



DR

# d

## o s s i e r

### Croisière

- P.12** **L'industrie de la croisière** continue à stimuler l'économie européenne
- P.14** **Hambourg** : 600 000 passagers attendus cette année
- P.16** **Amsterdam** : un nouveau terminal croisières à l'étude
- P.17** **Zeebrugge et Anvers** sont des escales privilégiées pour les croisières maritimes
- P.18** **Haropa** : Rouen, une bonne saison annoncée
- P.20** **Haropa** : Le Havre, un succès qui se confirme
- P.22** **Cherbourg** rêve de devenir un port à embarquement
- P.23** **Saint-Malo** : la Normandie capte le marché malouin
- P.24** **Brest** : les compagnies Aida et Club Med confirment leur attachement
- P.25** **Lorient** dans la saison des transferts
- P.26** **Nantes Saint-Nazaire** : un premier grand paquebot a accosté
- P.27** **La Rochelle** : nette reprise après une année morose
- P.28** **Bordeaux** : un nombre record de passagers pour 2014
- P.29** **Saint-Jean-de-Luz/Hendaye/Bayonne** : un trafic limité par le manque d'infrastructures
- P.29** **Vigo** : une activité en expansion
- P.30** **Lisbonne** : les prémices de grands changements
- P.31** **Barcelone** consolide son leadership
- P.32** **Sète** attend sa nouvelle gare maritime
- P.33** **Les ports du Var** misent sur 500 000 croisiéristes en 2015
- P.34** **Marseille** : la machine à succès est lancée
- P.36** **Les ports de la côte d'Azur**, en recul, misent sur les croisières haut de gamme
- P.37** **Savone**, le fief italien des croisiéristes
- P.38** **Gênes**, des années mitigées
- P.39** **Civitavecchia**, médaille d'or de la croisière italienne
- P.40** **Venise** et l'impact économique du tourisme croisiériste
- P.41** **Martinique** : le port retrouve des couleurs
- P.42** **La Guadeloupe** mise sur la croisière basée

# L'industrie de la croisière continue à stimuler l'économie européenne

**Malgré la difficile conjoncture économique persistante depuis 2008, l'industrie de la croisière attire toujours plus de touristes et contribue de manière importante à la croissance et à la création d'emplois en Europe.**

« Les résultats de l'industrie de la croisière en Europe montrent une forte résilience malgré la crise financière et économique que nous traversons depuis 2008 », a déclaré George Azouze, président de Clia France, lors d'une conférence de presse organisée par l'association regroupant la quasi-totalité des compagnies de croisières maritimes et fluviales présentes et/ou représentées en France le 16 juin. À cette occasion, un « rapport sur la contribution

économique de la croisière » de Clia Europe a été présenté. Ce document révèle que « la production économique de l'industrie de la croisière en Europe a atteint un record historique de 39,4 Md€ en 2013 ». Avec plus de 4,5 Md€, l'Italie reste en tête du classement des pays européens pour les retombées économiques de la croisière, suivi de la Grande-Bretagne, de l'Allemagne, de l'Espagne et de la France (voir encadré ci-dessous). En termes de création d'emplois, l'industrie de la croisière

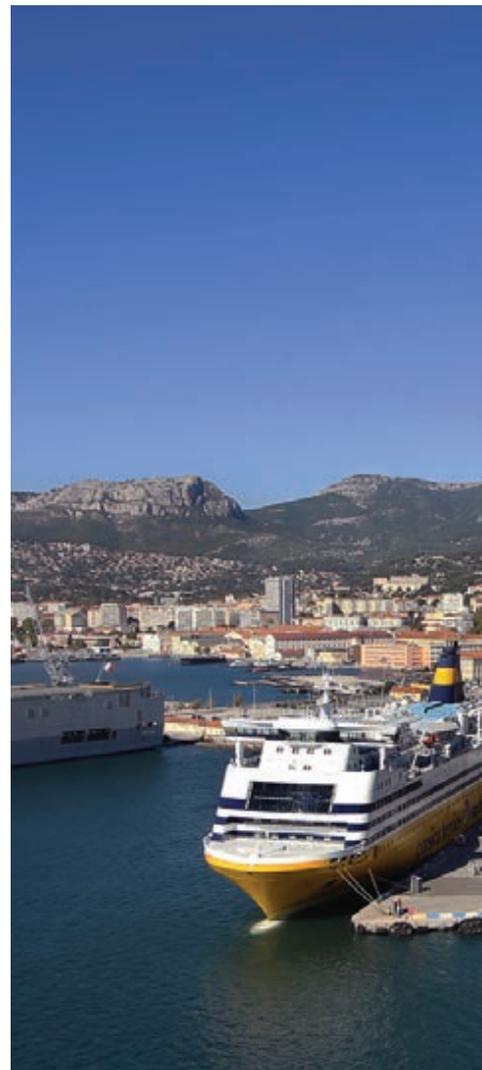
européenne a comptabilisé 339 417 emplois en 2013 pour un montant total de rémunération de 10,5 Md€ (+4 %).

## Un nouveau record

« Trois facteurs majeurs contribuent à la croissance annuelle de l'industrie de la croisière : la hausse des passagers en provenance d'Europe, une augmentation de passagers embarquant dans les ports européens et la domination des chantiers européens dans le secteur de la construction navale mondiale », selon le rapport. Avec 6,4 millions de passagers, le

## La France est le cinquième marché européen

Selon le rapport sur la contribution économique de la croisière de Clia Europe présenté le 16 juin, la contribution économique directe de la croisière en France représente 1,076 Md€ en 2013, soit une progression de près de 1 % par rapport à 2012. Avec ce niveau de retombées économiques, l'Hexagone occupe la cinquième place au classement des marchés européens derrière l'Italie, la Grande-Bretagne, l'Allemagne et l'Espagne. Le nombre d'emplois du secteur de la croisière en France est de 14 461 (+4,3 %). En 2013, le nombre de Français ayant réservé une croisière a atteint 522 000, soit une augmentation de 8,2 % comparativement à 2012. Sur ce total de 522 000 passagers français, 69 % ont choisi comme destination la Méditerranée, 14 % les Caraïbes, 8 % l'Europe du Nord. Le nombre de clients français est en hausse continue depuis 2008 (+68 %) malgré la crise économique. Toutefois, le taux de pénétration de la croisière en France demeure très faible (0,8 %) par rapport à celui de la Grande-Bretagne ou de l'Allemagne (2,5 %). Cela signifie un fort potentiel de développement du secteur de la croisière dans l'Hexagone, aussi bien du point de vue des retombées économique que du nombre d'emplois et de passagers, couplé à une croissance de la capacité des offres. Le nombre de personnes ayant fait une escale dans un port français a été de plus de 2,4 millions (+ 3,9 %) en 2013. La France constitue ainsi une destination de choix pour les croisiéristes quelle que soit leur origine géographique.



nombre d'Européens ayant réservé une croisière en 2013 établit un nouveau record. Cela représente une croissance de 3,6 % par rapport à 2012 et un marché de la croisière sur le Vieux Continent qui a doublé en huit ans. En 2013, en Europe, les Britanniques ont été les plus nombreux à réserver une croisière, suivis des Allemands des Italiens, des Français et des Espagnols. Les Européens représentent 30 % des passagers de croisières à travers le monde. « Le nombre de passagers ayant embarqué pour leurs croisières dans des ports européens a atteint six millions en 2013, une progression de 5,2 % par rapport à 2012. Environ cinq millions de ces passagers sont originaires d'Europe, un million d'autres zones géographiques », continue le rapport. Enfin, la bonne santé de l'industrie de la croisière en Europe contribue à l'activité des

## Il reste beaucoup à faire dans les ports français

Pour George Azouze, président de Clia France, « Marseille est de loin le premier port français pour l'activité croisière » avec près de 1,2 million de passagers en 2013, soit un essor de 31 % par rapport à 2012. Nice et Toulon viennent ensuite essentiellement pour du transit, puis Le Havre, Dunkerque et Calais. Selon le rapport portant sur la contribution économique de Clia Europe, Marseille est en tête du classement européen des ports d'escale pour la zone Méditerranée suivie de Naples, Dubrovnik, Santori, et Corfou. Le Havre occupe la treizième place au classement européen des ports d'escale pour la zone Europe du Nord. Selon les données du rapport, en nombre de passagers, Marseille se place en sixième position après Barcelone, Civitavecchia, Venise, Le Pirée, Palma de Majorque. « Les ports français sont maintenant conscients des enjeux du secteur de la croisière pour leur développement », a précisé Clia France, lors d'une conférence de presse présentant le rapport, le 16 juin. Une dynamique est en place mais il reste beaucoup à faire dans les différents ports français. Par exemple, la Méditerranée est une destination très importante pour la croisière. Or, certains ports, comme Nice, présentent des capacités d'accueil des navires encore trop limitées. »

chantiers navals de ce continent, « qui construisent la plupart des plus beaux navires au monde ». Ces chantiers ont enregistré une évolution positive de 4,7 % de leurs chiffres

d'affaires. En 2013, les compagnies de croisières ont dépensé 4,3 Md€ pour de nouvelles constructions et rénovations en Europe. ■

Clotilde Martin



## Hambourg : 600 000 passagers attendus cette année

Après une saison 2013 record, Hambourg voit l'avenir en grand. Le site va se doter d'un nouveau terminal ultramoderne. Porté par un marché intérieur ultradynamique, la ville hanséatique vise le million de passager d'ici six ans.

L'année 2013 restera sans nul doute dans les annales du port du Hambourg. Pour la première fois de son histoire, le site a accueilli plus de 500 000 passagers sur ses terminaux dédiés aux croisières. Un seuil qu'aucun port allemand n'avait jamais atteint jusqu'ici. Mieux, Hambourg franchit ce cap avec deux ans d'avance sur ses prévisions. Le site se hisse ainsi sur la troisième marche du podium nord-européen derrière Southampton et Copenhague. S'il est encore loin de chaotouiller ses concurrents directs, la progression de l'activité est tout simplement vertigineuse : en l'espace de trois ans, le nombre de passagers a été multiplié par deux. Et les responsables du port en sont convaincus : ce n'est que le début. Objectif : atteindre les 600 000 passagers dès cette année, puis franchir la barre du million à l'horizon 2020.

Une progression à pas de géants portée avant tout par le dynamisme du marché intérieur. L'Allemagne, premier pourvoyeur de touristes au monde, enregistre un regain d'intérêt sans précédent pour la croisière : l'an dernier, 1,69 million d'Allemands ont réservé un séjour sur un navire de croisière. Un chiffre record, en progression de près de 10 % par rapport à la saison précédente. Selon les spécialistes, la montée en puissance serait loin d'être finie. Car le marché n'a pas encore atteint la maturité :

outre-Rhin, le taux de pénétration des croisières ne dépasse pas les 2 %, contre 4 % aux États-Unis. Autant dire que l'Allemagne dispose d'une importante réserve de voyageurs. Certains observateurs estiment même que le marché allemand pourrait rapidement devenir le plus gros d'Europe et le deuxième au niveau mondial. La ville hanséatique est bien placée pour profiter de cette manne : le site est la principale tête de pont des croisières allemandes, les passagers en transit représentant à peine 6 % des trafics, contre 51 % chez son voisin et challenger Rostock-Warnemünde.

### Un troisième terminal pour 2015

Conséquence, à Hambourg, l'avenir s'écrit en rose et surtout en grand : un troisième terminal sera mis en service dès 2015. Le projet est depuis longtemps dans les cartons du Sénat, mais à la faveur des spectaculaires résultats actuels, le feu vert a finalement été donné en début d'année. Au total, Hambourg va investir 75 M€ dans cette nouvelle infrastructure qui aura vocation à accueillir les géants des mers qui sortent actuellement des chantiers navals. Outre son quai long de 500 m, le terminal sera ainsi doté d'une gare maritime, d'un centre de traitement et de livraison des bagages et d'un vaste parking de « plusieurs centaines de places ». Des navettes seront également mises à

disposition des clients pour rejoindre le centre-ville. Au final, ce nouveau terminal doit permettre d'accueillir 8 000 passagers par départ ou arrivée. De quoi « rejoindre la première division des sites de croisières », se félicite Frank Hoch, le sénateur en charge de l'Économie.

Hambourg espère aussi tirer profit de sa position géographique. Le port est idéalement situé pour desservir les fjords norvégiens et la côte atlantique, deux destinations que les compagnies cherchent à développer. Autre atout : une saison toujours plus longue. Pour la première fois cette année, l'activité n'a fait relâche qu'en février, permettant l'accueil des navires pendant onze mois.

Antoine Heulard



© www.mediaserver.hamburg.de / C. Spahrbieter

### Principales compagnies présentes en tête de pont

Aida (58 mouvements de navires) – MSC (24) – Hapag-Lloyd Kreuzfahrten (13) – Cunard (12) – Costa (11) – Deilman – TUI Cruise

### Principales compagnies d'escale

PrPonant – Fred. Olsen – P&O Cruises – Holland America



## Amsterdam : un nouveau terminal croisières à l'étude

Engorgé et mal conçu pour les gros gabarits, le port néerlandais envisage de construire un terminal de taille plus modeste que l'actuel Passenger Terminal Amsterdam (PTA).

Le projet dort encore dans les cartons, mais les vellétés de développement sont palpables à Amsterdam. À contre-courant d'une conjoncture morose marquée par un recul persistant du nombre de navires en escale, l'ambition de construire un nouveau terminal apparaît. Un investissement nécessaire aux professionnels pour accueillir de plus en plus de navires de croisière dans la cité néerlandaise. « Pour conserver sa place sur un marché où la taille des navires ne cesse d'augmenter, Amsterdam doit se doter d'un deuxième terminal mais de moindre dimension que celui en service actuellement », argumente l'un des représentants du Passenger Terminal Amsterdam (PTA) en rappelant que l'*Oasis* et l'*Allure-of-the-Seas* de Royal Caribbean transportent déjà 8 000 per-

sonnes à bord. De plus, de l'avis général, une reprise de l'activité est attendue sous peu. « En dépit d'une stabilisation des touchées ces deux dernières années, les prévisions tablent sur une croissance du secteur de la croisière, notamment en Europe. D'où les constructions en cours de nombreux navires de croisières », explique-t-on au PTA.

### Permettre l'accès aux géants des mers

Autre argument plaidant en faveur d'un second terminal, l'agrandissement de l'écluse entre la mer du Nord et le canal donnant accès à Amsterdam. Ce chantier, qui sera achevé en 2019, va permettre aux navires de taille pharaonique d'accéder au port d'Amsterdam. À l'heure actuelle, la longueur maximale des navires autorisée est de 345 mètres. En outre,

le quai du PTA s'étendant sur 600 m, deux ou trois navires seulement peuvent s'y amarrer.

D'où les problèmes d'embouteillages, déjà monnaie courante à Amsterdam. En cas d'affluence, nombre de navires sont « détournés » vers d'autres structures d'accueil que le PTA. Outre des amarrages à proximité pour les navires de taille modeste à partir desquels des chaloupes transportent les passagers sur la terre ferme, le Felison Cruise Terminal est à disposition, mais il est situé à 20 km du centre-ville.

Destination prisée par excellence – la ville portuaire chantée par Brel est une escale privilégiée par quelque 23 armateurs\* –, Amsterdam tente toutefois de bichonner ses croisiéristes tant que faire se peut. Il est vrai que le budget moyen de dépenses du croisiériste en goguette avoisine le demi-million d'euros par navire.

À quelques minutes à pied du centre historique et commercial, le vaste hall d'accueil du PTA comporte des boutiques et dispose d'un office du tourisme. Des locaux sont aussi réservés aux membres d'équipage. Un parking est proposé à un tarif défiant toute concurrence.

Autant d'atouts qui ont valu à Amsterdam d'être couronné du prix du « meilleur port » pour ses services en mars dernier à Miami. De quoi aussi donner un coup de pouce à la coopération entre 18 ports européens, dont Amsterdam qui, au sein de l'« Alliance atlantique », veulent promouvoir les croisières entre Hambourg et Lisbonne, des destinations moins en vogue que les ports de la Baltique ou de la Méditerranée. ■

Didier Burg

\*Celebrity, Costa Croisières, Holland America Line, MSC Cruises, Regen Seven Seas, Aida Cruises, P&O Princess, Cunard, Phoenix Reisen, Fred. Olsen, Hapag-Lloyd Kreuzfahrten, Crystal Cruises, Peter Deilmann Reederei, Cruise & Maritime Voyages, Hurtigruten, Noble Caledonia, Oceania Cruises, Lindblad Expeditions, Louis Cruise Line, Seabourn, Sea Cloud Cruises, Silversea Cruises, Regent Seven Seas Cruises.



## Zeebrugge et Anvers sont des escales privilégiées pour les croisières maritimes

Ces dernières années, les croisières maritimes ont le vent en poupe. Il pourrait s'agir d'un nouveau phénomène de société qui s'explique de différentes manières.



DR

C'est la recherche d'une évasion dans un contexte différent, celui du confort de grands hôtels flotants sillonnant les mers. C'est également le moyen de découvrir le monde maritime et portuaire lors d'escales dans des cités généralement riches sur le plan culturel. Enfin, c'est surtout le gigantisme des paquebots qui permet aujourd'hui d'aborder ce type de vacances dans des conditions plus économiques. Toutefois, il existe une autre forme de croisière maritime, celle qui a recours à de simples cargos, notamment des porte-conteneurs, alignés dans des services réguliers, qui peuvent embarquer jusqu'à douze passagers. Formule certes beaucoup plus simple, mais tout aussi enrichissante et très reposante.

Le port de Zeebrugge constitue une escale recherchée par les compagnies exploitant des paquebots de croisières. L'année dernière, 108 navires y ont fait escale amenant 448 000 passagers. Cette année, les réserva-

tions faites à la mi-mai portaient sur 114 escales. Le record sera donc battu, la demande allant croissant. Le port côtier belge est, sur le plan des croisières maritimes, le plus important. Les autorités locales et régionales multiplient les initiatives, ce qui a d'ailleurs donné naissance au projet Belgian Coast Cruise, initiative à laquelle est d'ailleurs impliqué le port d'Ostende qui ne peut réceptionner que de petites unités alignées dans des croisières très spécifiques. La direction du port de Zeebrugge participe d'ailleurs régulièrement à la manifestation annuelle Cruise Shipping Miami. Cette année, la saison a démarré assez tôt avec une croisière de Nouvel Anvers assurée avec un navire de Fred. Olsen. En mai est intervenue l'escale du paquebot *Aidasol* de l'armement Aida Cruises. Cette unité de 253 m de long, amarrée au quai de Suède dans l'avant-port, avait à bord 2 484 passagers. L'escale de Zeebrugge permet aux passagers de bénéficier de différentes

excursions organisées par les agents de l'armement, soit par l'organisation du tourisme, à moins que les passagers s'organisent par eux-mêmes. Au programme des possibilités figurent une visite de la ville de Bruges (appelée la « Venise du Nord » grâce à ses nombreux canaux), qui compte de nombreux sites historiques, des excursions vers diverses cités bordant le littoral belge, à savoir Ostende, Knokke, ou vers d'autres centres de l'hinterland comme Anvers, Gand, Bruxelles, autant de villes attrayantes tant sur le plan culturel que sur le plan social. Ces escapades terrestres sont évidemment limitées dans le temps, les escales ne durant que 12 à 24 heures, rarement 48 heures.

### Un regain d'activité prévu à Anvers

Anvers est également recherché par certains armements exploitant des paquebots, toutefois cette activité est bien moins importante qu'à Zeebrugge. L'année dernière 16 escales de paquebots sont intervenues, qui ont amené 11 620 passagers. En 2014, il y aura manifestement un regain d'activité car 28 escales sont déjà prévues et le nombre des passagers attendus est de l'ordre de 22 500. Sont attendus des paquebots de Fred. Olsen, NYK, Global cruise, P&O et bien d'autres. Ces unités ont des capacités de 600 à 1 200 passagers. Elles sont alignées dans des croisières axées sur le nord de l'Europe. Le port, soucieux d'attirer cette clientèle, a aménagé sur la rade un terminal équipé d'une passerelle télescopique, conduisant à un centre d'accueil.

La saison a débuté avec l'escale du paquebot *Europa-II* de l'armement Hapag-Lloyd, une unité de 225 m de long avec 500 passagers à bord. Au chapitre des excursions figurent divers centres de la ville d'Anvers, comme par exemple la maison Rubens, la cathédrale, le quartier des diamantaires. ■ Bernard Van den Bossche

## Dunkerque : de grandes ambitions

En 2011, le port de Dunkerque a renoué avec l'activité croisières, pour des escales tête de ligne vers la Baltique et les fjords norvégiens. La progression sur ces trois dernières saisons permet des projets ambitieux à compter de 2016.



© Dunkerque Port

Pour la troisième fois cette année, la compagnie italienne Costa Croisières a aligné un paquebot, affrété par le tour-opérateur Taaj, pour des croisières de 8 à 12 jours. Trois escales au départ du quai Freycinet 12 de Dunkerque, au port Est, ont été assurées en mai et juin. Près de 3 700 passagers ont embarqué pour les ports de Copenhague, Gdynia, Saint-Petersbourg, Tallinn, Stockholm et Amsterdam. Avec les retours et débarquements à Dunkerque, cela porte le nombre de mouvements à 7 500 passagers.

Si le nombre de voyages a diminué (ils étaient quatre en 2012 et cinq l'an dernier), la compagnie a aligné un

navire de plus grande capacité : le *Costa-Classica*, une unité de 221 m pour 31 m de large. Il est équipé de 654 cabines réparties sur 13 ponts et peut accueillir environ 1 250 personnes par voyage. À titre de comparaison, le *Costa-Voyager*, affrété lors des saisons dernières, ne pouvait embarquer que 800 passagers.

### Des escales exceptionnelles

À ces escales tête de pont, deux autres escales d'une journée ont été ajoutées dans le cadre des commémorations du débarquement, sur le thème du D.Day. Le paquebot *Minerva*, une unité de 135 m de la compagnie All Leisure Hollidays, a emmené

310 passagers le 5 juin, et, deux jours plus tard, le *Braemar* (196 m) de la compagnie Fred. Olsen (Ipswich) a embarqué 631 voyageurs, essentiellement britanniques. La saison se terminera le 28 juillet avec le *Saga-Pearl*, pour également une escale d'une journée. Des visites touristiques sont organisées à Dunkerque, à Ypres et à Brugges.

Au total, les quais dunkerquois auront vu passer cette année 9 500 passagers, dont 7 500 pour les croisières Costa et 2 000 pour les escales de transit. La croissance de cette activité est constante depuis 2012. Sur les quais, les moyens mis en œuvre demeurent modestes : « Des tonnelles sont installées sur le Freycinet 12 pour accueillir les voyageurs et un gardiennage est prévu pour ceux qui arrivent en voiture particulière », dit Olivier Depreck, de la société Humann & Taconet, consignataire des navires. La manutention et le traitement des bagages sont confiés à la société Barra. L'accès au quai est simple pour les passagers qui arrivent de la région parisienne ou de toutes les autres régions françaises (voire de Suisse). « Dunkerque propose une fluidité des pré-acheminements ferroviaires et autoroutiers qui n'a pas manqué de séduire Costa », souligne-t-on à Dunkerque-Port.

De quoi, en tout cas, inciter à l'optimisme. Pour Dominique Lammin, responsable de la filière Croisières Port, « Dunkerque peut réellement offrir une alternative pour les tour-opérateurs, les armateurs spécialisés et les escales tête de ligne. Nous envisageons de développer cette activité en accueillant des paquebots de 300 m au quai de Lorraine, sur le port Ouest, la partie du port la plus accessible aux gros navires et disposant des terre-pleins et de la logistique nécessaire. Cela devrait pouvoir se concrétiser dès la saison 2016. Toutes les destinations seraient alors possibles. »

Philippe Allienne

### Une niche pour le port

Depuis 2011, Dunkerque reçoit quatre à sept paquebots chaque année. Les chiffres indiquent une croissance constante : 3 100 passagers en 2012, dont 2 400 pour les escales tête de ligne et 600 pour les escales transit. Cinq mille en 2013 (4 000 sur la Norvège et la Baltique, 1 000 pour le transit). Neuf mille cinq cent en 2014 (dont 7 500 pour les escales tête de ligne et 2 000 pour le transit). La filière représente une niche de développement pour Dunkerque-Port. Cette activité est reprise dans le plan stratégique de développement. L'an dernier, un accord de partenariat a été signé entre Dunkerque-Port, l'Office de tourisme de Dunkerque, la Communauté urbaine et la Ville afin de promouvoir cette filière autour d'un club croisière : le Dk Cruise Club. Cet accord prévoit notamment une gestion commerciale commune

H A R O P A

## Rouen : une bonne saison annoncée

La saison 2014 des escales de navires de croisières s'annonce bonne pour l'ensemble portuaire Rouen/Honfleur. Après avoir enregistré un total de 36 escales en 2013, les terminaux du Grand port maritime de Rouen devraient recevoir 41 navires cette année.

Si les touchées honfleuraises demeurent stables à 32 visites, Rouen, qui a connu un ralentissement des touchées en 2013, bénéficiera de neuf escales. Dans ce contexte, la fréquentation en nombre de visiteurs devrait donc progresser par rapport à 2013 et s'inscrire dans la continuité des résultats de 2012.

### Les Britanniques en tête

À Honfleur tout comme à Rouen, ce sont les Britanniques qui sont les plus nombreux à utiliser les installations portuaires dans le cadre de croisières. D'après les chiffres de l'Office de tourisme de Honfleur, sur les 13 246 passagers dénombrés sur site, les Britanniques représentent à eux seuls 57 % des visiteurs. Ils précèdent les Américains (23 %) et les Allemands (19%). À Rouen, l'Office de tourisme du Rouen Vallée de Seine Normandie fait le même constat. Sur les 2 290 croisiéristes de 2013, 64 % sont britanniques (et 30 % allemands).

L'accueil des paquebots de croisières est assuré tant à Rouen qu'à Honfleur dans le cadre d'installations adaptées. À Rouen, un terminal croisières, situé juste en aval du pont Gustave-Flaubert, est en place depuis 2007. Entièrement sécurisé, il est équipé d'un bâtiment d'accueil de 315 m<sup>2</sup> implanté dans une zone fermée de 7 500 m<sup>2</sup>. À Honfleur, un terminal dédié a été mis en service l'été dernier. Inauguré officiellement en décembre, il est constitué d'un bâtiment de 200 m<sup>2</sup>, doté de tous les équipements et services nécessaires. Pour gagner la ville de Honfleur, depuis les quais en Seine où est installé le terminal, un cheminement piéton a été mis en place. À Rouen,

depuis le terminal croisières, sont proposées des navettes par bus vers le centre-ville.

### Une année marquée par de nouveaux venus

Sur le plan des visiteurs de l'année 2014, deux navires retiennent l'attention. Le terminal de Honfleur accueille en effet cette année d'une part l'*Aidastella* de la compagnie Aida Cruise, et d'autre part le *Costa-NeoRomantica* de Costa Croisières. L'un et l'autre marquent la première escale de ces deux compagnies dans l'espace du Grand port maritime de Rouen. L'*Aidastella* a réalisé sa visite le 6 mai. Il était aussi la plus grande

unité de ce type jamais reçue à Honfleur, avec ses 253 m de longueur. Autre escale remarquable de l'année, le *Costa-NeoRomantica* de Costa Croisières. Comme pour Aida Cruise, il s'agira d'une première pour Costa Croisières pour l'ensemble Rouen/Honfleur. Cette unité de 221 m de longueur et 1 440 passagers de capacité sera en escale à Honfleur le 9 septembre.

Rouen, et plus généralement l'axe Seine, connaît une forte progression de la fréquentation des croisiéristes fluviaux, en raison de la croissance du nombre de paquebots fluviaux naviguant sur la Seine entre Paris, Rouen, Honfleur et Le Havre. L'an passé, onze unités étaient en place pour 31 200 passagers. Pour 2014, avec cinq paquebots supplémentaires, un chiffre de 50 000 passagers est envisagé. ■ Jean-Claude Cornier



© J.-C.C.

## H A R O P A

## Le Havre : les croisières, un succès qui se confirme

Il est loin le temps où les transatlantiques de la French Lines passaient majestueusement les digues du port du Havre. Beaucoup de Havrais ont encore en mémoire la silhouette élégante du paquebot *France*. Si aujourd'hui les navires ont bien changé, une chose est certaine, Le Havre renoue avec sa tradition depuis plusieurs années.

Le Havre est aujourd'hui un port de croisières qui profite d'un secteur en pleine expansion particulièrement en Europe. En 2012, Le Havre a comptabilisé 109 escales pour 212 825 passagers. En 2013, avec 121 escales de paquebots, Le Havre a accueilli 246 231 croisiéristes et 80 000 membres d'équipage. Une performance similaire devrait être atteinte cette année. « Au milieu des années 1990, nous n'avions qu'une vingtaine d'escales par an. En 2007 et en 2008, nous sommes passés à une cinquantaine. Mais l'activité avait du mal à décoller. Nous avons mené une réflexion. Nous estimions en effet qu'il y avait un vrai potentiel à développer. C'est à la même époque que les compagnies maritimes ont commencé à se repositionner en Europe. En 2010-2011, nous avons eu l'opportunité d'accueillir des têtes de lignes. C'est-à-dire que certaines compagnies proposent des vraies croisières au départ du Havre. C'est encore le cas aujourd'hui et c'est un avantage incontestable », rappelle Valérie Conan, la directrice Croisières à l'office de tourisme du Havre.

### Capitales de l'Europe du Nord

En 2011, c'est Costa qui fait confiance au Havre pour mettre en place une tête de ligne. À l'époque, la compagnie propose onze départs du Havre pour un circuit de onze jours baptisé « Capitales de l'Europe du Nord ». Confortée par ce succès, la compagnie renouvellera l'expérience en 2012 avec douze croisières de huit jours. Mais suite à un repositionnement en 2013, Costa délaisse un temps le port

haut-normand. Du coup, Le Havre sera passé de 21 opérations en 2012 à 16 opérations en 2013. En 2014, le port comptabilise 21 départs. Cet été, MSC Croisières propose par exemple des croisières de onze jours qui desservent Le Havre, Vigo, Lisbonne, Bilbao, Southampton, Amsterdam puis retour au Havre. En 2014, Costa Croisières, Louis Cruise Lines et Hansa Shipping sont également présents pour proposer des départs du Havre. Alors pourquoi Le Havre ? Tout

d'abord, le port bénéficie d'une situation géographique et maritime privilégiée. Paris mais aussi Deauville ne sont qu'à quelques encablures, facilitant ainsi l'organisation d'excursions dans la journée. Avec l'inscription de la ville au patrimoine mondial de l'Unesco en 2005 mais aussi grâce à un patrimoine étroitement lié aux peintres impressionnistes (musée André Malraux), la ville elle-même a des atouts non négligeables pour les touristes. « Nous avons tout d'abord déposé la marque *Le Havre Gateway to Paris*, ce qui nous positionne comme étant le port maritime le plus proche de la capitale. Nous avons voulu également mettre à l'honneur la Normandie



dans toute sa diversité touristique. Il a fallu développer les infrastructures pour accueillir les croisiéristes dans les meilleures conditions possibles. Nous avons ainsi pu aménager un terminal croisières d'une superficie totale de 3 000 m<sup>2</sup> sur la Pointe de Floride. » Ce terminal dispose de tous les équipements permettant un accueil de qualité : point information touristique, diffusion de plans et brochures multilingues, comptoirs d'enregistrement, zone de contrôle et stockage de bagages, bureau des douanes et de la police aux frontières, scanner, boutique, location de vélos, Wifi, etc. Le terminal croisières du Havre est composé d'un hangar principal, le hangar 1 (2 400 m<sup>2</sup>) situé quai Roger Meunier. Le hangar 12 (600 m<sup>2</sup>) se trouve non loin de là quai Pierre Callet. Ces deux emplacements disposent de places de stationnement

pour les autocars. Des navettes régulières partent du terminal croisières vers le centre-ville. L'an dernier, des étudiants vêtus de rouge et de blanc ont guidé les croisiéristes dans la ville. Une opération qui est renouvelée cette année encore avec des guides qui orientent les touristes.

### Intégrer les grands réseaux internationaux

Sur la Pointe de Floride, il existe trois postes à quai pour accueillir les navires. Aujourd'hui, Le Havre est capable d'accueillir des navires de croisière de toutes tailles et de tous tirants d'eau. Il était également important pour Le Havre de faire partie des grands réseaux internationaux comme Cruise Europe ou Atlantic Alliance. Cruise Europe, par exemple, est une association qui regroupe à l'échelle européenne tous les ports ayant une activité croisière. Son objectif est de

développer l'attractivité de l'Europe. Lors de ses conférences annuelles, l'association confronte les expériences des ports mais aussi des compagnies maritimes. Si Barcelone reste le premier port de croisière en Europe suivi de Rome et de Venise, Le Havre progresse régulièrement dans le top 15 en se hissant à la onzième place en Europe de l'Ouest. La politique menée par les collectivités locales en quelques années a permis au Havre d'enregistrer une progression importante de son activité. « Nous avons créé un club croisières en 2013 qui réunit des acteurs du monde du tourisme, du transport maritime mais aussi des commerçants. Le club compte 45 membres aujourd'hui. » Ce club est à l'initiative de la ville du Havre, de la CCI, de la Codah en collaboration avec le Grand port maritime du Havre (GPMH). Il a pour objectif de répondre aux besoins et aux attentes des croisiéristes et aux personnels de bord. Des programmes d'animations sont régulièrement mis en place. Les commerçants qui s'investissent au sein du club s'engagent notamment à ouvrir leurs boutiques entre midi et 14h ou encore à pratiquer la langue anglaise.

Des études sont effectuées chaque année pour mieux connaître tous ces croisiéristes qui font escale au Havre, leur nationalité, leur comportement d'achat, etc. « Selon les études, il en ressort que beaucoup de passagers sont venus à plusieurs reprises au Havre, ce qui est bon signe pour nous. Côté nationalité, les Allemands sont prédominants. En 2013, ils représentaient à eux seuls 105 550 croisiéristes. Puis viennent loin derrière les Anglais et les Américains. On sent que les compagnies veulent développer la clientèle française », ajoute Valérie Conan. L'activité s'étend désormais toute l'année. Par le passé, elle s'étalait uniquement de Pâques à fin octobre. En 2015-2016, la compagnie allemande Aida Croisiers devrait encore renforcer sa présence sur Le Havre avec un nouveau navire. De bonnes perspectives de croissance. ■

Jacques Laurent



© É.H.

## Cherbourg rêve de redevenir un port à embarquement

Avec 35 escales et un peu plus de 50 000 croisiéristes, le Club Croisière de Cherbourg, la structure chargée de faire la promotion du port de Cherbourg, est satisfait. Non pas parce que le nombre d'escales et de passagers est particulièrement important – en 2013 on comptait 21 escales pour 25 000 passagers ; en 2012, 29 escales pour 31 000 passagers) –, mais plutôt parce que près d'une vingtaine de compagnies ont choisi Cherbourg pour amarrer leur paquebot.

Parmi les compagnies ayant choisi Cherbourg, quelques-unes des plus prestigieuses comme la Cunard, la Costa Croisières, la Seabourn Cruise, la Holland America Line, ou encore la Royal Caribbean Cruises. Parmi les nouveaux venus, les Japonais de la NYK Cruise, l'Azamara Cruise ou encore le retour de la P&O.

Parmi toutes ces escales également une particularité importante pour l'année 2014 : quatre escales à embarquement avec le *Costa-Classica* et le *Costa-Mediterranea*, mais surtout avec le *Queen-Mary-2*. En effet, le fleuron de la Cunard fêtera son 10<sup>e</sup> anniversaire à Cherbourg le 7 octobre et espère pour l'occasion embarquer à partir de la vieille gare maritime pas moins de 300 passagers français. Une escale à destination de New York qui fait office de test. Si le paquebot

fait le plein, Cherbourg pourrait se positionner sur ce marché difficile des escales à embarquement et tenter de devenir un concurrent du Havre. Alors, peut-être que Cherbourg pourra accéder au statut de tête de ligne qui lui manque tant aujourd'hui. En attendant, l'été sera calme après un printemps chargé et un mois de septembre bien occupé avec pas moins d'une dizaine d'escales.

### Une gare transatlantique des années 1930

Doté depuis 2006 d'un terminal croisière implanté dans la vieille gare transatlantique datant des années 1930, Cherbourg peut en effet accueillir 1 500 passagers dans un cadre unique en France et en Europe. La traversée de la vieille salle des bagages est un voyage à elle seule. Le port prétend ainsi être capable de s'orga-

niser pour les faire embarquer ou débarquer le long du quai de France. Un quai de 600 m de long offrant une profondeur d'eau suffisante pour tous les plus importants paquebots du moment. Autre avantage, un centre-ville accessible à pied à quelques centaines de mètres seulement du terminal et un vaste parking pour les bus. Cherbourg prévoit enfin d'investir d'ici à 2017 dans une nouvelle passerelle d'embarquement pour remplacer les deux anciennes passerelles datant des années 1950. Un investissement de 600 000 € à 700 000 € prévus par PNA (Ports Normands Associés).

Parmi les points faibles, le manque de liaison SNCF et surtout le manque de confort de cette ligne dont les retards et les dysfonctionnements font régulièrement les choux gras de la presse locale.

Enfin, le Club Croisière de Cherbourg se projette aussi en 2015 et annonce d'ores et déjà une vingtaine d'escales à venir avec pas moins de 35 000 passagers. Son défi, redevenir le port croisière à embarquement qu'il fut avant et juste après guerre. ■

François Beguën



## Saint-Malo : la Normandie capte le marché malouin

En 2013, 18 compagnies de croisière ont choisi Saint-Malo qui a ainsi accueilli 33 escales de paquebots totalisant 14 000 passagers. Dans la ligne, finalement, de la précédente saison (35 escales et 15 000 passagers). Mais la clientèle malouine étant majoritairement américaine (62 %), la commémoration du 70<sup>e</sup> anniversaire du débarquement a changé la donne cette année.

« Les compagnies ont privilégié la programmation de la Normandie dans les itinéraires 2014 », note-t-on à la CCI malouine où l'on avait pourtant communiqué, dès 2012, sur un produit tourisme de mémoire. Même la proximité du Mont Saint-Michel, source d'excursions attractives, échappe à Saint-Malo au profit d'escales normandes. Les résultats de ce glissement vers les ports normands (10 escales à Caen et 32 à Cherbourg, par exemple) ne se sont pas fait attendre. La cité corsaire n'a que 20 escales de programmées sur 2014, avec quand même 14 000 passagers, soit autant qu'en 2013 avec

33 paquebots. La présence d'un agent commercial sur le marché américain n'a pas pu changer la donne, même si quatre escales inaugurales sont programmées (une d'Hapag avec l'*Europa-2*, deux de Seabourn avec le *Seabourn-Quest* et le *Seabourn-Legend*, et une de All Leisure Group avec le *Voyager*).

### Déception sans catastrophisme

Habités à une hausse constante depuis plusieurs années, les Malouins sont évidemment un peu déçus, mais ne sont pas plus surpris que ça et se refusent surtout à tout

catastrophisme. « Il s'agit d'une baisse cyclique comme tous les ports en connaissent régulièrement, commente-t-on à la CCI. Les compagnies opèrent assez souvent des reprogrammations de destinations pour satisfaire leur clientèle et renouveler leur offre. »

Si, en juin 2013, Saint-Malo a adhéré au réseau Atlantic Alliance, qui rassemble 15 ports et sept pays sur l'Europe et l'Ouest, la cité corsaire a élargi son champ d'action cette année. En janvier 2014, elle a en effet adhéré à Cruise Europe qui regroupe 100 ports européens en réseau, avec pour conséquence la réintégration collective des ports français en contrepartie d'un espace pour la France sur leur zone d'exposition au salon de Miami. « Une solution plus économique pour les salons et une plus grande visibilité de la zone atlantique auprès des compagnies de croisière », commente-t-on à la CCI. ■ **Alain Le Duff**



## Brest : les compagnies Aida et Club Med confirment leur attachement

Après le net recul enregistré en 2012 (11 escales et 7 500 passagers), la saison 2013 s'est soldée par un regain d'activité (15 escales et 12 700 passagers). « Une fréquentation plus en adéquation avec les années passées », commente-t-on avec satisfaction à la CCI de Brest.

Cette reprise est principalement due à l'arrivée de l'opérateur allemand Aida, filiale de Carnival corporation, groupe leader du marché de la croisière avec 46 % de la capacité mondiale à lui seul. Une compagnie à fort potentiel (sept navires à forte capacité en activité et deux en commande pour des livraisons en 2014 et 2015) qui a choisi de positionner à quatre reprises à Brest l'*Aida-Stella*, le dernier paquebot de sa flotte. Pas étonnant, donc, qu'au niveau des nationalités accueillies les Allemands aient représenté 78 % des passagers. L'origine des autres

clientèles est un mélange de passagers européens et américains (4 % pour ces derniers). D'après les données du dernier rapport du Conseil national du tourisme, la dépense moyenne étant évaluée à 90 € par passager, les retombées pour le port du Ponant sont estimées à 1,15 M€.

### Une saison équivalente

La saison en cours se situe grosso modo dans les mêmes eaux. Si 14 escales sont programmées, elles totalisent quand même davantage de passagers (plus de 15 000 clients et 5 700 membres d'équipage).

« L'armateur allemand a renouvelé sa programmation avec à nouveau quatre escales en mai et août, détaille-t-on à la CCI. Ciblant une clientèle familiale, la compagnie a été satisfaite de l'organisation des partenaires locaux et du programme d'excursions proposées au départ de Brest. » Même son de cloche pour le paquebot *Club-Med-II* (un des plus grands cinq mâts du monde) qui a découvert l'escale brestoise l'an dernier, avec une opération d'embarquement/débarquement qui s'est déroulée dans des conditions satisfaisantes. « Forte de cette bonne expérience, la compagnie Club Med a décidé de renouveler cette croisière à deux reprises en juillet 2014 », indique-t-on à la CCI. ■

Alain Le Duff



## Lorient dans la saison des transferts

Avec sept escales cet été, du 15 mai au 27 novembre, Lorient fidélise ces clients croisière puisque tous les paquebots, de 130 m à 240 m, ont déjà escalé à Lorient les saisons antérieures, dont certains à plusieurs reprises.

Les deux premiers ont touché Lorient en mai et juin, les suivants n'étant annoncés qu'à partir de septembre. Des escales dans les phases de remplacement des bassins de croisière entre les saisons. En 2012, seuls quatre paquebots ont touché Lorient, mais ils étaient huit en 2013. Pour 2015, une escale est déjà programmée. « Ça fait vingt ans qu'on y travaille, et on pourrait en faire au moins dix à douze par an, même si ce n'est pas la préoccupation majeure du port. Mais ça fait travailler le pilotage, le lamanage, plus rarement le remorquage pour les plus gros paquebots », note Pierre-Yves Gasnier de l'Union maritime de Lorient qui veille à communiquer à l'avance via la presse les escales et l'histoire des paquebots annoncés, pour que les amateurs puissent assister à l'arrivée en rade ou au départ. « Le port est en pleine ville et avec l'application du code ISPS, le public ne peut assister à l'accostage et à l'appareillage. Annoncer les escales à la population, c'est un échange intéressant pour un armateur. Il vient nous voir et en échange il a une plage noire de monde qui vient voir arriver ou partir son navire. » Une manière de participer sans frais à une qualité d'accueil au sens large par la ville. « Ça permet d'éveiller l'intérêt des Lorientais pour l'activité du port. C'est plus vendeur qu'un navire de charbon », note Abel Chevalier, le directeur du port.

Les excursions ont mené dans les environs à Pont-Aven, Concarneau et Carnac. Un classement envisagé des mégalithes au patrimoine mondial de L'Unesco pourrait doper l'attractivité de Carnac et donc de l'escale. Une navette permanente entre le quai

et le centre-ville est mise en place par le tour-opérateur. « Améliorer la prestation, c'est surtout pour les touristes qui restent en ville, pas pour ceux qui partent en excursion, dit Abel Chevalier. Pour avoir plus d'escales, il faudrait étoffer l'offre de visites. Le Havre étant au patrimoine de l'humanité, ça booste l'attractivité. Si Carnac réussit ce classement, ça peut être bon pour nous. » Les programmes des paquebots se réservent parfois une escale sur rade devant Belle-Île.

### D.Day en bonne entente

L'été 2014 aura été particulier, la Manche et les commémorations du

débarquement drainant une partie des escales. Les trois CCI de Saint-Malo, Brest et Lorient ont conclu une entente au sein d'un cluster pour proposer une offre Bretagne, sans jouer leurs cartes en ordre dispersé. Depuis trois ans, la chambre de commerce qui gère le port a donné mission à une agence de voyage morbihanaise, BLB tourisme, pour représenter l'escale dans les salons de tourisme et de croisière. Mais Lorient, situé dans le cycle de remplacement, subit les saisons des transferts des navires entre l'hémisphère Sud et Nord en fonction de l'été ou de l'hiver. « Les droits de ports, ce n'est pas déterminant, mais on le fait avec passion pourtant. Le véritable enjeu, c'est le tourisme local » résume Abel Chevalier. ■

Nicolas de la Casinière



## Nantes Saint-Nazaire : un premier grand paquebot a accosté

Le 24 avril, l'*Oceana* (P&O) a fait escale au terminal à conteneurs de Montoir. Ce jour-là, les 2 250 passagers visitent le vignoble du Muscadet, à Saint-Nazaire, STX, les anciens Chantiers de l'Atlantique et dans la presqu'île de la Baule, les marais salants de Guérande.

**A**u port de Nantes Saint-Nazaire, c'est le premier accueil d'un paquebot de plus des 300 à 500 passagers, l'ordinaire de l'activité dans l'estuaire de la Loire, tournée jusqu'à présent vers Nantes, à quatre heures de l'embouchure avec la contrainte de ne pas dépasser 180 m de long sous peine de ne pouvoir faire demi-tour. L'accueil de l'*Oceana*, veulent croire les autorités portuaires, donne le coup d'envoi d'un essor sur le marché de la croisière fondé sur l'attrait des armateurs pour la façade atlantique, la notoriété croissante de Nantes et les services du terminal à conteneurs.

Cette année, sur les 6 364 passagers prévus – il reste trois navires sur six à

accueillir, début juillet et fin août –, l'*Oceana* en apporte à lui seul un tiers. L'an prochain, les grands paquebots devraient faire tripler la fréquentation. Les 14 escales programmées représentent un potentiel de 15 100 personnes sans compter les équipages. « Dans quelques années, il n'est pas impensable de voir accoster une vingtaine de navires par an. Comme à Lorient ou à Brest », estime James Le Cocq, responsable de l'accueil des paquebots chez Terminal du Grand Ouest (TGO), l'opérateur du terminal à conteneurs de Montoir-de-Bretagne. Il est un nouvel acteur local du marché de la croisière. Le terminal à conteneurs, à l'embouchure de l'estuaire, fait du port de Nantes Saint-Nazaire un port d'escale rapide. « À 1h30 de

la prise des pilotes, accueil 24h sur 24, 7 jours sur 7, quelles que soient les conditions météorologiques », vante James Le Cocq. Le centre de Saint-Nazaire est à 10 mn par le service de navettes en autocar. Le centre de Nantes est à une heure et la presqu'île de La Baule à une demi-heure. Les deux peuvent être visités dans la journée. « Les retours des compagnies de croisières sur notre nouveau lieu d'accueil sont excellents », insiste Olivier de Boüard, président du Club croisières de Nantes Saint-Nazaire.

### Réorganisation du réceptif

Le dispositif d'accueil a évolué pour les paquebots attachés au débarquement au cœur de Nantes. Ils sont désormais accueillis au terminal à bois de Chevire, plus au quai Wilson qui leur était réservé sur l'île de Nantes. Le dragage, pour deux paquebots seulement cette année, coûte trop cher au port.

Cette réorganisation du réceptif n'handicape pas la commercialisation de la destination, pour Laurence Paitel du Club Croisières de Nantes Saint-Nazaire : « Nantes jouit d'un début de notoriété dans le monde avec, en particulier, son éléphant dont nous faisons notre emblème sur les salons de la croisière, à Hambourg et Miami. La possibilité d'accueillir de grands paquebots facilite nos contacts avec les grandes compagnies américaines, anglaises ou allemandes. Nous ne serons jamais tête de ligne mais elles s'intéressent aux ports de la façade atlantique, à l'instar de Disney qui l'a annoncé officiellement. » La récolte n'est pas encore faite. Parmi les nouveaux armateurs, il y a tout de même cette année, outre le Britannique P&O (groupe Carnival), les Américains Holland America Line (Seattle) et Azamara, et l'an prochain, l'Allemand Aida pour pas moins de six escales. ■

Hubert Heulot



## La Rochelle : nette reprise après une année morose

Du fait de l'absence de MSC et P&O dans le port rochelais, le nombre de passagers s'est réduit de moitié l'an dernier. L'activité reprend cette année, mais toujours sans les deux grands croisiéristes.

P&O a écarté la France de ses catalogues l'an dernier, MSC a embarqué tous les passagers de ses croisières atlantiques au port du Havre. L'effet de ces choix a été conséquent pour La Rochelle. Le nombre des escales y est tombé de 27 à 16, celui des passagers de 37 600 à 17 200. Cependant, les origines géographiques se sont diversifiées. Alors que, jusque-là, les Britanniques représentaient 80 % à 90 % des passagers, ils n'ont été l'an dernier que 36 %. Les Américains et les Allemands ont fait une apparition notable avec respectivement 35 % et 12 % des voyageurs. Dans le cas de MSC, sa décision de délaisser La Rochelle a semblé d'autant plus arbitraire que la compagnie avait demandé au port des aménagements pour améliorer l'accueil des passagers. Et le port s'était exécuté et avait réalisé les investissements nécessaires : gare de croisière en bordure de quai avec scanner à bagage pour accélérer les embarquements et débarquements, ou parking surveillé pour que les passagers embarquant à La Rochelle puissent y laisser leur voiture en toute confiance. Las, MSC a malgré cela déserté l'escale charentaise. « Ainsi, tous les outils sont en place », souligne Marie Guégan, en charge des croisières au Grand port maritime. Elle continue de prospecter pour vanter les avantages de La Rochelle, ses nouveaux aménagements et la continuité assurée par l'office de tourisme pour proposer des visites dans la ville ou l'arrière-pays selon une formule appelée Eductour.

Les signes sont encourageants. L'année 2014 marque une nette reprise, avec 21 escales annoncées et 30 000 passagers. Et ce, toujours

sans MSC. Mais P&O fait un retour remarqué avec huit escales et 13 000 passagers, presque la moitié de ceux annoncés pour cette année.

### Un site de choix pour les escales longues

Les escales de deux jours lancées l'an dernier par le *Celebrity-Infinity* de Celebrity Cruises sont reprises cette année. « Ces escales se font avec une journée d'excursion et une de shopping, commente Marie Guégan, avec de bonnes retombées pour le commerce local. » Pour ces escales longues, La Rochelle est un site de choix, avec de multiples offres de visites et d'excursions, vers la région

de Cognac, le Marais poitevin, l'île de Ré, le littoral, etc.

De nouveaux opérateurs font aussi leur arrivée, comme TUI Croises avec son navire *MainSchiff-2* qui a même d'ores et déjà prévu deux escales en 2015. Ce paquebot allemand se caractérise par une clientèle jeune. La compagnie a demandé des produits plus sportifs pour répondre à sa demande. SeaDream, avec son offre plus yachting que croisière, fera également une escale en septembre.

Les périodes d'escales ont changé cette année par rapport aux années précédentes. Alors que l'essentiel des escales se faisait en juillet et août, les deux mois d'été sont cette année plus calmes. Les compagnies ont été plus présentes sur mai et juin et le seront également en septembre et octobre. ■

Myriam Guillemaud-Silenko



© H.D.

## Bordeaux : un nombre record de passagers pour 2014

Le port de la lune a le vent en poupe. L'année 2014 devrait se solder par la venue de 43 paquebots de croisière pour atteindre les 34 000 à 35 000 passagers. Un record pour le port de Bordeaux, qui n'a jamais connu un tel engouement (sauf en 2001) et se positionne comme le deuxième port de la façade atlantique après Le Havre.

Depuis 2010 qui comptait 20 escales, les terminaux girondins ont ainsi doublé leur nombre d'escales. « *Ce record n'est pas conjoncturel* », indique Laurence Bouchardie du Grand port maritime de Bordeaux, chargée de la coordination des acteurs de la filière croisière via Cruise Bordeaux\*. « *Il s'inscrit dans une forte progression enregistrée à partir de 2012 et que nous avons pérennisée.* » De 32 escales (24 715 passagers) en 2012 à 39 escales (27 238 passagers) en 2013, le port de Bordeaux conforte bel et bien cette hausse. « *D'ores et déjà, en 2015, 43 escales sont confirmées et ce chiffre peut encore évoluer d'ici l'automne* », précise Laurence Bouchardie.

Outre le nombre croissant d'escales se dégage une tendance à l'augmentation de la durée des escales. « *Ces 43 escales vont en effet générer 70 journées dans le port.* » En 2014,

sur les 43 paquebots, seuls 18 ne restent qu'une journée, les autres escalant deux ou trois jours ou effectuant une double touchée au Verdon et à Bordeaux. « *Augmenter la durée des escales correspond à une stratégie actuelle des armateurs. Dans ce contexte, Bordeaux est bien positionné en offrant des nuitées en plein cœur de la ville avec vue sur les façades du XVIII<sup>e</sup> siècle. C'est un vrai argument.* »

### De nouveaux armateurs : Carnival, TUI, Cie du Ponant

En plus des compagnies fidèles (Silversea, Crystal, Seabourn, Asamara...), le port ne cesse de séduire de nouveaux armateurs. Ainsi, 2014 marque l'arrivée de la Cie du Ponant avec le paquebot *Boréal*, de P&O Cruises UK (filiale du groupe leader Carnival) avec *Adonia*, et de TUI Cruises avec *Mein-Schiff-2*. Sans compter les escales inaugurales de nouveaux paquebots : l'imposant

*Emerald-Princess* (Princess Cruises) de 290 m, le *SeaDream-I*, et le *Saga-Sapphire* (Saga Cruising).

Pour l'accueil de ces navires, le port dispose de quatre terminaux. En 2014, 28 paquebots escalent dans le centre de Bordeaux, 17 au Verdon, quatre à Bassens et un à Pauillac. « *À Bordeaux, l'accueil est limité aux navires de moins de 250 m de long et 49 m de tirant d'air, cette dernière restriction étant due à la présence sur la Garonne d'une ligne aérienne haute tension* », explique Laurence Bouchardie. « *Les terminaux du Verdon et de Bassens, eux, permettent en revanche d'accueillir des navires de plus grande taille.* » Deux tour-opérateurs, Bordeaux Excellence et VS voyages, assurent en parallèle l'organisation d'excursions et les transferts des passagers en bus, notamment depuis l'avant-port médocain.

### À l'étude : un terminal croisière à Pauillac

Cependant, l'ambition du port de relancer le trafic maritime au Verdon pourrait modifier le schéma actuel d'accueil de paquebots. « *La cohabitation des activités croisière et conteneur sur le Verdon pouvant être problématique, nous amorçons une réflexion, avec les pilotes et la capitainerie, pour l'installation d'un terminal croisière à Pauillac qui peut accueillir des navires de 330 m de long, mais qui nécessite la construction de quais, de pontons et des aménagements terrestres pour l'accueil de passagers.* » L'arrivée, cette année, également, de la Cie du Ponant, seul armateur en tête de ligne sur Bordeaux, « *va amener une réflexion avec les partenaires de la croisière sur l'éventualité de la création d'une gare maritime* ». ■

Marianne Peyri



\* Partenariat entre Bordeaux Port Atlantique, la Mairie de Bordeaux, la Communauté de communes de la pointe du Médoc, la CCIB, les pilotes de la Gironde, quatre agents maritimes, et les tour-opérateurs.

## Saint-Jean-de-Luz/Hendaye/Bayonne : un trafic limité par le manque d'infrastructures

En 2014, douze paquebots de croisière sont programmés, principalement dans la rade de Saint-Jean-de-Luz, destination très touristique, et plus minoritairement au large d'Hendaye ou à Bayonne. Le trafic croisière dans les ports basques du sud de la France maintient ainsi son rythme annuel, depuis dix ans, de 10 à 14 escales, pour un nombre de passagers variant entre 7 000 et 12 000.

**P**armi les armateurs faisant escale au pays basque, remontant notamment des Caraïbes en mai-juin et septembre, on retrouve Silversea, Seabourn, Azamara, Océania, Peter Deilmann, Holland American, Christal Symphony...

« Ce sont des compagnies fidèles. Cependant, il nous est difficile de toucher de nouveaux armateurs, la taille des nouveaux navires ne faisant que croître. Or, à Bayonne, port limité par ses tirants d'eau, nous ne pouvons recevoir que des paquebots de 180 m de long et de 200 m environ à Saint-Jean-de-Luz. À Hendaye, le

problème n'est pas la taille des navires mais le transit des passagers par navette, soumis d'une part aux conditions météo, d'autre part à une durée de trajet en vedette allant de 45 mn à une heure pour rejoindre la terre. Nous sommes donc limités, d'autant que les ports adjacents, notamment du nord de l'Espagne, se développent par des terminaux de croisière performants », indique Georges Strullu, conseiller chargé des affaires portuaires à la CCI de Bayonne.

Très dépendant des conditions météorologiques, les ports basques

subissent, en effet, bien souvent des annulations d'escales. En 2013, sur les 12 escales programmées, l'une d'entre elles a ainsi dû être annulée. En 2012, cinq escales au total ont connu le même sort. « Alors que ce trafic croisière se développe, nous passons à côté par manque d'infrastructures d'accueil. Une possibilité de création de plate-forme a été identifiée vers le phare de Socoa. Ce projet demande cependant de faire réaliser des études préalables, notamment hydro-sédimentaires, et de compatibilité avec d'autres activités au sein de ce site protégé. Pour l'instant, nous avons des difficultés à convaincre de la pertinence du projet », regrette Georges Strullu. « La situation économique étant ce qu'elle est, cette infrastructure n'apparaît pas comme une priorité. »

Marianne Peyri

## Vigo : une activité en expansion

Sur la côte Nord de l'Espagne, Vigo fait figure de leader grâce à la qualité de ses infrastructures et une mobilisation active de l'autorité portuaire afin d'attirer les compagnies maritimes.

**L**e port de Vigo, en Galice, est connu surtout pour être le premier port de pêche d'Espagne et un port de commerce dédié essentiellement aux marchandises diverses, conteneurisées ou pas. Rien ne prédestinait a priori le port à devenir ce qu'il est actuellement : le leader du trafic de croisières sur la côte Nord de l'Espagne.

En 2013, Vigo a accueilli 172 000 passagers, soit davantage que La Corogne (157 000) et Bilbao (56 000). Les autres grands ports de la côte Nord, Santander et Gijón, ayant une activité marginale avec 16 700 et 14 300 visiteurs respectivement. Il est vrai que

cette côte, qui ne bénéficie pas en été de l'ensoleillement du reste du territoire, n'est pas un centre majeur d'activité touristique et suscite donc un moindre intérêt de la part des opérateurs du marché de la croisière.

Dans ce contexte peu favorable, l'émergence de Vigo s'explique par une conjonction de facteurs. Un effort important a été réalisé en matière d'infrastructures par l'Autorité portuaire de Vigo (APV). « Au cours de la période récente, nous avons investi près de 10 M€ afin d'adapter nos infrastructures au trafic de croisière », affirme un responsable de l'APV. Le port offre une ligne de quai de plus

d'1 km, située près du centre-ville, et peut accueillir simultanément jusqu'à quatre navires. Par ailleurs, la situation du port à l'intérieur de la Ria crée un espace abrité, et ce d'autant plus que l'accès est relativement facile. À cela s'ajoute l'existence d'une gare maritime et d'infrastructures adaptées pour le stationnement des autocars. Autant d'atouts dont ne disposent pas les autres ports de Galice.

À cela s'ajoute également l'implication de l'APV afin d'attirer les compagnies et de promouvoir aussi bien le port que la destination touristique que représente Vigo. « Chaque année, nous visitons les armateurs des États-Unis et d'Europe et, quand cela est possible, nous faisons en sorte qu'ils viennent visiter la ville », affirme ce responsable. L'APV fait partie des

associations européennes de promotion telles que Cruise Europe et participe à toutes les grandes manifestations du secteur (Seatrade Cruise Shipping Miami, Seatrade Med et International Cruise Summit).

Ces efforts ont permis de placer la destination Vigo dans le radar des compagnies qui font escale certains des plus grands navires. En 2014, le port a accueilli le *Ventura* de P&O (3 100 passagers) et l'*Independence-*

*of-the-Seas* de Royal Caribbean (3 600 passagers). La compagnie MSC a fait de Vigo son port de départ pour le *MSC-Opera* (1 756 passagers). L'événement de l'année 2014 se produira le 27 septembre avec l'escale du plus grand navire existant actuellement, l'*Oasis-of-the-Seas* de Royal Caribbean (5 400 passagers) à l'occasion de son premier voyage en Europe.

Cette dynamique de développement

du trafic de croisière devrait se traduire dans les chiffres de l'année 2014 : l'APV table sur 180 000 passagers. La hausse est modeste (+5 %) mais constitue une performance appréciable dans un contexte de plus en plus concurrentiel en Espagne mais aussi au niveau international. Vigo devrait maintenir sa position de leader sur la côte Nord de la péninsule. ■

Daniel Solano

## Lisbonne : les prémises de grands changements

**L'année 2014 va marquer le début d'une nouvelle ère pour le tourisme de croisières dans la capitale portugaise. En effet, le modèle de gestion du Port de Lisbonne concernant ce secteur va être confié à un opérateur privé qui se verra attribuer la concession du port de tourisme.**

**C'**est le consortium dirigé par les Turcs de Global Liman Isletmeleri (40 % du capital) associé à la société portugaise Sousa qui va veiller aux destinées du port de croisières, une fois terminé le processus juridique et fiscal de l'opération. La concession sera attribuée pour vingt ans, et oblige Global Liman Isletmeleri à investir 22,7 M€ dans de nouvelles infrastructures qui devront être achevées en 2016/2017. Selon le contrat, le concessionnaire devra garantir le transit par le Port de Lisbonne de 500 millions de passagers par an. La perspective semble réaliste puisque ce chiffre devait être atteint cette année, avant même que les travaux d'aménagement n'aient commencé. Le port, en effet, prévoit 340 escales sur l'ensemble de 2014. Après les travaux, et à plus long terme, il sera capable d'accueillir 1,5 million de passagers par an. Le port de croisière est situé en pleine ville, sur le Tage, entre la grande place de Terreiro do Paço et la gare ferroviaire Santa Apolonia. Une excellente localisation, puisque les passagers, en escales ou non, sont au cœur du centre historique de la capitale portugaise. Le port de tourisme est composé de deux

terminaux (Lisboa A et Lisboa B), et les quais atteignent 1,5 km au total. Le dispositif est complété par deux autres terminaux situés plus près de l'embouchure du Tage. Actuellement, le port n'accueille que du transitaire (escales). Mais il s'initie au départ de croisière, avec notamment le voyage inaugural du navire *Mein-Schiff-3*, qui s'est produit le 19 juin. La nouvelle gare maritime et la requalification des quais sont indispensables pour changer d'échelle commerciale.

### Lisbonne, une étape qui évolue

Lisbonne a fait beaucoup pour développer sa stratégie de tourisme de croisière, et les résultats sont au rendez-vous. Entre 2009 et 2013, le nombre de passagers a augmenté de 7 % par an, passant de 415 000 à 558 000 (tassement à 4 % entre 2012 et 2013). En nombre d'escales, 2013 a battu le record absolu détenu par l'année 2011 : 353 escales contre 330 enregistrées. L'armateur le plus présent à Lisbonne est P&O Cruises avec 57 escales en 2013 (+12 par rapport à 2012). Juste après et à égalité on trouve Costa Cruises et MSC

Cruises, avec 31 escales, reléguant en 4<sup>e</sup> position Aida Cruises (21 escales contre 31 en 2012). Sur la 3<sup>e</sup> marche du podium on trouve Fred. Olsen, avec 25 escales. En ce qui concerne les opérations en *turnaround*, la compagnie Windstar Cruises a réalisé la plus grande part des 64 opérations menées par 25 sociétés. Les quatre terminaux de croisière actuels de l'APL disposent de parkings pour recevoir les véhicules d'excursions organisées par les navires. Très centraux, les deux terminaux Lisboa A et B, situés près de la gare Santa Apolonia, permettent aux passagers de se rendre à pied dans le centre-ville ou d'utiliser métro, bus et taxis disponibles à la gare. Lisbonne, sur la façade Atlantique, jouit d'une très bonne position au croisement des routes maritimes entre Baltique, Méditerranée et transatlantique, notamment en début et fin de saison. La ville dispose par ailleurs d'un aéroport proche, relié par le métro, qui rend le développement des départs ou arrivées de croisières tout à fait réaliste. L'APL, qui a organisé avec succès l'escale simultanée des trois Queens de la Cunard (*Queen-Elisabeth*, *Queen-Mary-2*, *Queen-Victoria*) le 6 mai (12 000 passagers), se montre confiante quant au futur partenariat avec la Global Liman Isletmeleri. ■

Marie-Line Darcy

## Barcelone consolide son leadership

Le leader européen de la croisière est arrivé à un palier dans son développement. Il cherche en priorité à fidéliser les compagnies et la clientèle tout en pariant sur l'avenir avec le développement de nouveaux terminaux.

Premier port espagnol et européen pour les croisières, Barcelone a réussi à traverser la crise. En 2013, le nombre de croisiéristes a retrouvé le niveau de 2011, soit 2,6 millions. L'Autorité portuaire de Barcelone (APB) estime cependant que, compte tenu de la forte concurrence qui existe en Méditerranée, il sera difficile pour le port de croître à l'avenir au même rythme que pendant les années passées. D'autant que le secteur traverse une mauvaise passe en Espagne. En 2013, le nombre de passagers a progressé de 1 % seulement à 7,7 millions et certains ports ont enregistré des reculs substantiels : -1,5 % à Valence (0,5 million), -10 % à Santa Cruz de Tenerife aux Canaries (0,8 million) et -39 % à Malaga (0,4 million). « En 2014, nous aurons moins d'escales mais les navires auront une plus grande dimension, de sorte que le nombre de croisiéristes devrait rester stable par rapport à l'année dernière », affirme-t-on à l'Autorité portuaire de Barcelone (APB).

### Consolider le leadership

Barcelone cherche donc désormais à consolider son leadership et à fidéliser les compagnies qui ont choisi le port catalan. L'année 2014 devrait se caractériser par plusieurs événements importants. Le plus grand navire de croisières du monde, l'*Oasis-of-the-Seas* (5 400 passagers) devrait escaler en septembre. Son propriétaire, la compagnie Royal Caribbean, a déjà annoncé que son navire jumeau, l'*Allure-of-the-Seas*, réalisera 25 escales en 2015. Du 16 au 18 septembre, Barcelone accueillera l'édition 2014 de la Seatrade Med, le principal événement dédié

aux croisières en Méditerranée. Le port catalan conserve de sérieux atouts. Il y a d'abord sa position géographique, comme premier port sur le nord de la côte méditerranéenne espagnole pour les navires venant d'Italie et de France. Barcelone dispose par ailleurs d'une image et d'une offre touristique (musées, monuments, etc.) que les Catalans ont su habilement promouvoir de façon méthodique et patiente pendant plusieurs années. À cela s'ajoute l'existence d'un aéroport international et d'infrastructures de qualité dans le port pour l'accueil des navires. Les principales compagnies utilisent Barcelone comme point de départ et/ou d'arrivée des croisiéristes. On estime que 60 % des passagers correspondent à la croisière basée, un

taux exceptionnel en Espagne. « Même si les croisières rapportent moins au port en termes de recettes que les trafics de produits industriels, cette activité demeure une priorité stratégique », dit-on à l'APB. Comme dans les autres ports espagnols, l'APB fait surtout mission de service public en faisant profiter la ville de la manne touristique estimée à 350 M€ en 2013, un chiffre qui semble cependant surévalué. Cette priorité se traduit par une politique ambitieuse d'investissement.

Le terminal D du quai Adossé fait actuellement l'objet de travaux d'extension, et son propriétaire, le groupe Carnival, va lancer prochainement la construction d'un nouveau terminal, soit un investissement de 20 M€. L'APB étudie l'opportunité de construire un terminal supplémentaire dont la modalité de gestion, publique ou privée, n'a pas été déterminée à ce jour.

Daniel Solano



## Sète attend sa nouvelle gare maritime

Sète veut donner un air de croisière à son port axé essentiellement sur la pêche et le commerce. Cette année, les premières escales ont concerné des navires de petites ou moyennes dimensions, et ont eu lieu au terminal croisières du quai d'Alger, « à l'exception du *Silver-Spirit* (198,5 m), qui a été exceptionnellement accosté au Bassin Colbert le 20 mai à cause d'une très mauvaise météo », précise Marc Chevallier, président de l'EPR Port Sud de France, gestionnaire du port.

Le trafic se maintient : 8 190 passagers en 2012 (19 escales), 11 200 passagers en 2013 (28 escales) et, en 2014, 17 escales sont programmées pour environ 8 000 passagers. « Les navires annoncés sont essentiellement de petites unités (entre 100 m et 160 m), opérant sur le segment de la croisière de luxe, précise Marc Chevallier. La capacité de ces paquebots est d'environ 300 passagers en moyenne, à fort pouvoir d'achat. »

### Projet de nouvelle gare maritime

Côté infrastructures dédiées, le port de Sète dispose du terminal du quai d'Alger, pour les paquebots jusqu'à 200 m (tirant d'eau, 7,40 m). Le

poste 2 peut accueillir des paquebots jusqu'à 230 m (possibilité d'aller jusqu'à 250 m sur autorisation spéciale de la capitainerie). Tirant d'eau, 10 m. Autres postes possibles, dans le port de commerce, sur demande et selon la disponibilité : Bassin Orsetti (jusqu'à 170 m ; 7,40 m de tirant d'eau) ou Bassin Colbert (jusqu'à 225 m, possibilité d'aller jusqu'à 240 m sur autorisation spéciale, 11 m de tirant d'eau). Projet en cours : l'aménagement d'un poste d'amarrage, pour des navires de 300 m et au-delà (13,5 m de tirant d'eau). La Région Languedoc-Roussillon, propriétaire du port, porte un projet de nouvelle gare maritime. Le coût de l'équipement est évalué à environ 61 M€. Le dossier en est au

stade du choix de l'architecte. La future gare maritime, qui devrait voir le jour à l'horizon 2016-2017, répond à trois objectifs : « Absorber un grand nombre de passagers, aménager des terre-pleins pour la gestion des véhicules et des services administratifs liés à cette activité, réalisation d'une nouvelle entrée sur le port par la route de Montpellier. » Côté armateurs, Sète, port de transit, n'a pas de tête de ligne. Le port a accueilli le 6 mai la première escale de la croisière inaugurale du *Star-Pride*, ancien navire de Seabourn racheté par Windstar. « Le port de Sète est bien positionné sur la niche des croisières de luxe », observe Marc Chevallier. Tous les armateurs du secteur programment Sète dans leurs itinéraires. Le terminal croisières du quai d'Alger accueille également les principaux opérateurs de croisières moyenne/haut de gamme. Principaux armateurs sur la période 2012-2014 : Silversea, Seabourn, Windstar, Azamara, Seadream, Star Clipper, Paul Gauguin Croises/Moana Cruise Line, Compagnie du Ponant, P&O, Princess, Seacloud, Holland America Line, Hapag Lloyd.

Pour les passagers partant en excursion, les visites du centre historique et autres sites du Languedoc-Roussillon (Montpellier, Bassin de Thau, Cité de Carcassonne, Pont du Gard...) sont organisées et gérées par les agents des armateurs. Leurs autocars sont positionnés sur le parking du terminal croisières (capacité 12 bus), ou au pied de la passerelle pour les autres postes à quai.

Pour les passagers restant à Sète, le terminal croisières du quai d'Alger est situé à cinq minutes à pied du centre-ville. Pour les escales aux différents autres postes, le Club des Croisières de Sète offre une navette qui fait des rotations entre le navire et la sortie du port (elle aussi à 5 mn à pied du centre-ville).

Hubert Vialatte



# Les ports du Var misent sur 500 000 croisiéristes en 2015

Près de 388 000 croisiéristes (+12 %) ont visité les ports de la côte varoise en 2013, soit une hausse de 12 %. Trente-trois armements ont programmé 266 escales dans les ports membres du Var Provence Cruise Club. Pour 2015, l'ambition est claire, franchir le cap du demi-million de passagers. Les commerçants et services portuaires se frottent déjà les mains.



DR

Une manne de 26 M€ venue de la mer. C'est la somme dépensée par les croisiéristes en 2013 dans les ports membres du Var Provence Cruise Club : Bandol, Saint-Cyr, Sanary-sur-Mer, Toulon/La Seyne, Hyères/Porquerolles, Le Lavandou, Saint-Tropez, Fréjus/Saint-Raphaël. Seul port doté de postes à quai capable d'accueillir les plus grosses unités, Toulon concentre sans surprise 73 % des trafics attirant à lui seul 106 des 266 escales de 2013 avec 61 touchées au môle d'Armement de la Seyne-sur-Mer et 45 à Toulon Côte d'Azur. L'apport de 283 000 croisiéristes sup-

plémentaires dû au détournement de 19 paquebots de Marseille vers Toulon, pour des raisons météorologiques le plus souvent, n'a pas permis d'enrayer le recul de 12 % du nombre d'escales. Cela se traduit mécaniquement par un tassement de 9 % des passagers avec 283 000 croisiéristes (255 800 en transit et 27 200 en tête de ligne) l'an passé. Toulon, qui impute ce recul au redéploiement de certaines compagnies de la Méditerranée vers l'Europe du Nord, reste néanmoins optimiste pour 2014 et 2015. Avec Royal Caribbean, NCL et Island Cruises/Tui Cruises comme armateurs

privilegiés, Toulon compte depuis cette année sur Costa Croisières qui commercialise un nouveau concept, le *slow cruising*. Depuis le 12 avril, le paquebot *Costa-NeoRiviera* propose ces croisières en tête de ligne depuis le port de Toulon. En 2014, 125 escales (+18 %) et 310 000 passagers (+10 %) sont déjà programmés.

## Haut de gamme

Cette année marque également un renforcement de l'activité dans le haut de gamme avec l'arrivée des paquebots de la Cunard, d'Oceania Cruises et Regent Seven Seas Cruises.

Pour faire face aux 145 escales programmées à Toulon en 2015, le port n'avait pas d'autre choix que de nouer un accord avec la Marine nationale pour obtenir des zones de mouillage. Cinq escales devraient s'opérer au large du port en 2015. C'est d'ailleurs dans le courant de l'année prochaine que sera inauguré le nouveau terminal croisière de la Seyne. Quant au nouveau quai dédié aux paquebots dans le centre de Toulon, sa réalisation reste soumise à l'inscription de ce projet au contrat de plan État-Région. La construction d'un quai de 400 m coûterait au bas mot 30 M€. « Nous avons déposé le dossier au CPER, nous attendons la réponse pour septembre/octobre », précise Robert Cavanna, président du syndicat mixte Ports Toulon Provence (PTP).

Avec 19 M€ de recettes l'an passé, Toulon remporte la palme, loin devant Saint Tropez (5,1 M€) et Fréjus (1,3 M€). Des recettes auxquelles il convient d'ajouter les dépenses des compagnies en taxes portuaires (droits de port, taxe d'outillage public, pilotage, lamanage, remorquage, manutention) et services divers (excursion, guides, transport, avitaillement, carburant...).

Avec une dépense moyenne de 67 € par passager en escale, pas étonnant que les recettes suivent la courbe ascendante. Les ports membres du

Var Provence Cruise Club ont vu leur trafic bondir de 230 % en cinq ans, passant de 117 383 passagers en 2008 à 388 000 en 2013. Sur la période, Saint-Tropez enregistre la plus belle progression en nombre d'escales (+103 %) et de passagers (+364 %). « Pour la première fois, nous avons dépassé Toulon. Ce résultat est le fruit de notre stratégie reposant sur le très haut de gamme », a expliqué, en mai, Claude Maniscalco, directeur de Saint-Tropez tourisme, lors du bilan des actions du VPCC à la Chambre de commerce et d'industrie du Var.

Pour les Bateliers de la Côte d'Azur

qui proposent un service de navettes maritimes entre le môle d'Armement de la Seyne-sur-Mer et le port, le succès des croisières dans le Var a un impact direct sur la vie de l'entreprise. « Nous avons doublé notre chiffre d'affaires à Toulon et la masse salariale a augmenté de 25 %. De huit salariés, nos effectifs grimpent à 25 personnes durant la haute saison », explique Christophe Arnal qui gère aux côtés de son frère l'entreprise familiale. Dernièrement, les Bateliers de la Côte d'Azur ont pris livraison d'une quatrième unité. « Nous proposons des balades en mer, un départ pour la plage, des excursions vers

Porquerolles », ajoute Christophe Arnal. Même le Conseil interprofessionnel des Vins de Provence et le Syndicat des Vins de Provence s'intéressent de près aux croisiéristes. Lors de leur première visite au Seatrade de Miami, ils avouent que les armateurs n'ont pas été insensibles au concept d'œnotourisme. « Depuis trois ans, nous proposons des visites de deux à trois domaines aux croisiéristes avec des dégustations. Il y a un réel potentiel de développement », souligne Jean-Jacques Breban, président du Conseil interprofessionnel des Vins de Provence. ■

Nathalie Bureau du Colombier

## Marseille : la machine à succès est lancée

Sixième port de Méditerranée, Marseille a franchi l'an dernier le seuil symbolique du million de croisiéristes. À la différence des autres ports du sud de la France, le port possède des quais permettant l'accueil simultané de sept mégas paquebots dont six en tête de ligne. Les investissements se poursuivent dans l'optique de franchir la barre des deux millions de voyageurs en 2020. La croisière de haut de gamme se fait, elle aussi, une place au soleil, adossée au MuCEM depuis 2013 et aux Voûtes de la Major dès juillet.

**P**as un jour sans paquebot. Le long des quais du port phocéén, des navires de toutes tailles, de toutes compagnies viennent s'amarer. Si les urbanistes ont transformé la ville, hissée au rang de capitale européenne de la culture en 2013, les opérateurs de croisières ont durablement changé la donne dans les bassins Est. L'explosion à l'œil nu de cette activité se traduit dans les chiffres. Au premier trimestre 2014, le nombre de croisiéristes a bondi de 52 %, signe d'une réduction progressive de la saisonnalité. Môle Léon Gourret, Cap Janet, Joliette sont désormais fréquentés toute l'année. Après avoir franchi en octobre 2013 le cap du million de passagers, Marseille devrait enregistrer un nouveau record en 2014 et dépasser 1 340 000 croisiéristes (dont 440 000 en tête de ligne).

Vingt-sept armateurs proposeront 540 escales en 2014 dont neuf offrant un embarquement au départ de Marseille (Croisières de France, Cie du Ponant, Costa Croisières, MSC Croisières, Iberocruceros, Oceania Cruises, Portuscale, Silversea et TAAJ Croisières). « Nous allons connaître une très forte progression de la tête de ligne. Costa Croisière passera de 142 escales en 2014 à 167 en 2015. MSC Croisières a programmé 142 escales contre 98 cette année. Princess Cruises reviendra en force avec 11 escales », annonce Jacques Truau, le président fondateur du Club de la croisière Marseille Provence.

### Deux millions en 2020

À Marseille, deux événements majeurs ont marqué l'activité ces derniers mois. À commencer par l'amé-

nagement l'an passé, face au MuCEM, d'un nouveau terminal dédié aux navires haut de gamme (de moins de 200 m). 45 escales y sont prévues en 2014. « Nous sommes le seul port de Méditerranée à proposer une différenciation sur le créneau de la croisière de luxe. Les armateurs sont ravis d'of-



*frir une escale dans un environnement exceptionnel à une clientèle raffinée, désireuse de dîner dans un restaurant étoilé, de visiter le MuCEM ou de se rendre à pied aux Voûtes de la Major ou aux Terrasses du Port pour une virée shopping* », détaille Sacha Rougier, responsable du développement de la croisière au GPMM.

Histoire de rompre l'éloignement des terminaux du centre-ville, le port a mis à disposition des croisiéristes des navettes gratuites en autocar en 2013. Un dispositif complété cette année par un service maritime (23 \$/passager) exploité par les Navettes Provençales (coopérative de lamanage de Marseille-Fos) reliant le MPCT au MuCEM.

Autre événement majeur, la mise en service en avril d'un second terminal à passagers de 16 000 m<sup>2</sup> (Terminal B) par la société MPCT (détenue à parité par Costa et MSC croisières) au môle Léon Gourret. Cette nouvelle installation porte à trois, avec le hangar 24, le nombre de terminaux capables de traiter des passagers en tête de ligne. En dépit de cette infrastructure supplémentaire, le directeur du MPCT, Jacques Massoni, se creuse encore la tête, lors des « hot days »,

comme il les appelle, où il doit gérer quelque 20 000 croisiéristes sur une journée. L'affluence estivale mobilise jusqu'à 250 personnes sur le port (bagagistes, agents, personnel de sécurité, hôtesse, personnel technique...). « Au-delà des journées chargées, nous assistons à une augmentation du nombre de passagers en tête de ligne, ce qui va nous conduire à réfléchir au modèle en vigueur dans les très grands ports : un navire/un terminal », avance Jacques Massoni. Depuis le mois de mars, le terminal MPCT applique pleinement les dispositions du Code ISPS, transposées dans les textes français l'an dernier avec la création de zones d'accès restreintes. Désormais, l'accès au navire, exercé par le bord, est doublé d'un contrôle sur le terminal par un agent de sécurité.

« Notre objectif pour 2020 est d'accueillir deux millions de croisiéristes », a expliqué dernièrement Christine Cabau Woehrel. Pour y parvenir, la présidente du directoire du GPMM mise notamment sur l'élargissement de la passe Nord du port qui permettra l'accueil fin 2016 des paquebots par tous les temps. Cet investissement de 35 M€ mobilise l'ensemble

des collectivités territoriales. « Les commandants des plus grands paquebots de Costa, MSC, Princess, NCL et RCI se sont rendus à Copenhague et ont intégré les données de leurs paquebots sur un simulateur dans le cadre de ce projet. Ceci démontre la capacité de la place portuaire à collaborer avec les futurs utilisateurs de cette infrastructure », commente Jacques Massoni. Avec l'aéroport Marseille-Provence, la gare Saint-Charles et la liaison directe sur le réseau autoroutier, le port phocéen se démarque des autres ports du sud de la France pour ses capacités de pré et post-acheminement. Marseille ambitionne de se hisser dans le top 5 des ports de Méditerranée en 2016.

### Prochaine étape, attirer des compagnies aériennes américaines

Cependant, le port sera en capacité de rivaliser avec Barcelone lorsque des avions battant pavillon américain atterriront sur le tarmac phocéen. Il en va du développement des compagnies telles que Royal Caribbean qui mise sur Marseille en 2014 et 2015 avec le positionnement de l'*Allure-of-the-Seas*. « Nous espérons parvenir à fixer un opérateur américain », précise Jacques Truau, associé dans cette démarche à l'aéroport Marseille-Provence.

Cette filière porte également le développement de la réparation navale. Entre octobre 2010 et juin 2014, 39 paquebots ont séjourné dans les formes de radoub. La remise en état de la forme 10, prévue en 2015, offrira aux armateurs la possibilité de programmer des escales techniques des plus grands paquebots en service à proximité de l'itinéraire commercial. « Nous allons développer un pôle de réparation navale exceptionnel en Méditerranée », avance Christine Cabau Woehrel. Seule ombre au tableau, la croisière est devenue la cible privilégiée des actions du syndicat CGT. Mistral ou conflits sociaux, Toulon demeurera pour quelques années encore le port refuge... ■

Nathalie Bureau du Colombier



## Les ports de la côte d'Azur, en recul, misent sur les croisières haut de gamme

À contre-courant de l'évolution du marché français de la croisière, en hausse de 11 % en 2013, les ports de Cannes, Golfe-Juan, Antibes, Nice et Villefranche-sur-Mer accusent une baisse de 13 % avec 613 186 passagers au total. L'absence de poste à quai pour l'accostage des grands paquebots dans ces petits ports au cœur du centre-ville et la politique menée par le Conseil général des Alpes-Maritimes contraint ces ports à se positionner sur le haut de gamme.

L'escale de 4 000 passagers par canot s'avère être un exercice compliqué et coûteux pour les compagnies de croisière. Les mégas paquebots préfèrent incontestablement la terre ferme pour abaisser la coupée. Ils se tournent généralement vers Monaco, Marseille ou Toulon. D'ailleurs, le directeur des ports de la CCI de Nice-Côte d'Azur, Franck Dosne, ne les considère pas comme des concurrents mais plutôt comme une courroie d'entraînement : « C'est bénéfique car nous sommes à un jour de mer de Marseille et, forcément, les paquebots feront escale dans l'un de nos ports », assure-t-il.

### « Nice, obsolète pour les croisières »

Depuis le pic de 2009 avec 744 000 passagers, la fréquentation des ports des Alpes-Maritimes par les croisié-

ristes stagne voire recule selon les années. Nice étant le seul port doté d'un quai capable d'accueillir des unités de 220 m. Sur le quai du Commerce cohabitent ferries en partance pour la Corse, vraquiers chargés de ciment et paquebots. « Dans la même journée, nous pouvons accueillir jusqu'à six navires. L'outil date du *xx<sup>e</sup> siècle et ne s'est pas modernisé. Le port de Nice est devenu totalement obsolète pour la croisière et ses unités grandissantes alors que nous sommes limités à 180 m en longueur hors tout* », explique Rodolphe Striga, à la tête de la station de pilotage de Nice.

Egalement président de l'Union maritime départementale o6, il s'insurge contre les effets de l'arrêté conjoint du Conseil général et du préfet départemental interdisant depuis 2011 le stationnement à quai des navires la

nuit. Une décision prise pour contenir les riverains dont la tranquillité serait rompue lors des escales. « Les politiques veulent réduire la capacité du port de Nice », lâche Rodolphe Striga. L'homme ne désarme pas. Aux côtés de la CCI, il espère bien voir aboutir le projet de modernisation du plan d'eau reposant sur la modification de la digue pour porter le linéaire de quai à 250 m et l'augmentation de capacité du parking.

Sur les 613 186 passagers en escale en 2013 (-13 %), seulement 55 600 ont embarqué ou débarqué à Nice et Villefranche. Là encore, la fronde des riverains face à la crainte de voir affluer des bus avec des milliers de croisiéristes dans les ruelles de cette ville si pittoresque a conduit à une réduction des mouillages simultanés. Deux navires maximum. Désormais, à Villefranche, certains édiles locaux brandissent l'argument de la pollution de ces unités géantes y compris sur rade.

### La French Riviera fait rêver

À Cannes, Golfe-Juan et Antibes, la tête de ligne est marginale voire inexistante. Franck Dosne n'hésite pas à



qualifier ces villes de « *marquee destinations* ». Elles font rêver le croisiériste lorsqu'il feuillette les brochures ou les sites web au point de déclencher l'acte d'achat. Ces ports ont donc pris le parti de miser sur le haut de gamme. « *Nous axons notre développement sur la qualité. Nous n'avons pas une politique de développement de la croisière à outrance. Nous ne voulons pas accueillir massivement des gros navires et engorger nos centres-villes* », précise Franck Dosne. Une aubaine car d'après la Clia, la croisière de luxe s'avère être l'une des grandes tendances de cette année. Autre phénomène dont pourraient tirer parti les ports azuréens, l'augmentation du nombre de « *repeaters* », à savoir les adeptes des

croisières qui forcément ont envie de découvrir d'année en année de nouvelles destinations. « *Nous accueillons trois types de navires : les grands yachts qui accostent souvent dans le port de Nice, les paquebots de taille intermédiaire (1 200 passagers) qui généralement stationnent en rade de Villefranche-sur-Mer, Cannes et Antibes, et les navires de 5 000 passagers. C'est sur ce dernier segment que nous avons réduit nos volumes* », précise le directeur des ports. Ainsi, les compagnies Seabourn, Azamara, Star Clippers qui exploitent des unités réduites fréquentent régulièrement ces ports. Cette clientèle à fort pouvoir d'achat génère annuellement 40 M€ de retombées économiques avec une dépense moyenne

de 105 € pour un passager tête de ligne et 39 € pour celui qui effectue une simple escale.

À la différence des autres grands ports voisins, la croisière demeure une activité très saisonnière, d'avril à octobre, marquée par de grands événements internationaux tels que le Festival du film de Cannes, le grand prix de Formule 1 à Monaco, le festival de jazz de Juan-les-Pins.

Fédérés depuis 2007 au sein du French Riviera Cruise Club (240 membres), les ports des Alpes-Maritimes ambitionnent de franchir le cap du million de croisiéristes d'ici cinq ans. Pourtant, les prévisions 2014 font état d'un nouveau repli de 2 % avec 604 630 croisiéristes. ■

Nathalie Bureau du Colombier

## Savone, le fief italien des croisiéristes

**L'an dernier, le volume de passagers a augmenté et les prévisions qui parlent d'une nouvelle hausse sur l'année en cours encouragent l'autorité portuaire qui a inauguré un deuxième terminal.**

**D**ans la région de Savone dévastée par un taux de chômage explosif notamment au niveau des jeunes, l'augmentation du nombre de croisiéristes en 2013 a été perçue comme un véritable miracle. Selon l'Autorité portuaire de Savone, le volume de trafic est estimé à 939 000 croisiéristes, soit une augmentation de 16 % par rapport à l'année précédente. Pour les experts financiers, la présence de ces vacanciers d'un type particulier a des retombées importantes sur l'économie locale. « *Plus de personnes passent par Savone, plus nous devrions travailler* », affirment les commerçants locaux toutes catégories confondues dans la presse locale.

Tandis que la plupart des ports italiens s'apprentent à dresser un bilan négatif à la fin de l'année en termes de volume de croisiéristes, Savone semble avoir le vent en poupe. Du

moins si l'on en croit les prévisions. Selon l'Observatoire national du tourisme, le volume devrait augmenter de 11,1 % et le nombre de croisiéristes devrait frôler la barre du million ! D'ici la fin de l'année, 293 paquebots devraient jeter l'ancre dans le port,

soit 51 de plus que l'an dernier. Grâce à ces prévisions, le point d'information Infopoint, destiné à l'accueil des touristes et qui a failli mettre la clé sous le paillason par manque de fonds, reste en place pour affronter l'arrivée en cascade de croisiéristes. En juillet



© Costa Cruises

2013 d'ailleurs, un accord a été signé entre l'autorité portuaire de Savona Vado, la Province, la mairie et la Chambre de commerce sur un protocole d'accueil. L'idée est de regrouper les ressources destinées à la promotion touristique pour proposer des itinéraires ciblés avec à la clé des dégustations de produits typiques. Pour en revenir à l'an passé, 242 escales ont été enregistrées. Le mois d'avril a été le plus « chaud » de l'année en termes de passage de navires. Selon l'autorité portuaire en effet, quelque 35 paquebots sommeillaient dans le port tandis que

des milliers de touristes se promenaient en ville et dans les environs. Cette année, les escales programmées augmenteront de 15 % et les paquebots amiraux de Costa Croisières jeteront l'ancre dans le port à plusieurs reprises. L'inauguration le 6 juin de la deuxième station maritime ou Palacrociera 2, après moult retards et financée par Costa Croisières, devrait permettre au port d'augmenter ultérieurement son volume de trafic d'ici deux ans, selon les experts. Un espace s'étalant sur quelque 3 500 m<sup>2</sup> avec un terminal

satellite relié à la première station maritime géré par Costa Croisières afin de consolider l'utilisation des services en place. C'est-à-dire les salles d'attentes, les zones de transit et de dépôt des bagages. La nouvelle structure entièrement financée à hauteur de 8 M€ par Costa Croisières est répartie sur trois niveaux. Aucune activité commerciale ne sera autorisée. Les deux terminaux seront reliés par une sorte de pont d'une vingtaine de mètres équipée pour la circulation des automobiles et des autocars. ■

Ariel-Frédérique Dumont

## Gênes, des années mitigées

**L'an dernier, le port a enregistré une hausse de son volume de croisiéristes par rapport à 2012. Mais les prévisions pour l'année en cours sont pessimistes.**

Côté croisières, Gênes semble appliquer le principe de l'alternance. L'an dernier par exemple, le port qui occupe la quatrième place dans le hit parade croisiériste des ports italiens a enregistré un trafic de 1 050 085 croisiéristes. En pourcentage, cela veut dire une augmentation de 31,7 % par rapport à 2012. En revanche, les prévisions pessimistes des experts classent l'année en cours dans la liste des séries grises. À moins d'un miracle en effet, le volume de trafic global de passagers devrait chuter d'au moins 22,8 %. Pour l'Observatoire national du tourisme qui prévoit une chute libre du nombre de croisiéristes pour l'ensemble des ports italiens cette année, la baisse du volume pourrait frôler la barre des 10 % à 15 %. Selon ces données, le trafic de MSC Croisières devrait donc tourner autour de 670 000 unités, et celui du groupe Royal Caribbean (Celebrity Cruises, Azamara Cruises et RCCL), de 16 000 passagers. En revanche, l'achat de 15 escales par le groupe anglais P&O Cruises qui appartient à l'Américain Carnival,

devrait déboucher sur l'arrivée de quelques 75 000 passagers dans le port de Gênes d'ici la fin de l'année. Au total et toujours selon les prévisions, le volume de croisiéristes en 2014 sera de 800 000 personnes dont 35 % en transit et 65 % à l'arrivée.

Pour l'autorité portuaire, 2013 est une année record, le volume de trafic ayant dépassé le nombre de croisières enregistré à Gênes en 2010 (860 290), une période qualifiée de meilleur millésime et inscrite à titre d'exemple dans les annales du port. Les détails du trafic dévoilés en fin d'année par l'autorité portuaire de Gênes soulignent la présence importante de MSC Croisières qui a permis au site d'améliorer ses résultats en 2013 en termes de passagers. À titre d'exemple, le volume global a enregistré une augmentation de 28 % par rapport à l'année précédente. Dans son rapport, l'autorité évoque aussi les 23 escales effectuées par le groupe Royal Caribbean avec 53 694 passagers et les 32 autres

de Pullmantur qui ont déposé 74 661 passagers dans le port. Particulièrement bien placé, c'est-à-dire à 1 km du centre historique, un atout essentiel, le port a misé sur la qualité de ses services au niveau des transports. Des navettes partent toutes les 45 mn en direction de l'aéroport et le service de taxis et de chauffeurs particuliers est particulièrement efficace, affirme l'autorité portuaire.

Pour renforcer son volume annuel de croisières ou plus exactement de passagers, l'autorité portuaire a investi quelque 77 M€ durant les douze dernières années. Des nouveaux quais ont été construits, les esplanades et les cinq terminaux ont été agrandis. Enfin, 16 000 m<sup>2</sup> de nouvelles terrasses d'embarquement et des passerelles électromécaniques reliées aux navires ont été installées. D'ici le début de l'an prochain, une autre passerelle sera construite pour relier les navires à la jetée du levant de Ponte dei Mille. Investissement prévu : la bagatelle de 700 000 €. ■

Ariel-Frédérique Dumont

# Civitavecchia, médaille d'or de la croisière italienne

**Renforcer, consolider ou développer, voilà la règle d'or du premier port italien leader méditerranéen du tourisme croisiériste**

L'an dernier, le port de Civitavecchia a conservé son titre de leader méditerranéen du trafic croisiériste avec un volume de 2,5 millions de passagers, soit 6 % de plus que l'année précédente. En revanche, la situation devrait être moins radieuse cette année, les prévisions évoquant une flexion de 12 % par rapport à 2013. Mais selon l'autorité portuaire, l'orage devrait passer en 2015, les experts allant jusqu'à évoquer une année record. C'est peut-être aller un peu vite en besogne. Mais le président de l'autorité portuaire, Pasqualino Monti, refuse de voir l'avenir autrement qu'en rose. « *Le marché croisiériste sera en baisse cette année en raison notamment de la diversification des itinéraires mis en place par les croisiéristes. Mais tout rentrera dans l'ordre en 2015* », prévoit Pasqualino Monti. Sur la base du nombre de réservations déjà enregistrées pour l'année en cours, l'autorité portuaire prévoit une baisse de 12 % mais une hausse de plus de 20 % en 2015. Selon les calculs de l'autorité, le volume de passagers d'ici la fin de l'année devrait frôler la barre des 2 230 000 passagers et des 2,7 millions en 2015.

## Renforcer le potentiel d'accueil

Pour concrétiser les prévisions d'expansion du secteur croisiériste, le président de l'autorité portuaire et l'armateur Grimaldi, très présent sur le territoire, tablent sur les travaux en cours à Civitavecchia notamment au niveau des liaisons avec le réseau routier, par exemple. À l'instar notamment des ports de l'Adriatique, le site de Civitavecchia veut renforcer son potentiel d'accueil des croisiéristes. Cela veut dire de nouveaux investissements au niveau des infrastructures comme les points d'ancrage, par

exemple. Cela veut aussi dire la construction de nouveaux terminaux qui permettrait à six navires de jeter l'ancre en même temps. Le plan triennal, peaufiné par l'autorité portuaire, prévoit la modernisation de toutes les installations. À commencer par le prolongement de la zone brise-lames d'environ 300 m et la transformation du quai qui devrait devenir un point d'ancrage important pour les grands paquebots. Au terme de ces travaux, le terminal croisiériste pourrait accueillir en même temps jusqu'à 36 000 passagers. Au mois de mai, le port a aussi inauguré un nouveau quai de 400 m pour le trafic croisiériste. La réalisation de cette structure

s'inscrit dans le plan de remise en ordre infrastructurelle de cette partie du port qui prévoit la réalisation, d'ici l'automne prochain, d'un second quai toujours pour le débarquement des croisiéristes. Le coût des investissements prévus entre 2013 et 2015 pour la réalisation de ces grands travaux, est de 3,3 M€.

« *Il y a dix ans, nous sommes partis avec seulement deux compagnies de croisières et un volume de 150 000 passagers par an. L'an dernier, le trafic a frôlé la barre des 2,5 millions et nous travaillons à la mise en œuvre de deux nouveaux quais de 400 m de profondeur qui seront gérés par les armateurs et garantirons une bonne répartition du trafic commercial et croisiériste* », analyse Pasqualino Monti. ■ Ariel-Frédérique Dumont



# Venise et l'impact économique du tourisme croisiériste

**Selon les partisans des grands paquebots et les acteurs de secteur, les navires de croisière jouent un rôle essentiel dans l'économie locale.**

**Q**ue faire ? Satisfaire les requêtes des environmentalistes, des comités de défense de la cité lacustre qui ne veulent plus entendre parler de grands paquebots après le drame du *Costa-Concordia*, ou entendre les 5 500 acteurs du secteur croisiériste qui ont peur de se retrouver au chômage ?

Selon une étude publiée en 2013 par l'Observatoire national du tourisme, le trafic croisiériste représente à la louche 428 M€ par an. Soit la somme encaissée par Venise il y a deux ans et l'équivalent de 5,4 % du PIB local. Un chiffre considérable lié à la circulation de 507 paquebots dans la lagune en 2012. Le débat est d'autant plus important que les partisans du passage des paquebots à côté de la place Saint Marc égrènent comme un triste chapelet les conséquences du décret mis en place l'an dernier par le gouvernement. Ce dispositif, qui prévoit la disparition graduelle, d'ici 2015, des navires de croisière dans

la lagune, pourrait entraîner une diminution du volume global de paquebots dans le port de Venise. Bon pour les environmentalistes, mauvais pour l'économie locale, rétorquent les experts financiers qui soulignent l'impact du passage des croisiéristes. Pour consolider l'activité croisiériste, l'autorité portuaire a investi 165 M€ durant les seize dernières années. Un investissement destiné à inscrire d'autres critères essentiels sur les tablettes de l'autorité comme la réduction de l'impact négatif des activités portuaires sur l'environnement et l'amélioration des conditions d'accueil des passagers. L'inauguration en 2009 et en 2001 des deux terminaux Isonzo est l'œillet à la boutonnière de l'autorité portuaire. La structure répartie sur deux étages couvre une superficie de 4 450 m<sup>2</sup>. Aujourd'hui, le port de Venise est le deuxième site croisiériste en termes d'embarquement et de débarquement en Italie, le troisième sur

l'échelle européenne et le neuvième au niveau mondial. L'an dernier, le volume de trafic croisiériste a augmenté de 5,8 % par rapport à l'année précédente. Un chiffre paradoxal, le nombre de paquebots ayant diminué de 21 unités l'an dernier par rapport à 2012. Il y a deux ans, en effet, 569 navires de croisières sont passés par la Stazione Marittima, le port d'ancrage des paquebots, contre 548 l'an dernier. D'ici la fin de l'année, ce chiffre devrait encore chuter, 494 navires devant transiter dans le port de Venise selon les prévisions. Cela veut dire une diminution de 3,5 % du volume de trafic. Après avoir transité par le canal Saint Marc et celui de la Giudecca, les paquebots jettent l'ancre dans la station maritime située à l'ouest de la cité lacustre, composée de six terminaux pour le secteur croisiériste et gérée par la société Venezia Terminal Passaggeri. Les principaux armateurs des 30 compagnies présentes sur le territoire comme Costa et Minoan par exemple, offrent un service de navette gratuit pour rejoindre le centre-ville. ■ Ariel-Frédérique Dumont



## Martinique : le port retrouve des couleurs

Avec une hausse de 40 % de son nombre de passagers, le Grand port maritime de la Martinique a retrouvé un volume de passagers équivalent à celui de 2004. La politique d'investissement porte ses fruits.

En dix ans, le trafic passagers de croisière au Grand port maritime de la Martinique a faiblement diminué. En 2013, il a atteint 154 070 passagers croisières, soit une baisse de 3,7 % par rapport à 2004. Au cours de la décennie, ce trafic a connu plus de bas que de hauts. Des 160 000 en 2004 il est tombé à 69 179 en 2007 pour ensuite enregistrer une légère progression en 2009 et continuer de descendre jusqu'à 40 915 en 2011. Les deux dernières années sont à marquer d'une pierre blanche avec des progressions encourageantes. En 2013, le trafic revient à des niveaux de 2004 avec 154 070 passagers, soit une hausse de 40 % en un an.

Signe des temps du gigantisme maritime, la variation du nombre de passagers a été indépendante du nombre d'escales des navires. En 2013, le port a accueilli 110 escales de navires de croisières alors qu'en 2004, pour un trafic presque identique, ce sont 222 navires qui ont touché le port de Fort-de-France. La taille des navires s'est accrue de façon exponentielle au cours de ces années.

### Un nombre de passagers qui ne cesse d'augmenter

Un autre point positif ressort de ces statistiques : le nombre de passagers en croisière basée à la Martinique n'a eu de cesse d'augmenter au cours de ces années. Ces passagers qui choisissent de démarrer leur périple dans le port martiniquais représentent pour le commerce local un apport important. Quand ils n'étaient que 17 000 en 2004, ils ont été 54 300 en 2013. En dix ans, ce nombre a triplé et sur la dernière année, il a augmenté de 120 %. Une tendance lourde dans le port martiniquais qui voit la pro-



portion de passagers de croisières basées passer de 10 % à 32 % en dix ans. Les passagers en transit, à savoir ceux qui réalisent une escale, restent majoritaires et représentent 68 %. La croisière est devenue un sujet d'actualité récurrent ces dernières années. Ensemble, le Comité martiniquais du tourisme, le port, les professionnels du tourisme comme les taxis et les autocaristes, les dockers et toutes les professions intéressées par cette filière ont su se mettre autour de la table pour construire une offre martiniquaise. Des baisses de tarifs pour les escales des uns, des améliorations d'accueil pour les autres et ce sont de nouveaux croisiéristes qui optent pour embarquer dans l'île antillaise française. Les travaux réalisés à la Pointe Simon pour les croisières en transit et le terminal des Tourelles pour la croisière basée offrent des conditions d'accueil nettement meilleures. Ces professionnels travaillent désormais sur une saison étendue. La saison des croisières dans les Antilles se déroule généra-

lement d'octobre à avril. Gaëtan Paderna, directeur croisière du Comité martiniquais du tourisme, expliquait en 2013 vouloir offrir des incitations aux armateurs pour les croisières qui réalisent des escales hors de ces périodes : baisse des droits de port, réduction sur les excursions ou encore mesures incitatives sur les taxes aéroportuaires. Il semble que les premiers fruits commencent à bourgeonner au vu des chiffres. Les pilotes se sont inscrits dans cette tendance avec une offre de réduction pour les armateurs qui assurent des escales régulières voire, dans un prochain temps, une réduction qui pourrait devenir intéressante pour ceux qui choisissent de faire de la Martinique un centre de croisière sur toute l'année. Les premiers fruits récoltés devraient se concrétiser avec l'arrivée dans le courant du second semestre du *Quantum-of-the-Seas* de RCCL à Fort-de-France. Le dernier-né de la flotte de l'armateur américain s'affichera comme le plus grand navire de croisière du monde. ■

Hervé Deiss

## La Guadeloupe mise sur la croisière basée

Avec 207 356 passagers de croisière, la Guadeloupe se place au second rang des ports français sur ce secteur. Les perspectives pour la saison 2014/2015 laissent entrevoir de nouveaux développements. Pour répondre à cette demande croissante, le port envisage des investissements pour développer son potentiel.

L'activité croisières à la Guadeloupe a enregistré en 2013 une progression de 30 % de son nombre de passagers. Avec 207 356 passagers, la Guadeloupe se place au second rang des ports français sur cette filière. La croisière basée et les embarquements de passagers en Guadeloupe sur des croisières commençant dans d'autres ports ont perdu 20 % à 120 730 passagers. Parmi les causes avancées, la réglementation américaine pour l'embarquement des passagers en interporting a pu avoir un impact. Elle rend plus difficile les embarquements de passagers dans les ports secondaires pour les navires américains. Dès 2013, les nouveaux textes ont pesé sur les embarquements prévus par des compagnies comme RCCI (Royal Caribbean Cruise International). Les passagers perdus en croisière basée se sont retrouvés sur les trafics en transit.

Cette activité a été multipliée par plus de dix sur la saison 2013/2014 (d'octobre à avril) à 86 626 passagers. Le trafic des croisiéristes se réalise essentiellement sur le site de Pointe-à-Pitre. La Guadeloupe dispose aussi d'autres sites, à Basse-Terre, Deshaies (dans le nord-ouest de l'île) et aux Saintes. Le site de Pointe-à-Pitre totalise quelque 200 000 croisiéristes quand les trois autres sites complètent avec moins de 10 000 croisiéristes. Fort de ces résultats sur la précédente saison, les autorités guadeloupéennes envisagent la saison 2014/2015 sous de bons auspices. La croissance du nombre de passagers devrait augmenter de 30 % pour atteindre 280 000 passagers au total. Ces perspectives du port établissent une croissance de 42 % à 170 000 passagers en croisière basée ou interporting. L'île des Antilles attend cinq nouveaux navires qui feront de la

Guadeloupe un point de départ de leur croisière. Trois navires de Costa, un de MSC et un de Pullmantour devraient s'inscrire dans ce schéma. Au total, le nombre d'escales sera en hausse de 22 % pour atteindre 160 escales. En 2010/2011, la Guadeloupe a enregistré 60 escales. L'augmentation du trafic en transit est évaluée aux alentours de 27 % pour atteindre 110 000 passagers.

### 280 000 passagers en 2014/2015

Les travaux réalisés autour de cette filière par tous les opérateurs semblent porter leurs fruits. Après la phase de reconquête du marché de la croisière de 2011 à 2014, la Guadeloupe est entrée dans celle de la consolidation qui s'étendra jusqu'en 2017. Elle doit s'articuler autour de plusieurs points et notamment l'engagement d'une réflexion pour une participation éventuelle des compagnies maritimes aux investissements, la poursuite des actions commerciales et une action prospective sur le port de Basse-Terre. Le port a déjà entrepris des aménagements du port avec une enveloppe de 6 M€. Ces travaux visent la place publique, l'allée des croisiéristes, le doublement de l'appontement saintois et le lancement des travaux de la gare maritime.

Plus globalement, le port a débloqué un budget de 3 M€ pour la sécurité et la sûreté dans les installations portuaires, afin de répondre aux contraintes locales. Enfin, du point de vue nautique, le port continue ses travaux de dragage qui auront pour la croisière un impact lui permettant de recevoir des navires de 300 m à 330 m de longueur (contre 295 m aujourd'hui). Ces travaux doivent s'achever en 2015. Enfin, parmi les nombreux travaux du port, le renforcement des bollards d'amarrage sur le quai des croisières sera réalisé en fin d'année pour les passer de 50 t actuellement à 150 t. ■

Hervé Deiss

