
PKS

PUBLIC
KNOWLEDGE
PROJECT

**REVISTA DE GEOGRAFIA
(RECIFE)**

<http://www.revista.ufpe.br/revistageografia>

OJS

OPEN
JOURNAL
SYSTEMS

**LES RELATIONS VILLE-PORT SOUS LE PRISME DU TOURISME DE
CROISIÈRE : LE CAS DU BRÉSIL**

Bertrand Roger Guillaume Cozic ¹

*1. Prof. Dr. Departamento em Geografia da Universidade Federal de Pernambuco, Brasil, e-mail:
cozicbertrand@gmail.com*

Artigo recebido em 24/01/2016 e aceito em 14/03/2016

RÉSUMÉ

L'industrie du tourisme de croisière est en pleine expansion au niveau international en intégrant de nouvelles régions du Monde jusqu'alors très peu concernées. C'est le cas notamment en Asie du sud-est et en Amérique latine où de nombreux pays développent des stratégies pour renforcer ces tendances afin de répondre aux acteurs de cette industrie, encore très largement nord-américains.

Dans cet article, nous nous intéresserons plus particulièrement au cas du Brésil qui depuis un peu plus d'une décennie connaît une expansion importante du secteur. Celle-ci se traduit par une offre et une présence croissante de quelques opérateurs internationaux pour répondre à la demande des touristes brésiliens qui découvrent avec avidité cette modalité de vacances. Les pouvoirs publics ont perçu l'importance du soutien de cette activité : l'arrivée des navires de croisières dans les ports urbains brésiliens leur permet de formuler de nouveaux projets urbanistiques dans des quartiers très souvent décadents et répulsifs.

Trois éléments seront ici analysés : Un bref historique et l'état actuel du marché dans le monde et au Brésil, la formulation de nouvelles stratégies des pouvoirs publics et des acteurs privés dans des espaces urbains centraux et décadents, enfin, les nouvelles relations qui émergent de la production de nouveaux espaces urbains à vocation touristique au sein des villes portuaires au Brésil.

Mots clés: Tourisme, relation ville-port, croisière, espaces urbains, acteurs publics/privés

**AS RELAÇÕES CIDADE-PORTO SOB O PRISMA DO TURISMO DE
CRUZEIRO: O CASO DO BRASIL**

RESUMO

A indústria do Turismo de cruzeiro encontra-se atualmente em plena expansão numa escala global, integrando novas regiões do Mundo. A Ásia e a América latina ilustram esse fenômeno onde um número crescente de países desenvolvem estratégias tendo à reforçar essas tendências para responder aos atores dessa indústria, na grande maioria de origem Norte-americana. Nesse artigo, o caso do Brasil será analisado frente à expansão crescente do setor desde um pouco mais de uma década. A expansão traduz-se pela oferta e a presença crescente de alguns operadores internacionais para responder à demanda dos turistas brasileiros que descobrem essa modalidade de férias com muito interesse. Os poderes públicos perceberam a importância do desenvolvimento da atividade: a chegada dos navios nos portos urbanos Brasileiros incentiva a elaboração de novos projetos urbanísticos em bairros decadentes e repulsivos.

Três elementos serão abordados: um breve histórico e o estado atual do mercado do Turismo de cruzeiro no Mundo e no Brasil, o desenvolvimento de novas estratégias pelos atores públicos e privados nos espaços urbanos centrais e decadentes, e por fim as novas relações que emergem da produção desses novos espaços urbanos com vocação turística no seio das cidades portuárias brasileiras.

Palavras-chaves: Turismo, relação cidade-porto, cruzeiro, espaços urbanos, atores públicos/privados

INTRODUCTION

Le tourisme de croisière tel que nous le connaissons aujourd'hui s'apparente à une évolution récente et spectaculaire en cours depuis les années 1960 et à partir essentiellement des Etats-Unis. Cependant, la croissance importante de ce type de tourisme touche peu à peu de plus en plus de régions géographiques distinctes parmi lesquelles quelques unes semblent devenir des marchés très prometteurs. C'est le cas par exemple de l'Asie du Sud-Est et de la Chine en particulier, mais aussi de l'Amérique Latine avec notamment le Brésil, ce dernier comportant un littoral atlantique d'environ 7500 kilomètres.

Dans cet article, nous nous intéresserons plus particulièrement au cas du Brésil qui depuis un peu plus d'une décennie connaît une expansion importante du secteur. Celle-ci se traduit par une offre et une présence croissante de quelques opérateurs internationaux pour répondre à la demande des touristes brésiliens qui découvrent avec avidité cette modalité de vacances. Les pouvoirs publics ont perçu l'importance du soutien de cette activité : l'arrivée des navires de croisières dans les ports urbains brésiliens leur permet de formuler de nouveaux projets urbanistiques dans des quartiers très souvent décadents et répulsifs.

Trois éléments seront ici analysés : Un bref historique et l'état actuel du marché dans le monde et au Brésil, la formulation de nouvelles stratégies des pouvoirs publics et des acteurs privés dans des espaces urbains centraux et décadents, enfin, les nouvelles relations qui émergent de la production de nouveaux espaces urbains à vocation touristique au sein des villes portuaires au Brésil.

QUELQUES ÉLÉMENTS POUR COMPRENDRE L'ÉVOLUTION DU SECTEUR DU TOURISME DE CROISIÈRE DANS LE MONDE ET AU BRÉSIL.

Contexte historique international et évolution récente

Afin de comprendre l'évolution récente de ce secteur, il nous semble opportun d'en relever les éléments fondateurs sur une échelle de temps qui commencerait bien avant les années 60, et qui aurait comme repère le début du XXe siècle (plus précisément les années 20). En nous basant sur les travaux d'AMARAL (2009, p. 2), on peut évoquer les premiers moments des navires utilisés à d'autres fins que le simple transport d'un point à un autre, et où l'on commence à allier le divertissement et le plaisir au cours de voyages reliant l'Europe aux Amériques (Etats-Unis principalement). Nous ne pouvons oublier également que ce type de divertissement était bien entendu réservé à quelques privilégiés, dans un contexte où la société

était très fortement hiérarchisée à partir de classes sociales que l'on retrouvait aussi sur les navires (classes distinctes, accommodation et accès aux espaces « publics différenciés » etc...).

Toujours selon AMARAL (2009, p. 2), en 1923, la American Express organise le *Millionaire Cruise*, que l'on peut qualifier de l'une des premières expériences de croisière thématique au cours de laquelle chaque « suite/cabine » coûtait environ 25 000 US\$ de l'époque, alors que les tarifs les plus abordables pour un trajet entre la Nouvelle Ecosse et New-York à cette époque coûtait environ 50 US\$! Il s'agit bien ici de l'une des premières expériences de croisière thématique réalisée autour de la solvabilité financière de ses clients potentiels !

D'autres expériences autour du voyage de croisière à cette époque se font aussi l'écho des prémisses de ce type de tourisme comme le « tour d'Europe » par exemple.

Mais c'est véritablement après la seconde guerre mondiale que nous assistons à une évolution du tourisme de croisière vers les modalités que l'on connaît actuellement. En effet, les navires connaissent de grandes transformations faisant face à la concurrence de l'aviation pour le transport de passagers. C'est au cours des années 50 que les navires deviennent des espaces de divertissement pour des voyages de loisirs, on passe alors du navire transatlantique au navire de croisière.

GARIN (2005, in AMARAL, 2009, p. 3), nous fait observer également que le centre névralgique de l'organisation des réseaux de navigation à partir de New-York se délocalise progressivement vers la ville de Miami, en Floride, qui accueille à partir des années 60 plusieurs entreprises de croisières maritimes avec une flotte de neuf navires pour un total d'environ 250 000 passagers annuels. La Floride, et plus particulièrement Miami, connaît à ce moment là une croissance immobilière importante soutenue par des vagues de migrations internes venant d'autres Etats du pays. Le tourisme de croisière connaît alors un vif succès grâce aux séjours organisés dans les Caraïbes, c'est aussi à ce moment là que sera créée (1967) la Royal Caribbean Cruise Lines (RCCL) et que Carnival proposera l'idée de « fun ship » (1970) contribuant largement au développement de la croisière.

Actuellement le secteur croît rapidement à un niveau international. L'Amérique Latine ne fait pas exception mais reste encore relativement en marge des principaux marchés avec 4% des parts des destinations, contre 37% pour le bassin Caraïbes et 33% pour l'Europe, soit 70 % des destinations ! (CLIA, 2013). Les passagers d'origine d'Amérique du Nord (Etats-Unis-Canada) représentent le plus grand marché avec 60,2% du total mondial en 2011 (CLIA, 2013). Les passagers brésiliens ne représentent que 3,7% du total mondial avec 695 000 croisiéristes

en 2011 (CLIA, 2013). Cependant, là où nous observons une stagnation de la croissance des marchés historiques, d'autres, tels que l'Amérique latine avec le Brésil, ou encore le bassin méditerranéen et l'Asie du Sud-Est avec la Chine, ne cessent de démontrer un potentiel de croissance important pour les années à venir. A titre d'exemple, le Brésil a observé une croissance soutenue en quelques années multipliant par 5 le nombre de croisiéristes entre 2005 et 2011, passant respectivement de 139 430 à 792 752 passagers, dont 693 723 brésiliens et 99 029 étrangers (FGV, ABREMAR, 2012). Cette tendance est à opposer à un ralentissement récent du secteur au Brésil au cours des dernières saisons (2011-2012 ; 2012-2013) où l'on a pu observer une diminution de 15% de l'offre de lits par les compagnies ; l'association CLIA ABREMAR (2013) prévoit pour la prochaine saison un flux de touristes inférieur d'environ 12% à l'année précédente (2012-2013= 762 000 touristes contre 668 000 attendus pour la saison 2013-2014). Ces tendances peuvent s'expliquer par le manque d'infrastructures adaptées au tourisme de croisière dans le pays et plus particulièrement dans ses ports. En effet, la construction de nouveaux terminaux de croisière dans les principales villes portuaires brésiliennes est encore largement incomplète ; seules quelques villes bénéficient de terminaux récents répondant aux besoins et exigences du secteur, dont Santos (port de São Paulo) et Rio de Janeiro. A cela il faut ajouter des taxes portuaires encore très élevées au Brésil malgré une tendance à la baisse depuis quelques années.

Le tourisme de croisière est aussi caractérisé par une concentration exceptionnelle de l'offre dans les mains de quelques compagnies, pour l'essentiel issues des Etats-Unis (Mondou V., Taunay B. 2012, p. 44), et qui basent leur croissance sur l'acquisition des compagnies plus petites. Trois groupes gigantesques se partagent ainsi la majorité du marché : Carnival, Royal Caribbean Cruises Limited et Apollo, tous américains et présents sur la plupart des marchés dans le monde, auxquels s'ajoutent diverses compagnies de plus ou moins grande importance (cf. tableau 1).

Afin de comprendre cette évolution, nous exposerons brièvement les raisons de cette timide insertion jusqu'aux années 90.

Au début de la croissance du tourisme de croisière, essentiellement à partir du marché Nord américain, le Brésil accompagna avec intérêt les évolutions du secteur et inaugura rapidement le « Département des Croisières Maritimes », coïncidant avec l'arrivée des premiers navires au cours de la saison de l'été de 1962. L'activité s'est maintenue à un rythme modeste durant les années 70-80 puis s'est brutalement arrêtée suite à l'interdiction de la pratique du cabotage tout au long de la côte brésilienne comme le stipulait la constitution de 1988. Tous

les navires de pavillon étranger étaient interdits sur le littoral brésilien à l'exception de quelques escales...Le développement du secteur en fût profondément affecté, l'activité se résuma à quelques voyages ponctuels au cours des saisons, organisés par des opérateurs historiques tels qu'AGAXTUR Turismo (71 affrètements de navires entre 1963 et 1998 ; Amaral, 2009) ou COSTA Cruzeiros (ce dernier faisant partie du groupe Carnival ; voir tableau 1), tous les deux présents depuis une soixantaine d'année au Brésil.

Tableau 1 - Marques et positionnement 2014

| Société | Pays | Marque | Navires | Segment |
|-----------------|-----------|----------------------------------|---------|----------------|
| Carnival | USA | Carnival Cruises Lines | 23 | Contemporary |
| | USA | Princess Cruises | 17 | Premium |
| | USA | Holland America Line | 15 | Premium |
| | USA | Yacht of Seabourne | 6 | Paquebot Yacht |
| | GB | Cunard Line | 3 | Luxury |
| | GB | P&O Cruises | 7 | Contemporary |
| | Allemagne | Aida Cruises | 9 | Contemporary |
| | Allemagne | Costa Cruises | 15 | Contemporary |
| | Allemagne | Ibero Cruises | 3 | Contemporary |
| | Australie | P&O Australia Cruises | 3 | Contemporary |
| RCC | USA | Royal Caribbean Inter. | 21 | Contemporary |
| | USA | Celebrity Cruises | 11 | Premium |
| | Malte | Azamara Club Cruises | 2 | Luxury |
| | Allemagne | Pullmantur | 5 | Contemporary |
| | Allemagne | Croisières de Allemagne | 1 | Contemporary |
| Apollo | USA | Regent of Seven Seas | 3 | Luxury |
| | USA | Oceania Cruises | 4 | Premium |
| Ap+Gent | USA | Norwegian Cruise Line | 12 | Contemporary |
| Gentig | Malaisie | Star Cruises | 4 | Contemporary |
| MSC | Allemagne | MSC Cruises | 12 | Contemporary |
| Louis | Chypre | Louis Cruises Lines | 7 | Contemporary |
| Arcalia | Allemagne | Classic Int. Cruise | 5 | Contemporary |
| TUI | Allemagne | Hapag Lloyd | 4 | Luxury |
| | GB | Thomson Cruises | 5 | Contemporary |
| TUI+RCC | Allemagne | TUI Cruises | 2 | Contemporary |
| Disney | USA | Disney Cruises | 4 | Contemporary |
| NYK | USA | Crystal Cruises | 2 | Contemporary |

Source : Actualisé à partir d'ISEMAR 2011

Les principaux acteurs et opérateurs au Brésil

AGAXTUR Turismo n'affrète plus de navires pour son propre compte depuis une dizaine d'années ; l'entreprise s'est reconvertie dans la vente de produits touristiques, dont la

croisière, ce qui n'en fait pas moins un acteur de poids dans la distribution des offres au Brésil. L'entreprise est encore une référence nationale pour le secteur du tourisme et s'articule très bien avec la plupart des opérateurs internationaux de la croisière dont Costa croisières.

Costa croisières (Carnival) fait aussi partie des opérateurs historiques du secteur au Brésil depuis environ une soixantaine d'années. C'est au cours de l'année 2000 que Carnival absorbe intégralement Costa croisière, en 2004, celle-ci absorbe aussi AIDA cruises (leader en Allemagne). Depuis 2008, Costa croisières affrète directement ses navires, mais AGAXTUR assume encore une position confortable dans la vente de ses produits « croisières » en tant qu'agence de voyage, sans supporter le risque financier lié à l'affrètement ; AGAXTUR n'intervient pas dans l'opération du navire. Pendant longtemps Costa croisières a opéré presque exclusivement sur le marché brésilien de la croisière, ce qui n'est bien évidemment plus le cas aujourd'hui.

MSC cruises commence à se positionner sur le marché brésilien en 2002 en ouvrant ses propres agences. L'Amérique latine et le Brésil représentent pour l'entreprise un créneau important, en effet, MSC est aussi et surtout un armateur international du transport de marchandises (conteneurs, véhicules, vracs secs et liquides etc.). Son implantation correspond à une synergie entre ses activités de transports de marchandises de passagers. Le choix stratégique du marché latino-américain repose sur la possibilité d'un meilleur positionnement par rapport à des régions saturées, comme les Caraïbes, où la concurrence est beaucoup plus développée.

A Royal Caribbean a commencé à opérer en Amérique Latine à partir de l'année 2000 mais après les attentats du 11 septembre 2001, l'entreprise s'est repositionnée autour du marché nord-américain, délaissant par la même occasion sa politique d'internationalisation. Cependant, l'interruption sera courte puisque au-delà de se repositionnement autour de marchés consolidés, Royal Caribbean a pu vérifier un marché sud-américain en pleine expansion, notamment au Brésil ; au cours des deux saisons effectuées au Brésil, l'entreprise a pu tester de nouvelles offres adaptées aux clients brésiliens (horaires des repas très flexibles, tenue de soirée non-obligatoires etc.) afin de répondre à leurs attentes. C'est donc en 2008 que Royal Caribbean annonce l'ouverture d'un bureau propre au Brésil afin de participer à la croissance du secteur.

CVC est actuellement l'un des principaux opérateurs du tourisme au Brésil, logiquement, face à la croissance du secteur de la croisière, l'entreprise s'est positionnée comme l'un des principaux vendeurs et affréteur. En 2005, CVC possédait environ 200 points de vente au Brésil et dans d'autres pays d'Amérique latine comme l'Uruguay, l'Argentine et le

Chili. CVC travaillait principalement avec les compagnies espagnoles Pullmantur (RCC) et Iberocruceros (Carnival). Après l'absorption de ces entreprises par les deux principaux géants du secteur, et l'ouverture par celles-ci de bureaux propres, CVC s'est reconvertie dans la vente en tant qu'agence de voyage, de la même manière qu'AGAXTUR (bien qu'elle conserve encore une partie des affrètements de Pullmantur). Aujourd'hui CVC vend essentiellement des produits pour les entreprises Pullmantur, Royal Caribbean International (RCC) ; Iberocruceros (Carnival) ; MSC et enfin BCR (Brazilian Cruises Representation) en partenariat avec Louis Cruises (Chypre), seul navire de croisière autorisé à faire escale dans l'archipel brésilien paradisiaque de Fernando de Noronha.

L'impact de la croisière au sein des espaces portuaires urbains au Brésil

Quelques éléments pour comprendre l'évolution de la restructuration des ports urbains au Brésil

L'évolution croissante des flux de marchandises à travers le monde, et notamment dans le domaine maritime, a remis en cause la structure et l'organisation de la plupart des ports du monde entier. Le monde portuaire se trouve ainsi confronté à la nécessité de répondre efficacement à la croissance du commerce international qui lui confère le rôle de véritable « épine dorsale » (Frémont, 2007) des échanges avec plus de 90% des marchandises produites et consommées transportées par mer ! C'est à travers l'internationalisation croissante de la production de biens et à sa tertiarisation, avec l'explosion du secteur des services, que le secteur du transport maritime conforte chaque fois un peu plus son rôle central dans l'organisation des flux et des réseaux internationaux de biens tant matériels qu'immatériels. Ceux-ci, devenant plus complexes, sollicitent des services chaque fois un peu plus spécialisés, parmi lesquels la logistique occupe une place de choix. C'est aussi et surtout à travers les villes et leurs ports que s'organisent ces réseaux d'échanges mondiaux. En effet, les villes et leurs ports centralisent les ressources technologiques, les infrastructures techniques, l'accès aux connaissances et aux ressources humaines qualifiées, autant d'atouts et de sources essentielles de compétitivité au sein de la nouvelle division internationale du travail (Sassen, 1994). Les villes concentrent ainsi les principaux moyens de production nécessaires à l'intégration compétitive de territoires, de régions dans les circuits globaux du commerce international (Veltz, 1996).

Face à la crise du modèle d'accumulation Fordiste et à la restructuration de la sphère capitaliste mondiale, le monde portuaire et ses espaces se sont vus progressivement amputés d'une grande partie de leurs activités. La plupart des villes portuaires se trouvèrent confrontées à la dégradation de vastes espaces pour lesquels il était urgent d'élaborer de nouveaux plans

d'aménagement. Ces friches ont fait l'œuvre d'une véritable réflexion à partir des années 80, principalement dans les villes Nord-américaines, avec plus ou moins de succès (Vermeersch, 1998). Comme la plupart des ports issus de l'ère industrielle qui se trouvèrent au cœur de la crise des années 70-80, les ports brésiliens entrèrent dans une phase de récession importante durant laquelle un bon nombre de leurs activités se réduisirent fortement. L'ascension du conteneur et le gigantisme naval contribuèrent (en l'absence de réforme et de reconfiguration physique des installations portuaires) à la création de nombreuses friches.

Le nouveau rôle des ports sur le plan international n'a pas seulement mis en évidence le besoin de moderniser les installations portuaires, afin d'accueillir des navires plus gros et de nouvelles activités, comme par exemple la manutention des conteneurs. Elle a souligné aussi la nécessité de rénover les espaces portuaires délaissés, ces friches qui n'abritent plus d'activités liées au port.

A ce titre, la plupart des principales villes portuaires du Brésil se sont lancées dans la revitalisation de ces espaces en formulant des projets à vocation touristique et commerciale. A cela, nous ne pouvons oublier la place que prend le Brésil depuis 2007 sur la scène internationale à travers l'organisation d'évènements sportifs internationaux (jeux panaméricains de 2007 à Rio de Janeiro, coupe du monde de football 2014, jeux olympiques de 2016...).

Les nouvelles stratégies des secteurs publics et privés pour les espaces portuaires urbains dégradés au Brésil

Il est évident que le contexte actuel du Brésil sur la scène internationale, en tant qu'organisateur de méga-événements sportifs, constitue une grande opportunité pour la restructuration des espaces urbains portuaires en friche. Comme le soulignent RAMALHO et VASCONCELOS (2013, p. 40), « *Les villes et pays entrent dans une compétition internationale pour se candidater et accueillir un méga-événement sportif pour lequel le justificatif est qu'il constitue un vecteur de croissance et de développement pour le pays organisateur* »¹. Parmi les principales promesses que suscite l'organisation de tels événements, figure le fait que cela permettra aux villes participantes d'obtenir une visibilité internationale, et par la même occasion de devenir un vecteur d'attraction de flux touristiques internationaux. De plus, le cahier des charges pour ces villes est très règlementé puisque celles-ci doivent se conformer aux exigences faites par les organismes internationaux qui coordonnent ces

¹ « As cidades e países entram em uma competição internacional para se candidatar a sediar um megaevento esportivo é de que o mesmo é vetor de crescimento e de desenvolvimento para o país sede » (traduction propre)

événements (FIFA etc.). En d'autres termes, les villes sont tenues de procéder à des travaux importants (infrastructures par exemple) dans un temps limité exigeants des pouvoirs publics de grands investissements qui ne peuvent être faits que par l'élaboration de partenariat entre les pouvoirs publics et le secteur privé.

Dans le cas du Brésil, il est notoire de constater que la revitalisation des friches portuaires à des fins récréatives prend un nouveau tournant depuis que le pays se positionne comme un grand organisateur de méga-événements sportifs. Les projets autour des friches portuaires urbaines existent depuis longtemps, mais jusqu'à présent, peu d'entre eux avaient réussi à sortir du papier, il est donc primordial d'analyser les tendances actuelles de l'aménagement des espaces urbains portuaires au Brésil à la lumière du nouveau régime urbain en vigueur caractérisé par la city marketing. Ce modèle de gestion urbaine est arrivé au Brésil et en Amérique Latine à partir des expériences urbaines initiées dans les années 90 en Espagne, notamment à Barcelone. Dans un contexte brésilien où l'Etat est sévèrement critiqué en tant que gestionnaire des espaces urbains et devant la difficulté d'obtenir les fonds nécessaires à la planification des villes, le secteur privé est apparu comme la meilleure solution aux problèmes de gestion récurrent et ce, conformément à la pensée néolibérale. De cette manière, la nouvelle problématique de la ville brésilienne (mais pas seulement) semble tourner autour de la compétitivité urbaine. La ville apparaît ainsi à la fois en tant que marchandise (la ville est une marchandise qui peut être vendue sur un marché chaque fois un peu plus compétitif) et en tant qu'entreprise (la ville devient une entreprise dans la mesure où elle n'est plus vendue comme marchandise mais agit comme une entreprise).

HARVEY (2006) nomme ce modèle de gestion urbaine d'entrepreneuriat urbain. Selon lui il est important de spécifier qui est entrepreneur et à propos de quoi, considérant que le pouvoir réel de réorganisation de la vie urbaine se situe souvent ailleurs et même au delà du gouvernement. Celui-ci se situe au sein d'une coalition de forces plus ample, au sein de laquelle le gouvernement jouit d'un rôle de coordinateur. HARVEY (2006) présente trois aspects de ce modèle : Le premier fait référence au fait que l'entrepreneuriat urbain possède comme élément principal le partenariat public-privé, dans lequel l'initiative traditionnelle locale s'intègre avec l'usage des pouvoirs gouvernementaux locaux qui cherchent et attirent des sources externes de financements, de nouveaux investissements ou de nouvelles sources d'emploi. Le second correspond au fait que l'activité du partenariat public-privé est entrepreneuriale et spéculative (elle est assujettie à tous les obstacles et risques associés au développement spéculatif, au contraire de l'aménagement rationnel planifié et coordonné). Le troisième aspect est que

l'entrepreneuriat urbain se concentre plus sur l'économie politique que sur le territoire (Il privilégie l'investissement et la croissance économique, par le biais de la construction spéculative du lieu, en dépit de l'amélioration des conditions d'un territoire spécifique). HARVEY (2006) identifie également quatre options d'entrepreneuriat urbain : La première réside dans l'offre d'incitation fiscales, d'acquisition de terrains afin d'attirer des investissements nationaux et internationaux. La seconde réside dans la valorisation de régions, de lieux urbains dégradés avec de nouvelles activités de consommation (stades, shopping centers etc.). La troisième se réfère à l'obtention d'activités de contrôle et de commande de la haute finance, du gouvernement, collecte d'informations et usage (media), et enfin, la quatrième fait référence à la garantie de redistribution des bénéfices par les gouvernements centraux pour le développement social (santé, éducation, habitat entre autres).

Dans le cas présent, notre intérêt se porte plus particulièrement sur la seconde option, celle-ci nous permettant d'analyser les nouvelles stratégies en cours pour la revitalisation et la redynamisation d'espaces urbains dégradés et peu attractifs.

Ainsi, selon RAMALHO et VASCONCELOS (2013), la tendance actuelle observée résulte dans la supplantation de la plupart des tentatives d'aménagement participatif, pour lesquelles les gestions brésiliennes se sont prononcées comme le résultat de diverses conquêtes de la société civile et des mouvements de réformes urbaines, qui durant des décennies ont milité en faveur de villes plus justes et démocratiques. En d'autres termes, lorsque l'on voit à quel point la revitalisation des espaces portuaires de la ville de Barcelone influence l'élaboration de stratégies d'aménagement urbain dans les villes portuaires (ou non) brésiliennes, on peut se demander pourquoi l'élément majeur des projets de Barcelone, à savoir une dynamique consultative intense avec la société civile catalane, ne figure pas dans les stratégies de gestion et d'aménagement au Brésil.

Ainsi, la stratégie des pouvoirs publics et privés au Brésil se concentre autour de l'application de « recettes » achetées auprès de villes reconnues et considérées comme modèles pour l'application de projets urbanistiques innovants répondant aux exigences des acteurs privés et publics. Le principal problème au Brésil actuellement résulte de ce processus à sens unique, la société civile ne participe pas à l'élaboration des projets (ou plus justement a cru y participer). Comme le souligne SANCHEZ (2001, p. 33), « *La transformation des villes en marchandises indique que le processus de mercantilisation de l'espace atteint un autre niveau. (...) L'existence d'un marché de villes, en tant que phénomène récent, montre l'importance chaque fois plus grande de l'espace pour le capitalisme – l'orientation stratégique pour la*

conquête de l'espace, qui maintenant atteint les villes comme un tout, mises en circulation sur un marché mondial – met en évidence la production globale de l'espace social ». Le marché du tourisme a de fortes liaisons avec le marché de villes en ce qu'il construit ses segmentations sur le marché (tourisme urbain, tourisme d'affaire, tourisme culturel, tourisme de shopping etc.).

La croissance du tourisme de croisière au Brésil s'insère justement comme étant un outil parmi d'autres, contribuant à l'insertion compétitive des villes brésiliennes à une échelle globale et surtout au développement de nouvelles relations au sein d'espaces urbains en pleine requalification (passant d'espaces commerciaux et industriels à des espaces touristiques) et revitalisation (décadence des espaces).

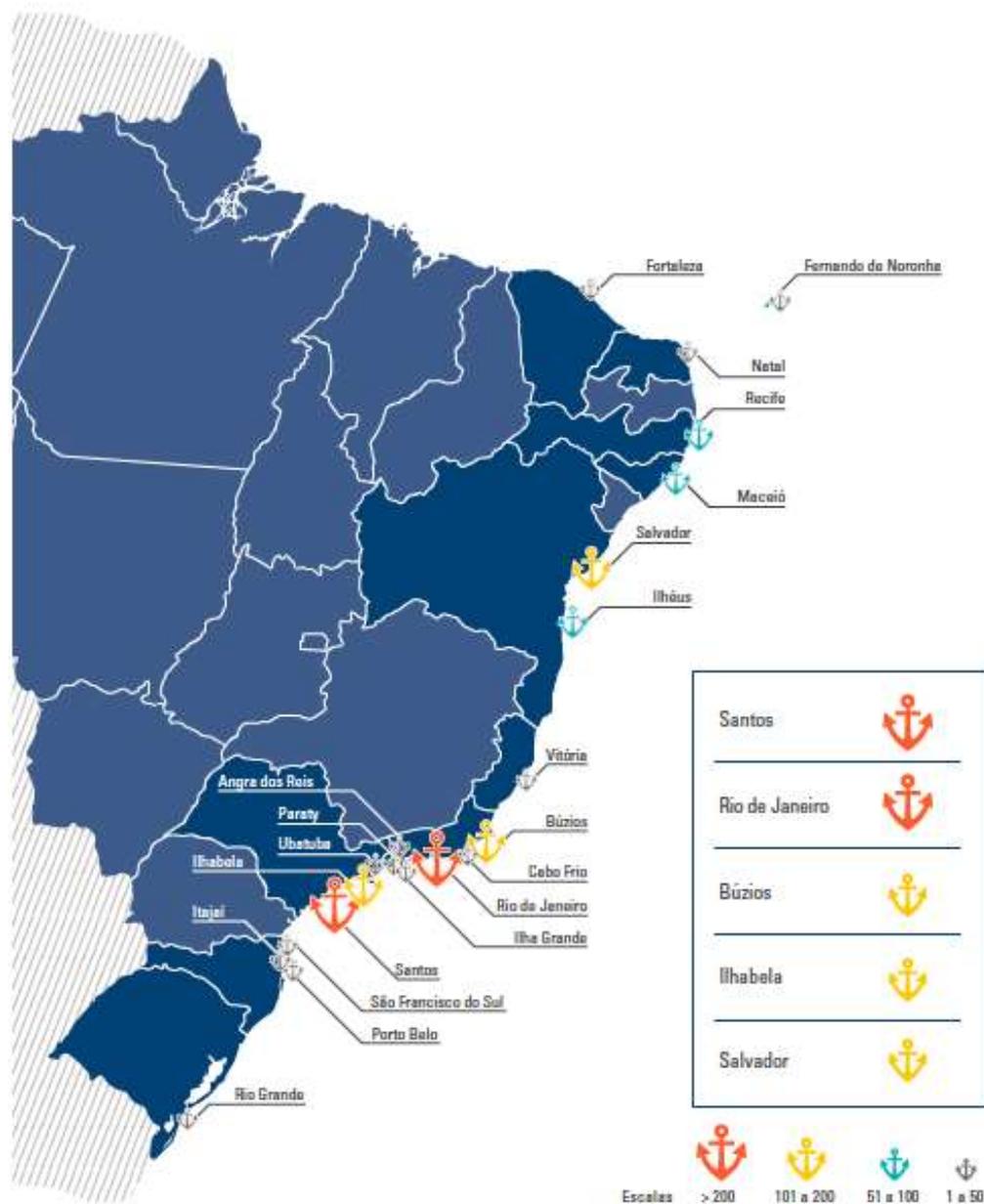
La production de nouveaux espaces urbains à vocation touristique dans les villes portuaires brésiliennes : vers de nouvelles relations complexes et conflictuelles

A l'image de nombreuses villes portuaires dans le monde, la requalification des espaces portuaires urbains dégradés, n'abritant pour ainsi dire plus d'activités liées au port, ont fait l'objet d'attentions particulières à partir de projets pionniers aux Etats-Unis dans le dernier quart du XXème siècle. A ce titre, le concept de « moment de lieu » développé par l'équipe MIT (2005) nous semble particulièrement valide en ce qui concerne le développement d'une « *générations de lieux touristiques* » (équipe MIT, 2005, p.8-9) caractérisés par la rénovation de ce que l'on nomme « Waterfront ». En effet, l'étude approfondie de la diffusion progressive de la requalification des friches portuaires urbaines à partir d'expériences internationales (que nous ne pouvons pas faire ici) correspond bien à une certaine époque (mondialisation) et à des aires spécifiques (ports urbains) (équipe MIT, 2005, p.9). Chronologiquement on assiste donc à diverses expériences qui se positionneront en tant que modèles internationaux et pour lesquels le tourisme de croisière était un élément important figurant dans les différents projets (années 70 : Toronto, Montréal, Baltimore, Boston ; années 80 : Londres, Amsterdam ; années 90 : Barcelone, Buenos Aires etc.).

Le Brésil s'inscrit dans ce processus de diffusion à partir de la fin des années 90 lorsqu'il commence à formuler quelques projets dont un sera mis à exécution dans la ville de Bélem, dans le Nord du Brésil. Le tourisme de croisière se développant peu à peu, quelques villes portuaires perçoivent le potentiel et la nécessité de redynamiser leurs friches portuaires en s'appuyant sur le tourisme en général et sur le tourisme de croisière en particulier.

Parmi les principales villes portuaires ayant opté pour l'implantation d'un nouveau terminal de croisière on retrouve bien sûr les grandes métropoles brésiliennes telles que São Paulo/Santos, Rio de Janeiro, Salvador, Maceió, Recife et d'autres moins importantes mais avec un potentiel touristique important. La figure 1 résume l'ensemble des principaux ports de croisière au Brésil pour lesquels on observe des projets significatifs, on y retrouve aussi la fréquence des escales des navires durant la saison 2010-2011.

Figure 1 - Principaux ports de croisière du littoral brésilien pour lesquels on observe des projets de revitalisation (terminaux, station de passagers, shopping centers, musées etc.) et nombre d'escales pour la saison 2010-2011



Source : CLIA ABREMAR, 2013

En outre, il apparaît nettement que le contexte actuel (croissance économique, visibilité internationale accrue grâce à l'organisation de méga-événements sportifs) est largement favorable au développement de tels projets, cependant, on observe déjà de nombreuses tensions entre décideurs et société civile.

En effet, le choix d'implanter un terminal de croisière au sein de ports vieux de près d'un siècle, comme c'est le cas pour la plupart des ports brésiliens dans leur configuration actuelle (quais, entrepôts), nécessite de lourds investissements ; c'est pourquoi introduire le tourisme de croisière dans une ville portuaire nécessite un plan d'aménagement solide et prudent, ce qui n'est malheureusement pas le cas pour un bon nombre de ports brésiliens. Les décideurs sont souvent *«aveuglés par les énormes navires qui embellissent leurs ports et déchargent leur cargaison humaine »* (KLEIN, 2009, in MARSH, 2012, p. 192). Les villes *«font d'énormes investissements en équipements et infrastructures pour accueillir les navires et leurs passagers, croyant que les recettes vont largement surpasser les sommes investies »* (KLEIN, 2009, In MARSH, 2012, p. 192). Mais la réalité est somme toute un peu différente des scénarii imaginés ; selon l'industrie de la croisière un passager dépenserait en moyenne environ 100 dollars dans les ports d'escale touchés par les navires, mais de récentes études (non sponsorisées par l'industrie de la croisière) démontrent que ce chiffre est plus proche de moins de la moitié de cette somme, environ 44 dollars (KLEIN, 2009, in MARSH, 2012, p. 192). Une autre étude montre aussi qu'en dépit du fait que le tourisme de croisière représente plus de 40% du total des touristes dans les Caraïbes, ceux-ci sont responsables pour seulement 12% des dépenses (GOODWIN, 2008, p.10). De la même manière, les tours opérateurs locaux sont obligés de négocier avec les compagnies, souvent dans une position désavantageuse (entre 25 et 50% des prix payés par les croisiéristes sont reversés aux agences locales), les excursions choisies à bord du navire par les croisiéristes (MARSH, 2012, p. 193). En d'autres termes, les sommes colossales investies dans la modernisation, la construction d'équipements et d'infrastructures par les pouvoirs publics sont des investissements à longs termes ; le retour sur investissement peut prendre des décennies, il ne faut donc pas oublier que la majorité des bénéfices reviennent directement aux compagnies. Un autre point important réside dans le fait que le tourisme de croisière s'organise autour de la saison, ce qui ne fait que renforcer la nécessité de bien planifier l'accueil de ce type de tourisme puisqu'il n'a lieu que durant une courte période (décembre à avril au Brésil). A ce titre, le tableau 2 nous permet d'illustrer de

manière succincte les impacts que peuvent susciter la présence de navires de croisière dans les espaces qui les accueillent.

Tableau 2 - Quelques impacts des navires de croisière

| | IMPACTS DIRECTS | | IMPACTS INDIRECTS | |
|---|--|--|--|---|
| | Positifs | Négatifs | Positifs | Négatifs |
| Sur l'environnement naturel | Valorisation des panoramas naturels, côtiers et urbains Possibilité de contribuer à sensibiliser les croisiéristes aux milieux marins | Pollution aérienne, marine et sonore sous-marine Impact sur les récifs coralliens Perturbation de la faune aquatique | Peut encourager la conservation d'espaces naturels | Dégradation de l'environnement (déchets, eaux usées etc.) |
| Sur les communautés humaines locales | Contribution à l'économie Saisonnalité des emplois générés | Congestion des rues Création de périodes de pointes saisonnières dans les services Générateur d'emplois saisonniers | Générateur d'emplois / revenus indirects | Gentrification des espaces urbains |

Source - GRENIER, 2008, p. 45 (modifié par l'auteur)

La complexité des relations entre pouvoirs publics/privés et société civile (organisée ou non), que suscitent les projets de requalification des espaces portuaires urbains à travers le Brésil, réside aussi dans le fait que personne ne conteste la nécessité de revitaliser et requalifier des espaces urbains dégradés, bien au contraire ; cependant, la nature des transformations et surtout la manière dont elles sont menées sont l'objet de critiques acerbes, c'est d'ailleurs aussi pour ça que le Brésil est secoué par des vagues de manifestations gigantesques depuis le début du mois de juillet.

Les citoyens brésiliens se sentent à la fois flattés et dupés par l'ampleur des transformations. En effet, les brésiliens « assistent à un spectacle de transformations pour lequel ils sont invités à siéger en bonne position, mais il ne s'agit en fait que d'une partie du scénario. Les citoyens contemplent la ville modernisée comme les figurants d'une grande

publicité de marque urbanistique » (SANCHEZ, 2001, p.42). De la même manière que pour Barcelone, on entend dans les villes brésiliennes en chantier des discours destinés à galvaniser « les troupes » autour de projets locaux présenté comme nécessaire pour la compétitivité des villes et leur insertion dans la mondialisation, ainsi, les trublions sont réduits à être présentés comme de simples rétrogrades opposés au progrès et à la modernisation. On peut d'ailleurs retrouver au Brésil aujourd'hui des éléments similaires avec le Barcelone des années 90 : « À Barcelone, les inégalités ont été réduites, mais ce n'est pas par un processus de mobilité des classes populaires vers le haut, mais plutôt parce que peu à peu celles-ci ont été substituées ou expulsées par celles qui ont un pouvoir acquisitif plus élevé » (FAVB, 1992, p. 60, in SANCHEZ, 2001, p. 42). Les évènements de Rio de Janeiro depuis 2010 autour du projet « Porto Maravilha » (port merveille), marqué par les expulsions arbitraires, violentes et illégales, en sont une bonne illustration (cf. RIBAS, SZANIECKI, 2012).

Ces relations complexes et conflictuelles posent donc un débat de fond sur la requalification des espaces urbains portuaires et au delà sur le débat démocratique peu respecté jusqu'à présent. S'il est nécessaire d'intervenir dans ces quartiers dégradés, se pose encore la question de savoir comment y parvenir et pour qui ? A l'heure où les sociétés civiles du monde entier s'organisent et se sensibilisent chaque fois un peu plus au concept de développement durable, il apparaît nécessaire au Brésil de revoir les stratégies de requalification urbaine en cours.

CONSIDÉRATIONS FINALES

Il est indéniable que le tourisme de croisière a pris au cours des dernières décennies une ampleur importante, incluant chaque fois un peu plus de nouvelles aires géographiques. C'est le cas de l'Amérique Latine et plus particulièrement du Brésil qui jusqu'à très récemment ne bénéficiait que d'un marché réduit. Le potentiel touristique d'un pays tel que le Brésil représente un marché stratégique pour l'industrie de la croisière (saturation du bassin des Caraïbes) et ce, malgré le manque d'infrastructures et d'équipements permettant de recevoir les navires et leurs passagers. Les brésiliens sont aussi chaque fois un peu plus séduits par cette modalité de tourisme. La plupart des villes portuaires brésiliennes accueillant les navires ont bien compris la nécessité de répondre aux attentes des compagnies et des croisiéristes. Depuis quelques décennies, la transformation radicale des activités et des espaces portuaires à travers le monde a produit de nombreuses friches au sein des villes portuaires. De nombreux projets ont été élaborés afin de requalifier ces espaces urbains centraux et dégradés. Au Brésil, l'accueil

de méga-événements sportifs tels que la coupe du monde de Football 2014 et les jeux olympiques 2016, a permis aux villes d'accélérer leurs réformes urbaines en ne prenant pas toujours la mesure des investissements en cours. Ces réformes urbaines, très peu discutées avec la société civile engendrent de fortes contestations questionnant leur validité, ouvrant la voie à un débat jusqu'alors absent. Ce dernier permettra-t-il d'articuler une concertation entre secteurs publics/privés et société civile pour l'élaboration d'un véritable projet de développement durable innovant ?

BIBLIOGRAPHIE

Amaral R. Uma análise do mercado de cruzeiros marítimos : evolução, previsão e expansão no Brasil e no mundo, thèse de doctorat, Universidade de São Paulo (USP), 2009.

Cruise Lines International Association (CLIA), 2011 cruise market profile study, à partir de <http://www.cruising.org/regulatory/industry-welcome>, consulté le 20/03/2013.

Cruise Lines International Association (CLIA), the overview, 2011 CLIA Cruise market overview, à partir de <http://www.cruising.org/regulatory/industry-welcome>, consulté le 20/03/2013.

CLIA ABREMAR, Cruzeiros marítimos : Estudo de perfil e impactos econômicos no Brasil 2010-2011, 2012, à partir de <http://www.abremar.com.br/dados-do-setor/>, consulté le 20/01/2013.

Équipe MIT, *Tourismes 2 : Moments de lieux*, Belin, 2005, 349 p.

FAVB (Federación de las Asociaciones de Vecinos de Barcelona). « La Barcelona de Maragall », 1992, Nov.-dez. n° 10-11.

Fremont A., *Le monde en boîtes, conteneurisation et mondialisation*, Les collections de l'INRETS, synthèse n° 53, 2007, 145 p.

Goodwin J. « Sustainable tourism development in the Caribbean island nation-states », *Michigan Journal of Public Affairs*, 2008, Vol. 5, pp. 1-16.

Grenier A. A. « Le tourisme de croisière », *Téoros*, 2008, 27-2, pp. 36-48, à partir de <http://teoros.revues.org/135>, consulté le 11/12/2012.

Harvey D. *A produção capitalista do espaço*, Annablume, 2006, 249 p.

Marsh E. A. « The effects of cruise ship tourism in coastal heritage cities : a case of study of Charleston, South Carolina », *Journal of cultural heritage Management and sustainable development*, 2012, Vol. 2, pp. 190-199.

Mondou V., Taunay B. « The adaptation strategies of the cruise lines to the Chinese tourists », *Tourism*, 2012, Vol. 60, n° 1, pp. 43-54.

Ramalho A. M., Vasconcelos F. « A copa de 2014 : Impactos ou legado para as cidades-sede do Nordeste ? », in Zimerman A. (org.), *Desigualdade regional e as políticas públicas : copa do mundo de 2014, impactos e legado*, Universidade Federal do ABC, 2013, 139 p.

Ribas C., Szaniecki B., « Occupy Rio : cidade viva », 2012, *Revue Multitudes*, à partir de <http://multitudes.samizdat.net/Occupy-Rio-Cidade-Viva>, consulté le 14/07/2013.

Sánchez F., « The reinvention of cities at the turn of the century : agents, strategies and political action scales », *Revista de sociología política*, 2001, Junho, n° 16, pp. 31-49.

Sassen S., *As cidades na Economia Mundial*, Studio Nobel, 1998, 190 p.

Tourret P. « La croisière », 2011, Note de synthèse ISEMAR, n°140, à partir de <http://www.isemar.asso.fr/fr/institut/accueil.php>, consulté le 12/06/2013.

Veltz P., *Mondialisation, villes et territoires : l'économie d'archipel*, éd. Puf, collection économie en liberté PUF, 1996, 262 p.

Vermeersch L., *La ville américaine et ses paysages portuaires, entre fonction et symbole*, éditions L'harmattan, 1998, 206 p.