

ENTREPRISES

La croisière a le vent en poupe mais gare aux récifs

Surtourisme, nuisances : les géants des mers face à la rançon du succès.

PIERRE-LOEIZ THOMAS @ploezthms

TOURISME La croisière continue de marcher et reste un secteur très porteur. Quelque 30 millions de passagers devraient prendre le large cette année, d'après les prévisions de la Cruise Lines International Association (CLIA), principale fédération de cette industrie. L'organisation prévoyait en fin d'année dernière une augmentation du nombre de voyageurs dans le monde de 6 % en 2019, une croissance similaire à ces dix dernières années.

Côté européen, le nombre de compagnies croisiéristes a progressé de 3,3 % en 2018, pour atteindre 7,17 millions. Les grands noms du secteur - l'anglo-américain Carnival (qui possède aussi Costa Croisières ou P&O), l'américano-norvégien Royal Caribbean, avec respectivement 15,3 milliards et 8,8 milliards de chiffre d'affaires en 2017, ou même l'italien MSC Croisières - font preuve d'une santé financière insolente.

Cependant, cette croissance effrénée commence à susciter des remous. La présence des paquebots dans les villes touristiques fait débat. Dernier rebondissement en date, le 7 août dernier, le gouvernement italien annonçait vouloir délocaliser l'amarrage des paquebots à l'écart du centre historique de Venise pour limiter leurs allées et venues aux abords de la place Saint-Marc.

« Nous voulons exercer notre métier en limitant au maximum les impacts négatifs sur les villes et l'environnement », se défend Tom Boardley, secrétaire général de CLIA Europe. Malgré tout, le secteur peine à se défaire de l'image des paquebots déversant leur flot ininterrompu de vacanciers dans les ports de Méditerranée.

Les Chantiers de l'Atlantique, basés à Saint-Nazaire, annonçaient, en avril dernier, avoir reçu la commande d'un cinquième paquebot pouvant transporter 2 900 passagers de la part de l'armateur RCCL, confirmant cette course au gigantisme.

Le navire de croisière MSC Magnifica, le 9 juin dernier à Venise, où, une semaine auparavant, un paquebot géant avait heurté un quai et un bateau touristique.

MIGUEL MEDINA/AFP



« Au maximum, nos clients débarqués des navires représentent de 5 % à 6 % des touristes dans une ville comme Barcelone, se défend Tom Boardley. La majorité des touristes arrive surtout par avion, car, train ou voiture. » De fait, en 2017, 1,4 million de croisiéristes ont débarqué à Venise, selon les chiffres de l'organisme Riposte Turismo. Soit un peu moins de 5 % des 28 millions de touristes qui transitent chaque année dans la Cité des doges.

Autre grief des ONG contre le secteur, la pollution générée par les paquebots. L'ONG Transport & Environment alertait les autorités européennes en juin sur les émissions de soufre des navires de croisière. Selon ses chiffres, la ville de Barcelone enregistrerait près de 33 000 kg de soufre chaque année en provenance des paquebots qui accostent dans son port. De leur côté, les armateurs estiment avoir une flotte de plus en plus propre. « Les nouveaux bateaux peuvent maintenant être équipés de moteur fonctionnant au fioul à faible teneur en soufre, assure Hervé Belbaiche,

directeur général des croisières Ponant. Et Tom Boardley d'ajouter : « Le branchement des navires au système électrique des ports permet de limiter significativement les émissions. »

Retombées positives

En réponse à ces accusations, certaines compagnies ont développé des offres vers des destinations moins courues et ont fait de la défense de l'environnement et du tourisme responsable des arguments de vente. Les Croisières Ponant se targuent par exemple de ne posséder que des bateaux d'une capacité maximum de 200 passagers et proposent des voyages en Antarctique ou dans les îles Galapagos. « Notre flotte nous permet de faire découvrir à nos clients des ports inaccessibles aux autres navires, explique Hervé Belbaiche. Ce marché reste toutefois marginal : 97 % des croisières se font sur des bateaux pouvant accueillir plus de 1 000 passagers. Quant aux destinations privilégiées par les croisiéristes en 2018, les traditionnels Caraïbes et

ports méditerranéens continuent de séduire avec 50 % des réservations enregistrées.

Les croisières représentent encore une manne non négligeable pour les villes d'accueil. Marseille profite chaque année de 310 millions d'euros de retombées financières, selon les chiffres de la Chambre de commerce. Quelque 2 000 emplois sont ainsi induits directement ou indirectement par les escales des paquebots dans la Cité phocéenne, dans les commerces, la restauration ou les visites. La Sérénissime perçoit annuellement 283 millions d'euros grâce à l'afflux de croisiéristes et aux taxes portuaires payées par les armateurs. La filière estime qu'elle génère 360 000 emplois en Europe, en direct et avec les activités induites. Les constructeurs profitent également de ce dynamisme. Les chantiers de Saint-Nazaire emploient 2 707 salariés et devraient continuer d'embaucher, à la vue de son carnet de commandes bien rempli. Le point d'équilibre entre les bénéfices liés à cette activité et ses désagréments reste à trouver. ■