



**HAL**  
open science

# Tourisme et nouvelles urbanités portuaires en Méditerranée. Les nouveaux paysages du port de Barcelone et d'Adriano à Majorque

Patrice Ballester

## ► To cite this version:

Patrice Ballester. Tourisme et nouvelles urbanités portuaires en Méditerranée. Les nouveaux paysages du port de Barcelone et d'Adriano à Majorque. Sous la direction de Vincent Herbert, Christophe Gibout. Plaisance et urbanité: L'intégration des ports dans les villes contemporaines, Presses universitaires du Septentrion, pp.179 - 194, 2017, 9782757418482. 10.4000/books.septentrion.20284 . hal-03834622

**HAL Id: hal-03834622**

**<https://hal.science/hal-03834622>**

Submitted on 8 Dec 2022

**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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial 4.0 International License

**environnement  
et société**

Vincent Herbert  
Christophe Gibout  
(dir.)

# Plaisance & urbanité

**L'intégration des ports  
dans les villes contemporaines**



**Septentrion**  
PRESSES UNIVERSITAIRES

BALLESTER, Patrice. *Tourisme et nouvelles urbanités portuaires en Méditerranée. Les nouveaux paysages du port de Barcelone et d'Adriano à Majorque* In : *Plaisance et urbanité : L'intégration des ports dans les villes contemporaines* [en ligne]. Villeneuve d'Ascq : Presses universitaires du Septentrion, 2017, pp.179-194

Disponible sur Internet : <<http://books.openedition.org/septentrion/20284>>. ISBN : 9782757418482.

DOI : <https://doi.org/10.4000/books.septentrion.20284>.

## Introduction

Quelles sont les nouvelles évolutions et orientations en matière d'aménagement des ports de plaisance en Méditerranée en fonction d'impératifs économiques, touristiques et culturels ? En faisant disparaître les frontières entre le centre-ville et le front de mer, les ports de plaisance de Barcelone ne sont-ils pas de moins en moins des ports pour devenir de plus en plus des quartiers de ville à part entière ? De plus, l'importance des espaces publics (Pumain, Paquot, 2006), de l'œuvre d'art, du design urbain et des loisirs créant un nouvel urbanisme (Gravari-Barbas, 2002), obligent les ports à s'intégrer dans des réseaux européens, régionaux et locaux qui sont en prise directe avec un tourisme de masse et une demande de montée en gamme de leur clientèle dont l'exemple du port Forum à Barcelone est révélateur (Judd Dennis, Fanstein, 1999). En outre, comme l'illustre Porto Montenegro, à partir d'aménagements conséquents se forgeant sur l'apport en infrastructure maritime de qualité, un nouveau paysage transforme la cité et son interface balnéaire (Page, 1995) reposant entre autres sur une stratégie marketing et de communication à l'échelle internationale auprès d'investisseurs européens, russes, américains et de la péninsule arabe. À cela, l'événementiel urbain et festif avec l'organisation de méga-événements en 1992 et 2004, permet à Barcelone de sacraliser de nouveaux espaces publics portuaires de plus en plus enclins à devenir l'image de référence de la ville (Hall, 1993), car ils représentent des lieux de rencontres et de détente extrêmement appréciés, tout en faisant l'objet d'interventions de célèbres designers comme à Porto Adriano (Majorque). Certaines villes portuaires jouent sur la concordance entre la saturation de la demande d'anneaux d'apportements et la possibilité de créer de nouvelles zones de parcours touristiques le long des marinas (Vallega, 1979) ; ils offrent ainsi de nouveaux lieux de vie pour les habitants à travers des espaces publics de qualité, renforçant à leur tour une image attractive de la cité (Bernard, 1999).

L'existence, l'agrandissement ou la requalification d'espace portuaire à proximité d'un centre urbain engendrent et imposent divers objectifs territoriaux (Rodrigues-Malta, 2004), nécessitant de s'interroger sur la question de la durabilité et de la mixité sociale au sein de ces nouveaux quartiers de ville créés à des fins touristiques et économiques. Ils caractérisent les opérations de ses vingt dernières années à Barcelone, Majorque et sur la côte Adriatique.

## **Tourisme de masse, port de plaisance et aménagement du front de mer**

### ***La touristification des ports de plaisance, entre paysage maritime et nouveaux loisirs***

Pour Barcelone, entre 1988 et 2014, les statistiques d'arrivée des touristes internationaux enregistrent une multiplication par sept, passant de 2,5 millions à 15 millions de visiteurs. Le rythme régulier de l'augmentation du nombre de touristes internationaux à l'échelle mondiale se répercute dans le premier bassin touristique mondial (Barcelona Turisme, 1992-2014). Pourtant, la force d'évocation de la ville, de son nom et de son front de mer contemporain est telle que la sur-fréquentation du littoral et sa congestion sont à redouter. Les chiffres du tourisme de croisière sont aussi éloquentes. Barcelone est le premier port de croisière de Méditerranée depuis 2004 (Port de Barcelone, 2010 ; Ballester, 2011). Sur les trois dernières années, le taux de progression est de 9 % par an pour le nombre d'escales.

Ces données statistiques représentent une réussite du projet de régénération urbaine à l'échelle de la ville, suite aux travaux de l'opération olympique de 1992 (Grenier, 2008). Barcelone devient le premier port touristique de croisière d'Europe à partir d'une nouvelle stratégie reposant sur l'accueil en masse de touristes grâce à des infrastructures nouvelles pour y répondre (Ducruet, 2007). 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).

Quant aux anneaux et systèmes d'appointements, Barcelone regroupe au plan administratif stricto sensu cinq ports : le Club Royal Nautique de Barcelone (130 amarres), le Club Maritime de Barcelone (200 amarres) et port Vell Marina (410 amarres), tous les trois situés entre les quais du centre-ville et tout autour de Maremagnum, mais aussi le Port olympique (743 amarres), le port Forum (201 amarres) et la Marine sèche d'Horta (40 amarres). Soit un total de 1 724 amarres pour la capitale catalane, mais si l'on se projette à l'échelle de la métropole régionale et de la Comarcal (entre un canton et un département français), 9 921 amarres sont répertoriées pour 15 ports, dont trois de plus de 1 000 amarres avec Mataró, Ginesta et El Masnou (mairie de Barcelone, 2012). À cela, l'afflux incessant de touristes, même en hiver, rythme le cœur de la ville qui dispose d'une concentration de monuments emblématiques proches des quais, comme les édifices de Gaudí. Pour les grands comme pour les petits ports, les mutations consistent à ne plus avoir d'espace portuaire proprement dit, mais des « morceaux de ville » à créer, à gérer et à vendre à des investisseurs.

À ce titre, la demande en espaces publics de qualité se fait de plus en plus importante pour générer des aménités augmentant le prix du foncier en Méditerranée. Ils doivent permettre une redéfinition de l'espace maritime et la cohabitation entre les habitants, les touristes, les commerces et les nouveaux résidents des marinas issus de l'immobilier de tourisme. Le constat du succès barcelonais est à mettre en relation avec la régénération complète et en cours de finalisation, vers 2018, du premier port de croisière en Méditerranée avec à l'appui trois ports de plaisance modernes construits en moins de 10 ans : port Vell 1992, Port olympique 1992 et port Forum 2004 et de nouveaux terminaux de croisières. Ils disposent aussi d'un ensemble d'équipements ludiques et de loisirs modernes tels que les plages olympiques et le futur zoo maritime à l'horizon 2015-2020, tout proche du Port Forum avec des capacités d'anneaux et d'appointements supérieures à celles de Marseille, Gênes et Valence. Une compétition s'engage à l'échelle de la Méditerranée pour attirer les investisseurs, les touristes et les plaisanciers sur le front de mer.

Pourtant, le succès de l'opération olympique impose de retenir certaines critiques sur son aspect mercantile avec un foncier offert à de grands groupes privés (Montaner, 1992, 2006), tout comme la réussite dans son taux d'occupation et le prix de vente des parcelles de terrain, des commerces et des anneaux.

Un processus cumulatif s’observe, dont la première manifestation réside dans le succès touristique de la ville. Par conséquent, les ports de plaisance deviennent des zones de commerces et de parcours touristiques pour les visiteurs, avec quelques spécialités : le port historique est maintenant davantage un port touristique du centre-ville, car le port Vell (le vieux port) est une zone ludique et récréative de première importance directement reliée au centre-ville, comportant le Club nautique du Prince, des commerces, des restaurants et la Rambla del Mar en lien direct avec la Rambla historique.

Cette dernière est une excroissance de la Rambla sur l’eau par un système ingénieux de pont rétractable (figures n° 1).

Figures 1 : Port Vell 1988 - 2014



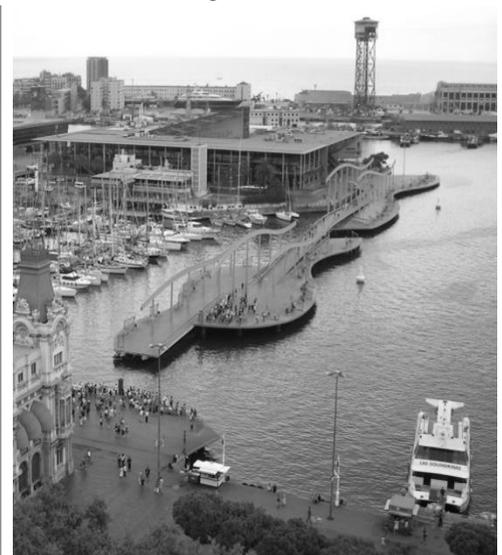
Port Vell 1988, archive historique de Barcelone



Port Vell, Maremagnum, 2014



Port Vell 1988, archive historique de Barcelone



Port Vel, 2008, les ponts rétractables

Concernant le port Vell, le port des pêcheurs existe toujours, mais il se trouve relégué en seconde position, en arrière-plan du port touristique ; devant céder une bonne part de ses amarres, il mécontente une partie des professionnels de la pêche. À cause du tourisme, les personnels de l'industrie portuaire ressentent une invasion et un déclassement de leur fonction noble. Les lourdes infrastructures du complexe cinématographique, du centre commercial et de l'Aquarium s'opposent à celles de l'industrie, de la pêche notamment, et à une partie des riverains en quête d'une tranquillité perdue de jour comme de nuit. Des concurrences d'usages et de perceptions de ce que doit être un port au sein du service de l'urbanisme de Barcelone et de l'autorité portuaire sont récurrentes.

La principale polémique repose sur le fait de ne pas avoir tenu compte des propos et surtout de l'ensemble du projet de feu l'architecte et professeur Manuel de Solà-Morales (1984) pour le port Vell, et d'avoir accordé trop d'importance à l'aspect ludique à ce nouvel espace de ville en autorisant le complexe de cinéma sur la partie orientale du port, rompant les lignes de fuite et d'horizon vers les quais de Barcelone et la mer : un obstacle visuel écrasant le lieu et les autres installations de Maremagnum dont il est bien difficile de gérer la croissance, malgré le Moll de la Fusta, une grande allée de palmiers adoucissant le paysage le long des quais et un brise-vue du périphérique littoral. Le succès de l'Aquarium de Barcelone, comme première ou deuxième attraction la plus visitée de la ville derrière le musée du Football Club de Barcelone (FCB) pour ces 7 dernières années, avec plus d'un million de visiteurs, contredit certaines évaluations de la fréquentation de cet espace public, tout en rappelant la nécessaire évolution du site en proie à un problème de gouvernance entre les secteurs publics et privés, mais aussi au centre de conflits d'intérêts entre particuliers et propriétaires fonciers après des années de négociations infructueuses entre l'autorité du port de Barcelone, la mairie et le principal concessionnaire du site et la compagnie de distribution du cinéma Cinesa.

Aujourd'hui, le port Vell s'ordonne en un lieu de loisirs attractif sur le modèle américain récupérant des ports obsolètes pour en faire des espaces publics (San Francisco, New York, Buenos Aires). Cette démarche se développe de manière quasi systématique en Europe, mais en intégrant des particularismes locaux comme à Gênes.

Ces ports présentent l'avantage d'être plus diversifiés, mais ils demeurent un peu moins compétitifs face à des ports totalement consacrés à l'activité touristique : appontements, pêche et loisirs. La mixité portuaire est-elle souhaitable pour une métropole méditerranéenne face au tourisme de masse ? Barcelone aurait ainsi pu préserver un lieu authentique avec une zone de localisation de bateaux de pêche par ses arrivées et départs, mais depuis reléguée dans la zone industrielle et manquant de visibilité. D'ailleurs, Pepe Carvalho, 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 de la ville réglait leurs comptes (Savary, 2009).

Car Maremagnum connaît trois évolutions notables. Après une période de très forte activité à la fin des années 1990 grâce aux Jeux olympiques et à leur médiatisation, la zone de plaisance n'a jamais connu de crise. Bien au contraire, elle enregistre des records d'appontements et d'amarres pour un accès direct au centre de la capitale catalane. En revanche, il n'en est pas de même pour le centre commercial dont le dynamisme marchand s'essouffle à cause de la dégradation des conditions de sécurité et de confort sommaire du complexe, mais aussi en raison des problèmes de mobilier et d'incivisme des touristes comme des Barcelonais. Un plan « Odyssée 2000 » est lancé pour relocaliser des commerces ayant déménagé suite à sa mauvaise réputation et aux fermetures de boutiques, afin de les diversifier et de favoriser une montée en gamme des échoppes, avec cependant une réussite mitigée depuis 2007 (figure n°2).

Mais le flux de touristes étant en constante augmentation, il entretient facilement les dépenses dans le centre commercial, offrant une manne inespérée à de petits commerces et à des activités ludiques reposant sur une combinaison de restaurants, de clubs et de loisirs pour la famille. La recherche de la norme ISO 14001, un nouveau parking souterrain, la tentative de montée en gamme des boutiques et les futurs aménagements du port de pêche permettent d'espérer à l'avenir une meilleure intégration de cet espace, important pour les Barcelonais, mais souvent en butte à un tourisme d'ivresse et à de profondes déviances. Ces comportements choquent parfois les familles ou les notables attablés à la Marina Royale. Les événements d'août 2014 dans le quartier de la Barceloneta montrent que les habitants sont prêts à manifester leur mécontentement face à un tourisme de masse et d'ivresse incompatibles avec la vie d'un quartier historique de la capitale catalane.

Figures n°2 : Deux espaces de loisirs et nouveaux quartiers de ville



Port Vell, vue depuis la mer direction centre-ville, 2004



Le Port olympique, 2011

Concernant le Port olympique de 1992 avec ses tours jumelles, il se concentre dangereusement sur cet espace touristique des boîtes de nuit et un système mafieux de prostitution de luxe et de drogue destiné tant aux touristes qu'aux citoyens, mais grâce aux olympiades de 1992, la ville gagne ce nouveau port lui faisant jusqu'alors cruellement défaut. Les événements des rixes urbaines de 2006/2008 – que l'on peut rapprocher des émeutes de Lloret del Mar de la même époque en 2011 – montrent que la violence et de petites émeutes urbaines ne sont pas étrangères au Port olympique (figure n° 3). Néanmoins, Barcelone devient une marque de fabrique touristique mondiale, offrant une image de ville dynamique, moderne et attrayante par son architecture, ses fêtes et son art de vivre.

Or, entre l'espace maritime et le centre-ville, les frontières sont de plus en plus difficiles à discerner du fait de leurs imbrications étroites : des aménagements nouveaux s'imposent. L'analyse des difficultés du Port olympique expose sous un nouveau jour les récents aménagements du port Forum, donnant naissance à une nouvelle urbanité à travers une marina et une nouvelle trame urbaine reposant sur l'hybridation des formes et des fonctions portuaires.

## ***Fête mondiale et port de plaisance : le Forum universel des cultures 2004 à Barcelone***

Le port Forum entre en fonction fin 2005 et présente un nouveau modèle de ville et de port de plaisance associé à des plages urbaines innovantes. L'opération Forum 2004 est une tentative de proposer aux plaisanciers fortunés, propriétaires de yachts et de super yachts, une nouvelle urbanité en lien avec des hôtels, des résidences de luxe, de nouveaux transports en site propre et un Palais des congrès.

L'enjeu est d'imbriquer des aménagements complexes sur un front de mer pollué par des rejets industriels, à partir d'une démultiplication des fonctionnalités du lieu pour assurer son attractivité et mixité. Il s'agit de l'exemple typique d'une friche portuaire en péricentre reposant sur l'événementiel festif mondial, une manifestation internationale – le Forum universel des cultures de 2004 – à savoir une exposition internationale ayant comme objectif de sacraliser le lieu et de donner une nouvelle destinée à un morceau de ville honni par ses habitants.

Juxtaposer un pôle de plaisance à une usine de traitement des eaux et de ses odeurs, mais aussi une usine de déchetterie à l'embouchure du fleuve le plus pollué d'Europe, est un défi relevé par les aménageurs de la Barcelona Regional, une entité de gouvernance-conseil pour la métropole, en association avec la commune de San Adrià del Besós. L'idée est de proposer de luxueux complexes d'habitations, sortes de communautés fermées (condominiums), juste à côté du nouveau port de plaisance et de créer de toutes pièces des plages artificielles ainsi qu'une ambiance de tourisme d'affaires en relation avec le Centre de convention et de congrès international de Barcelone (CCCIB). L'intermodalité est fortement présente dans ce projet puisque le tramway, le métro, la piste cyclable et le nouveau trajet du bus touristique desservent l'espace Forum 2004. Dans ce cas précis, le pôle plaisance revêt une dimension polyfonctionnelle, associant une demande sociale et territoriale d'imbrication des échelles et des représentations à des d'actions et des stratégies économiques et touristiques attractives qui ne permettent plus de distinguer clairement les frontières entre la ville et le front de mer. L'objectif est de faire de l'espace forum une extension ou une « main urbaine » se projetant dans la mer Méditerranée, une nouvelle étape dans la réalisation des ports de plaisance.

Entre luxe et exclusivité, le port Forum en est l'émanation, le but étant de fournir davantage de services et de s'intégrer à un réseau de port de plaisance afin d'attirer les investisseurs.

Figure n° 4 : Le nouvel espace Forum



L'espace Forum, infographie horizon 2020, avec l'aimable autorisation du CCCIB

Le port Forum se localise dans l'un des quartiers les plus stratégiques de la capitale catalane, à la toute fin de la grande avenue Diagonal. Il dispose actuellement des services suivants : une zone hôtelière, un Centre de congrès, des bureaux et des espaces d'affaires, des résidences, le tout nouveau Palais bleu (Musée des sciences naturelles dans le bâtiment triangulaire), la Federación Catalana de Vela y Centro de Alto Rendimiento (Fédération catalane de voile et centre d'entraînement) et la Federación Catalana de Actividades Subacuáticas (Fédération catalane des activités sous-marines). Ces nouveaux aménagements représentent une opportunité pour relocaliser et offrir des locaux ultra-modernes à la gouvernance des zones de plaisance de la Catalogne. À cette description, s'ajoutent le parc et la zone de baignade, la plage artificielle et le centre commercial Diagonal Mar avec prochainement des installations universitaires à venir.

Pourtant, avec le nouveau port Vell, la quête du durable et de l'authentique ainsi que le respect des identités culturelles et marchandes locales portuaires redeviennent une priorité de la mairie de Barcelone, contredisant sur certains points les derniers aménagements du front de mer dans le quartier Diagonal Mar.

### **Mise en scène et en récit des ports de plaisance : le retour à une identité locale ?**

À travers le pourtour méditerranéen, les stratégies de développement des ports de plaisance reposent en partie sur le tourisme immobilier et les principes d'un développement local durable ou bien rentable. Les axes de développement sont multiples et parfois contradictoires, néanmoins toutes ces opérations s'accordent à essayer de retirer de l'histoire du port des éléments identitaires portant sur les traces du passé et la mémoire des activités pour accompagner une mise en tourisme, dans le cadre de représentations positives de la part des touristes.

### ***À la recherche d'une identité portuaire perdue : l'image des pêcheurs***

Pour les autorités catalanes, conscientes des points négatifs de Maremagnum et de sa gouvernance hasardeuse, le port Vell de 1992 doit impérativement reprendre « une dimension maritime » tout en ayant l'ambition de recréer un nouveau tissu social et de le montrer aux yeux de tous – habitants, touristes et plaisanciers – par une réappropriation de cet espace public. Cette dimension maritime est recherchée pour les quais nord de Maremagnum, car celle des années 1990 et 2000 donne la priorité à la connexion avec le centre-ville – une stratégie fortement critiquée depuis – ayant pour conséquence de faire du port une ville, voire de supprimer les frontières entre les deux par des aménagements conséquents et l'implantation de bâtiments sur le port de plaisance et différents molls (quais). L'activité portuaire devient alors une activité marchande, ludique et un lieu de restauration grand public. Certes, un lieu synonyme de détente et une porte d'arrivée et de départ pour la Catalogne via la mer se construisent durablement pour l'activité touristique. Or, cette vision du port a conduit les services de l'urbanisme et de l'autorité portuaire à redéfinir ce que doit être le nouveau port Vell. Le plus notable des changements consiste à rétablir un moll des pêcheurs pour les activités de commerce et de ravitaillement en produits de la mer de la capitale catalane grâce à la réalisation de nouveaux aménagements.

Cette proposition de scénographie portuaire se comprend dans la volonté de créer un nouvel espace public autour du commerce des poissons et d'un marché dédié. Patrimoine cher aux Barcelonais, le phare du XVIII<sup>e</sup> siècle est revalorisé ; de plus, un trajet pour les touristes est possible, permettant d'accéder en partie aux quais et de demander des informations ou d'acheter des produits locaux (figures n° 5).

Figures n° 5 : Actuel et futur port des pêcheurs



Le futur moll des pêcheurs en 2017 – Infographie du port de Barcelone 2012

Cette demande des marins pêcheurs constitue un paradoxe supplémentaire, montrant que le tourisme envahit toutes les couches de la société et des espaces publics de Barcelone (Véls, Clarimont, 2011). On serait tenté de dire que l'extension de l'écoumène touristique s'étend même aux bateaux de pêche avec, en 2013 et 2014, deux chalutiers proposant aux touristes une journée de découverte du métier afin de répondre à la crise économique et à la baisse des revenus des pêcheurs.

Une lonja, des restaurants, une clinique et d'autres hôtels de luxe se côtoieront plus au sud du port Vell, à côté du gratte-ciel en forme de voile de l'hôtel W (chaîne internationale). Ils devraient permettre d'attirer à nouveau des super yachts grâce à une société anglaise d'investissement : Salamanca Investment. Le benchmarking est un mode opératoire de comparaison et de confrontation des ports à travers le monde, comme le montre la planification du futur *port Vell super yachts* avec la Rybovich Marina West Palm Beach en Floride. Néanmoins, polémiques et manifestations à l'encontre de cette dernière partie du projet sont nombreuses.

Les manifestations contre l'idée d'un port de luxe et non d'un port authentique existent à travers des collectifs de voisins et d'architectes qui font reposer une partie de leurs actions sur le mouvement des Indignés en Espagne et veulent montrer qu'une autre ville portuaire est possible pour Barcelone. Le nouveau maire, M. Trias, indique que dans un contexte de crise et de chômage de masse, il faut faire venir la richesse de la mer et de son port : *« générer de la richesse et la convertir pour tous dans un enjeu économique portuaire. Certes, la question est comment générer cette richesse pour tous ? »* (Traduction du Conseil municipal du 1<sup>er</sup> mars 2012).

Si l'on assiste à une esthétisation du port méditerranéen à travers les codes de la mondialisation, cet axiome ne va pas sans provoquer des déperditions et des questionnements : créer de nouvelles aménités pour permettre de nouveaux débouchés au port ne génère-t-il pas une ville touristique fantasmée ? Les transports et la monumentalité comme moyens de mise en scène du port sont aussi présents dans ce questionnement. La volonté de rendre soutenable sur le long terme les nouveaux aménagements passent aussi par la mise en scène et en récit des nouveaux ports de plaisance à travers l'événementiel culturelle et festive comportant des happenings pour clubs privés d'investissement. Dès lors, en vantant un espace portuaire respectueux de l'environnement marin, l'argument écologique devient un moyen de mercatique pour le port Forum, mais présente néanmoins quelques désagréments consubstantiels au tourisme de masse, surtout pour ce qui concerne le vieux port (Mathes, 2004).

Les acteurs veulent concilier les enjeux de la préservation du littoral, tout en accompagnant la croissance touristique et économique : un pari à demi réussi.

Les principes d'un développement local et maritime durable permettent à la fois de justifier la présence de grand groupe immobilier, mais aussi la création d'une ambiance urbaine et architecturale de qualité renforçant l'attractivité des ports de plaisance.

Le système des Golondrinas (transports touristiques au départ de port Vell) permet de découvrir autrement la ville, son littoral et ses aménagements, ainsi que la faune marine. S'appuyant sur le port de plaisance et sur les explications à propos des récifs artificiels et de la faune, notamment en direction du port Forum, le ludique rejoint ainsi l'écologique. Pour autant, deux points de vue se contrebalancent avec des avis difficiles à cerner pour les acteurs :

- Pour l'espace Forum, une immensité de bâtiments publics et d'esplanades souvent vides, manquant d'entretien depuis la manifestation internationale de 2004, renforce la critique d'un front de mer bétonné à outrance et sans mixité urbaine, entre le quartier de la Mina et les nouvelles zones résidentielles comme celle de la future université.
- La végétation et la mer font difficilement contrepoids à l'impression générale que dégagent les cheminées des usines de traitements d'ordures dominant le site, et parfois certaines odeurs en provenance des installations de traitement des eaux sous la dalle du complexe Forum pour plus de 2 millions de Barcelonais.
- Le trajet des Golondrinas parcourt un front de mer fortement artificialisé avec des gratte-ciel.

Pourtant, cet espace post-moderne de la ville générique (Koolhaas, 2000) se voit fréquenter régulièrement par des artistes, skateurs et intermittents du spectacle proposant une programmation ludique et sportive attrayante, attirant un public parfois underground à l'occasion de grands concerts électroniques, ou des familles pour les manifestations régionales catalanes.

Il est indéniable que Barcelone profite de ces aménagements portuaires, mais avec des risques réels et préoccupants comme le fait de faire face à un tourisme de masse produisant des effets négatifs sur l'environnement et la tranquillité des résidents à proximité du front de mer. Les comportements urbains, liés à la fois au tourisme de masse et à la demande d'espace écologique, modifient la structure du port, de plus en plus médiatique, commercial et ludique, entraînant parfois la désaffection de ces espaces publics trop excentrés comme l'espace Forum (figures n° 6).

Actuellement, leur régénération repose sur la multiplication des belvédères et des fonctionnalités, sans toutefois omettre la recherche d'une identité post-moderne.

Figures n° 6: L'espace Forum Barcelona



Port de plaisance et plage du Forum en 2012.

### ***Hybridation des formes-fonctions d'un port de plaisance : la difficile acceptation du Forum***

À partir d'une méthodologie reposant sur quatre approches complémentaires (cartes mentales/reportages photographiques autonomes, entretiens auprès d'experts, analyse critique et historique de la planification touristique et des aménagements du Port Forum 1999/2012), nous analysons la stratégie barcelonaise et ses représentations auprès du grand public concernant son dernier port de plaisance sur un espace public en quête de légitimité à la fois ville d'affaire, zone ludique, centre de Congrès et lieu très prisé par les publicitaires du monde entier comme pour la nouvelle publicité début 2012 de la Mercedes Classe E ou celle de la Peugeot 308 en 2016 afin d'avoir un cadre général de la représentation de la ville post-moderne.

Dans un premier temps, le constat du demi-succès - semi-échec de la manifestation internationale devant sacraliser ce lieu sonne comme un révélateur d'un paysage urbain non attractif, très éloigné du centre-ville et à la forte présence d'usine et d'infrastructures lourdes (Ballester, 2008).

Un postulat de la tabula rasa et superposition des infrastructures provoquent des déperditions et questionnements : créer de nouvelles aménités pour permettre de nouveaux débouchés pour le port de plaisance génère un port de plaisance à la faible attractivité touristique.

Quelques indicateurs indiquent la volonté d'intégrer le Port Forum dans les relations identitaires et festives avec la capitale catalane. La fête nationale et son cortège aérien prennent désormais position depuis le port Forum, les grands concerts de musique électronique aussi ainsi que le fait de voir apparaître de nombreuses firmes internationales prenant décor du port Forum pour leur publicité à la télévision et presse écrite. Quant à la fête de la Mercé, elle prend fin au Port Forum en 2004, tout un symbole à la fois politique et culturel comme le fait de faire venir juste en face des boulevards du futur centre de recherche de l'UPC.

Pourtant, nous pouvons proposer les résultats d'une enquête inédite sur ce paysage urbain faisant à partir d'un questionnaire de deux pages et l'aide d'appareil numérique comme tablette tactile permettant de dialoguer avec les touristes et de télécharger une partie de leur production photographique en anglais et catalan sur un panel de 54 adultes, 19 adolescents dont plus de la moitié des résidents du quartier et l'autre divisée en deux groupes, les touristes d'affaires essentiellement et les plaisanciers. Nous nous interdisons de donner un matériel photographique près établi même anonyme (photographie de la tour Agbar, Palais Forum triangulaire, bateaux, horizon vers la mer...) comme l'a rappelé M Antrop pouvant fausser les réponses par le choix inconscient de l'enquêteur à l'origine (Antrop, 1997), lors du final du programme Paysage et Développement Durable à Perpignan du CNRS en 2010. Nous donnons le choix aux interviewés de nous envoyer par leur portable ou courriel la série de photographies qu'ils ont réalisées - leur production - pour procéder à une typologie de classement (Michelin, 2005, Lelli, Paradis, 2008) sur les émotions et tempérer leurs résultats. C'est à la fois une nouvelle façon de penser les aménagements en donnant la parole paysagère aux usagers (Tomas, 1998, Toussaint, Zimmermann, 1998), mais aussi très ancienne puisque déjà en fonction en Californie, Chicago, New York sur une autre dimension à partir de la ville et sa représentation dans les années 1960-1990 (Lynch, 1960).

Puis, nous leur proposons à l'aide d'une tablette tactile de vérifier certains points de localisation et de repérage général sur Barcelone pour connaître leur capacité à avoir une analyse féconde et complexe du lieu Port Forum pour une nécessaire évaluation paysagère à des fins d'aménagements (Filleron, Puech, 2005). Cinquante-quatre réponses nous sont parvenues. Généralement, nous abordons les propos des promeneurs réguliers, occasionnels en voyage d'affaires ou en plaisance sur le long terme dans la rade. Leurs réponses nous permettent de proposer trois classements de leur production iconographiques et deux classements de leur propos confortant le fait que nous traitons d'un espace public en devenir. Dans un premier temps, trois types de photographies sont à rapprocher, celle faisant écho à la monumentalisation de l'espace et au béton trop présent sur le lieu, «un bétonnage» difficile à vivre tous les jours, mais moins perceptible chez les adolescents, panneau photovoltaïque géant, grand escalier de la Diagonal plongeant, mur brise vague et dune de béton sont photographiés par 90 % des interrogés. À cela, des perceptions des lignes d'horizon vers la mer et la terre-ville se font jour : ligne d'horizon de la mer, ligne d'horizon des gratte-ciel depuis le panneau photovoltaïque surélevé et le perchoir de style arc de triomphe vers les usines de traitements des eaux. Le mobilier urbain est plébiscité par les skateurs et la proximité des commerces ou cafés pour un public d'adolescents. Mais l'éloignement du centre-ville est présent pour les touristes d'affaires.

### ***Entre exclusivité, design urbain et privatisation des espaces portuaires de plaisance***

Le port Forum de Barcelone peut se comparer à un autre port visant des objectifs similaires : le port Adriano, sur la côte ouest, près de Palma de Majorque. Comme pour l'opération port Forum, son aménagement représente et préfigure un nouveau stade de l'évolution des ports de plaisance sur le pourtour méditerranéen, à travers le travail du designer Philippe Starck. À l'origine, il s'agit d'un nouveau port de plaisance accueillant des yachts de grande taille à Majorque (figure n° 7). En l'adaptant principalement aux navires mesurant jusqu'à 40 mètres, le dessinateur est chargé de changer cet espace nautique en port de référence dédié aux super yachts. Le Français est ainsi responsable de l'agrandissement et de la rénovation de 10000 m<sup>2</sup>, à partir de l'architecture de la nouvelle zone commerciale et de la décoration des espaces communs du port.

Dépendance du port principal de l'île – le port de Majorque construit en 1992 à l'occasion des Jeux olympiques de Barcelone pour les entraînements des compétiteurs – le port Adriano dispose de 404 mouillages compris entre 6 et 18 mètres de longueur, proches d'une zone de réparation des navires réhabilitée pour l'occasion et du nouveau centre commercial.

Sa localisation, dans la périphérie de Majorque, autorise la visite du paysage insulaire naturel à découvrir à travers le cabotage. Il renforce l'attractivité de l'île, mais ne se dissocie pas du tourisme urbain valorisé sur le site Internet du port : « *Port Adriano offre aux touristes une visite de la ville de Palma de Majorque, une promenade à travers le Palais royal, il permet de se perdre dans les jardins Alfabia, de se laisser toucher par les œuvres artistiques de la Fondation Miró, pour regarder le soleil descendre à l'horizon de Formentera. La Sierra de Tramuntana, à seulement 12 miles nautiques de Port Adriano, est incluse dans la liste des emplacements répertoriés par l'UNESCO comme paysage culturel.* »

Une urbanité spécifique s'entrevoit à travers le port de plaisance d'Adriano, impliquant de fait une privatisation excessive des quais en raison des infrastructures destinées aux yachts, mais aussi des complexes hôteliers et des résidences de grand standing. Cette tendance s'inscrit dans une stratégie destinée à attirer les forts revenus dans une île ayant depuis bien longtemps oublié les principes de participation citoyenne et d'urbanisation réglementée. Cet exemple est significatif de l'amplification d'une politique visant la montée en gamme de l'offre de tourisme de plaisance et des enjeux reposant sur des héritages fonciers fort complexes (Knafou, Segui, 1991). Le parallèle peut se faire avec le port Forum à travers le complexe immobilier de Diagonal Mar, qui renforce les craintes de voir le port au service d'une sécession urbaine à cause de ses nombreuses infrastructures et de sa vocation à être dédié à une clientèle au fort pouvoir d'achat logeant dans des communautés fermées ou condominiums modernes.

Il s'agit d'un risque à ne pas sous-estimer pour la Méditerranée avec des projets immobiliers associés à des complexes portuaires de plaisance fort ambitieux fondés sur des initiatives purement privées, comme ce fut le cas dans les années 1960 en Andalousie avec l'exemple phare de Marbella et du Port Banús – quartier Nueva Andalucía.

D'un côté, le port Adriano augmente sa capacité d'accueil des yachts au détriment des simples voiliers, pour de l'autre côté, devenir à lui seul une attraction touristique grâce à son ambiance architecturale et aux services offerts. Dans l'inénarrable et plaisant film *Les Charlots font l'Espagne*, une comédie franco-espagnole de Jean Girault sortie en 1972, les compères français se voient embarqués dans une histoire les amenant à réaliser leur rêve : devenir marins dans le tout nouveau port de Marbella - Puerto Banús - qui empêchait déjà le simple quidam de venir ennuyer les fortunés. Depuis, le port est le principal site touristique de la région balnéaire avec plus de 4 millions de visiteurs.

Figure n° 7 : Port Adriano (Majorque)



Port Adriano et les quais de Philippe Starck. (Port Adriano, 2012)

L'intérêt d'un autre exemple, celui de Porto Montenegro et de Boka Bay, réside dans l'aménagement d'une nouvelle marina de luxe en pleine expansion dans un ancien pays du bloc soviétique. Le paysage se compose de quatre petites baies dont les eaux atteignent des profondeurs de 30 à 40 mètres à l'entrée de la baie de Boka, l'île Gospa od Škrpjela permettant de découvrir un panorama au passé militaire prestigieux, classé, lui aussi, à l'UNESCO. Cette ancienne base navale de l'armée austro-hongroise puis de la marine yougoslave, ensuite désaffectée, bénéficie d'eaux naturellement profondes et d'une infrastructure conçue pour les sous-marins et les bateaux de pêche en eaux profondes. Des montagnes de plus de 1 500 mètres d'altitude l'encerclent, s'élevant directement depuis le bord de mer équipé d'un petit aéroport à proximité du village depuis peu reconfiguré (figure n° 8). L'investisseur principal du nouveau port de plaisance est Peter Munk, fondateur et président de l'une des plus grandes sociétés minières d'or au monde, Barrick Gold, située à Toronto. Sa vision du site se construit à partir de 2006, quand il survole la région.

Une région enclavée, un site naturel exceptionnel, des eaux limpides et un climat adéquat lui font penser à la création ex nihilo d'une marina de luxe ayant la capacité d'accueillir des yachts aux dimensions des plus imposantes. Peter Munk crée alors une société avec des investisseurs internationaux prestigieux afin d'amplifier son projet : Lord Jacob et Nathaniel Rothschild pour le Royaume-Uni et le Français Bernard Arnault du groupe LVMH. L'objectif est la recherche d'une clientèle haut de gamme à partir de la planification de 130 résidences de luxe autour du port de plaisance, de 15 restaurants et cafés, d'un bar à sushi, d'un pool club Puro Beach avec une piscine de taille olympique, d'un spa de jour, d'un salon de coiffure et, pour parachever l'opération, d'une boulangerie française nommée Saint-Honoré, un pastiche de l'architecture française de Montmartre.

À l'intérieur du village se concentrent une discothèque, un théâtre, un bowling, des boutiques de mode et d'art de vivre. L'offre comporte plus d'une centaine de prestations et de services haut de gamme. Une véritable ville se construit, mais celle-ci est exclusive avec un système de circulation piétonnière privé comportant de nombreuses communautés fermées. À ces infrastructures s'ajoutent des activités ludiques comme un club multisportif, un yachting club, la visite de la collection du patrimoine de la marine monténégrine et d'un centre d'art contemporain.

Une fois encore, le développement durable devient un alibi pour la privatisation excessive du port et son extension à l'intérieur des terres : la marina s'engage à protéger l'environnement et le territoire sur lequel elle opère, en particulier en mettant en œuvre des actions ciblées sur la prévention de la pollution. La labélisation étant un moyen de vente des anneaux et des résidences luxueuses qui surplombent le port, elle reçoit deux certifications importantes : l'ISO 14001, relative à la gestion environnementale, et l'ISO 9001, relative à la gestion de la qualité. Il s'agit à la fois d'un projet d'investissement immobilier haut de gamme, d'un tourisme de moyenne intensité et d'une vision générique des aspirations des acheteurs avec le luxe dans sa caractérisation marchande. La marina est conçue pour répondre aux besoins avancés de tous les yachts, avec l'équipement spécifique pour accueillir les grands bâtiments (jusqu'à 150 mètres de long et 16 mètres de profondeur). Récemment agrandi, le port s'est développé grâce à une succession de travaux qui ont permis de doubler son nombre de places, avec à la fois l'expansion des jetées existantes et la construction de jetées supplémentaires.

Les yachts de plus de 20 mètres s'y amarrent et 145 places sont proposées à ceux de plus de 25 mètres. Le port a de surcroît une capacité d'accueil majeure et inespérée de superyachts pour l'Adriatique.

Figures n° 8 : Porto Montenegro



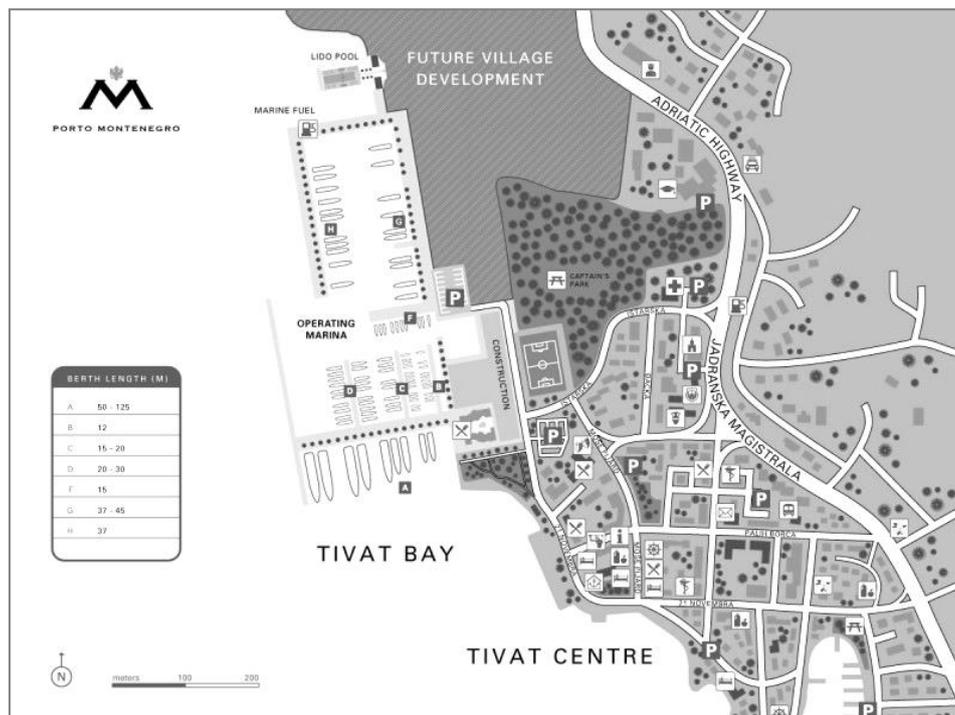
La Boka Bay et le Porto Montenegro en 1917 et en 2014. (Service communication)

*D'un port militaire à un port touristique (a), disposant d'atouts naturels et d'aménité – infrastructure de grande qualité (b), reposant sur la valeur foncière des terrains et le nouveau port de luxe gardant quelques vestiges du passé comme les grues.*

Pourtant, la réalité du projet s'explique par l'évasion fiscale, l'attitude d'une administration monténégrine peu regardante et des conditions tributaires avantageuses comme le carburant vendu en duty free. L'attractivité est importante consacrant un haut lieu du tourisme de luxe par une urbanisation planifiée et un nouveau front de mer (figure n°9).

Les taxes appliquées aux biens de base, aux services de la marina et aux services touristiques sont plafonnées à 7 % sur un territoire classé, à proximité de la zone euro (Naef, 2010). Actuellement, environ 500 anneaux sont construits avec l'ambition de réaliser à terme 50 nouvelles places pour les yachts de plus de 45 mètres. Pour le gouvernement monténégrin et la municipalité, près de 1 500 nouveaux emplois et 300 partenariats signés avec des entreprises du Monténégro sont enregistrés pour un total officiel de 250 millions d'euros investis dans des projets pour la marina.

Figures n° 9 : Plan de Porto Montenegro



Port Montenegro, 2016.

Le nombre de touristes est de près d'un million de visiteurs par an avec une augmentation prévisionnelle de 75 % en cinq ans. Le processus cumulatif et les débuts d'une mise en tourisme sont en relation étroite avec un port de plaisance de luxe devenant la principale porte d'entrée du Monténégro pour son développement touristique et culturel. Quant au nouveau paysage du bord de mer et du port de plaisance, les stéréotypes d'aménagement culturel visibles en Amérique ou en Europe sont aisément repérables, comme la sculpture de l'artiste catalan Jaume Plensa contemplant le panorama depuis la Puro Beach, une sculpture sans réel rapport avec la culture locale. Mais est-ce vraiment la population locale qui arpente ces lieux ?

## CONCLUSION

Nous pouvons nous servir des propos de feu la géographe Rachel Rodriguès Malta pour entrevoir de nouvelles évolutions concernant les relations entre les secteurs publics et privés au sein des ports de plaisance en Méditerranée (Rodriguès Malta, 1999). Depuis plus de trente ans, les évolutions du port de Barcelone sont d'ordre systémique et sont soumises aux impératifs de sécurité et de rentabilité commerciale et touristique. Entre 1980 et 2010, en trois étapes et toujours au milieu de chaque décennie, des négociations poussées engendrent systématiquement un nouveau port avec de nouvelles infrastructures et surtout de nouveaux objectifs de développement. Le dernier en date, entre 2001 et 2004, est emblématique de la méfiance et des ambivalences quant à la réciprocité des perspectives entre l'agence portuaire autonome, la mairie de Barcelone et celle de San Adrià. 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 aux dépens du service de l'urbanisme de Barcelone ou de l'île de Majorque qui entend protéger son paysage et surtout la mixité sociale ou le bien-être de tous pour un tourisme responsable. Pour le port Forum de Barcelone, une erreur de barymétrie pour le front de mer et les quais s'explique par la complexification des processus d'aménagement et les difficultés de gouvernance, quant à l'exemple de Porto Montenegro, il montre que ce sont les investisseurs privés qui créent de toutes pièces un port et le raccordent à la ville touristique pour leur propre et exclusive ambition, le projet s'intégrant dans un jeu de réseau local arbitraire et de dépendance financière propre aux nouveaux pays des Balkans.

Le luxe et la montée en gamme des infrastructures sont donc une voie à travailler, notamment pour les ports méditerranéens français qui commencent à prendre du retard dans ce domaine en se reposant sur une clientèle jusqu'à présente fidèle. Mais quels sont véritablement les représentations des usagers de ces espaces publics maritimes d'exception et parallèlement les enjeux de la mise en récit de la ville et du port ? Les chiffres du succès incontestable de Barcelone et Majorque cachent des imperfections issues des effets de la mondialisation et des souhaits d'une authenticité plus importante. Les comportements urbains en lien avec le tourisme de masse et les demandes d'espaces écologiques modifient la structure d'un port de plus en plus médiatique, commercial et ludique, entraînant parfois de nouveaux risques urbains comme la désaffectation des espaces publics de front de mer, leur réhabilitation et les changements de structure paysagère qui jouent avec les perspectives et les lignes d'horizon ou les dissimulent.

Pis encore, des communautés fermées comme celles de Porto Montenegro et port Forum avec Diagonal Mar privatisent l'espace public à outrance. Nous assistons à une mise en scène et en récit du front de mer afin de produire un imaginaire empreint de modernité et de tradition, mais devant prendre en compte les lois du marché souvent contrariées par les acteurs de la mondialisation et du nautisme de luxe.

## BIBLIOGRAPHIE

Ballester P. (2011) « Les nouvelles logiques spatiales du port de Barcelone : tourisme de croisière, aménagement et paysage », *Études caribéennes* [En ligne], n°18, mars 2011, consulté le 10 mai 2013. URL : <http://etudescaribeennes.revues.org/5154>.

Ballester P. (2008), *Barcelone, la Ville-Exposition. La cité catalane à travers ses Expositions universelles, internationales et Jeux olympiques 1888 – 2008. (Urbanisme, paysage urbain)*, Toulouse, Laboratoire Geode CNRS UMR 5602, Université de Toulouse, 2008, Tome I. 497 p. et Tome II. 189 p.

Barcelona Turisme (de 1992 à 2014), *Estadístiques de turisme a Barcelona. Síntesi*. Barcelone, OTB/Turisme de Barcelona.

Bernard N. (1999), « Du port-parking au produit touristique : l'évolution des ports de plaisance en France », *Norois*, n°182, p. 275-285.

Clarimont S., Viès V. (2010), « Espaces publics touristiques urbains et développement durable : principes d'aménagement, usages et tensions. Une analyse à partir du cas de Barcelone (Espagne) », *Urbia / Cahiers du développement urbain durable*, n° 10, p.11-24.

Ducruet C. (2007), « Typologie mondiale des relations ville-port », *Cybergeo*, n° 417, URL : <http://www.cybergeo.eu/index17332.html> consulté le 11 mars 2007.

Filleron, J-C, Puech, D. 2004. « *Les outils de l'évaluation. Synthèse* » «L'évaluation du paysage, une utopie nécessaire» Université P-V Montpellier III, pp.283-287.

Gavari-Barbas M. (2002), « Les nouveaux loisirs créent-ils un nouvel urbanisme ? », *communication présentée au Festival de Géographie de Saint-Dié*, en ligne.

Grenier A.A. (2008), « Le tourisme de croisière », *Teoros*, été 2008, p. 37-48.

Hall P. (1993), « Waterfronts : A New Urban Frontier », in *Waterfronts : a new frontier for cities on water*, Venise, Città d'Acqua, p. 12-19.

Judd Dennis R., S. Fanstein (1999), *The tourist city*, Boston, Yale University Press.

Knafou R., Segui L. (1991), « L'espace touristique des Baléares : le cas de Majorque », *Mappemonde*, n°1, p. 9-12.

Koolhass R. (2000), « La ville générique » in *Mutations, Arc en rêve*, centre d'architecture de Bordeaux.

Lelli, L., Paradis, S. (2005) «Analyse critique d'un dispositif méthodologique de diagnostic paysager : le cas du bassin versant du Cérrou (Tarn, Midi-Pyrénées) », *Géocarrefour*, vol. 80/2, 2005.

Lynch, K. (1976), *L'image de la cité*, Paris, Dunod.

Mathes A. (1994), *Le Port, figures d'un patrimoine, l'imaginaire pour percevoir les lieux*. SL, SN.

Montaner J-M. (1992), « El Ensanche litoral, la villa olímpica, historia de una idea », *Arquitectura viva*, n° 22, 1992, p. 16-25.

Montaner J. M. (2006), «Le modèle Barcelone», *La Pensée de midi*, n°18, 2006, p. 117-124.

Naef P. J. (2010), « Mise en tourisme et production patrimoniale au Monténégro : Kotor et sa labélisation UNESCO », *Géo-Regards*, vol. 3, p. 89-103.

Page S. (1995), *Urban tourism*, Londres, Routledge.

Puerto de Barcelona (2010), *Rapport*, Barcelona, APB.

Pumain M., Paquot T. et alii (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, p. 397-419.

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, p. 93-101.

Savary S. (2006), « Une carte amoureuse de Barcelone, promenade littéraire, *La Pensée de midi*, n° 17, p. 24-39.

Solà-Morales i Rubió M. (1984), «La ciutat i el port : la historia continua », *BMM*, n°24, p. 56-62.

Tomas, F. (1998). « Vers une nouvelle culture de l'aménagement des villes », in Jean-Yves Toussaint, Monique Zimmermann (dir.), *Projet urbain : ménager les gens, aménager la ville*, Wavre, Pierre Mardaga, pp. 5-34.

Toussaint, J-Y., Zimmermann, M. (dir.) (1998), « Propos introductif » in *Projet urbain : ménager les gens, aménager la ville*, Wavre, Pierre Mardaga, pp. 5-34, 1998.

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, p. 355-336.

**Résumé :**

Quelles sont les nouvelles évolutions et orientations en matière d'aménagement des ports de plaisance en Méditerranée en fonction d'impératifs économiques, touristiques et culturels ? En faisant disparaître les frontières entre le centre-ville et le front de mer, les ports de plaisance de Barcelone ne sont-ils pas de moins en moins des ports pour devenir de plus en plus des villes ou quartiers de ville à part entière ? De plus, l'importance des espaces publics, de l'œuvre d'art, du design urbain et des loisirs créant un nouvel urbanisme, obligent les ports à s'intégrer dans des réseaux européens, régionaux et locaux qui sont en prise directe avec un tourisme de masse et une demande de montée en gamme de leur clientèle, comme pour le port Forum à Barcelone. En outre, comme l'illustre Porto Montenegro, à partir d'aménagements conséquents se forgeant sur l'apport en infrastructures maritimes de qualité, un nouveau paysage transforme la ville-port et son interface balnéaire que les acteurs financiers accompagnent par des stratégies marketing et de communication à l'échelle internationale auprès d'investisseurs européens, russes, américains et de la péninsule arabique. À cela, l'événementiel urbain et festif avec l'organisation de méga-événement en 1992 et 2004 permet de sacraliser de nouveaux espaces publics portuaires de plus en plus enclins à devenir l'image de référence de la ville, car ils représentent des lieux de rencontre et de détente extrêmement appréciés, tout en faisant l'objet d'interventions de célèbres designers comme à Porto Adriano à Majorque. Certaines villes portuaires jouent sur la concordance entre la demande d'anneaux d'appontements et la possibilité de créer de nouvelles zones de parcours touristiques ; ils offrent ainsi de nouveaux lieux de vie pour les habitants à travers des espaces publics de qualité, renforçant à leur tour une image attractive de la cité. L'existence, l'agrandissement ou la requalification d'espace portuaire à proximité d'un centre urbain engendrent et imposent divers objectifs territoriaux, nécessitant de s'interroger sur la question de la durabilité et de la mixité sociale au sein de ces nouveaux paysages de front de mer à des fins touristiques et économiques. Ils caractérisent les opérations de ses vingt dernières années à Barcelone, Majorque et sur la côte Adriatique. Nous assistons à une mise en scène et en récit du front de mer afin de produire un imaginaire empreint de modernité et de tradition, mais devant prendre en compte les lois du marché souvent contrariées par les acteurs de la mondialisation et du nautisme de luxe.

**Mots-clés :** Tourisme, front de mer, port, plaisance, marina, paysage, Barcelone, Adriano, Porto Montenegro.

**Summary:** Tourism and new port urbanity in the Mediterranean. The new landscapes of the ports of Barcelona, Adriano (Mallorca) and Porto Montenegro.

What are the new evolutions and orientations in the development of marinas in the Mediterranean according to economic, tourist and cultural imperatives? By removing the boundaries between the city center and the waterfront, are not the marinas of Barcelona fewer and fewer ports to become more and more cities or entire city area? Moreover, the importance of public spaces, works of art, urban design and recreation creating a new urbanism, force ports to integrate into European, regional and local networks that are in direct contact with mass tourism and a demand to upgrade their clientele, as for the Port Forum in Barcelona. In addition, as illustrated by Porto Montenegro, based on significant improvements in the provision of quality maritime infrastructures, a new landscape is transforming the port city and its seaside interface that the financial actors accompany with international marketing communication strategies with European, Russian, American and Arabian investors. To this, the urban and festive events with the organization of mega-events in 1992 and 2004 make it possible to make sacred new public spaces port more and more inclined to become the image of reference of the city, because they represent places meeting and relaxing extremely appreciated, while being the subject of interventions by famous designers as in Porto Adriano Mallorca. Some port cities play on the correspondence between the demand for landing rings and the possibility of creating new tourist routes; they offer new living spaces for the inhabitants through quality public spaces, reinforcing an attractive image of the city. The existence, enlargement or requalification of port space near an urban center generates and imposes various territorial objectives, requiring the question of sustainability and social mix within these new landscapes. Seafront for tourism and economic purposes, characterize the operations of the last twenty years in Barcelona, Mallorca and on the Adriatic coast. We are witnessing a staging and narrative of the waterfront in order to produce an imaginary imbued with modernity and tradition, but having to take into account the laws of the market often thwarted by the actors of globalization and luxury boating.

**Keywords:** Tourism, seafront, harbor, yachting, marina, landscape, Barcelona, Adriano, Porto Montenegro.

Spécialisé dans la géographie maritime et littorale,  
**Vincent Herbert**  
 est Maître de Conférences-HDR à l'ULCO.

Sociologue travaillant sur l'espace public  
**Christophe Gibout**  
 est Professeur à l'ULCO.

Ils sont tous les deux chercheurs au laboratoire Territoires, Villes, Environnement & Société (TVES EA 4477).

#### Contributeurs

Patrice Ballester  
 Nathalie Betourne  
 Raphaële Chatal  
 Philippe Deboudt  
 Elsa Devienne  
 Gerwin De Vries  
 Christophe Gibout  
 Vincent Herbert  
 Hanneke Kijne  
 Louis Marrou  
 Ariane Regaud  
 Marie-Noëlle Rimaud  
 Vincent Salbert  
 Olivier Sirost  
 Ewan Sonnic  
 Simone Valcke

# Plaisance & urbanité

## L'intégration des ports dans les villes contemporaines

Comprendre ce qui se joue dans la relation renouvelée des villes à leurs ports de plaisance : telle est l'ambition de cet ouvrage qui réunit des chercheurs en sciences sociales et praticiens de plusieurs pays européens.

En croisant leurs regards disciplinaires et leurs approches, les auteurs pointent des terrains portuaires originaux et des expériences urbaines précises dont ils questionnent la valeur d'exemplarité et d'inspiration. Ce faisant, ils entendent saisir ce qui s'est joué d'un point de vue historique et anthropologique autour de l'invention et du développement de la plaisance dans les villes portuaires, les enjeux juridiques, politiques, sociaux, culturels ou spatiaux d'aménagement des relations entre les ports de plaisance et les villes qui les abritent, enfin les dynamiques socio-économiques et spatiales à l'œuvre sur ces territoires singuliers et actuellement en pleine recomposition.



- 1 Îles du Frioul (Marseille, 2007), 2 Port Miou (Cassis, 2006),  
 3 Îles du Frioul (Marseille, 2007), © Vincent Herbert.  
 4 Dunkerque, 2014 © Philippe Chagnon. Montage Nathalie Livoury.

ISBN : 978-2-7574-1592-4  
 ISSN : 1771-6152 **24 €**



couverture : Nicolas Delargillière



Communauté d'Universités et d'Établissements  
 Lille Nord de France