



HAL
open science

Croisières et overtourism (surtourisme). Les nouvelles logiques spatiales du port de Barcelone: tourisme de croisière, aménagement et paysage

P. Ballester

► To cite this version:

P. Ballester. Croisières et overtourism (surtourisme). Les nouvelles logiques spatiales du port de Barcelone: tourisme de croisière, aménagement et paysage. *Etudes Caribéennes*, 2012, Le tourisme de croisière: territorialisation, construction des lieux et enjeux de développement, 18, 10.4000/etudescaribeennes.5154. hal-02923264

HAL Id: hal-02923264

<https://hal.science/hal-02923264>

Submitted on 5 Sep 2020

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.

Patrice Ballester

Les nouvelles logiques spatiales du port de Barcelone : tourisme de croisière, aménagement et paysage

Avertissement

Le contenu de ce site relève de la législation française sur la propriété intellectuelle et est la propriété exclusive de l'éditeur.

Les œuvres figurant sur ce site peuvent être consultées et reproduites sur un support papier ou numérique sous réserve qu'elles soient strictement réservées à un usage soit personnel, soit scientifique ou pédagogique excluant toute exploitation commerciale. La reproduction devra obligatoirement mentionner l'éditeur, le nom de la revue, l'auteur et la référence du document.

Toute autre reproduction est interdite sauf accord préalable de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France.

revues.org

Revues.org est un portail de revues en sciences humaines et sociales développé par le Cléo, Centre pour l'édition électronique ouverte (CNRS, EHESS, UP, UAPV).

Référence électronique

Patrice Ballester, « Les nouvelles logiques spatiales du port de Barcelone : tourisme de croisière, aménagement et paysage », *Études caribéennes* [En ligne], 18 | Mars 2011, mis en ligne le 29 avril 2013, consulté le 10 mai 2013.
URL : <http://etudescaribeennes.revues.org/5154> ; DOI : 10.4000/etudescaribeennes.5154

Éditeur : Université des Antilles et de la Guyane
<http://etudescaribeennes.revues.org>
<http://www.revues.org>

Document accessible en ligne sur :
<http://etudescaribeennes.revues.org/5154>

Document généré automatiquement le 10 mai 2013. La pagination ne correspond pas à la pagination de l'édition papier.

© Tous droits réservés

Patrice Ballester

Les nouvelles logiques spatiales du port de Barcelone : tourisme de croisière, aménagement et paysage

«Le navire, et encore plus la croisière, continuent de fasciner et d'appeler vers une expérience qui, au-delà des mers, demeure celle d'infrastructures hors du commun, intimement liées aux percées technologiques et à l'imaginaire humain.»

Professeur Alain A. Grenier, 2008, Teoros.

Introduction

- 1 À Barcelone, la statue de Christophe Colomb haute de 60 mètres indique toujours la direction à suivre, la Mer et les Indes par bateau. Le tourisme de croisière est devenu un enjeu fondamental de la politique touristique de la ville de Barcelone ainsi que de ses services de l'urbanisme et de l'aménagement. Le fait de penser l'urbanisme par les loisirs, le tourisme et les masses considérables d'individus à réguler n'est plus à démontrer comme celui de jouer sur le port marketing (Gavari-Barbas, 2002, Bernard, 1999), sans oublier le fait de constater la croissance importante du phénomène de démocratisation des croisières en lien avec la multiplication des offres, changement de gabarit des navires et capacité portuaire à s'adapter aux nouvelles demandes (CLIA, 2006, OMT, 2003, Cudahy, 2001). Un tourisme d'exception s'additionne à un tourisme urbain d'un jour lors de l'escale proprement dite (Page, 1995, Judd, Fanstein 1999).
- 2 L'aménagement du port d'arrivée et de départ de la croisière et sa mise en réseau avec l'hinterland proche sont devenus essentiels (Fournier, 2011). De plus, ces opérations doivent intégrer la notion de beauté, de *waterfront* régénéré et de qualité paysagère offerte aux touristes et par répercussions aux Barcelonais pour la recherche d'une croissance économique durable dans une ville touristique de rang mondial. La période post deuxième Guerre mondiale privilégie plutôt le centre-ville touristique que les fronts de mer et le contact avec l'élément naturel (Cazes ; Potier, 1996, 1998), les aménageurs ont raisonné dans le domaine de l'utilité et non de la créativité et forme ludique des ports ceci à grande échelle notamment en France. Pourtant l'Espagne de Franco a toujours réfléchi sur les possibles aménagements portuaires de ses capitales régionales de par son passé maritime avec quelques actions, mais pas véritablement de stratégie à long terme jusqu'en 1980 (Solà-Morales i Rubió, 1984). La décennie quatre-vingt marque le retour d'une image de la ville touristique passant par la récupération d'interface maritime imposante nécessitant des aménagements concertés en vue du tourisme de croisière et de plaisance (Montaner, 1992). On redonne du sens à la ville par la volonté d'aménager ses infrastructures portuaires pour l'accueil des touristes venus de la mer (non majoritaire mais de plus en plus nombreux), s'additionnant aux autres touristes du continent.
- 3 La capitale catalane désire appliquer sa politique volontariste de création d'espace public de qualité avec les impératifs des ports de croisières, l'évolution du port et sa capacité a généré un paysage urbain de la mondialisation se conçoit dans le respect du passé de la ville et de la modernité catalane (Ballester, 2013). L'espace public devient un moyen de créer des lieux d'urbanité, *«notre hypothèse est que la rue et la place sont des formes d'architectures urbaines fondamentales pour créer des lieux d'urbanité, mais qu'elles sont en plus l'élément de base assurant la connexion de ces lieux entre eux.»* (Pumain, Paquot, Kleinschmager, 2006). Le premier projet urbain barcelonais des années 1980 propose des solutions à la fois esthétiques et comptables de la gestion de son port d'escale à travers l'événement urbain catalyseur des Jeux olympiques de 1992 et son port de la Nova Icaria et de croisière dit *«Quai de Barcelone»*. Depuis, les autorités portuaires, la municipalité et la région désirent entretenir et développer le tourisme de croisière et bénéficier des aménagements pour le bien commun de toute la

population. Concrètement, comment Barcelone par l'intermédiaire des escales de croisières arrive à mettre en scène et en récit son urbanité renouvelée au profit d'aménagement dit durable et respectueux de l'environnement ?

- 4 À cette fin, notre raisonnement se décompose en trois parties reprenant les interrogations suivantes : quand une ville flottante arrive à quai, quels sont les bénéfices d'un tourisme de croisière devenu de masse pour Barcelone ? Comment concevoir les nouveaux ports d'escale au plan des aménagements durables d'accostages et de circulation-attente des touristes ? Quelles répercussions sur le paysage urbain d'un front de mer sous-pression touristique – quid des perceptions-représentations nouvelles ?

1. Ports de croisières et développement durable : Barcelone face au tourisme de masse

- 5 Indéniablement, les chiffres du tourisme et récemment du nombre de passagers des croisières à Barcelone font rêver, pourtant les pratiques et représentations sur la capitale catalane des touristes d'un jour tendent à nous faire penser à une incompatibilité de fait avec les préceptes d'un tourisme durable.

1.1. Tourisme de masse et de croisière : la réussite de Barcelone

- 6 Barcelone devient une marque de fabrique touristique mondiale, une image de ville dynamique, moderne et attrayante par son architecture, ses fêtes et son art de vivre. Elle s'impose depuis le jour où Juan Antonio Samaranch donna à sa ville le droit d'organiser des Jeux olympiques associés à des opérations urbanistiques d'envergures et un marketing-communication faisant de la capitale catalane la troisième ville la plus visitée d'Europe 2011 avec 13 millions de visiteurs (Barcelona Turisme, 2011). Le tourisme de masse est un enjeu majeur pour la capitale catalane, la Catalogne et l'Espagne en proie à la plus grande crise hypothécaire depuis plus de 400 ans. De 1980 à 2011, la ville voit sa courbe progresser de 1 million de touristes en 1980 à timidement 1,75 millions en 1990, puis 4 millions en l'an 2000 pour atteindre le chiffre record fin décembre 2010 de 13 millions (Barcelona Turisme 1992, 1999, 2001, 2011). La force d'évocation de la ville, de son nom est telle que les acteurs régionaux du tourisme décidèrent en 2007 d'adosser le nom de Barcelona à la côte du Maresme pour ses produits et communications touristiques. Quant au plan économique, un exemple parmi tant d'autres se retrouve dans la gestion hôtelière obligeant pour des chaînes comme le groupe Accord de refuser depuis un an toute réservation de chambre pour trois personnes d'une même famille et propose deux chambres pour augmenter mathématiquement les tarifs bien que cela soit un point de mécontentements croissants dans les blogs de voyageurs.
- 7 Les chiffres du tourisme de croisière sont aussi éloquentes. Barcelone est le premier port de croisière de Méditerranée depuis 2004. En 1994, le port accueille 175 376 passagers, 576 204 passagers en l'an 2000, pour la première fois 1 049 230 passagers en 2004 et en 2010 le record de 2 347 976 passagers est atteint (Port de Barcelone, 2000, 2004, 2010). La moyenne des 700 escales par an pour la première décennie du millénaire est franchie avec 900 escales pour 2010 et surtout 260 millions de retombées sur l'économie locale pour les statistiques de l'autorité portuaire de Barcelone (Puerto de Barcelona, 2011). Ces données représentent le succès des aménagements conséquents que la ville décida lors de sa remise en question au plan économique et de l'aménagement de son port dans les années 1980. Le taux de progression est de 9 % par an pour le nombre d'escales ces trois dernières années. Barcelone devient de fait le premier port touristique de croisière d'Europe et le 4^{ème} du monde avec les bases navales américaines d'une dimension supérieure dont Miami reste inégalé. Josep Oriol, directeur du Port de Barcelone, peut alors affirmer en 2004 : «*Le Port de Barcelone possède maintenant une renommée internationale, provenant de la présence des grands opérateurs internationaux de la croisière. De plus, il dispose des meilleurs installations et équipements de services du continent européen pour ce type de trafic maritime*» (Oriol, 2004 : 54).
- 8 Il en est donc de la Barcelone touristique, emblème d'une certaine réussite économique, non pas tournée uniquement vers le tout tourisme et ses dangers, sans omettre l'importance des croisières et des flux engendrés sur les plus de dix millions de touristes par an ces dernières

années dont l'exposition internationale de 1929 à Montjuich permet pour la première fois de mettre en relation sans discontinuité le centre-ville et le port (Clarimont et *al.*, 2010) ; sachant que 55% des passagers débutent ou finissent leur voyage à Barcelone, l'enjeu est d'importance mais pas unique¹. Cependant, la ville est parfois prise au piège par sa dimension, densité de population et concentration de monuments emblématiques par rapport à l'afflux incessant de touristes de plus en plus nombreux même en hiver et encore plus des croisières proposées par les compagnies américaines.

- 9 Les croisiéristes sont de plus en plus exigeants et de plus en plus proches d'une culture mondialisée. Démocratisation du tourisme de croisière, tourisme de masse et principe de développement durable vont-ils alors de soi ?

1.2. Les désordres d'un tourisme «Mac-drive»

- 10 Les définitions d'un tourisme dit durable sont multiples², encore plus si l'on se réfère aux définitions de professionnels, universitaires ou intellectuels se positionnant sur une vision de contrainte basée sur l'axiome : moins en moins + ralentir + contempler : «*Il faut inventer un tourisme moins mercantile, de proximité et plus lent*». (Matos-Wasem, 2008).

- 11 Une expérience issue de l'arrivée du Queen Mary II à Barcelone en août 2005 est révélatrice des contradictions d'une pratique pouvant nous faire entrevoir des problématiques en cours de résolution par les autorités du port. Quand une ville débarque dans la ville, comme une ville flottante de Jules Verne aux dimensions jusqu'alors jamais inégalées, la cité et port s'offrent aux passagers dans un va-et-vient incessant de taxis, bus, cars de voyage et vendeurs ambulants tenus au loin pour pouvoir capter la manne touristique qui s'engouffre directement dans un moyen de locomotion autre que la marche à pied, le vélo ou transport en site propre. Ces professionnels du transfert de touristes de croisières proposent directement un aller-retour vers les deux attractions phares de Barcelone : le Parc Guëll et la Sagrada Familia de Gaudí. Nous assistons à un raccourci culturel de la ville sur moins d'un jour, une débauche d'énergie de consommation, d'empreinte carbone inutile et surtout une perte de la qualité de vie d'un touriste consommateur d'image et non de mode de vie et d'échange culturel. Partir, revenir, ne voir la rue espagnole que derrière une vitre, acheter sa carte postale et miniature de la Sagrada, disposer juste d'un moment d'autonomie avec la descente des Ramblas et profiter parfois de la possibilité de rejoindre à pied l'embarcadere, devient le parcours typique pour les 80 % de la population du Queen Mary en 2005 ayant déjà planifiés et réservés leur mode de locomotion à Barcelone (La Vanguardia, Vivir, 2005, 23 août : 2-4 – enquête de terrain, auteur, août 2005). Des traces restent présentes de ces échanges entre marins, visiteurs et transporteurs (Photographie 1), elles incitent à la prise en compte d'une autre forme de tourisme et d'alliance avec la ville comme certaines expériences en Amérique (Belzile, 2008).

Photographie 1 Tourisme de croisière et locomotions diesel.



Avec l'aimable autorisation du Port de Barcelone, 2011

- 12 Dans une autre dimension, celle des représentations toutes faites, les descriptifs publicitaires des armateurs proposent une simplification paysagère de ce qui résume une ville au plan de l'attraction touristique tendant à rendre toujours actif la persistance des clichés et des représentations mondiales sur la capitale catalane (Photographie 2). L'originalité n'est jamais

au rendez-vous des propositions d'excursions avec le bus touristique de Barcelone captant une grande partie des passagers.

Photographie 2 : Costa Croisière, 2011, trois villes, trois clichés, trois représentations : pour Barcelone, le Parc Guëll



- 13 Congestion, dépenses inutiles, pollution sonore, maritime, acculturation, voire servilité sont bien connus et identifiés par les chercheurs (Grenier, 2008 : 10 tableau 4) Le Port de Barcelone, les services du tourisme ainsi que de l'urbanisme ne peuvent rester à l'écart de ses enjeux fondamentaux économiques, de transports, de mises en réseaux et paysagers pour le front de mer barcelonais. Il est très tôt apparu de penser la ville par le port durable pour permettre de modérer et de contrôler ses flux, les risques environnementaux et de saturation d'une partie de la ville de par l'affluence record de la cité catalane.

2. Vers des aménagements durables des ports d'escales ? La gouvernance de l'autorité portuaire barcelonaise

- 14 Penser le port durable est une entreprise se déclinant à la fois par des actions ponctuelles lourdes d'infrastructures d'accueils et de distribution des bateaux de croisières, mais aussi par la capacité à créer un environnement propre dans la gestion d'espace public remarquable reposant sur l'œuvre d'art et la gestion des contrastes architecturaux.

2.1. La difficile convergence vers des ports durables

- 15 Pour arriver à offrir une capacité actuelle de 10 nouveaux emplacements pour paquebots de croisières pour 5 grands terminaux modernes et 4 emplacements de bateaux ferries pour les Baléares, Sardaigne ou navires de guerre de moindre importance (Photographie 3), la nécessité de repenser la gouvernance portuaire est une obligation pour permettre une autonomie capable de résoudre les conflits d'usages et de propriété foncière.

Figure 1. Les terminaux de Barcelone pour croisières, 2011, Port de Barcelone



Photographie 3 : Les quais de croisières de Barcelone, 2010, Port de Barcelone



16 Feu la géographe Rachel Rodriguès Malta a longtemps travaillé sur les relations public/privé au sein des ports méditerranéens (Rodriguès Malta, 1999). Les évolutions du port de Barcelone sont d'ordre systémique et en fonction des impératifs de sécurité et de rentabilité commerciale et touristique. Entre 1980 et 2010, en trois étapes, toujours au milieu de la décennie, des négociations poussées ont engendré à chaque fois un nouveau port par de nouvelles infrastructures et surtout de nouveaux objectifs de développement. Le dernier en date de 2001-2004 est emblématique de la méfiance et ambivalence de la réciprocité des perspectives entre l'agence portuaire autonome et la mairie de Barcelone. Plus la division Port veut s'émanciper et devenir une ville à part entière dans sa gestion du foncier plus les collaborations publiques / privées sont nombreuses au dépens du service de l'urbanisme de Barcelone. L'exemple de la dévolution des anciennes douanes, de hangars d'intérêts patrimoniaux pour Barcelone tout proche du Moll San Bertran et de la volonté de créer peut être un quartier de logement durable et d'infrastructures sanitaires dans l'enceinte même du port implique une nécessité de donner des droits supplémentaires à l'autorité portuaire et donc

de la détacher encore plus de la ville. La polémique de 2007 sur la faisabilité d'un quartier durable - le *Blau@Ictinea* – montre les enjeux de gouvernance et de substitution à la ville par des droits nouveaux. Comment parlementer avec les architectes en charge de la sauvegarde du patrimoine catalan sans avoir le droit de créer à son tour des zones de protection patrimoniale et lieux de passages touristiques ? Il faut alors plus de compétence et compter sur les deniers privés et publics pour transformer les lieux.

17 À cela, la rentabilité économique des aménagements par des stratégies de développement doivent impérativement servir à l'ensemble de la communauté portuaire et dégager des bénéfiques (Rodriguès Malta, 2008). L'exemple du *Moll de Barcelona* ou Quais de Barcelone dans leur ensemble en matière de domanialité portuaire permet au milieu des années 1980 de décider des transformations du *Port Vell* (port vieux - historique) dans les mêmes recherches d'efficacité américaine comme pour Miami durant la même période et d'entamer des réflexions par le jeu de concours architecturaux sur la question du patrimoine et de la gestion de l'emprise au sol comme pour Venise (Bird, 1971, 1983, Vallega, 1979). Néanmoins, certaine disposition patrimoniale et de hauteur des bâtiments sont abandonnées aux regrets d'intellectuels comme Josep Maria Montaner ou d'architecte ayant proposé des plans plus respectueux de la mémoire et valeur historique des lieux (projet de Solà-Moralès), ceci, au profit d'une marchandisation des espaces.

18 De plus en plus, à la fin des années 1980, la confrontation des intérêts collectifs défendus par la ville est subordonnée au désir de rentabilité économique du port. Si la logique privée l'emporte pour le Port Olympique, *Port vell* en 1992 et le Port Forum 2004, l'intérêt public et de la ville voire de la région Catalogne et d'une partie de l'Espagne et frange du sud de la France incombe pour le Port de Barcelone (secteur transport et énergie) de rapprocher ses ambitions avec celle de l'hinterland européen et donc d'entamer des négociations serrées.

19 Le tourisme de croisière est une facette, du moins la plus visible, des récents aménagements portuaires par le trafic des navires perceptibles, pourtant le cœur du port est bien sûr dévolu aux échanges économiques, en lien avec la douane, la foire (Fira II) et les redistributions des réseaux d'énergies. Le milieu des années 1990 voit le World Trade Center se construire sur le quai historique de la ville pour permettre à son tour une connexion entre le port et la colline de Montjuich par le téléphérique et sa grande tour de l'exposition internationale de 1929, tout en offrant un lieu et des locaux propices aux marchés internationaux. L'année 2000 marque la mise en service de deux autres terminaux inaugurés, enfin, l'année 2010 permis l'inauguration du terminal E pour dépasser les 2 millions de touristes via l'interface maritime.

20 Le succès du tourisme de croisière à Barcelone se comprend dans la possibilité de pouvoir offrir aux armateurs des services performants, très rarement en grève et de qualité. L'approvisionnement en denrées, les services d'équipages et distribution d'un fuel peu onéreux expliquent le succès du port. La lutte et tentative de remédier à la pollution inhérente d'accostage ou d'accident sont aussi présentes par le plan 2009/2015 pour un port durable promouvant autrement l'escale à Barcelone (Puerto de Barcelona, 2009). La promotion d'un port durable rentre aussi dans la stratégie de présentation aux opérateurs et voyageurs de croisières auprès des futurs touristes par des panneaux publicitaires vantant les efforts comme dans les hangars de la douane (Puerto de Barcelona, 2010). Un environnement de plus en plus sain sur la base marine devient objet de mercatique et de communication auprès des institutionnels et dans la presse grand public (El Periódicó, 2010). Enfin, les impératifs de sécurité et croissance du trafic imposent le fait d'avoir créé la Porte d'Europe, pont se scindant en deux pour permettre l'entrée dans les nouveaux terminaux des navires de croisières en toute sécurité.

21 Cette dernière infrastructure majeure est une animation du port, une œuvre d'art permettant de mettre en parallèle les efforts d'une ville pour accueillir ses touristes et les efforts d'un port pour paraître le plus moderne possible, attractif et créateur d'une ambiance urbaine et maritime de qualité.

2.2. Les Quais de Barcelone comme espace public d'exception

- 22 La conception et l'aménagement des Quais de Barcelone sont en lien direct avec l'infrastructure imposante comme le World Trade Center. Il s'agit d'un complexe formé par trois bâtiments dont l'un, le plus imposant en forme de sphère. Pour notre exemple, le Moll de Barcelone est un terrain conquis par le Port de Barcelone pour permettre de dégager des espaces suffisants à la gestion des touristes de croisières et de donner aux visiteurs de la ville une promenade. C'est le fait de transmettre une impulsion pour redynamiser le centre des affaires et de petits congrès donnant sur le port de Barcelone qui implique une redéfinition des voiries et des emplacements des paquebots. Ce ne sont plus les pêcheurs ni les baigneurs du début du siècle qui dictent la destinée des infrastructures, mais l'arrivée massive des touristes au débarquement et embarquement à partir du quai.
- 23 Les architectes Jordi Herich et Olga Terrasó proposèrent entre 1997 et 1990 de créer une plateforme de 75 m de long connectant le complexe du World Trade Center à la ville. Cet espace public est une grande place se composant d'une promenade centrale piétonne de 39,5 m de large et de deux bandes latérales de 10 m réservées pour le stationnement des véhicules et taxi ainsi que les bus de ville.
- 24 L'idée principale est de créer un espace de contemplation et de dégager des perspectives sur la mer, les bateaux et l'entrée monumentale de la Porte d'Europe. La combinaison d'élément structurant la vision vers l'horizon de jour comme de nuit offre un belvédère sur la mer et son trafic avec des enchaînements de lampadaires monumentaux, des éclairages avec divers densité lumineuse et surtout un mobilier urbain et végétation appropriés permettant des lignes de fuite et d'horizon vers le WTC. Le but est d'aussi de concevoir par la grande tour du téléphérique, un édifice de transport surtout touristique, une qualité de disposition de bâtiment se découpant ainsi : une grande place, un mur point de convergence, la vue sur la mer et une flèche avec la tour et tout autour la circulation automobile et des bateaux sur l'eau.
- 25 Pour parfaire cette disposition de waterfront inversé, les opérateurs du port ont fait appel à l'un des sculpteurs contemporains les plus prestigieux des années 2000 pour créer la plus grande sculpture portuaire d'Europe et permettre de jouer par l'œuvre d'art sur l'agencement du quai et la circulation des touristes descendus des bateaux de croisières. *Ones = Vagues* est le nom de la sculpture réalisée par Andreu Alfaro en 2002 pour l'autorité portuaire de Barcelone. Elle est située sur le rond-point marquant le début du quai, l'œuvre est une composition se déclinant en sept grands arcs d'aciers arrivant jusqu'à une hauteur maximale de plus de 42 m et une largeur de 88 m. L'idée première du sculpteur est d'imiter les ondes de la mer dans une composition des mouvements des vagues se superposant et se déplaçant comme les flots, montrant à la fois la dynamique du phénomène et sa capacité à embrasser une très grande portion du territoire maritime. L'autre perception de cette œuvre est d'offrir aux regards de tous les passants une vision différente de la structure au fur et à mesure qu'il se déplace sur l'esplanade, depuis un bateau, sur la route, par le taxi ou depuis la Rambla del Mar ou tout autour du rond-point. *«Les arcs de la sculpture deviennent une fenêtre au travers de laquelle l'architecture des alentours, l'eau et le ciel sont encadrés. L'œuvre représente donc un regard intégral de la ville au niveau de la dimension maritime, touristique et commerciale»* (Broto, 2010 : 26).
- 26 C'est un succès pour cette œuvre monumentale réussissant à rendre plus fluide une zone de transit et de passage intense, du fait des arrivées et des départs des bus touristiques et des taxis, très souvent dans les mêmes plages horaires (Photographie 4). Une monumentalité comme point de repère, de passage et de contemplation aboutissant à un jeu visuel reconnu de tous comme d'une grande qualité, intrigant par ses dimensions et captivant à travers sa forme originale. Un jeu visuel est constamment présent.

Photographie 4 : Ones, 2008

Patrice Ballester

- 27 Le port de Barcelone s'adapte aux impératifs de la mondialisation pour pouvoir offrir une chance supplémentaire de développement économique à sa région. Le tourisme de croisière devient une partie importante et constituante du tourisme barcelonais en raison de ses répercussions sur les infrastructures portuaires et de son importance aux alentours des 14% du total des touristes annuels sur les sept dernières années (2005/2012) ainsi que des dépenses des visiteurs au fort pouvoir d'achat. Le pic annuel du mois d'août propose aux commerçants des rentrées inespérées de devises comme dans cette interview de la vendeuse de Punto Roma fin août 2012 (Patrice Ballester interviews été 2012 - Passeig de Garcia - grande rue commerciale comparable à l'avenue Montaigne de Paris) :

«En cette période de crise, nous attendons avec impatience les lundis, jour d'arrivée d'un grand nombre de bateaux de croisières au port. Ces touristes dépensent beaucoup et nous offrent une bouée de sauvetage pour le commerce qui périclité en ce moment dramatique de crise économique pour l'Espagne. Malgré la grave agression du touriste devant la boutique de luxe Rolex, nous sommes en lien direct avec ce type de touristes pour pouvoir sauver une saison décevante».

- 28 La capitale catalane joue sur ces impératifs pour proposer des reconfigurations harmonieuses d'espaces publics afin d'attirer et de captiver une population cosmopolite de plus en plus nombreuse tout en renforçant la présence policière certains jours dans les grands axes commerciaux. Une mise en scène et en récit s'offre à tous les arpenteurs de la ville comme moyen de faire une ville touristique mondiale avec des succès et des échecs inhérents à toute politique volontariste parfois en mal de renouvellement (Slack, Frémont, 2005). La question du patrimoine et de l'imaginaire appelle à créer une histoire basée sur l'imaginaire et des référents identitaires en évolutions (Brooks, 2004, Mathe, 1994). 3. Mise en scène et récit d'un port à travers l'industrie de la croisière
- 29 Il reste à entrevoir avec l'exemple de la Rambla del Mar et de l'Hôtel W, la capacité à créer une ambiance originale suite à la perception du trafic de croisière tout en analysant la redéfinition des frontières du port de Barcelone et ses impacts sur l'industrie touristique, hôtelière et aérienne.

3. La mise en scène et récit d'un port à travers l'industrie de la croisière

3.1. Contempler les bateaux depuis la Rambla del Mar et Moll de Barcelone.

- 30 À partir d'une enquête de terrain et de questionnaires semi-directifs auprès des promeneurs durant la période de mai 2011, en plein mouvement des insurgés, l'objectif est de comprendre les relations de mise en scène de la ville depuis la Rambla del Mar et perceptions des passants.
- 31 La Rambla del Mar a comme fonction d'être une promenade urbaine portuaire aménagée sur les eaux du *Port Vell* (vieux port) en tant que prolongation naturelle de la Rambla historique. C'est un nouveau symbole de la ville commerciale et ludique permettant aux touristes de prolonger leurs pas vers la mer et son centre commercial fortement critiqué : Maremagnum. Néanmoins, l'aspect le plus intéressant pour notre étude de cas est de comprendre la capacité de la ville à jouer sur une partie de son positionnement touristique à travers le trafic des croisières en relation avec de nouveaux espaces publics permettant d'offrir à ses habitants une échappatoire à la vie quotidienne. Ces espaces publics cherchent à mettre en valeur la tradition méditerranéenne de la promenade sur le bord de mer permettant de faire connaître aux passants les différentes activités du port tout en connectant la ville à la mer grâce à différents itinéraires. La Rambla del Mar est conçue comme une abstraction de la plage où il est possible de profiter de la vue et du repos par le mobilier urbain orienté vers la mer et l'horizon. En ce sens, la qualité paysagère du port est révélée. Encore une fois, des sculptures en forme de vagues permettent d'entretenir la perception continue du mouvement de la foule et celle des vagues. Les matériaux de bois et d'aciers offrent la possibilité perception de s'imaginer dans ou sur la mer sans toutefois se rendre compte d'une plateforme de béton. Son système de surélévation et de partage en deux de l'avenue pour laisser passer des bateaux de plaisance offre un spectacle attrayant et captivant entre le mélange de structures métalliques et bâtiments avant-gardistes.
- 32 Les résultats partiels de différents interviews viennent corroborer la perception de qualité et d'ambiance à la rêverie surtout en pleine semaine ou aux heures de travail par des populations souvent jeunes, sans emploi et à la recherche de la vue de la mer comme moyen de s'évader tout en pouvant profiter des infrastructures de loisirs et de restaurations toutes proches. Idem pour le Moll de Barcelone avec toutefois l'absence de commerce et uniquement le trafic des ferries pour les Baléares et de paquebots pour attraction. *«J'aime à contempler la mer et le mouvement des bateaux, cela me détend et m'offre une échappatoire à ma situation»* (Un homme d'une trentaine d'années), *«nous avons tout ici, la mer, la fête, les filles, les bateaux, les cafétérias et la vue pour se détendre»* (un groupe d'adolescent), *«Les bruits du port et la vue malgré la circulation automobile [tout proche se trouve la rocade, rond-point et voie nationale] m'amènent à décrocher du quotidien et des touristes»* (un employé de sécurité de Maremagnum).
- 33 Le port est un objet de contemplation et de rêve grâce aux dimensions des bateaux. On observe dans les remarques des personnes interrogées, la compréhension de la phénoménologie de la monumentalité et de l'ensemble des sens du corps de l'homme sollicités par le touché, l'odorat, la vue et l'ouïe. Face à la grandeur et formes imposantes des navires et à leurs déplacements lents sur le port, l'homme se recentre sur l'essentiel, oublie l'environnement extérieur et suit la sortie ou entrée lente des navires avec le bleu de la mer comme fonction de miroir et de reflet de son propre corps avec des bancs surélevés face aux navires, sorte de masse imposante mais légère à la fois. Il en est de même depuis la colline de Montjuich où les touristes suivent les manœuvres des bateaux, parfois le leur, tout en se rendant compte des dimensions de celui-ci (Photographie 5).

Photographie 5 : Hôtel W et waterfront, tourisme et gratte-ciel



Patrice Ballester

Photographie 6 : Vue du terminal B depuis Montjuich, le Queen Mary II en 2010 et touristes 2010



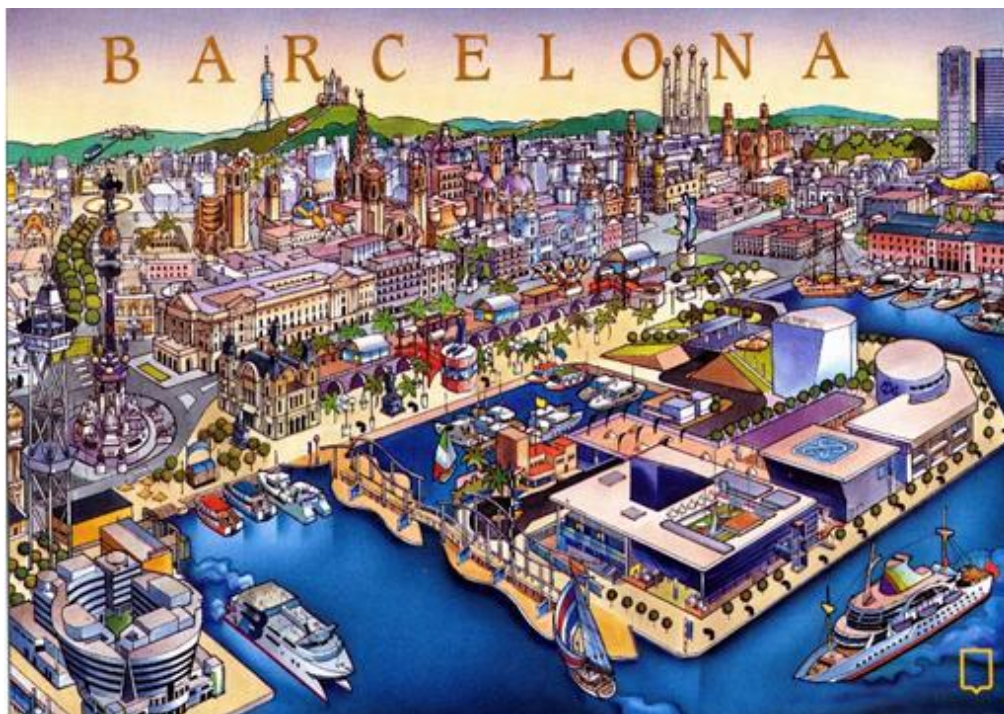
Patrice Ballester

3.2 Infrastructures hôtelières et redéfinition des frontières et rôle du port

- 34 La dernière collaboration en date avec le port de Barcelone et des groupements financiers américains vient de la réalisation de l'Hôtel W par une chaîne de luxe. Cet hôtel est un nouvel emblème de la modernité dans le domaine de l'architecture, visible de tous depuis le port et en mer au moment de l'arrivée des paquebots. Il répond à la demande croissante des touristes pour séjourner quelques jours de plus à Barcelone avec des conditions matérielles supérieures, dignes d'un palace mais aussi en lien avec une partie du tourisme de croisière. Le port a cédé une portion de son territoire pour permettre de gagner un symbole urbain de plus, ressemblant à un autre hôtel, celui de Dubaï, le Burj Al Arab Hôtel, en forme de D pour les uns, de voile pour les autres et au surnom de Vela pour les Catalans.

- 35 L'ouvrage de Ricardo Bofill est la plus importante transaction immobilière du port de Barcelone depuis sa création à travers un session de terrain pour 75 millions d'euros d'aménagements à des fins de mise en conformité des terrains par l'autorité portuaire de Barcelone qui s'additionnent au coût de construction de l'édifice par l'opérateur étranger pour près de 300 millions d'euros permettant de donner au waterfront un nouveau point de repère monumental.
- 36 En lien direct avec le tourisme de croisière, Delta Air Lines et Royal Carribbean ont décidé en 2006 de programmer deux vols par semaine au départ d'Atlanta vers Barcelone du fait de l'augmentation de 250 % des demandes de trajet aérien depuis l'accord entre les deux voyageur-transporteur.
- 37 Le tourisme de croisière et l'aménagement des ports incombent de penser les effets sur les représentations multiples des promeneurs et la création d'une image dynamique de la ville part le flot des bateaux. C'est une mise en scène et nouvelle vitrine de la ville toute entière qui se produit dans des considérations esthétiques par l'œuvre d'art et l'infrastructure imposante comme objet de réflexion prenant en compte des objectifs mercantiles et de loisirs (Rodrigues-malta, 2001, 2004). Une scénographie portuaire de qualité s'offre à tous avec l'hôtel W accueillant les croisiéristes comme phare du XXIe siècle tout en devenant un nouvel espace public en voie d'intégration mais proposant à nouveau une vision marchande du port que certains véliplanchistes et habitués du lieu critiquent pour son emprise au sol et possible conséquence sur les changements de direction du vent au sol suite à l'effet «obstacle/redirection du vent de mer et de terre» du gratte-ciel (Photographie 7).

Photographie 7 : mise en scène mise en récit d'un port touristique, 2004



Avec l'aimable autorisation de Commercial Escut d'Or S.A pour la revue *Etudes Caribéennes* uniquement.

- 38 L'enjeu des croisières et de l'aménagement des ports n'est pas anodin pour l'espace méditerranéen. La gestion du grand paysage à partir du waterfront répond à la demande de lisibilité et de connexion de l'ensemble des composantes de l'armature urbaine. L'exemple du projet en cours de finalisation, «Eco-Neapolis the new waterfront», montre la volonté des autorités napolitaines à répondre à la demande pressante des groupes de croisières pour bénéficier des meilleurs aménagements possibles à l'horizon 2020. La côte de Naples a été dévastée par une grande spéculation immobilière et la corruption généralisée depuis 1945, le fait « d'imaginer la nouvelle Piazza Pisacane comme la terminaison de la via Duomo vers la mer repense dans l'ensemble cet espace public pour reconvertir les volumes existants et encombrants, parfois abandonnés pour couvrir aussi bien le déficit de ces fonctions

collectives inexistantes dans le centre historique que dans le fait de donner un accès immédiat au waterfront, tout en répondant parallèlement au déficit des services réservés aux lieux d'abordages touristiques de croisières, qui sont actuellement précaires et indigents »³. Dans cet exemple de Naples répondant à celui de Barcelone, la demande sociale de développer le tourisme de croisière à partir de nouvelles infrastructures répond à une paralysie historique tout en permettant de débloquent une situation émanant de persistance locale mafieuse. Si ce dernier projet napolitain aboutit, le développement du commerce des croisières permettra une restructuration forcée des espaces publics d'accostage pour permettre à son tour une redistribution de la manne des croisiéristes à l'ensemble de la capitale régionale italienne.

Conclusion

- 39 Le port de Barcelone est une métaphore de la mondialisation dans ses chances et risques pour un territoire méditerranéen sous l'emprise de contradictions à la fois économiques et culturelles au plan de la division à opérer par les aménageurs entre la part des espaces publics et des services à apporter aux touristes/concitoyens tout en procédant à une transformation identitaire radicale d'un port autrefois plus zone industrielle que zone touristique (Vilar, 1934). Un changement de l'image du port se produit par le développement du tourisme de croisière. Elles représentent désormais une part non négligeable du total annuel des touristes pour la capitale catalane et de la mise en scène et en récit de la ville.
- 40 La gouvernance urbaine et portuaire s'en trouve renouvelée dans les différentes décisions ministérielles, régionales et municipales pour permettre aux activités portuaires de s'adapter aux nouveaux impératifs de la mise en réseau au plan européen afin de gérer l'augmentation du total de marchandises et du nombre de touristes depuis plus de 20 ans malgré le refus d'une voie ferroviaire de qualité pour celui-ci de la part de Madrid et des tensions toujours présentes entre autorités portuaires et la municipalité. L'évolution des impératifs du port de Barcelone notamment au plan des choix stratégiques peut se rapprocher de celui de Miami (Ducruet, 2005, 2007). La concurrence avec le port de Gênes et dans une moindre mesure de Marseille, Athènes est un facteur d'émulation pour les acteurs qui proposent une gestion intégrée de la question patrimoniale.
- 41 Le tourisme de masse est pensé en fonction de nouvelles dispositions en lien avec le respect du développement durable. Des propositions sont à l'étude pour permettre par des modes doux des trajets entre centre-ville et quais (pistes cyclables, bus écologiques, traitement écologique des déchets et de résidus de carburant) ainsi que des parcours touristiques atypiques pour découvrir une autre Barcelone mais toujours en relation avec des activités au fort pouvoir d'achat. L'image du port fut négative durant des siècles en raison de sa dangerosité et peur de l'étranger comme des maladies (Savary, 2009), elle devient de plus en plus attractive est soucieuse d'une respectabilité de façade malgré une congestion des quais et retour de la violence/vol/petite rixe urbaine. La gestion des croisières est une partie intégrante d'un modèle de ville à imiter comme pour Rio de Janeiro et ses futurs quais de croisière sur le modèle des aménagements des JO'92 de Barcelone. Il s'agit cependant d'un modèle contrasté (Montaner, 2006) ou d'un reflet/symptôme d'un tourisme de masse à canaliser sur la longue durée mais proposant indéniablement une forme de résilience économique en période de crise auprès des commerçants à la recherche des devises des croisiéristes, tout en permettant de faire profiter à l'ensemble de la population des espaces publics remarquables.

Bibliographie

Ballester, P. (2013), *La ville événementielle, paysage, urbanisme, tourisme et sociétés des expositions universelles et internationales. Suivi de Barcelone, la ville-exposition*, texte remanié du doctorat du 17 décembre 2008, version 2., 311 p.

Barcelona Turisme (1992). *Estadístiques de turisme a Barcelona, 1992*, Barcelone, OTB/Turisme de Barcelona.

Barcelona Turisme (1999). *Estadístiques de turisme a Barcelona, 1999*, Barcelone, OTB/Turisme de Barcelona.

- Barcelona Turisme (2001). *Estadístiques de turisme a Barcelona, 2001, Síntesi*. Barcelone, OTB/Turisme de Barcelona.
- Barcelona Turisme (2011). *Estadístiques de turisme a Barcelona, 2011, Síntesi*. Barcelone, OTB/Turisme de Barcelona.
- Brooks, M.R. (2004). «The Governance Structure of Ports», *Review of Network Economics*, 3: 168-183.
- Broto, C. (2010). *L'espace public Barcelona, 2008*, Chine, Links.
- Belzile, F. (2008). *Stratégie de développement durable et de promotion des croisières internationales sur le fleuve St-Laurent*, Québec, Ministère du Tourisme.
- Bernard, N. (1999). « Du port-parking au produit touristique : l'évolution des ports de plaisance en France », *Norois*, n°182 : 275-285.
- Bird, J. (1971). *Seaports and Seaport Terminals*, Londres, Hutchinson.
- Bird, J. (1983). «Gateways: slow recognition, but irresistible rise», *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, Madrid, OMT, n° 74: 196-202.
- Cazes, G. et F. Potier (1996). *Le tourisme urbain*, Paris, Puf.
- Cazes, G. et F. Potier Cazes (dir.), (1998). *Le tourisme et la ville : expériences européennes*, Paris, L'Harmattan.
- Clarimont, S. et V. Vlès (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 : 11-24.
- Cruise Lines International Association (2006). *Cruise Industry Overview – Marketing Edition 2006* » URL, <<http://www.cruising.org/press/overview%202006/2.cfm>>, consulté le 18 juin 2009.
- Cudahy, B.J. (2001). *The Cruise Ship Phenomenon in North America*, New York, Cornell Maritime Press.
- Ducruet, C. (2005). « Structures et dynamiques spatiales des villes portuaires : du local au mondial », *Mappemonde 77* : URL, <<http://mappemonde.mgm.fr/num5/articles/art05106.html>>, consulté le 11 mars 2007.
- Ducruet, C. (2007). «Typologie mondiale des relations ville-port », *Cybergeo*, n° 417, URL, <<http://www.cybergeo.eu/index17332.html>>, consulté le 11 mars 2007.
- Fournier, C. (2011), «Le tourisme de croisières en Méditerranée», *Géoconfluence, les dossiers*, ENS-Lyon, en ligne, <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/typespace/tourisme/TourScient6.htm> au 01/09/12.
- Gavari-Barbas, M. (2002). « Les nouveaux loisirs créent-ils un nouvel urbanisme ? », *communication présentée au Festival de Géographie de Saint-Dié*, URL, <http://xxi.ac-reims.fr/fig-st-die/actes/actes_2001/barbas/article.htm>, consulté le 10/07/10.
- Grenier, A.A. (2008), « Le tourisme de croisière », *Teoros*, été 2008 : 37-48.
- Judd Dennis R. et S. Fanstein (1999). *The tourist city*, Boston, Yale University Press.
- Mathe, A. (1994), *Le port ; figures d'un patrimoine ; l'imaginaire pour percevoir les lieux*, SL, SN.
- Matos-Wasem, R. (2008). « Vers un tourisme durable », *La revue Durable*, n°18 : 34-38.
- Montaner, J-M. (1992). « El Ensanche litoral, la villa olímpica, historia de una idea », *Arquitectura viva*, n° 22, 1992: 16-25.
- Montaner, J. M. (2006). « Le modèle Barcelone », *La pensée de midi*, n°18, 2006 : 117-124.
- Organisation Mondiale du Tourisme (2003). *L'activité des croisières dans le monde*, EU, OMT.
- Oriol, J. (2006). «Turismo de cruceros: El sector con más potencial de crecimiento», *SAVIA*, n°54 : 52 55.
- Page, S. (1995). *Urban tourism*, Londres, Routledge.
- Puerto de Barcelona (2000). *Rapport*, Barcelona, APB.
- Puerto de Barcelona (2004). *Rapport*, Barcelona, APB.
- Puerto de Barcelona (2010). *Rapport*, Barcelona, APB.
- Puerto de Barcelona (2011). *Nota de prensa*, Barcelona, APB.
- Puerto de Barcelona (2009). *Nota de prensa*, Barcelona, APB.
- Puerto de Barcelona (2010). *Medi ambiente Rapport*, Barcelona, APB.
- Pumain, M. et T. Paquot et al. (2006). *L'espace public*, Paris, Parenthèse.

- Rodrigues-Malta, R. (1999). « Villes d'Espagne en régénération urbaine. Les exemples de Barcelone, Bilbao et Madrid », *Annales de géographie*, n° 608 : 397-419.
- Rodrigues-Malta, R. (2001). « Naples-Marseille : waterfront attitude », *Méditerranée*, n° 1-2 : 97-106.
- Rodrigues-Malta, R. (2004). « Une vitrine métropolitaine sur les quais. Villes portuaires au sud de l'Europe », *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 97 : 93-101.
- Rodrigues-Malta, R. (2008). « Villes portuaires horizons 2020 », *Méditerranée*, n° 111, p.2.
- Savary, S. (2006). « Une carte amoureuse de Barcelone », Promenade littéraire, *La pensée de midi*, n° 17 : 24-39.
- Slack, B. et A. Frémont (2005). « Transformation of Port Terminal Operations: from the Local to the Global », *Transport Reviews*, n°25: 117-130.
- Solà-Morales i Rubió, M. (1984). « La ciutat i el port : la historia continua » *BMM*, n°24: 56-62.
- Vallega, A. (1979). « Fonctions portuaires et polarisations littorales dans la nouvelle régionalisation de la Méditerranée, quelques réflexions », *Villes et Ports, Développement Portuaire, Croissance Spatiale des Villes*, actes de colloque : 355-367.
- Vilar, P. (1934), « Le port de Barcelone », *Annales de Géographie*, Paris, 1934, t. 43, n°245 : 489-509.
- Presse et enquête de terrain:
- El Periódico, (2010). « *Port de Barcelone grandes infraestructuras* », Barcelona, HS, 24 octobre 2010, cahier de 8 pages.
- La Vanguardia (2005). « *Vivir El Queen Mary* », 23 août 2005 : 2-4.
- Enquête de terrain, auteur, de 2005 à 2010 par période de trois mois à Barcelone et enquête spécifique sur les quais de Barcelone en mai 2011.

Notes

- 1 Les projets 22@, le triangle néo-industriel, la refonte de la planification de l'hinterland périurbain et de l'implantation du secteur industriel et de la foire de Barcelone déconstruisent cette idée vieillotte d'une planification basée sur uniquement l'économie du tourisme.
- 2 A ce titre, on peut prendre à notre compte l'une des nombreuses définitions du tourisme durable, celle de l'Agenda 21 du tourisme européen et ses 4 objectifs. Rapport MINISTÈRE DU TOURISME, Vers un Agenda 21 européen du tourisme, Paris, RFMT, p. 24 En ligne, <http://www.tourisme.gouv.fr/fr/navd/dossiers/durable/att00001212/agenda21_europeen.pdf> consulté le 11/12/2007. 1. Prévenir et réduire les impacts territoriaux et environnementaux du tourisme dans les destinations. 2. Maîtriser la croissance des transports liés au tourisme et ses effets négatifs sur l'environnement. 3. Encourager un tourisme favorable à un développement local durable maîtrisé par les acteurs du secteur. 4. Promouvoir un tourisme responsable, facteur de développement social et culturel.
- 3 Cf. l'ouvrage et la vidéo rassemblant les différents projets d'aménagement à partir de l'histoire urbaine de Naples : ROSSI Aldo Loris, *Eco-Neapolis. Il ridisegno del waterfront*, Edizioni Scientifiche Italiane, Rome, 2012, 280p. et <<http://www.radioradicale.it/scheda/348461/eco-neapolis-il-ridisegno-del-waterfront-presentazione-del-libro-di-aldo-loris-rossi-edizioni-scientifiche#int2647246,80,1134>> au 01/08/12 Recueil de documents sur le projet dont le film de 1H42 min. présentant en image de synthèse la vision du futur port.

Pour citer cet article

Référence électronique

Patrice Ballester, « Les nouvelles logiques spatiales du port de Barcelone : tourisme de croisière, aménagement et paysage », *Études caribéennes* [En ligne], 18 | Mars 2011, mis en ligne le 29 avril 2013, consulté le 10 mai 2013. URL : <http://etudescaribeennes.revues.org/5154> ; DOI : 10.4000/etudescaribeennes.5154

À propos de l'auteur

Patrice Ballester

Docteur en géographie, aménagement, urbanisme, UFR géographie, aménagement de l'UPPA.
(Université de Pau et des Pays de l'Adour), Chercheur associé au laboratoire GEODE (Géographie de
l'Environnement) UMR 5602 MSH Toulouse, patrice.ballester@gmail.com

Droits d'auteur

© Tous droits réservés

Résumés

Les nouvelles logiques spatiales du port de Barcelone. Tourisme de croisière, aménagement et paysage.

Dans le cadre de la gestion urbanistique des quais de Barcelone pour augmenter les navettes de croisières, la capitale catalane profite de ses aménités intrinsèques pour devenir le premier port touristique méditerranéen et le quatrième du monde. Grâce à des aménagements conséquents dont les infrastructures sont les pièces maîtresses, la cité devient un modèle de par sa capacité à créer une mise en scène et en récit de son front de mer pour produire un imaginaire empreint de modernité et de tradition. Une enquête de terrain permet de revenir sur la scénographie portuaire par l'intermédiaire d'espace public de qualité et l'importance du rôle des quais pour la rêverie et l'échappatoire à la vie quotidienne. Actuellement, transports aériens et parc hôtelier collaborent avec les opérateurs de croisières, la gouvernance urbaine et portuaire profite d'une collaboration publique/privée pour permettre une meilleure intégration des opérations d'aménagements tout en allégeant les coûts. L'enjeu du développement durable en lien avec le transport de touristes devient crucial du fait de l'importance des flux à contrôler.

The new spatial logic of the port of Barcelona. Cruise tourism, planning and landscape

The new spatial logic of Barcelona's port. Cruiser tourism, planning and landscape.

As part of the management of urban banks to increase the Barcelona cruise shuttle, the Catalan capital advantage of its amenities inherent to become the first Mediterranean tourist port and the fourth in the world. With facilities including substantial infrastructure are the centerpiece, the city became a model for its ability to create a setting and story of its waterfront to produce a sleek, modern fantasy and tradition. A field survey to return to the staging port through public space quality and the importance of platforms for reverie and escape from everyday life. Currently, air transport and hotel facilities are working with cruise operators, urban governance and port enjoys a public / private collaboration to enable better integration of operations of facilities while reducing costs. The challenge of sustainable development in connection with the transportation of tourists is crucial because of the importance of flow control.

Las nuevas lógicas territoriales del puerto de Barcelona. Turismo de crucero, planificación y paisaje.

Como parte de la gestión de los bancos urbanos para aumentar el transporte de cruceros de Barcelona, la ventaja de capital catalán de sus servicios inherentes a convertirse en el primer puerto turístico del Mediterráneo y la cuarta en el mundo. Con instalaciones que incluyen una infraestructura sustancial son la pieza central, la ciudad se convirtió en un modelo por su capacidad para crear un entorno y la historia de su línea de costa de producir una fantasía elegante, moderna y tradicional. Un estudio de campo para volver a la puesta en escena a través de puerto de la calidad del espacio público y la importancia de las plataformas de ensueño y escapar de la vida cotidiana. En la actualidad, facilidades de transporte aéreo y el hotel están trabajando con los operadores de cruceros, la gobernanza urbana y el puerto goza de una colaboración pública / privada para permitir una mejor integración de las operaciones de las instalaciones y reducir los costos. El reto del desarrollo sostenible en relación con el transporte de turistas es crucial debido a la importancia del control de flujo.

Entrées d'index

Mots-clés : Aménagement, Barcelone, Croisière, Espace public, Tourisme de masse

Keywords : Barcelona, Cruiser, Mass tourism, Planning., Public space

Palabras claves : Barcelona, Crucero, Espacio público, Planificación, Turismo de masa