'Espagne une métamorphose inachevée*, Paris, Autrement, 2009.

² METZGER, Pascale, « Contribution à une problématique de l'environnement urbain », *Cahiers des Sciences humaines*, vol. 30, n° 4, 1994, pp. 596-598.

des hôtels ou des restaurants, fleurissent en grand nombre sur le littoral méditerranéen. Les chiffres proposés par Stéphane Pelletier sont d'ailleurs très significatifs de la massification de ce phénomène favorisé par l'allongement des congés payés en Europe³ : « de moins d'un million de visiteurs en 1950, le pays passe à 10 millions en 1961, 16 millions en 1966 pour atteindre le chiffre record de 34 millions en 1973 »⁴. Le tourisme espagnol promet à cette période un cadre patrimonial très riche, de longues plages non surpeuplées, des températures élevées même en hiver et un taux de change très avantageux⁵. C'est pourquoi, les côtes catalanes notamment, et plus largement le littoral méditerranéen de l'Espagne (*Costa Brava*, *Costa Dorada* et plus au sud la *Costa del Sol*) entrent dans une phase d'urbanisation intense.

Le ministère de l'Information et du Tourisme accorde d'ailleurs un grand nombre de permis de construire. Le boom de constructions touristiques touche alors rapidement les villages côtiers. *Benidorm* est l'un des exemples les plus représentatifs de cette massification de l'urbanisation à visée touristique.



Figure 1: « Benidorm el paradigma del turismo insostenible »

Source:<https://www.ostelea.com/es/actualidad/blog-turismo/antes-despues-5-playas-muy-contaminadas-espana>

Ce bourg de la province d'Alicante situé sur la *Costa Blanca* devient, en l'espace de quelques années, une station balnéaire dans laquelle gratte-ciels, restaurants et hôtels

³ BARON-YELLES, Nacima, *Atlas de l'Espagne, une métamorphose inachevée ?*, *Ibid.*, p. 66.

⁴ PELLETIER, Stéphane, *L'Espagne d'aujourd'hui*, Paris, Armand Colin, 2014, p. 113.

⁵ BENNASSAR, Bartolomé ; BESSIERE, Bernard, *Espagne : histoire société culture*, Paris, La Découverte, 2009, p. 165.

occupent la majorité du tissu urbain. Passant d'un village vivant au rythme de la pêche et de l'agriculture à une destination touristique à la mode, cet espace urbain, dont le potentiel touristique est exacerbé, est radicalement transformé au prisme de la rentabilité. Des tours d'une cinquantaine d'étages se substituent aux anciennes maisons d'un ou deux étages tandis que les marchés locaux sont remplacés par les infrastructures modernes de consommation de masse.

Dans cette même logique de profit, le littoral barcelonais est pourvu, dès 1965, d'un projet d'aménagement, le *Plan de la Ribera*. Les terrains dont il est ici question, sont jusqu'alors occupés par de lourdes infrastructures industrielles dont l'obsolescence rend obligatoire leur reconversion. Cette démarche s'inscrit directement dans le processus de tertiarisation de la ville qui tend à revaloriser l'image de Barcelone et de son littoral pour la rendre plus compétitive dans le domaine touristique.

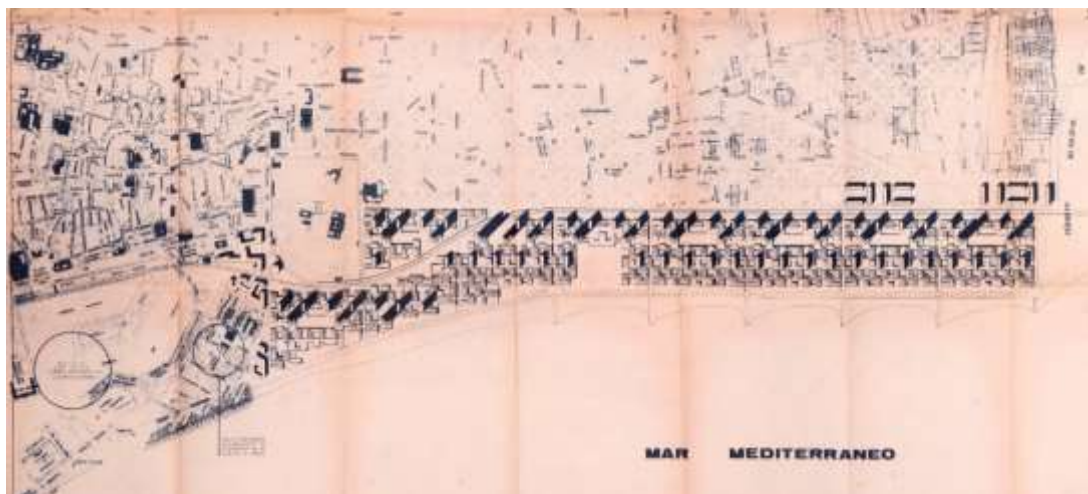


Figure 2: *Plan de la Ribera* (1965)

Source : Arxiu Municipal Contemporani de Barcelona : AMCB: 18354/1966, Pla parcial del barri Ribera – Planols número 1-10.

Le projet initialement pensé par le *Plan de la Ribera* prévoit l'installation d'une forte densité de population, à savoir environ 180 000 habitants, et une série d'immeubles construits sur le même schéma : des parkings occupant les rez-de-chaussée tandis que des commerces et logements les surplombent depuis les étages supérieurs. Ce type d'aménagement, mené à des fins spéculatives, et ce, quoiqu'il en coûte à l'environnement urbain ou à la population qui le compose, ne semble correspondre en rien à celui de la *Barceloneta* en matière de standing. Étant pensé de façon indépendante quant aux zones

déjà construites et habitées, il paraît plutôt destiné à une clientèle aux ressources économiques élevées.

Néanmoins, cette période est aussi l'occasion de développer les réseaux de communication, qu'ils soient routiers, ferroviaires ou aériens sur tout le territoire. La construction de l'autoroute AP-7 débute, par exemple en 1966⁶. Cela étant, l'automobile va prendre une place excessive. Les réseaux sont avant tout développés entre la France et l'Espagne, pour desservir les stations balnéaires en plein expansion, telles que *Benidorm*. De surcroît, cette prépondérance du trafic se retrouve aussi au sein des plans d'aménagement des villes. D'ailleurs le *Plan de la Ribera*, que nous venons d'évoquer, prévoit l'édification d'une autoroute.

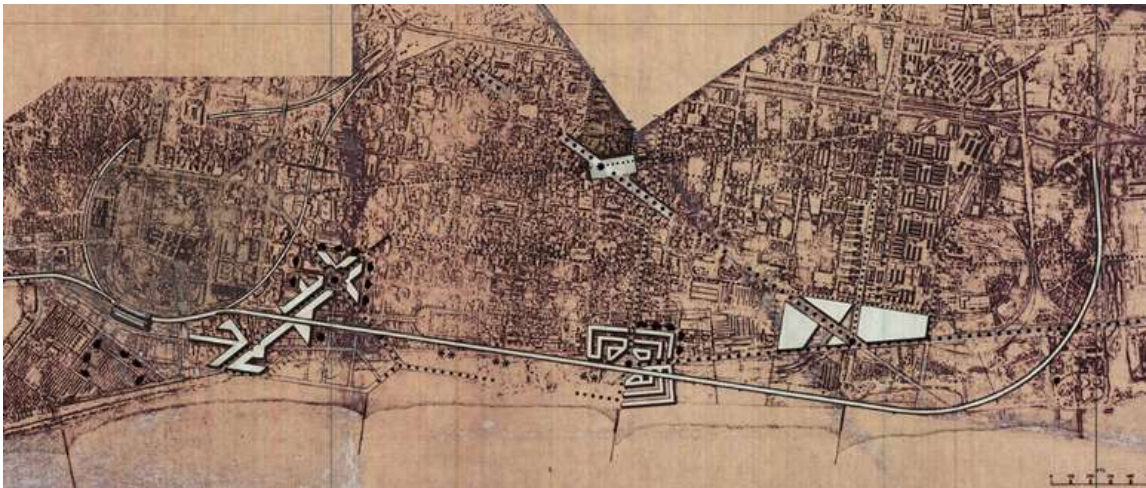


Figure 3 : Réseau autoroutier envisagé dans le cadre du Plan de la Ribera - 1971

Source: SOLÀ-MORALES, Manuel ; BUSQUETS, Joan. ; DOMINGO, Miguel et al., *Barcelona, Remodelación Capitalista o Desarrollo Urbano en el Sector de la Ribera-Oriental -Materiales de la Ciudad, n° 1*, Barcelona, Editorial Gustavo Gili, 1974.

Ce projet, qui semble déjà fort décousu quant au reste des quartiers littoraux, s'érige ainsi en véritable barrière physique entre le centre de Barcelone et sa zone côtière.

À Valence, à la suite d'une grande inondation du fleuve *Turia* en 1957, les autorités décident elles aussi d'accroître le réseau routier, le but initial étant de dévier le fleuve pour éviter de futurs débordements. Pour ce faire la *Solución Sur* est adoptée en décembre 1961.

⁶ OLIVERAS SAMITIER, Josep, « Los espacios de innovación en Cataluña. El papel de la autopista del Mediterráneo », HUMBERT, André ; MOLINERO HERNANDO Fernando ; VALENZUELA RUBIO, Manuel, (eds), *España en la Unión Europea. Un cuarto de siglo de mutaciones territoriales*, Collection de la Casa de Velázquez, Madrid, 2011, p. 169.



Figure 4 : Inondation de 1957 et plan Solución Sur (1966)
 Source: Ricardo Martínez Alzamora, architecte, chef du bureau technique de l'information urbanistique

Elle prévoit la déviation du fleuve et la mise en place d'un nouveau réseau ferroviaire et autoroutier. Des axes de communications sont envisagés à cet effet : un premier rejoindrait Madrid par la construction d'une voie rapide dans l'ancien cours du fleuve tandis qu'un second ferait la jonction, via les quartiers littoraux, avec Barcelone. L'environnement urbain n'est pas pensé ici en termes d'habitats mais en termes de transports. Cette volonté est d'ailleurs reprise dans la nouvelle planification du *Cabanyal* en 1975 avec l'élaboration du *Plan Parcial 13*, dans lequel une autoroute traverse le quartier de part en part.

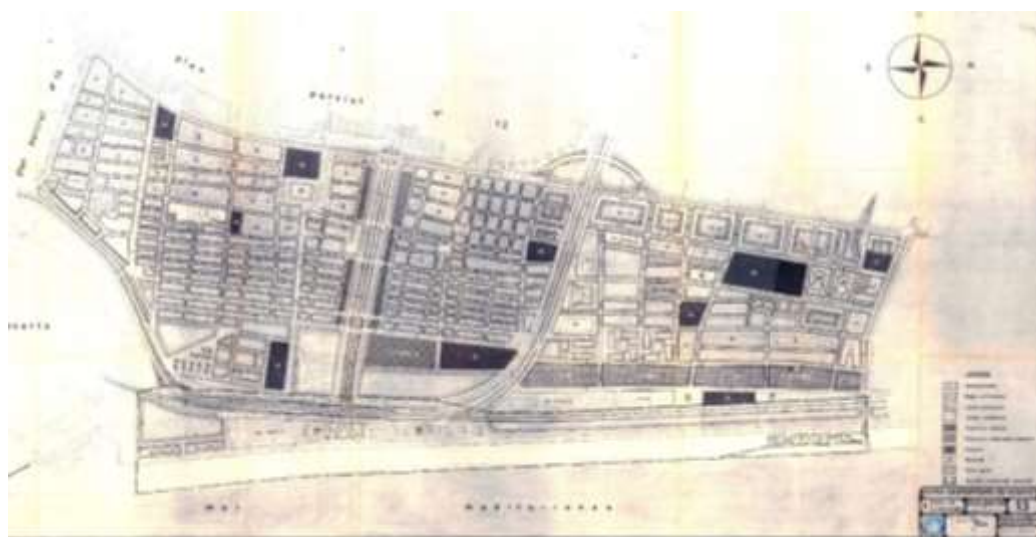


Figure 5 : Plan Parcial 13 (1975)
 Source: Ricardo Martínez Alzamora, architecte, chef du bureau technique de l'information urbanistique

Sacrifiés sur l'autel de la modernité, ces espaces traditionnels dont les modes de vie et la morphologie sont spécifiques sont alors progressivement planifiés pour répondre aux

attentes touristiques et spéculatives. Néanmoins la seule période franquiste ne suffit à analyser les conséquences du développement touristique sur le littoral méditerranéen. L'avènement de la démocratie a bien entendu métamorphosé le rapport des pouvoirs à l'aménagement du territoire mais ce changement de paradigme ne s'est pas toujours réalisé au profit des habitants. Les villes du pourtour méditerranéen entrent en concurrence, à partir des années 1990, dans le domaine du tourisme avec les pays du Maghreb. Devenant des candidats sérieux dans ce secteur, ils poussent l'Espagne à renouveler son offre⁷. Les quartiers littoraux se convertissent en lieux stratégiques pour les autorités. Leur potentiel est d'ailleurs clairement décelé lors de l'Olympiade de 1992. Mais désormais, il ne semble plus question, tel que ce fut le cas lors des précédentes décennies, de bétonner le rivage pour générer un maximum de logements et de rendements. L'intervention urbanistique souhaite plutôt s'organiser autour d'événements ou de projets au service de l'image de la ville, pour la rendre plus attractive mais également plus moderne.

C'est ainsi qu'en 2007, un nouveau projet, le *Plan de ascensores*, est proposé dans le quartier de la *Barceloneta*. Mettant en avant l'accessibilité aux logements, il prévoit la destruction d'une partie des *quarts de casa*, c'est-à-dire des logements typiques de la *Barceloneta* pour placer, au cœur de chaque immeuble un ascenseur. Sous couvert de l'amélioration de la qualité de vie, il est surtout question, selon les résidents, de métamorphoser totalement le tissu social du quartier. Placer des ascenseurs dans chaque immeuble revient à agrandir les logements, à élever leur standing et donc à évincer les habitants, pour la plupart issus de classes moyennes, voire populaires. À cette prévision de restructuration interne du bâti s'ajoute, quelques années plus tard, en 2009, la construction d'un hôtel de luxe sur la plage, à quelques kilomètres du quartier, l'hôtel *Vela*.

À Valence, en 1998, la municipalité reprend, parallèlement à la construction de la Cité des Arts et des Sciences (*Ciudad de la Artes y de las Ciencias*), un projet historique de prolongement d'une des plus grandes artères de la ville, l'*Avenida Blasco Ibáñez*.

⁷ BENNASSAR, Bartholomé ; BESSIERE, Bernard, *Espagne : histoire société culture*, Paris, *Ibid.*, p. 166.



Figure 6 : PEPRI Cabanyal-Canyamelar. Valence, 2001

Source : Ayuntamiento de Valencia. URL: <http://www.plancabanyal.es/plano.php?id=TmpJPQ>

Dans le but de relier le centre-ville à la plage, ce projet prévoit la scission en deux, du quartier du *Cabanyal*, pour laisser place à un boulevard bordé d'immeubles récents. La ville posséderait ainsi un front de mer des plus moderne qui serait directement relié à son centre historique. Par la même occasion, une partie des maisons traditionnelles du quartier serait rasée pour laisser place à des immeubles contemporains, idylliques pour accueillir des compétitions sportives de renommées internationales, telles que l'*America's Cup*.

L'image de marque des villes méditerranéennes semblent ainsi passer par la requalification des fronts de mer, dont la modernisation est fortement recherchée. En réalité, étant donné que l'environnement a ici pour domaine d'application direct l'espace urbain, à savoir, la ville, il mobilise nécessairement plusieurs données telles que le rapport à l'économie ou au pouvoir politique. Le positionnement spécifique et stratégique des quartiers étudiés représente de surcroît diverses opportunités en termes d'image de la ville ou d'attrait touristique. Dans l'aménagement du territoire, se joue ainsi le rapport entre le pouvoir, les enjeux économiques, l'espace et la considération de ce dernier en tant qu'environnement. Mais nous allons voir que cet environnement urbain, parfois négligé par les autorités, fait aussi l'objet de revendications, dans la mesure où il apparaît comme un espace à défendre.

2. L'environnement urbain revendiqué et défendu : les mouvements sociaux de la Barceloneta et du Cabanyal

La *Barceloneta* ou encore le *Cabanyal* ne sont pas de simples portions de terre sur lesquelles se trouvent des constructions. Ils sont porteurs, à bien des égards, de significations, et sont, en ce sens des environnements. Entendu comme un espace bâti autour duquel se tisse une diversité de relations sociales en lien avec son territoire⁸, ce que l'on nomme l'environnement urbain est bien souvent à l'origine de revendications. Contestant des modèles de ville pilotés par la spéculation, les intérêts et capitaux privés qui ne tiennent pas compte du milieu dans lequel les projets urbanistiques interviennent, des mouvements de riverains se sont progressivement constitués, des années 1960 à nos jours, pour défendre leur territoire, leur patrimoine historique ainsi que les valeurs qu'il véhicule.

Faisant tantôt l'objet de réformes tantôt l'objet de revendications, l'environnement urbain est à l'origine de multiples représentations. Il est donc différemment perçu selon les acteurs mais également selon le contexte⁹. Dans le quartier de la *Barceloneta* des années 1960, par exemple, le *Plan de la Ribera* a impulsé la mobilisation des habitants, par le biais de leur association de quartier. Elle réclame la reconversion des anciens bâtiments industriels en logements accessibles aux populations du quartier ainsi que la construction d'infrastructures publiques telles que des crèches, des bibliothèques ou des espaces verts. Fort d'une mobilisation massive, réunissant chercheurs, professionnels et habitants, ce mouvement a eu gain de cause et les propositions de la société civile ont été reprises dans les projets suivants. Néanmoins, toujours dans ce même quartier, à partir des années 2000, d'autres projets municipaux, d'abord le *Plan de ascensores* (2007) puis l'hôtel *Vela* (2009), ont une nouvelle fois mobilisé les habitants autour d'une structure associative dénommée *plataforma ciudadana*, l'*Associació de la Ostia*. Les revendications, certes toujours matérielles, tiennent dorénavant davantage d'une volonté de maintenir les populations en

⁸ SENEAL, Gilles, « Environnement urbain : cartographie d'un concept », SENEAL, Gilles (ed.), *Environnement Urbain / Urban Environment* [En ligne], vol. 1, 2007.

URL : <http://journals.openedition.org/eue/824>

⁹ LELANDAIS, Gülçin Erdi, « « Quartiers de contestation... quartiers d'exclusion » », *Cultures & Conflicts* [En ligne], n° 76, 2009, p. 164. URL : <http://conflits.revues.org/17812>

place, en d'autres termes, de lutter contre les phénomènes de gentrification. Le fait est que la construction d'un hôtel de luxe démontre clairement la volonté de régénérer la clientèle, d'une origine économique élevée alors que la sociabilité, née de l'histoire ouvrière et maritime commune des habitants, est très forte dans cet espace.

Dans le quartier du *Cabanyal*, divers mouvements de contestations ont également accompagné le développement du projet historique de l'avenue *Blasco Ibáñez*. Dans cette lutte d'abord menée par l'association de quartier puis par la plateforme citoyenne *Salvem el Cabanyal*, le vecteur principal de la mobilisation se trouve être le patrimoine, au sens large du terme. Tel que l'explique Kevin Lynch, chaque élément urbain joue un rôle essentiel dans la vie de l'habitant¹⁰. Une place peut, selon l'expérience et le vécu de la personne, signifier un lieu de rencontre entre des habitants tandis qu'une bâtisse ou un croisement peut s'ériger comme un point de repère pour d'autres. L'environnement urbain inclut donc des notions de représentation, voire de valeur identitaire, associées à l'espace. Par ailleurs, la sociabilité présente dans le quartier, n'est pas due aux seules origines sociales des habitants, elle est également la conséquence de la forme du quartier et de la façon dont il est pratiqué. La forme réticulaire du quartier du *Cabanyal* par exemple, à savoir son tracé géométrique en forme de quadrillage, implique des pratiques sociales fortement revendiquées. Les rues étroites qui ne permettent qu'une circulation à sens unique et un trafic peu dense, engendrent une véritable proximité entre les habitants et un « vivre ensemble », renforcé par la mitoyenneté des maisons, sans cour intérieure.

La défense des environnements formés par *Cabanyal* ou la *Barceloneta* ne se limite pas à la défense de la réalité physique mais s'attache plutôt à revendiquer ce qui correspond au « résultat de quelque chose qui ressemblerait à des relations sociales impliquant la matérialité, s'appliquant aux choses réelles et virtuelles »¹¹. De là, la volonté d'une part de préserver le bâti existant, vecteur de représentations sociales diverses ou, d'autre part, de maintenir la population en place afin de conserver un tissu relationnel porteur de sens.

¹⁰ LYNCH, Kevin, *L'image de la Cité*, Paris, Dunod, 1999, p. 149.

¹¹ METZGER Pascale, « Contribution à une problématique de l'environnement urbain », *Ibid.*, 1994.

Les divers projets que nous avons évoqués n'ont pas nécessairement abouti, les mouvements sociaux qui en ont découlés expliquent en partie cet inachèvement.

3. L'environnement urbain repensé par les divers acteurs de la ville : un environnement protégé ?

Les autorités ont, parfois sous la contrainte, reconsidéré leur façon de mener les projets, voire les fondements même desdits projets. Divers facteurs expliquent ce changement de paradigme, relatif à la considération de l'environnement urbain. Tout d'abord la pertinence des arguments avancés par la contestation sociale a eu un impact considérable sur la démarche des autorités. De la même manière, leurs actions, la façon dont elles ont été menées ou les alternatives proposées ont elle aussi joué un rôle déterminant. Le *Plan de ascensores* a par exemple été annulé à la suite de la mobilisation des riverains, constitués en *plataforma ciudadana*, pour mieux agglomérer professionnels et habitants au sein d'une réflexion commune.

Rappelons par ailleurs l'importance du lien entre le pouvoir et l'espace urbain. La réadaptation des projets, lorsqu'elle a eu lieu, a eu cours lors de phase politique particulière. Le fait est que la morphologie des villes est bien souvent modelée selon l'idéologie du pouvoir. En investissant un espace ou un lieu chargé d'histoire, les autorités assoient leur légitimité. Ce genre de pratiques est d'ailleurs développé pour marquer symboliquement, dans la pierre, la présence politique dans l'espace urbain¹². Lors de la Transition démocratique en Espagne, (1975-1982), à savoir le passage de la dictature franquiste à un modèle démocratique, l'intervention urbanistique s'oriente d'abord vers la substitution progressive de la symbolique franquiste du panorama urbain puis vers la mise en place de nouveaux projets. D'après Vincent Veschambre « les changements de régime politique sont bien entendu propices à des destructions significatives d'une volonté d'effacement »¹³.

De nouveaux instruments tel que les PERI (*Plan Especial de Reforma Interior*) voient ainsi le jour. Le quartier de la *Barceloneta* en bénéficie dès 1986 et sa réhabilitation

¹² VESCHAMBRE, Vincent, « Le recyclage urbain, entre démolition et patrimonialisation : enjeux d'appropriation symbolique de l'espace », *Noroiis* [En ligne], n°195, 2005, p. 9.

¹³ *Ibid.*, p. 3. URL : <http://noroiis.revues.org/548>

est révélatrice du rapport entre le pouvoir et l'espace. Il s'agit d'un aménagement conçu en collaboration entre les professionnels de l'urbain, la classe dirigeante locale et les habitants. Il n'est plus ici question d'élaborer des résidences de haut standing, incohérentes quant à leur contexte d'implantation mais bien de repenser cet espace au service des habitants en l'équipant des infrastructures manquantes à leur bien-être. Le citoyen se retrouve donc, tout comme la pierre, « réhabilité » dans l'imaginaire collectif de la ville à l'instar des nouvelles municipalités qui s'affirment au cœur de la société démocratique pour se démarquer du régime précédent. Dès lors, l'environnement urbain, en tant qu'ensemble physique autour duquel se combinent les pratiques sociales, devient le moteur de nouvelles applications politiques.

De fait, tel que l'a été le quartier du *Cabanyal* en 1979, des espaces vont très tôt, durant la Transition, être déclarés « Ensemble historique et artistique » (*Conjunto Histórico Artístico*) par le Ministère de la Culture¹⁴. Ce cadre législatif permet la reconnaissance officielle de la valeur patrimoniale de certains espaces et régule, par ailleurs, l'intervention urbanistique. Cette volonté est confirmée par l'approbation de la loi 16/1985, du 25 de juin, « Du patrimoine historique espagnol » (*Del Patrimonio Histórico Español*). Ce texte détermine le rôle et les compétences de l'État, dans cette matière et permet, de surcroît, l'émergence d'une nouvelle figure juridique, le « Bien d'intérêt culturel » (*Bien de Interés Cultural*). Cette nouvelle mesure, dont le *Cabanyal* bénéficie à partir de 1993, prévoit des plans spéciaux de planification afin de réguler les interventions et protéger les biens, tels que les immeubles. Par ailleurs, d'autres lois telles que *Ley de rehabilitación* (1983) tentent de règlementer les opérations dans des espaces dont la valeur patrimoniale est reconnue. Pour des raisons matérielles, nous ne pouvons ici dresser la liste de tous les textes légaux relatifs à la gestion des biens patrimoniaux. Néanmoins, cet aperçu démontre la volonté de plus en plus accrue des autorités de tenir compte de la spécificité des espaces dans lesquels elles interviennent.

Malgré cela, les seuls outils urbanistiques ne semblent pas pour autant suffire à la résolution des problématiques rencontrées dans certains environnements. La lutte urbaine

¹⁴ HERVÁS MÁ, Jorge, « El barrio del Cabanyal-Canyamelar de Valencia: historia y futuro », *Ciudad y territorio: Estudios territoriales*, n° 191, 2017, p. 7.

qui s'est développée dans le cas du quartier valencien du *Cabanyal* entre 1998 et 2016 illustre les difficultés inhérentes à la transformation urbaine malgré des tentatives de gestion des problématiques par voie juridique.

Conclusion

Au-delà du rapport aux pouvoirs politiques et économiques, toute la réflexion quant à la transformation de l'espace urbain demeure de taille. Tout l'enjeu réside dans le rapport entre l'espace bâti et l'espace vécu ainsi que sa place dans les représentations collectives. Il s'agit de prendre en considération ce qui est destructible ou non, à savoir la valeur accordée au bâti, selon l'image qu'il renvoie à la population. Par ailleurs, il est aussi question d'articuler le maintien de la population dans son environnement aux besoins de modernisation de ce dernier. Pour ce faire, à l'instar de ce qui se développe progressivement dans le domaine naturel avec par exemple la promulgation de la *Ley de Costas* en 1988, le cadre légal va tenter de répondre à une double expectative : à savoir, répondre aux besoins de modernisation des villes côtières dans le cadre d'une activité touristique très concurrentielle, tout en prenant en considération les revendications citoyennes de participation et de préservation du patrimoine, au sens large du terme (qu'il soit historique, artistique, culturel, matériel ou immatériel). Analyser un environnement urbain et sa transformation revient donc à comprendre les modes de production de la ville mais également les pratiques sociales qui y ont cours.

Ainsi, les mouvements sociaux, bien qu'ils ne parviennent pas systématiquement à l'aboutissement de leurs revendications, sont essentiels car ils permettent de révéler des dysfonctionnements et amènent à une réflexion des pouvoirs publics quant à la transformation de l'espace urbain, et ce, d'autant plus dans le cadre d'un contexte politique en mutation.