

Croisières et Plaisance en Méditerranée



Alberto Cappato, Secrétaire Général de l'IIC (Istituto Internazionale delle Comunicazioni, Gênes - Italie)
Version finale

Auteurs :

Cette étude est le fruit d'un travail d'équipe réalisé au sein de l'IIC au cours du deuxième semestre 2010, sous la responsabilité scientifique d'Alberto Cappato, Secrétaire général de l'IIC.

En particulier, sont à attribuer à :

Alberto Cappato, les paragraphes : 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.7, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.5, 2.6, 2.7 (avec le support de Lorenzo Pollicardo) 2.8, 2.9, 2.13 ainsi que les chapitres 3 et 4.

Sara Canevello, les paragraphes : 1.5, 1.6, 2.10, 2.11 et 2.12.

Bianca Baggiani, les paragraphes : 2.11 et 2.13.

Comité de lecture :

Fabio Capocaccia, Président IIC, ancien Président de Med Cruise et Secrétaire Général de l'Autorité portuaire du Port de Gênes.

Lorenzo Pollicardo, expert international dans le secteur de la plaisance.

Alexandra Bracco, collaboratrice IIC.

Remerciements :

Bianca Baggiani et Sara Canevello pour la réalisation des graphiques et la révision des tableaux ; Groupement Européen Odyssea pour les informations sur le projet Odyssea.

Union des Ports de Plaisance – Provence Alpes Côte d'Azur (UPACA) pour les informations sur la démarche « ports propres ».

Réalisation

Mise en page : Sandra Dulbecco

Cette étude a été financée par le fonds fiduciaire FEMIP. Ce Fonds, établi en 2004, a été financé - jusqu'à ce jour - par 15 Etats membres de l'UE et la Commission Européenne dans l'intention de soutenir le développement du secteur privé via le financement d'études et de mesures d'assistance technique ainsi que par l'apport de capital risque.



Cette étude a bénéficié également du soutien de :



Les analyses et conclusions exprimées dans cette publication sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement le point de vue de la Banque Européenne d'Investissement, de l'Agencia Española de Cooperación para el Desarrollo ou de l'Agence française de développement.

Sommaire

Liste de sigles	5
<hr/>	
I. Le marché de la croisière	6
1. Contexte au niveau mondial	6
2. Le marché européen	9
3. Les performances du secteur	10
4. Le poids économique du secteur	14
5. Les itinéraires en Méditerranée	18
6. Les infrastructures portuaires	23
7. Différences entre les ports du Nord et du Sud de la Méditerranée	24
<hr/>	
II. Le marché de la plaisance	26
1. Le contexte au niveau mondial	26
2. Evolution du parc nautique mondial	28
3. Le segment des méga-yachts	30
4. La production des méga-yachts	32
5. Un sous-secteur en pleine croissance : le « refit & repair »	36
6. L'affrètement des méga-yachts	38
7. Les destinations de l'affrètement	39
8. Le reste du parc nautique de plaisance en Méditerranée	41
9. Retombées économiques et sociales	41
10. Les infrastructures dédiées à la plaisance	42
11. La situation des ports de plaisance en Méditerranée (mise à jour de l'étude IIC 2008)	44
12. Le détail des services dans les ports méditerranéens	46
13. Les ports à sec, phénomène à développement prudent en Méditerranée	50
<hr/>	
III. Les impacts environnementaux	52
1. Déchets en mer	52
1.1. Le contexte au niveau européen	52
1.2. Localisation des macro-déchets	53
1.3. Focus sur le secteur des croisières	54
1.4. Focus sur le secteur de la plaisance	55
2. Les aspects législatifs et les autres impacts sur l'environnement	56
2.1. Les émissions atmosphériques	58
2.2. Le bilan des émissions des gaz à effet de serre	58
2.3. Eaux de ballast	58
2.4. Vernis antisalissure	58
<hr/>	
IV. Le marché de la croisière en 2050, scénarios possibles	59
1. Considérations de base	59
2. Les trois scénarios	60
3. Opportunités et menaces	61
Conclusions	62

V. Annexes	63
1. Ports Propres	63
1.1. Description synthétique.....	63
1.2. Reconnaissancenationale de«PortsPropres»	64
2. Proposition d'éco-gestes pour les plaisanciers (armateurs et occasionnels)	64
3. Odyssea	65
3.1. Déclaration de Perpignan du 26 février 2010	66
VI. Sources	69
VII. Table des illustrations	73

Liste de sigles

APER - Association pour la Plaisance Eco-Responsable

CENSIS - Centro Studi Investimenti Sociali

CLIA - Cruise Line International Association

CNI (Super Yachting Index de) Camper & Nicolson – Camper Nicolson International

ECC - European Cruise Council

EPA - Environmental Protection Agency (EPA) - USEPA (United States Environmental Protection Agency)

GES - Gaz à Effet de Serre

ICOMIA - International Council of Marine Industry Association

IMF - International Monetary Fund

IMO - International Maritime Organisation

ISPS Code - International Ship and Port Facilities Security Code

MARPOL - MARitime POLLutions

MIA - Marine Industry Associations

MSC (Crociere) - Mediterranean Shipping Company Crociere MSC

PSA - Passenger Shipping Association

UNFPA - United Nations Population Fund

UNWTO - United Nations World Tourism Organization / OMT - Organizzazione Mondiale del Turismo

I. Le marché de la croisière

1. Contexte au niveau mondial

Au niveau mondial, le secteur de la croisière est en croissance continue depuis presque 30 ans. Au cours des quinze dernières années, le rythme s'est montré particulièrement soutenu en raison d'une forte demande en provenance d'Amérique du Nord, à destination de l'Amérique Centrale (Caraïbes en tête) et, plus récemment, d'une très forte augmentation du nombre de croisiéristes européens, multiplié par 5 entre 1995 et 2009. Dans le même temps, d'autres marchés ont été développés par les compagnies de croisière afin de tenter de prolonger la saison utile, d'explorer de nouveaux marchés ou de transférer des navires devenus inadaptés aux marchés plus développés (Chine et Amérique du Sud pour citer deux des plus importantes destinations nouvelles).

En 2008, la crise financière a eu un effet significatif sur le nombre de passagers, notamment pour ceux originaires d'Amérique du Nord. Cette baisse de performance a été compensée en 2009, les performances enregistrées étant presque équivalentes à celles de 2007. La croisière exerce donc encore un charme particulier sur la clientèle d'Amérique du Nord, qui privilégie de plus en plus la croisière aux autres formes de tourisme traditionnel.

A l'image de ce qui a été observé à l'occasion d'autres événements à caractère géopolitique¹, le marché de la croisière s'est montré très réactif. Ainsi, ce secteur a enregistré une progression de 8 % entre 2008 et 2009 (contre +2,07 % en 2007 - 2008). En revanche, le nombre de passagers européens n'a pas encore été affecté par la crise puisque sa croissance annuelle s'estime depuis 2005 à environ 10 % (+12,1 % de 2008 à 2009).

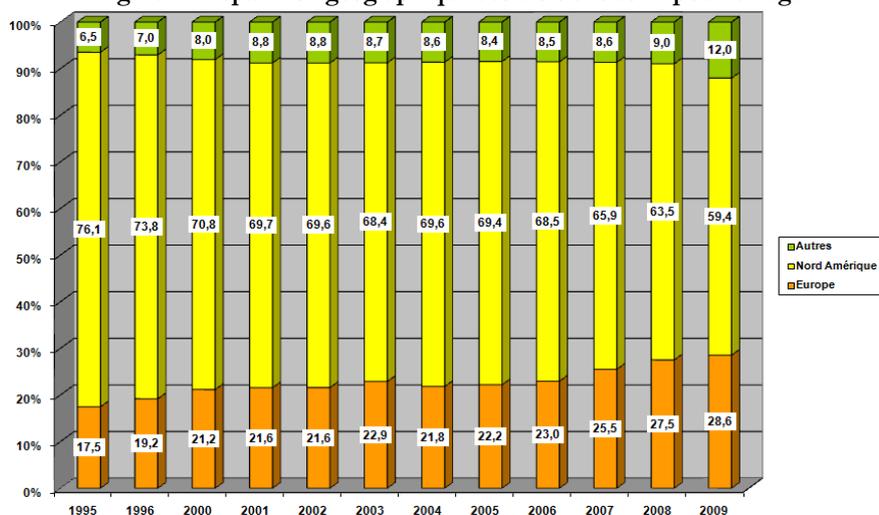
Tableau 1 - Evolution du nombre de croisiéristes en millions

Région	1995	1996	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Amérique du Nord	4,35	4,61	6,88	6,91	7,70	8,23	9,14	9,96	10,38	10,45	10,29	10,40
Europe	1,00	1,20	2,06	2,14	2,39	2,76	2,87	3,19	3,48	4,05	4,46	5,0
Autres	0,37	0,44	0,78	0,87	0,97	1,05	1,13	1,21	1,29	1,37	1,45	2,1
TOTAL	5,72	6,25	9,72	9,92	11,06	12,04	13,14	14,36	15,15	15,87	16,20	17,51
% Europe	17,5	19,0	21,0	21,5	21,5	23,0	22,0	22,2	23,0	22,8	27,5	28,6

Source : G.P. Wild & ECC ; 2006-2010

Depuis 1995, la progression du marché européen est restée constante, tout comme celle des « autres » zones du globe qui a quasiment doublé durant la même période.

Figure 1 – Répartition géographique des croisiéristes en pourcentage

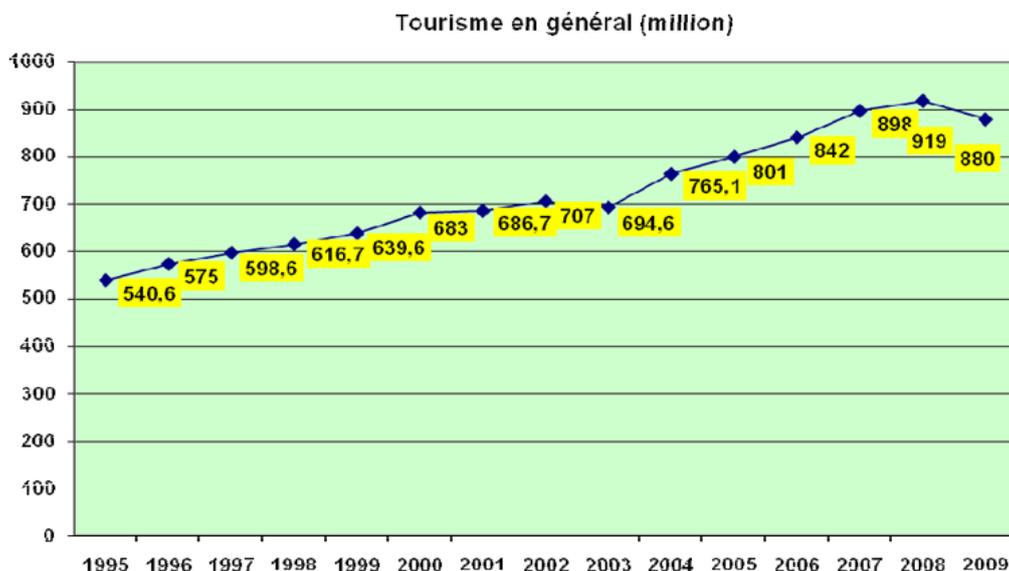


Source : IIC, année 2010

¹ Attaques terroristes du 11 septembre 2001.

En Amérique du Nord, les impacts de la crise économique sur le secteur de la croisière semblent avoir atteint leur apogée en 2008, les résultats pour 2010 étant plutôt positifs. En revanche, l'analyse globale des données relatives au marché du tourisme au niveau mondial montre que 2009 est l'année où les effets de la crise ont été les plus marqués. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : le secteur a enregistré un recul de plus de 4 % sur la période 2008-2009.

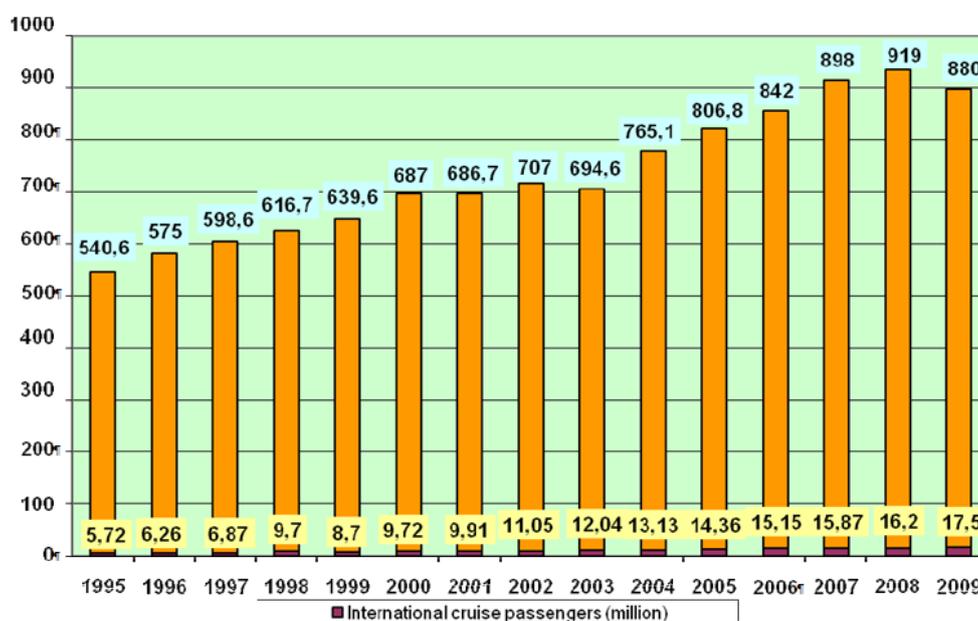
Figure 2 - Evolution du tourisme au niveau mondial sur la période 1995-2009



Source : Sur la base des données OMT ; IIC, année 2010

Bien que ne représentant encore qu'entre 2 à 4 % du marché total du tourisme, la croisière, compte tenu de ses caractéristiques spécifiques, montre même en période difficile une capacité de progression continue depuis 1995 ainsi que des perspectives de développement. Ceci se fait au détriment, bien qu'encore modestement, d'autres formes de tourisme classique. Ce constat illustre le caractère original de cette forme de tourisme et sa nouvelle attractivité pour une clientèle constituée entre autres de familles avec enfants.

Figure 3 - Poids du tourisme de croisière sur le total du tourisme au niveau mondial



Source : Sur la base des données OMT ; IIC, année 2010

Si le secteur des croisières n'a pas subi de plein fouet les effets de la crise, cette dernière a cependant pesé sur l'offre. Cet impact a été mesuré tout particulièrement en 2009 avec une baisse ou un retard des investissements dans le domaine de la construction navale. Ceci n'est pas sans incidence sur les chantiers navals qui doivent composer avec des effets négatifs sur les économies des pays producteurs (essentiellement Italie, Allemagne, Norvège et France) et sur les emplois du secteur.

Plusieurs raisons sont à l'origine du maintien de la demande de croisière :

- Les compagnies ont mis en service des navires de plus en plus grands permettant de réaliser d'importantes économies d'échelle, renforcées par des politiques de prix agressives qui concurrencent fortement les autres produits touristiques et de vacances ;
- La formule est, depuis déjà des années, gagnante d'un point de vue commercial et marketing (un paquet « tout compris » ou presque, et des destinations très attractives) ;
- Grâce à un simple forfait, il est possible de passer de six à dix jours en moyenne sur un paquebot qui change de destination chaque nuit et permet aux passagers de visiter de 5 à 8 destinations, souvent dans des pays différents, riches d'histoire et de cultures (ce qui est tout particulièrement le cas en Méditerranée).

Jusqu'en 2010 inclus, l'offre de nuits de croisière a augmenté du fait du prolongement de la saison, qui couvre quasiment l'année entière en Méditerranée, et de l'augmentation continue des navires en service. Au cours de l'année 2010, 12 nouveaux navires de croisière sont ainsi entrés en service, ce qui a donné lieu à une augmentation de l'offre de 13,5 % par rapport à l'année précédente. Le marché des croisières étant jusqu'à présent entraîné par l'offre, les prévisions de la CLIA (Cruise Line International Association) faisaient état de 18 millions de croisiéristes au niveau mondial pour l'année 2010, soit 2,8 % plus qu'en 2009. Les perspectives de croissance du secteur devraient se maintenir à ce rythme au moins jusqu'en 2012/2013.

Si le marché reste entraîné par l'offre, les constructions navales en cours devraient se traduire par une augmentation du nombre de passagers potentiels au niveau mondial. S'il n'est pas aisé de formuler des prévisions fiables, il convient de noter que les carnets de commande ne sont plus aussi riches qu'autrefois et ce jusqu'à 2014. En effet, dans une période de crise, surtout financière, les compagnies sont très vigilantes et adoptent une attitude prudente qui se traduit par une mise en attente ou le renvoi des nouveaux projets de construction.

Le principal sous-secteur sensible aux aléas économiques apparaît donc être celui de la construction navale. Les carnets de commande pour la construction de nouveaux navires montrent ainsi que 8 nouveaux navires sont prévus pour 2011, 7 pour 2012, 2 pour 2013 et 1 pour 2014. Cette forte contraction aura sans doute des répercussions sur le taux de croissance du nombre de passagers, mais surtout aura d'importantes et graves répercussions sur l'emploi et les économies des pays producteurs. Certains chantiers annoncent déjà des difficultés, réduisent leurs effectifs directs et indirects (le plus grand nombre) et modifient leurs stratégies d'acquisitions sur le marché de la construction².

La composition du carnet de commande d'ici à 2014 montre également que le gigantisme naval est un phénomène qui se poursuit, même si une plus large segmentation du marché commence à se dessiner à travers la reprise de la construction de navires de plus petite dimension. L'explication suivante peut être avancée : la croisière est devenue un phénomène de masse et les passagers ayant des revenus plus élevés recherchent des produits différents (en termes d'itinéraires et de services à bord) et plus exclusifs. Un autre facteur intervient également : la capacité d'accueil des grands navires dans les ports reste encore très limitée pour le moment.

Le secteur reste dans tous les cas très concentré avec 80 % du marché captés par quelques grands groupes (Carnival Corporation, Royal Caribbean, Genting Hong Kong³).

Le tableau qui suit montre en détail les carnets de commande jusqu'en 2014, en indiquant le nom de la compagnie, le tonnage, le nombre de passagers, la date de livraison, les coûts de construction et les chantiers de production (mais il ne comprend pas les deux derniers bateaux livrés fin 2010).

² Très récemment un important chantier italien a renoncé à l'option d'acquisition pour la participation au contrôle d'un important chantier allemand.

³ Il s'agit de Star Princess Cruises qui a changé de dénomination depuis novembre 2009.

Tableau 2 - Carnet d'ordres des principales compagnies de croisière

Année	Compagnie	Nom	Tonnage/Maximum des passagers	Livraison	Prix (Million)	Chantier
2011						
	Oceania	Marina	65 000/1 260	1/2011	530 \$	Fincantieri - Sestri Ponente, Genès, Italie
	Disney Cruise	Disney Dream	124 000/4 000	1/2011	850 \$	Meyer Werft, Papenbourg, Allemagne
	AIDA	AIDA Sol	71 000/2 644	4/2011	380 €	Meyer Werft, Papenbourg, Allemagne
	Ponant Cruises	L'Austral	10 500/ 268	5/2011	150 €	Fincantieri, Italie
	Carnival	Carnival Magic	130 000/4 631	5/2011	565 €	Fincantieri - Monfalcone (Trieste) - Italie
	Seabourn	Seabourn Quest	32 000/450	5/2011	200 €	T. Mariotti, Genès, Italie
	Costa	Costa Favolosa	114 200/3 780	10/2011	510 €	Fincantieri - Marghera (Venice) - Italie
	Celebrity	Celebrity Silhouette	122 000/3 150	10/2011	698 \$	Meyer Werft, Papenbourg, Allemagne
2012						
	AIDA	à définir	71 000/2 644	4/2012	385 €	Meyer Werft, Papenbourg, Allemagne
	Oceania	Riviera	65 000/1 260	5/2012	530 \$	Fincantieri - Monfalcone (Trieste) - Italie
	Disney Cruise	Disney Fantasy	124 000/4 000	5/2012	850 \$	Meyer Werft, Papenbourg, Allemagne
	Costa	Costa Fascinosa	114 200/3 780	5/2012	510 €	Fincantieri - Marghera (Venice) - Italie
	Carnival	Carnival Breeze	130 000/4 631	6/2012	738 \$	Fincantieri - Monfalcone (Trieste) - Italie
	MSC	MSC Fantastica	140 000/4 087	6/2012	à définir	STX France de Saint-Nazaire, France
	Celebrity	Reflection	122 000/3 150	10/2012	698 \$	Meyer Werft, Papenbourg, Allemagne
2013						
	Princess	à définir	139 000/3 600	4/2013	558 €	Fincantieri, Italie
	AIDA	à définir	71 000/2 644	4/2013	330 €	Meyer Werft, Papenbourg, Allemagne
2014						
	Princess	à définir	139 000/3 600	4/2013	558 €	Fincantieri, Italie

Source : ECC et recherches IIC, année 2010

Le plus grand bateau de croisière jamais construit a été livré en novembre 2010 à la compagnie Royal Caribbean International. Il s'agit d'un navire de 362 mètres de long, 72 mètres de hauteur, 9,4 mètres de tirant d'eau, 225.282 de tonnages brutes, 5 400 passagers et 2 700 cabines (+2 165 membres d'équipage), jumeau du bateau «Oasis of the Sea», entré en service en 2009.

2. Le marché européen

Fin 2009⁴, 45 compagnies étaient résidentes en Europe (44 en 2006 et 42 en 2008) et 124 navires (contre 118 en 2006 et 129 en 2008) étaient en service avec une capacité de 127 000 lits bas (102 000 en 2006 et 116 000 en 2008). De plus, toujours en 2009, 64 bateaux de compagnies non-européennes ont navigué en Méditerranée (contre 47 en 2006 et 63 en 2008) avec une capacité de 76 600 lits bas (contre 51 300 en 2006 et 71 300 en 2008).

La croissance du marché en Méditerranée reste extrêmement forte et confirme la bonne santé du secteur qui, comme indiqué précédemment, ne semble avoir été affecté par la crise financière que pour les nouvelles constructions.

La possibilité donnée aux compagnies de déplacer leurs navires où elles veulent et en fonction de la demande du marché représente un atout déterminant qui rend ce marché unique et beaucoup plus réactif par rapport aux autres produits touristiques qui, en général, prévoient de forts investissements non transférables.

De plus, les politiques commerciales très agressives mises en place par les compagnies au cours des trois/quatre dernières années ainsi que les forts investissements en publicité sur tous les supports (télévision, Internet, réseaux sociaux, etc.) ont, jusqu'à présent, permis au secteur de la croisière de capter des parts de marché aux dépens des autres segments du marché du tourisme qui ont fortement subi les effets de la crise.

La marge de croissance de la croisière sur le marché du tourisme en général conserve donc un potentiel de progression, surtout en Méditerranée, destination qui a le moins subi les effets de la crise économique et financière en cours.

⁴ Les données officielles les plus récentes concernant ce secteur datent de 2009.

3. Les performances du secteur

Plus de 4,9 millions (4,4 millions en 2008) de résidents européens ont réservé une croisière (au niveau mondial) en 2009, soit une croissance de 11,3 % par rapport à 2008. Les européens représentent désormais presque 30 % des croisiéristes à l'échelle mondiale (ce pourcentage a presque doublé en 15 ans). Le nombre d'européens qui choisissent une croisière en Europe s'élève à 3,6 millions et ceux qui choisissent un itinéraire hors Europe à 1,3 millions.

Les croisiéristes en Europe ont atteint le nombre de 4,8 millions (+3,2 % par rapport à 2008), dont 75 % sont résidents européens.

La clientèle non-européenne qui choisit une croisière en Europe représente 1,2 millions de croisiéristes, dont la répartition exacte par pays de provenance reste imprécise (la majorité vient d'Amérique du Nord – Etats-Unis et Canada – à laquelle s'ajoute une part croissante, même si le pourcentage reste encore très limité, de croisiéristes provenant d'Asie).

L'Europe et la Méditerranée (qui en 2009 ont enregistré 23,8 millions des nuitées en croisière) attirent encore la grande majorité de croisiéristes, avec des performances intéressantes mais qui restent limitées pour des raisons liées à la durée de la saison utile, notamment en Mer Baltique qui couvre 13 % du marché.

La Méditerranée poursuit donc sa croissance en tant que destination de croisière avec 20 millions de nuitées en 2009 (18,9 millions en 2008), en augmentation de 5,8 % depuis 2008.

Les ports de la Méditerranée ayant les meilleures performances sont listés dans les tableaux suivants. Le Tableau 3 met en évidence les principaux ports en terme de nombre de passagers (en milliers), qu'il s'agisse de ports tête de ligne ou bien d'escales⁵, en faisant référence aux années 2006, 2008 et 2009.

Le Tableau 4 montre l'évolution du nombre de passagers (en valeur absolue) de 2004 à 2009 dans les principaux ports tête-de-ligne, qui se trouvent pour la plupart en Espagne et en Italie.

Tableau 3 - Les ports les plus fréquentés en nombre de passagers

Ports	Nombre de passagers											
	embarqués			dis- embarqué			escales			Total		
	2009	2008	2006	2009	2008	2006	2009	2008	2006	2009	2008	2006
Barcelone	593	573	389	587	571	393	971	926	625	2151	2070	1407
Civitavecchia	353	500	258	367	500	258	1082	819	684	1802	1819	1200
Palma Majorque	nd	300	240	nd	300	240	nd	531	525	nd	1131	1005
Naples	65	72	50	70	72	59	1130	1093	862	1265	1237	972
Savone	282	309	299	293	306	299	138	157	1	713	772	599
Venise	581	530	362	589	530	363	251	205	161	1421	1265	886

Source : MedCruise, European Cruise Council, IIC, année 2010

Barcelone confirme sa croissance continue (le trafic de croisiéristes a plus que doublé depuis 2004). Civitavecchia recule de quelques milliers de passagers par rapport à 2008, mais ils ont presque triplé depuis 2004. Naples progresse, Savone accuse une baisse du nombre des passagers et Venise connaît une forte augmentation.

⁵ A noter que les passagers des ports tête de ligne sont, en général, comptés deux fois, c'est-à-dire une première fois à l'occasion de l'embarquement et une deuxième fois à la fin de la croisière.

Tableau 4 - Les ports tête-de-ligne

Port tête de ligne	Pays	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Barcelone	Espagne	1.024.851	1.228.561	1.402.643	1.765.838	2.069.651	2.151.465
Civitavecchia	Italie	659.277	983.171	1.268.477	1.586.101	1.818.616	1.802.938
Pirée (Athènes)	Grèce	407.723	502.308	771.241	1.000.000	1.290.000	1.500.000
Venise	Italie	677.976	815.153	885.664	1.003.529	1.265.000	1.420.980
Palma Majorque	Espagne	744.974	877.912	923.868	1.048.906	1.131.147	1.056.215
Savone	Italie	530.057	595.859	599.000	761.000	772.000	712.681
Gênes	Italie	310.000	362.000	475.134	520.197	547.905	671.468

Source : Sur la base des données des ports, de MedCruise et de Cruise Europe ; IIC, année 2010

Le Tableau 4 met en évidence le fait que la plupart des ports qui totalisent les meilleures performances sont italiens. Ce phénomène s'explique par la position des ports italiens en Méditerranée d'une part et, d'autre part, par les caractéristiques infrastructurelles des ports, qui, pour être choisis par les compagnies comme tête-de-ligne, doivent garantir des caractéristiques spécifiques que les ports italiens ont su satisfaire plus rapidement.

Le Tableau 5 montre, enfin, l'évolution du nombre de passagers dans les principaux ports de la Méditerranée, qu'il s'agisse de ports tête de ligne ou de ports d'escales.

Tableau 5 - Les performances en nombre des croisiéristes

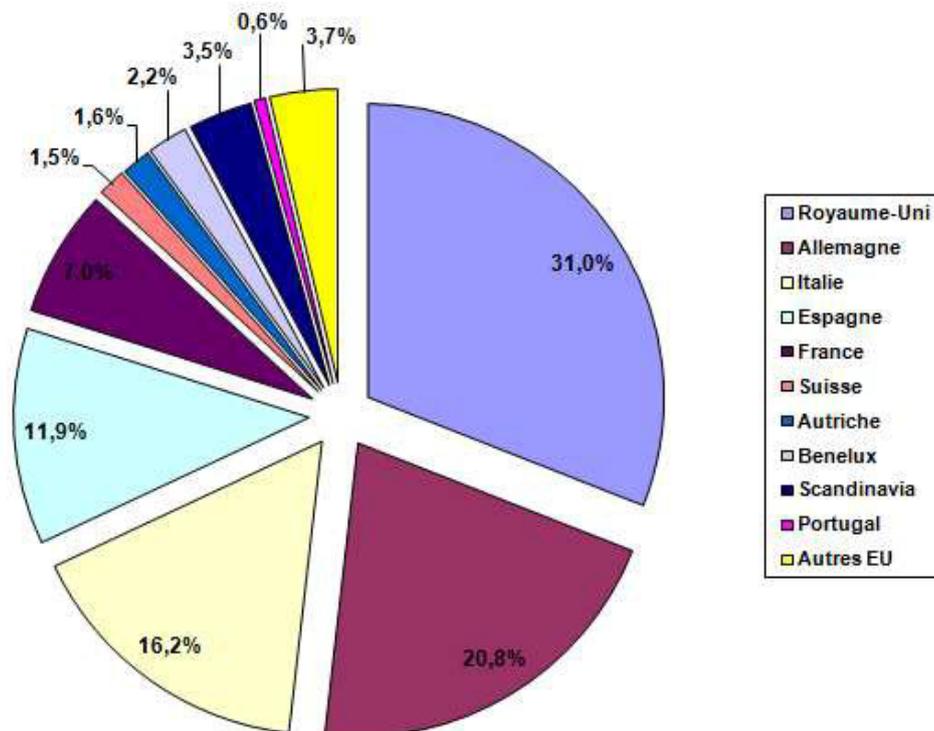
Ports	Pays	2007	2008	2009	var % 07/09
Barcelone	Espagne	1.765.838	2.069.651	2.151.465	21,8
Civitavecchia	Italie	1.586.101	1.818.616	1.802.938	13,7
Palma Majorque	Espagne	1.048.906	1.131.147	1.056.215	0,7
Naples	Italie	1.151.345	1.237.078	1.265.000	9,9
Venise	Italie	1.003.529	1.215.088	1.420.980	41,6
Pirée (Athènes)	Grèce	1.000.000	1.290.000	1.500.000	50,0
Savone	Italie	761.000	772.000	712.681	-6,3
Gênes	Italie	520.197	547.905	671.468	29,1
Livourne	Italie	713.144	849.050	795.313	11,5
Nice/Villefranche/Cannes	France	559.411	708.785	742.668	32,8
Limassol/Larnaka	Chypre	427.408	376.296	320.467	-25,0
Marseille	France	434.087	540.000	622.300	43,4
Valette	Malte	487.817	556.861	441.913	-9,4
Palerme	Italie	471.395	537.721	478.900	1,6
Bari	Italie	351.897	465.739	567.885	61,4
Messine	Italie	291.296	337.117	253.200	-13,1
Malaga	Espagne	290.558	352.875	487.955	67,9
Monte Carlo	Monaco	184.117	231.639	35.904	28,1
Gibraltar	Gibraltar - RU	275.993	308.989	348.199	26,2
Ajaccio	France	191.548	197.571	229.882	20,0
Valence	Espagne	179.209	199.335	184.909	3,2

Source : Sur la base des données des ports, de MedCruise et de Cruise Europe, année 2010

A noter, les fortes progressions depuis 2007 de Malaga, Bari, Marseille, Nice-Villefranche-Cannes et Gênes.

En ce qui concerne la nationalité des passagers, les anglais, les allemands, les italiens, les espagnols et les français couvrent 86,9 % du total.

Figure 4 - La distribution des nationalités européennes



Source : ECC, 2010

Les anglais représentent 30 % du marché ; les allemands 20,8 %. Leurs destinations privilégiées se situent en Méditerranée. Les italiens et les espagnols s'intéressent de plus en plus aux itinéraires se trouvant au nord de l'Europe et en Mer Baltique, la destination de Saint Petersburg représentant un point d'attractivité très fort.

Tableau 6 - Les nationalités des passagers

Pays	Nombre passagers			% 2009
	2006	2008	2009	
Royaume-Uni	1 204 000	1 477 000	1 533 000	31,0 %
Allemagne	705 000	907 000	1 027 000	20,8 %
Italie	517 000	682 000	799 000	16,2 %
Espagne	391 000	497 000	587 000	11,9 %
France	242 000	310 000	347 000	7,0 %
Suisse	56 000	65 000	76 000	1,5 %
Autriche	44 000	59 000	80 000	1,6 %
Benelux	62 900	92 000	110 000	2,2 %
Scandinavie	23 000	123 000	173 000	3,5 %
Portugal	-	28 000	30 000	0,6 %
Autres UE	-	192 000	182 000	3,7 %
Total	3 475 000	4 432 000	4 944 000	100,0 %

Source : European Cruise Council, 2010

La progression du nombre de passagers anglais depuis 2006 est de 27,3 %, celle des allemands dépasse les 45 % ; elle représente 54,5 % pour les italiens, 50 % pour les espagnols et 43,3 % pour les français (sur une même période d'observation pour tous ces pays).

L'observation de la distribution des nuitées par pays de destination montre que les zones de la Méditerranée et de l'Europe du Nord sont les plus fréquentées.

Tableau 7 - Nombre de nuitées par pays de destination

Pays	Nombre nuitées 2009	Nombre nuitées 2008	% 2009	% 2008
Grèce	4 973 000	4 269 000	20,9	19,6
Italie	4 956 000	4 993 000	20,9	23,0
Espagne	4 118 000	3 600 000	17,3	16,6
France	1 851 000	1 787 000	7,8	8,2
Norvège	1 672 000	1 460 000	7,0	6,7
Portugal	825 000	786 000	3,5	3,6
Danemark	524 000	338 000	2,2	1,6
Suède	514 000	433 000	2,2	2,0
Royaume-Uni	454 000	406 000	1,9	1,9
Estonie	416 000	377 000	1,8	1,7
Malte	414 000	512 000	1,7	2,4
Gibraltar	348 000	308 000	1,5	1,4
Finlande	329 000	325 000	1,4	1,5
Allemagne	328 000	196 000	1,4	0,9
Chypre	225 000	227 000	1,0	1,1
Irlande	160 000	134 000	0,7	0,6
Pologne	153 000	137 000	0,6	0,6
Islande	144 000	112 000	0,6	0,5
Pays-Bas	113 000	79 000	0,5	0,4
Autres UE	255 000	283 000	1,1	1,3
Autres Europe*	984 000	966 000	4,1	4,4
Total	23 756 000	21 728 000	100	100

*comprend les escales à Saint Petersburg et en Mer noire.

Source : G.P.Wild, 2010 et IIC, 2010

Par rapport à 2008, la Grèce, le littoral méditerranéen de l'Espagne et de la France ont réalisé des performances intéressantes, grâce aux choix des compagnies qui ont opté pour des itinéraires en fonction : de leurs politiques commerciales, des conditions des ports (en termes d'infrastructures et de coûts) et des alternatives liées aux excursions à terre qui représentent une source de revenus très importante pour les compagnies. Il faut souligner que le produit croisière bénéficie d'un fort taux de « repeaters », c'est-à-dire de passagers qui répètent leur expérience et orientent leur choix en fonction de deux critères fondamentaux : les itinéraires et les navires⁶.

⁶ Certains passagers choisissent leur croisière en fonction du bateau et non en fonction de son itinéraire. Il existe même des sites Internet dédiés à certains bateaux ou bien des forums très fréquentés par les croisiéristes.

4. Le poids économique du secteur

L'évaluation des répercussions économiques du secteur est diffusée chaque année par « The European Cruise Council » qui regroupe la majorité des compagnies de croisière opérant sur la planète. En termes d'impact économique, le secteur de la croisière a généré en 2008 :

- 14,2 milliards de revenus directs induits par les compagnies et par les passagers ;
- 32,2 milliards de retombées sur le système économique européen total ;
- 311 512 emplois, ce qui représente environ 10 milliards d'euros en termes de salaires.

Les premières évaluations des effets de la crise financière montrent pour 2009 une réduction de 1,2 % de l'impact économique direct du secteur par rapport à 2008. Ceci est à relier à deux phénomènes majeurs, confirmés par les experts du secteur : la réduction de 11,5 % de la construction navale d'une part et l'augmentation de 6 % des coûts d'autre part (carburants, assurances, etc.).

Les performances du secteur attendues en 2009 étaient les suivantes :

- 14,1 milliards en impact directs (en diminution par rapport à 2008) ;
- 34,1 milliards en tant que retombées sur le système économique (en augmentation de 6 % par rapport à 2008) ;
- 296 288 emplois, soit une forte réduction (environ 5 %) par rapport à 2008.

Ainsi, chaque million de dépenses directes génère 2,42 millions de retombées économiques totales et environ 21 emplois (avec un salaire moyen brut de 30 000 euro/an).

Si l'on analyse en détail l'impact direct du secteur en Europe (14,1 milliards contre 10,6 en 2006, mais 14,2 en 2008), on observe que :

- les passagers (ainsi que les équipages) ont dépensé 2,9 milliards d'euros pendant leurs visites (contre 2 en 2006 et 2,7 en 2008) ; le calcul comprend également les dépenses pré et post croisière dans les ports tête-de-ligne ainsi que tous les achats-cadeaux, etc.) ;
- les chantiers pour la construction des bateaux représentent 4,6 milliards (contre 4,1 en 2006 et 5,2 en 2008), soit une réduction de 11,5 % par rapport à 2008 ;
- les dépenses des compagnies représentent 5,4 milliards (contre 3,5 milliards en 2006 et 5,1 en 2008) auxquels il faut ajouter les données relatives aux salaires du personnel qui atteint presque 1,2 milliards (contre 1 milliard en 2006).

Les compagnies de croisière peuvent compter sur 4 500 employés dans les sièges et les bureaux administratifs auxquels s'ajoutent environ 46 500 européens embarqués.

En ce qui concerne les dépenses des compagnies de croisière (5,4 milliards) :

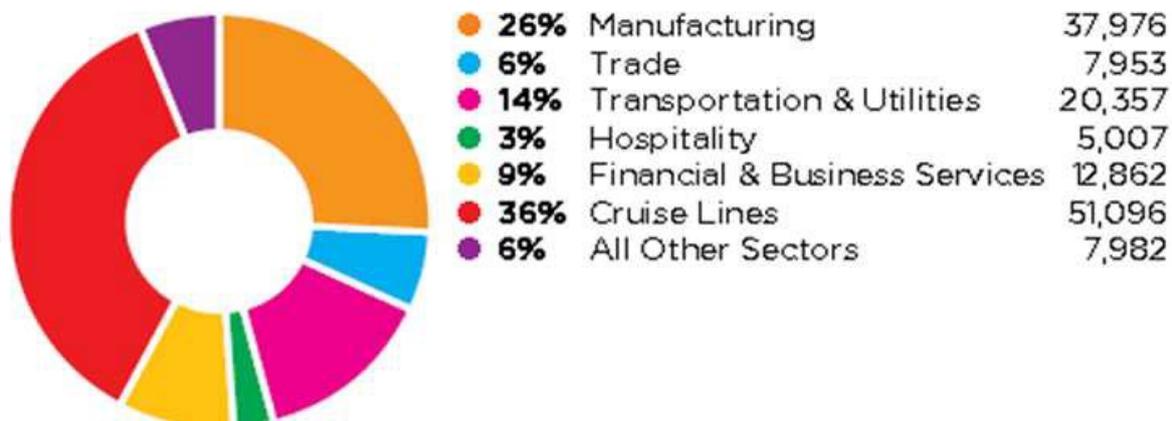
- 479 millions (contre 268 en 2006 et 385 en 2008) couvrent les denrées alimentaires (« food and beverage ») ;
- 646 millions concernent les carburants (contre 327 en 2006 et 578 en 2008) ;
- 491 millions sont dépensés pour la gestion des équipements (contre 317 en 2006 et 512 en 2008) ;
- 825 millions sont payés en commissions aux agences de voyage (contre 495 en 2006 et 750 en 2008) ;
- 1,2 milliards (contre 640 millions en 2006 et 700 en 2008) pour les services financiers et commerciaux (assurances, publicité, consulting, etc.).

En ce qui concerne les passagers (2,9 milliards) :

- 1,3 milliards (contre 989 millions en 2006) sont dépensés pour les billets d'avion, les taxes portuaires, les excursions ;
- 1,45 milliards sont dépensés par les croisiéristes (contre 1 en 2006 et 1,4 en 2008) ;
- 150 millions sont relatives aux dépenses des équipages dans les ports.

Selon les estimations de ECC, le nombre d'emplois directs générés par le secteur s'élevait en 2009 à 143 233 (107 780 en 2006 et 150 369 en 2008), les emplois indirects s'élevaient à 108 975 (116 888 en 2008) et les emplois induits à 44 080 (44 255 en 2008).

Figure 5 - Emplois directs générés par le secteur croisière en Europe



Source : ECC, 2010

Pour la première fois en 2009, une baisse sensible en termes d'emplois a été enregistrée.

Tableau 8 - Répartition des emplois directs générés par le secteur des croisières

Secteur	Emplois directs 2008	Emplois directs 2009	Variation sur 2008 (%)	% du total (2009)
Agriculture, mine et construction	107	100	-6,54	0,1
Fabrication	50 528	37 976	-24,84	26,5
Alimentation et tabac	1 528	2 188	43,19	1,5
Textile	1 050	1 476	40,57	1,0
Papier et impression	691	1 025	48,34	0,7
Pétrochimie	855	820	-4,09	0,6
Roches, argiles et verres	103	157	52,43	0,1
Métaux	3 305	2 014	-39,06	1,4
Machines	3 485	1 060	-69,58	0,7
Machines électriques	748	628	-16,04	0,4
Construction navale	36 922	25 938	-29,75	18,2
Autre fabrication	1 841	2 670	45,03	1,9
Commerce de gros et de détail	7 226	7 953	10,06	5,6
Hôtellerie	4 723	5 007	6,01	3,5
Transports et services	18 799	20 258	7,76	14,1
Services financiers et professionnels	11 173	12 862	15,12	8,9
Finance, Assurance et immobilier	691	899	30,1	0,6
Services professionnels	10 482	11 963	14,13	8,3
Services à la personne et gouvernement	3 072	7 981	159,8	5,6
Sous-total	95 628	92 137	-3,65	64,3
Salariés de compagnies de croisière*	54 741	51 096	-6,66	35,7
Total	150 369	143 233	-4,75	100

*European Nationals

L'analyse du Tableau 8 atteste de la forte réduction des emplois dans les domaines de la construction navale, des équipements et des métaux.

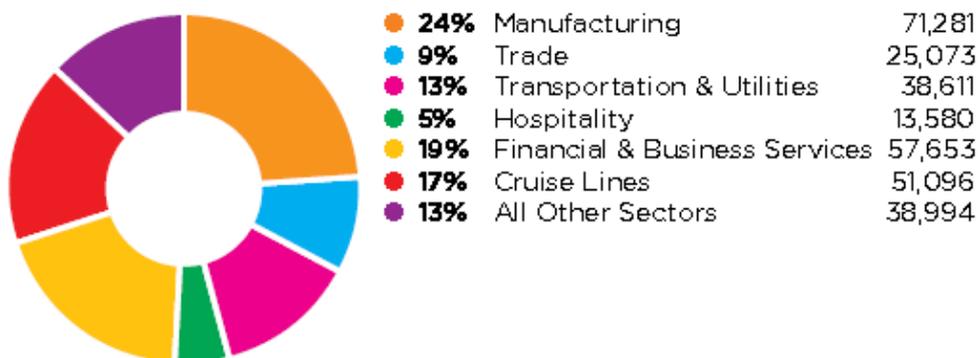
Au total, 296 288 emplois indirects ont été recensés en 2009 (contre 311 512 en 2008 et 225 586 en 2006), répartis entre les secteurs récapitulés dans le Tableau 9 et la Figure 6 :

Tableau 9 - Répartition des emplois indirects générés par le secteur des croisières

Secteur	Nbre total d'emplois 2008	Nbre total d'emplois 2009	Variation sur 2008 (%)	% du total (2009)
Agriculture, mine et construction	26 369	14 914	-43,44	5,0
Fabrication	94 061	71 281	-24,22	24,1
Alimentation et tabac	3 462	4 611	33,19	1,6
Textile	4 575	4 022	-12,09	1,4
Papier et impression	3 648	3 551	-2,66	1,2
Pétrochimie	4 777	3 507	-26,59	1,3
Roches et verres	1 314	1303	-0,84	0,4
Métaux	13 870	10 440	-24,73	3,4
Machines	7 592	3 457	-54,47	1,2
Machines électriques	5 475	3 129	-42,85	1,1
Équipements de transport	44 244	30 679	-30,66	10,3
Autres fabrications	5 104	6 582	-28,96	2,2
Commerce de gros et de détail	21 373	25 073	17,31	8,5
Hôtellerie	12 930	13 580	5,03	4,6
Transports et services	38 442	38 611	0,44	13,0
Transport aérien	6 065	5 284	-12,88	1,8
Services de transport	18 968	19 325	1,88	6,6
Autres transports	6 587	8 881	34,83	3,0
Communications et services	6 823	5 121	-24,95	1,7%
Services financiers et professionnels	48 697	57 653	18,39	19,5
Finance, Assurance et immobilier	8 046	8 865	10,18	3,0
Services professionnels	40 651	48 788	20,02	16,5
Services à la personne et gouvernement	14 898	24 080	61,63	8,1
Sous-total	256 771	245 192	-4,51	82,8
Salariés de compagnies de croisière	54 741	51 096	-6,66	17,2
Total	311 512	296 288	-4,89	100,0

Source : G.P. Wild, 2010 et IIC, 2010

Figure 6 - Emplois indirects générés par le secteur des croisières en Europe (2009)



Source : ECC, 2010

La répartition par pays des emplois montre que trois pays européens, l'Italie, le Royaume-Uni et l'Allemagne, représentent près de 62 % du total. L'Italie représente plus de 32 % des emplois avec 96 076 emplois (l'occupation liée au secteur est maintenue bien que l'on enregistre une petite réduction par rapport

à 2008). La contraction des emplois touchant l'Allemagne, la France, la Norvège et surtout la Pologne est significative.

Tableau 10 - Répartition des emplois par pays

Pays	Total emplois 2008	Total emplois 2009	Variation sur 2008 (%)	% du total 2009	% du total 2008
Italie	97 152	96 076	-1,11	32,4	31,2
Royaume-Uni	49 015	55 599	13,43	18,8	15,7
Allemagne	41 560	31 395	-24,46	10,6	13,3
Espagne	22 397	24 248	8,26	8,2	7,2
Finlande	14 268	13 658	-4,28	4,6	4,6
France	18 265	15 128	-17,17	5,1	5,9
Norvège	13 974	10 897	-22,02	3,7	4,5
Grèce	10 775	11 794	9,46	4,0	3,5
Portugal	7 048	7 296	3,52	2,4	2,3
Pologne	7 903	2 411	-69,49	0,8	2,5
Top 10 (2008)	282 357	268 502	-4,91	90,6	90,7
Pays-Bas	4 079	4 753	16,52	1,6	1,3
Malte	1 666	2 531	51,92	0,8	0,5
Hongrie	2 095	-	Nd	-	0,7
Suède	1 993	2 036	2,16	0,7	0,6
Chypre	1 355	1 052	-22,36	0,4	0,4
Danemark	2 013	1 931	-4,07	0,7	0,7
Reste de l'UE+3	15 954	15 483	-2,95	5,2	5,1
Total	311 512	296 288	-4,89	100,0	100,0

Source : G.P. Wild, 2009-2010 et IIC, année 2010

Il existe enfin une corrélation entre le nombre d'emplois par pays et l'impact économique direct par pays. En termes d'impact économique, l'année 2009 enregistre des performances positives par rapport à 2008 en Italie, au Royaume-Uni, en Espagne, en Grèce et aux Pays Bas. Ce qui n'est pas le cas en Allemagne, en France et en Norvège.

Tableau 11 – Répartition de l'impact économique général par pays

Pays	Impact économique direct 2008 (Millions d'euros)	Impact économique direct 2009 (Millions d'euros)	% du total 2009	% du total 2008
Italie	4 318	4 331	30,8	30,4
Royaume-Uni	2 263	2 408	17,1	15,9
Allemagne	2 351	1 918	13,7	16,5
France	1 399	1 158	8,2	9,8
Espagne	1 078	1 119	8	7,6
Finlande	902	906	6,4	6,3
Norvège	477	417	3	3,4
Grèce	471	598	4,3	3,3
Pays-Bas	204	290	2,1	1,4
Portugal	180	169	1,2	1,3
Danemark	156	203	1,4	1,1
Suède	142	158	1,1	1,0
Malte	65	62	0,4	0,5
Chypre	46	49	0,3	0,3
Autriche	32	32	0,2	0,2
Autres pays	132	233	1,8	0,9
Total	14 216	14 051	100	100

Source : G.P. Wild, 2009, 2010 et IIC, année 2010

5. Les itinéraires en Méditerranée

Les itinéraires en Méditerranée restent classiques, avec une croissance importante du nombre d'escales dans les îles grecques qui prennent, en 2009, le premier rang en termes des nuitées (voir Tableau 7).

Espagne, Italie et France cumulent environ 47 % du total des nuitées en Méditerranée occidentale, la Grèce représentant plus de 20 % du total et dominant en Méditerranée orientale. La durée moyenne d'une croisière est de 6 jours.

Une des raisons du succès de la Méditerranée réside dans la possibilité de diversifier les itinéraires par rapport aux standards des Caraïbes (tout en précisant qu'une partie non négligeable des croisiéristes, même en Méditerranée, ne débarque pas toujours du navire pendant l'itinéraire). Ainsi, l'offre variée d'itinéraires permet de répondre à une demande majoritairement composée de deux classes d'âge : les passagers américains, dont l'âge moyen est de l'ordre de soixante ans ; les passagers d'origine européenne âgés de 35 à 50 ans voyageant en famille avec des enfants (de tous âges – on signale, par ailleurs, que les forfaits vendus par les compagnies prévoient très souvent la gratuité pour les enfants et les jeunes jusqu'à 18 ans).

La mer Méditerranée permet de réaliser des itinéraires très variés et différents en fonction de la période de l'année. Le nombre d'escales est très important et en forte croissance depuis le début des années 2000.

Le nombre des « home ports » (c'est-à-dire des ports origine/destination d'un itinéraire de croisière – tête-de-ligne) n'atteint pas les 16 % du total des escales, supérieures à 150.

Les ports tête-de-ligne doivent assurer des services, soit aux navires, soit aux passagers, services qui ne sont pas présents partout. La Figure 7 présente la répartition des différentes catégories de ports en Méditerranée.

Figure 7 - Les principaux ports de croisière en Méditerranée



Source : IIC, année 2010

Dans les listes qui suivent figurent, en fonction de leur typologie, les principaux ports visités par les bateaux de croisière en Méditerranée.

Tableau 12 - Liste des ports tête-de-ligne pour les croisières en Méditerranée

N. de port	Port	Nation	Typologie de port
1	Ancône	Italie	escale - tête de ligne
2	Barcelona	Espagne	escale - tête de ligne
3	Bari	Italie	escale - tête de ligne
4	Capri	Italie	escale - tête de ligne
5	Carthagène	Espagne	escale - tête de ligne
6	Catane	Italie	escale - tête de ligne
7	Civitavecchia - Rome	Italie	escale - tête de ligne
8	Gênes	Italie	escale - tête de ligne
9	Larnaka	Chypre	escale - tête de ligne
10	Limassol	Chypre	escale - tête de ligne
11	Livourne	Italie	escale - tête de ligne
12	Marseille	France	escale - tête de ligne
13	Messine	Italie	escale - tête de ligne
14	Monte-Carlo	Principauté de Monaco	escale - tête de ligne
15	Naples	Italie	escale - tête de ligne
16	Palerme	Italie	escale - tête de ligne
17	Pirée	Grèce	escale - tête de ligne
18	Salerno	Italie	escale - tête de ligne
19	Savone	Italie	escale - tête de ligne
20	Sorrente	Italie	escale - tête de ligne
21	Trieste	Italie	escale - tête de ligne
22	Toulon	France	escale - tête de ligne
23	Venise	Italie	escale - tête de ligne
24	Villefranche - Nice	France	escale - tête de ligne

Source : IIC, année 2010

Les 24 ports tête-de-ligne recensés se trouvent en totalité sur la rive nord de la Méditerranée, hormis quelques-uns qui se situent à Chypre. Les ports tête-de-ligne des compagnies les plus importantes se concentrent dans 12 ports.

Le Tableau 13 regroupe les différents ports accueillant des bateaux de croisière en Méditerranée ou dans les zones voisines dont une partie de l'itinéraire s'effectue en Méditerranée.

Tableau 13 - La liste des ports escales des croisières en Méditerranée

N. de port	Port	Nation	Typologie de port
1	Agadir	Maroc	escale ⁷
2	Aghios Nikolaos	Grèce	escale
3	Ajaccio	France - Corse	escale
4	Alanya - Antalya	Turquie	escale
5	Alexandrie	Égypte	escale
6	Alger	Algérie	escale
7	Alghero	Italie - Sardaigne	escale
8	Alicante	Espagne	escale
9	Almería	Espagne	escale
10	Amalfi	Italie	escale
11	Amorgos	Grèce - Crète	escale
12	Argostoli	Grèce	escale
13	Ashdod	Israël	escale
14	Bastia	France - Corse	escale
15	Beyrouth	Liban	escale
16	Bodrum	Turquie	escale
17	Bonifacio	France - Corse	escale
18	Brac	Croatie	escale

⁷ Le port d'Agadir (Océan atlantique) est inclus dans des itinéraires de croisière en Méditerranée.

N. de port	Port	Nation	Typologie de port
19	Brindisi	Italie	escale
20	Cagliari	Italie	escale
21	Calvi	France - Corse	escale
22	Canakkale	Turquie	escale
23	Cannes	France	escale
24	Capodistria	Slovénie	escale
25	Capri	Italie	escale
26	Carthagène	Espagne	escale
27	Casablanca	Maroc	escale ⁸
28	Cassis	France	escale
29	Castellón	Espagne	escale
30	Ceuta	Espagne	escale
31	Chania	Grèce	escale
32	Collioure (Port Vendres)	France	escale
33	Corfou	Grèce	escale
34	Corinto	Grèce	escale
35	Crète	Grèce	escale
36	Chypre	Chypre	escale
37	Délos	Grèce	escale
38	Dikili	Turquie	escale
39	Dubrovnik	Croatie	escale
40	Durrës	Albanie	escale
41	Efeso	Turquie	escale
42	Fethiye	Turquie	escale
43	Fiskardho	Grèce – Céphalonie	escale
44	Folegandros	Grèce	escale
45	Gabès	Tunisie	escale
46	Giannutri	Italie	escale
47	Gibraltar	Royaume – Uni	escale
48	Gythion	Grèce	escale
49	Haïfa	Israël	escale
50	Héraklion	Grèce	escale
51	Hvar	Croatie	escale
52	Ibiza	Espagne	escale
53	Ilos	Grèce	escale
54	Istanbul	Turquie	escale
55	Iskenderun	Turquie	escale
56	Itea	Grèce	escale
57	Izmir -Smyrne	Turquie	escale
58	Katakolon	Grèce	escale
59	Kavala	Grèce	escale
60	Khios	Grèce	escale
61	Koper	Slovénie	escale
62	Korčula	Croatie	escale
63	Kos	Grèce	escale
64	Kotor	Monténégro	escale
65	Kuşadası	Turquie	escale
66	La Goulette	Tunisie	escale
67	La Rochelle	France	escale
68	La Savina	Espagne - Îles Baléares – Formentera	escale
69	La Spezia	Italie	escale
70	La Valette	Malte	escale
71	Larnaka	Chypre	escale
72	Lattakia	Syrie	escale
73	Le Lavandou	France	escale
74	Lemnos ou Limnos	Grèce	escale
75	Limassol	Chypre	escale
76	Lipari	Italie – Sicile	escale
77	Livourne	Italie	escale

⁸ Le port de Casablanca (Océan atlantique) est inclus dans des itinéraires de croisière en Méditerranée.

N. de port	Port	Nation	Typologie de port
78	Mahón ou Maó	Espagne	escale
79	Málaga	Espagne	escale
80	Marmaris	Turquie	escale
81	Mersin	Turquie	escale
82	Milo ou Milos	Grèce	escale
83	Minorque	Espagne	escale
84	Molyvos	Grèce - Lesbos	escale
85	Monemvasia	Grèce	escale
86	Monte-Carlo	Monaco	escale
87	Motril	Espagne	escale
88	Myconos ou Mykonos	Grèce	escale
89	Mytilène Lesbos	Grèce - Lesbos	escale
90	Nafplio -Nauplie	Grèce	escale
91	Navplion	Grèce	escale
92	Naxos	Grèce	escale
93	Olbia	Italie	escale
94	Olimpia	Grèce	escale
95	Palamos	Espagne	escale
96	Palma de Majorque	Espagne	escale
97	Paphos	Chypre	escale
98	Paros	Grèce	escale
99	Patmos	Grèce	escale
100	Pescara	Italie	escale
101	Ploce	Croatie	escale
102	Pollensa	Espagne - Îles Baléares – Majorque	escale
103	Poltu Quatu	Italie – Sardaigne	escale
104	Ponza	Italie	escale
105	Poros	Grèce	escale
106	Port Saïd	Égypte	escale
107	Porto Azzurro	Italie – Île d'Elbe	escale
108	Porto Cervo	Italie – Sardaigne	escale
109	Porto Empedocle	Italie	escale
110	Porto Venere	Italie	escale
111	Portoferraio	Italie	escale
112	Portofino	Italie	escale
113	Propriano	France - Corse	escale
114	Pula	Croatie	escale
115	Rapallo	Italie	escale
116	Ravenne	Italie	escale
117	Rethimnon	Grèce – Crète	escale
118	Rhodes	Grèce	escale
119	Rijeka	Croatie	escale
120	Rovinj	Croatie	escale
121	Safaga	Égypte	escale ⁹
122	Saint - Tropez	France	escale
123	Saint Raphaël	France	escale
124	Santa Margherita Ligure	Italie	escale
125	Santorini	Grèce	escale
126	Sarande	Albanie	escale
127	Sérifos	Grèce	escale
128	Sète	France	escale
129	Šibenik	Croatie	escale
130	Sorrente	Italie	escale
131	Souda Bay	Grèce	escale
132	Spetses	Grèce	escale
133	Split	Croatie	escale
134	Syracuse	Italie – Sicile	escale
135	Tanger	Maroc	escale ¹⁰

⁹ Le port de Safaga (Mer rouge) est inclus dans les itinéraires de croisière en Méditerranée.

¹⁰ Le port de Tanger (déroit de Gibraltar) est inclus dans les itinéraires de croisière en Méditerranée.

N. de port	Port	Nation	Typologie de port
136	Taormine	Italie	escale
137	Tarragone	Espagne	escale
138	Tartous	Syrie	escale
139	Taşucu	Turquie	escale
140	Thessalonique	Grèce	escale
141	Toulon	France	escale
142	Trapani	Italie	escale
143	Trieste	Italie	escale
144	Tripoli	Lybie	escale
145	Trogir	Croatie	escale
146	Tunis	Tunisie	escale
147	Valencia	Espagne	escale
148	Villefranche - Nice	France	escale
149	Volos	Grèce	escale
150	Xlendi	Malte - Île de Gozo	escale
151	Zadar	Croatie	escale
152	Zakinthos	Grèce	escale

Source: IIC, 2010

La situation relative aux escales se présente comme suit : 75 % se situent en Italie, Espagne, France, Grèce, Croatie, Slovénie ; 9 % en Turquie et Chypre et seulement 7 % en Afrique du nord. La forte concentration de paquebots dans la mer Méditerranée génère de plus en plus de difficultés que ce soit du point de vue logistique ou opérationnel. Tout cela explique la forte concentration, voire actuellement la congestion, des ports tête-de-ligne. Seul un nombre limité de ports précédemment listés sont en mesure d'accueillir les plus grands bateaux de croisière.

La croissance du secteur au cours des dernières années n'a été accompagnée ni d'une expansion adéquate, ni d'une adaptation suffisante des ports. Seuls les ports tête-de-ligne ont réalisé, ou sont en train de réaliser, d'importants travaux d'adaptation des quais (la longueur des derniers bateaux de Royal Caribbean de la série « Oasis of the Sea » atteint 360 mètres).

Aujourd'hui, peu de ports sont en mesure de gérer de façon soutenable le trafic des bateaux et des passagers (que ce soit du point de vue de la gestion ou de l'environnement).

Certains ports ont lancé des études de faisabilité pour la mise en place du « cold ironing », c'est à dire l'alimentation des bateaux en énergie directement à quai afin de permettre l'arrêt des moteurs ou des générateurs de bord et de réduire ainsi les nuisances en terme de bruit et de pollution des ports et des villes portuaires.

La congestion des ports est donc une réalité, surtout les jours de départ des croisières. De nombreux navires de plus petite taille cherchent à réduire les escales dans les ports congestionnés pour choisir des ports plus petits et moins fréquentés. De même qu'aux Caraïbes, on peut désormais observer en Méditerranée des « assauts » de croisiéristes dans certaines destinations européennes, perçus désormais presque négativement par les opérateurs économiques des territoires. En effet leur pouvoir d'achat est souvent limité et la congestion générée risque de rendre moins attractives certaines destinations touristiques.

Plusieurs analyses montrent qu'une grande partie des passagers (70 %) rentre à bord pour déjeuner (étant donné que les repas font partie du forfait) et que la moyenne des dépenses à terre est très basse (moins de 50 euros dépensés par escale par croisiériste)¹¹.

Les compagnies organisent des « tours » pour optimiser les dépenses de leurs passagers. Elles réalisent en effet leurs marges les plus importantes sur les dépenses réalisées à bord par le client et sur les excursions à terre qu'elles organisent directement. Cependant le nombre des croisiéristes « free », c'est-à-dire qui descendent à terre en visite sans être accompagnés, est en forte croissance.

¹¹ Une récente enquête (nov.2010) de l'IIC pour le Port de Gênes a relevé une dépense moyenne par croisiériste de 26 euros avec une valeur modale atteignant 18€. Ceci s'explique du fait que les navires de croisières accostent au Port de Gênes le dimanche, lorsque les magasins et commerce sont fermés.

Il convient par ailleurs de prendre acte que l'émergence du phénomène des compagnies de croisière « low cost » prévue en 2008 n'a pas eu de suite intéressante.

6. Les infrastructures portuaires

Les éléments infrastructurels nécessaires pour un port afin de pouvoir accueillir des bateaux de croisière sont :

- Des quais adaptés (jusqu'à 360 mètres pour les plus grands bateaux aujourd'hui en service) avec un tirant d'eau de 10 mètres minimum ;
- Des terminaux passagers fonctionnels (surtout dans les ports tête-de-ligne), disposant de passerelles d'accès directement reliées aux bateaux et répondant aux normes de sécurité internationales ;
- Des parkings pour autos (de longue durée, à coûts réduits) en tête-de-ligne et des parkings pour les autocars pour les excursions (soit pour les escales, soit pour les têtes-de-ligne) ;
- Un système de contrôle et de traitement des bagages bien organisé et efficace (tête-de-ligne) avec un niveau de sécurité élevé (ISPS code¹², rayons X, détecteurs de métaux) ;
- Des procédures d'enregistrement efficaces (les bateaux accueillent un nombre de plus en plus important de passagers) ;
- Une logistique de compagnie très performante pour les approvisionnements (tête-de-ligne) ;
- Une optimisation des transferts terrestres liée à de très bonnes connexions au réseau de transport (chemin de fer et aéroport).

En ce qui concerne les services mis à disposition par les ports, il est fondamental de disposer :

- D'une bonne qualité d'accueil des touristes (informations touristiques et services d'assistance aux passagers) ;
- De facilités d'accès au système de transports en commun ;
- De systèmes pour la sécurité du personnel ;
- De panneaux d'information pour les touristes (croisiéristes en particulier) ;
- D'itinéraires pédestres bien signalés ;
- De systèmes de transports en commun efficaces ;
- D'horaires flexibles des commerces ;
- De support local aux excursions organisées par les compagnies.

L'accueil à terre de croisiéristes, plus principalement des « free » (qui n'achètent pas les excursions à bord) devient un enjeu majeur, puisque un nombre croissant d'institutions locales met en place des organismes de coordination interinstitutionnelle pour optimiser les retombées économiques de cette clientèle sur le territoire. Les villes destinations doivent donc s'organiser afin de gérer au mieux un flux de touristes qui reste à terre seulement quelques heures, le plus souvent en groupes (parfois importants en nombre et donc difficiles à gérer) et avec un pouvoir d'achat limité.

Les terminaux passagers représentent un investissement (de 10 à 20 millions d'euros) auquel les compagnies participent directement si elles peuvent en avoir une utilisation exclusive.

Le terminal devient ainsi, au-delà de ses prérogatives opérationnelles, un centre de profit pour les compagnies qui peuvent choisir de louer les espaces du terminal (séminaires, fêtes, etc.) quand les navires ne sont pas à quai.

¹² ISPS Code (International Ship and Port Facilities Security) : pour plus des précisions consulter: <http://www.trans-inst.org/defense-programs.html>.

7. Différences entre les ports du Nord et du Sud de la Méditerranée

Comme indiqué dans le Tableau 12, la plus grande partie des ports tête-de-ligne est située sur les côtes européennes de la Méditerranée.

Le Tableau 14 détaille la dotation en infrastructures des principaux ports méditerranéens. Sont représentés sur fond rouge les ports qui ne sont pas encore dotés d'un terminal passager croisière dédié, sur fond vert les ports qui ont la capacité d'accueillir les grands bateaux de croisière de dernière génération et enfin sur fond rose les ports qui ont besoin de capacités de dragage en vue d'augmenter la profondeur du port et ainsi la capacité d'accueillir les bateaux à fort tirant d'eau.

L'analyse du Tableau 14 montre que seuls les ports de la Goulette (Tunisie) et d'Alexandrie (Egypte) présentent une dotation en infrastructures comparable à celle des ports du rivage nord de la Méditerranée. La Turquie et Chypre présentent aussi des capacités d'accueil pour les bateaux de dernière génération, soit en termes de longueur de quais, soit en termes de tirants d'eau.

Tableau 14 - Dotation en infrastructures des principaux ports de la Méditerranée

Ports	Quais dédiés	Terminal Passagers	Longueur quai (min – max) (m)	Longueur >350m	Tirant d'eau (min-max) (m)
Ancône	1	oui	206	non	8,5
Barcelone	7	oui	160 - 700	oui	7,70 - 12,00
Bari	6	oui	250 - 300	non	8 - 11,50
Carthagène	2	non	344	non	12
Catane	2	oui	290	non	8 - 9,50
Civitavecchia - Rome	6	oui	219 - 537	oui	8,71 - 18,00
Gênes	5	oui	90 - 350	oui	4,50 - 11,00
Larnaka	nd	oui	250	non	11,4
Limassol	nd	oui	300-480	oui	11-14
Livourne	6	oui	170 - 940	oui	6,50 - 12,00
Marseille	7	oui	220 - 250	non	14,5
Messine	5	non	98 - 295	non	7,00 - 11,00
Monte-Carlo	1	non	130	non	7
Naples	10	oui	120-493	oui	5,00 - 10,00
Palerme	2	oui	304-319	non	9,00 - 12,00
Pirée	2	oui	79-201	non	nd
Salerne	1	oui	380	oui	11,5
Savone	1	oui	450	oui	9
Trieste	2	oui	240 - 389	oui	8 - 11
Toulon	4	oui	176 - 345	non	7,5 - 9,5
Villefranche - Nice	0	oui	180	non	10-15
Venise	3	oui	294	non	8,55
La Goulette	3	oui	320	non	11-12,2
Alexandrie	3	oui	200-500	oui	11
Istanbul	2	oui	527-627	oui	7 - 10
Bodrum	2	oui	220-240	non	9 - 22

Source : IIC, 2010

Les infrastructures physiques ne suffisent toutefois pas à garantir le développement de l'activité « croisière ». Il faut également garantir la présence de parkings, de services de bus, de taxis d'autant que la distance entre le port, le centre-ville et les nœuds des réseaux des transports (s'il s'agit des ports tête-de-ligne) est fondamentale.

Tableau 15 - Dotation en infrastructures des principaux ports de la Méditerranée

Port	Parking	Service navette/bus	Service taxi	Distance du centre-ville (km)	Distance de l'aéroport (km)	Distance de la gare (km)
Ancône	oui	-	-	1,2	18	1,9
Barcelone	oui	oui	oui	4	7	9
Bari	oui	oui	oui	0,8	7	1
Capri	-	-	-	3,5	50	38
Carthagène	oui	sur demande	oui	0,2	30	1
Catane	-	-	-	1,2	9,5	1,4
Civitavecchia - Rome	oui	-	-	1,2	65	0,5
Gênes	oui	sur demande	oui	1	5	0,5
Larnaka	oui	non	oui	2	6	non
Limassol	oui	oui	oui	5	70	non
Livourne	oui	oui	oui	0,5	13 (Pise)	3
Marseille	oui	-	-	2	25	2,5
Messine	oui	non	oui	en centre-ville	en centre-ville	en centre-ville
Monte-Carlo	non	-	oui	0,5	20	0,8
Naples	oui	sur demande	oui	en centre-ville	10	6
Palerme	oui	-	oui	0,5	25	2
Pirée	-	-	-	en centre-ville	8	8
Salerne	-	-	-	2	65 (Naples)	2,5
Savone	oui	-	-	1,5	42 (Gênes)	2
Sorrente	-	-	-	1	56 (Naples)	0,7
Trieste	oui	oui	oui	1,4	34	2
Toulon	non	oui	oui	0,3	24	1,2
Villefranche - Nice	oui	oui	oui	en centre-ville	14	6,5
Venise	oui	oui	oui	en centre-ville	16	11
La Goulette	-	oui	oui	8	18	nd
Alexandrie	-	oui	-	en centre-ville	40	nd
Istanbul	-	oui	oui	20	20	nd
Bodrum	-	oui	oui	en centre-ville	36	nd

Source : IIC, 2010

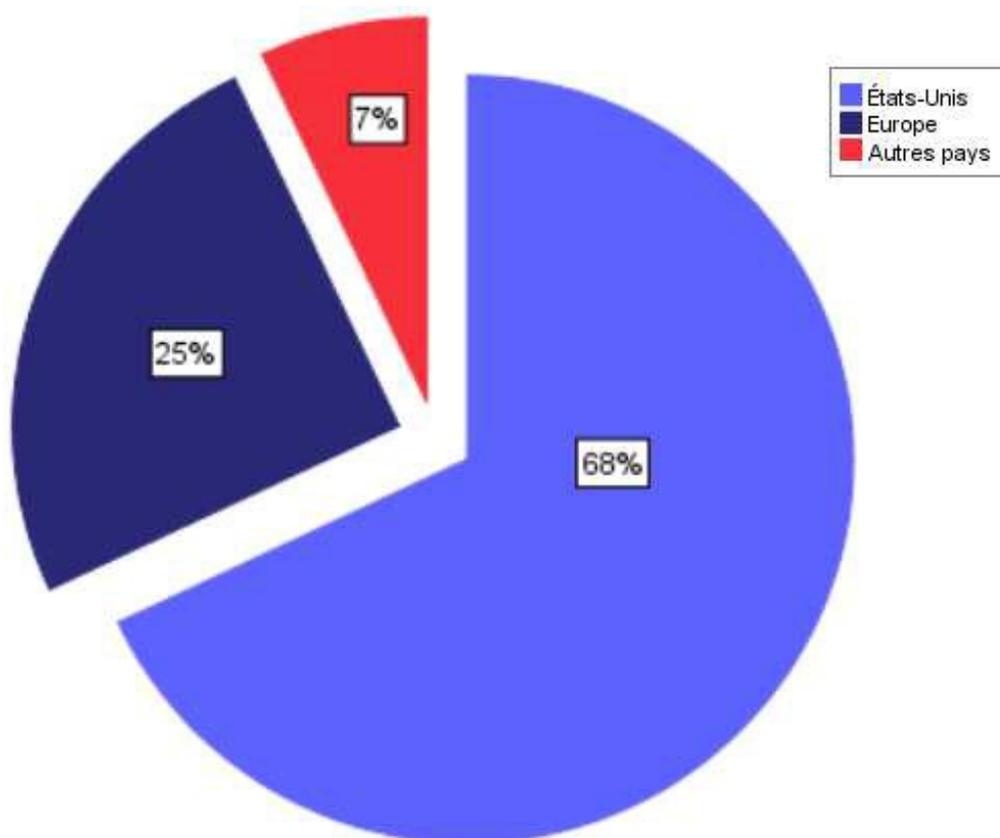
II. Le marché de la plaisance

1. Le contexte au niveau mondial

L'évaluation du parc nautique mondial est tirée des données fournies chaque année par les différentes MIA (Marine Industry Associations) du ICOMIA (International Council of Maritime Industry Associations) qui traitent les informations reçues par le biais d'un Comité statistique interne. L'activité de collecte des données s'avère souvent difficile et complexe ; le recueil des données nécessite de nombreux ajustements en fonction des différentes modalités de collecte des informations, des différentes classifications des embarcations et des niveaux de fiabilité variables des différentes sources consultées.

Une première segmentation par macro-région mondiale (ICOMIA, 2009) met en évidence une nette prépondérance des Etats-Unis (68 % du parc nautique mondiale), qui précèdent l'Europe (25 %) et le reste du monde (7 %). Les statistiques officielles ne ciblent pas spécifiquement la Méditerranée, mais une analyse détaillée des différentes sources suggère que la Méditerranée représente environ 20 % du parc nautique mondial. Cette répartition est stable depuis au moins 10 ans.

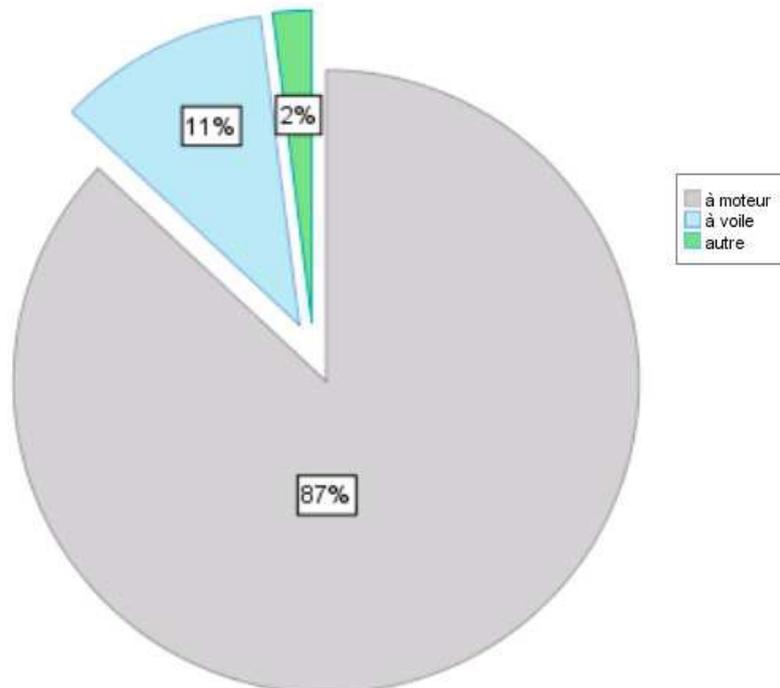
Figure 8 - Parc nautique mondial (2009)



Source : ICOMIA, 2010

Une deuxième entrée intéressante et utile pour comprendre ce secteur est la segmentation du parc nautique mondial par type de bateaux. Les bateaux à moteur représentent, en 2009, 87 % du total, contre 11 % pour la voile et 2 % pour les autres types (pneumatiques, canoë, etc.).

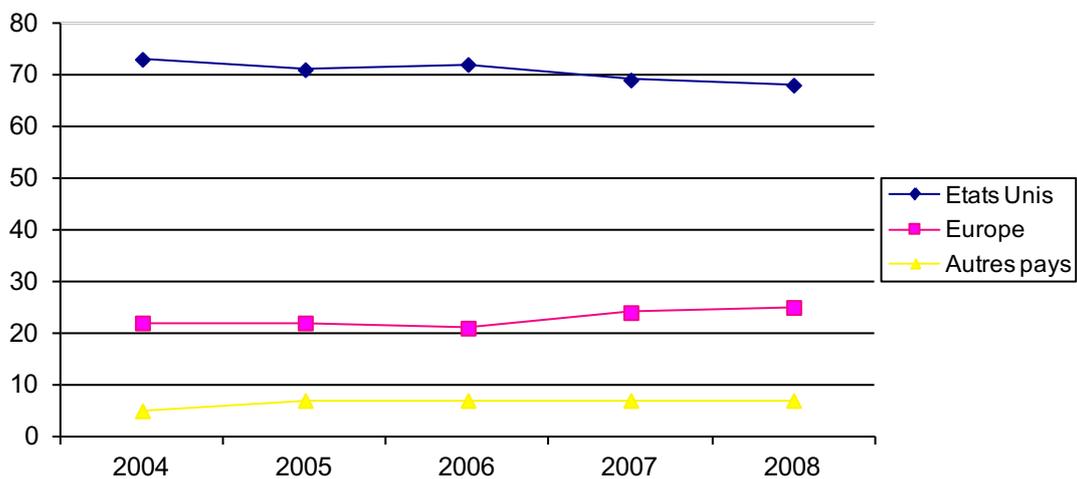
Figure 9 - Parc nautique mondial (segmentation par type) – 2009



Sources : ICOMIA, 2010

L'actuelle crise économique internationale ainsi que celle du secteur de la plaisance et de sa filière (données 2008 donc au début de la crise) ont provoqué un changement, au moins en partie, de la répartition du parc nautique entre les Etats-Unis et l'Europe, comme le montre le graphique suivant :

Figure 10 - Parc nautique mondial (évolution en pourcentage depuis 2004 par macro-région)



Source : sur la base des données ICOMIA, 2010 ; IIC, année 2010

Les premières estimations des organismes spécialisés et des associations du secteur enregistrent, pour la période 2009-2010, une baisse d'environ 30 % en termes de chiffre d'affaire du marché de la plaisance ainsi que plusieurs faillites ou situations d'extrême difficulté dans certains chantiers navals et, plus généralement, dans la filière. Les constructions neuves sont les plus touchées ; en revanche les secteurs de la maintenance et de la rénovation sont en plein développement (il est aujourd'hui moins cher de moderniser son propre bateau plutôt que d'en acheter un neuf).

Les pays scandinaves affichent encore un nombre de bateaux par 1 000 habitants très élevé par rapport aux autres pays examinés, pour lesquels on dispose de données mises à jour provenant de sources fiables.

Tableau 16 - Parc nautique mondial – Détail par pays, par type d'embarcation et nombre d'unités par 1000 habitants

Nation	Population	Unités de plaisance par 1000 habitants	Total parc nautique	Unités à voile	Unités à moteur in-bord	Unités à moteur hors-bord et rigide	Unités pneumatique >2,5 m et > 20 kg
Norvège	4 770 000	167	850 000	58 000	270 000	412 000	110 000
Suède	9 182 927	83	778 100	97 100	90 800	552 200	38 000
Finlande	5 300 000	143	734 100	19 000	93 000	620 000	2 100
Italie	58 751 000	10	615 585	nd	nd	nd	nd
Royaume-Uni	60 587 300	9	541 560	212 305	94 805	155 850	78 600
Pays-Bas	16 000 000	32	518 000	169 000	198 000	151 000	nd
France	63 743 000	8	491 651	141 847	97 763	146 636	105 405
Allemagne	82 438 000	5	441 530	120 475	88 932	232 123	nd
Espagne	44 110 000	4	185 300	16 315	133 595	nd	35 390
Grèce	10 723 000	13	136 450	8 200	12 500	103 020	12 730
Suisse	7 514 220	13	99 322	32 375	60 119	6 828	nd
Pologne	37 000 000	2	68 000	64 000	nd	nd	nd
Portugal	10 605 000	6	62 154	3 096	13 809	24 181	21 068
Irlande	4 156 000	6	26 900	nd	nd	nd	nd
EUROPE	414 880 447	13	5 548 652	941 713	1 153 323	2 403 838	403 293
Australie	21 000 000	37	780 000	nd	nd	nd	nd
Nouvelle-Zélande	4 200 000	111	462 000	42 160	20 260	374 980	24 600
Japon	127 771 000	2	258 000	12 000	232 000	nd	14 000
Argentine	42 000 000	3	139 950	2 950	14 500	99 500	23 000
Turquie	76 000 000	0,4	32 250	7 500	21 000	1 500	2 250
Afrique du Sud	47 900 000	0,5	25 000	nd	nd	nd	nd
Autres Pays	318 871 000	5	1 697 200	64 610	287 760	475 980	63 850
États-Unis	304 000 000	52	15 699 100	1 550 200	2 790 100	11 358 800	nd
Total	1 037 751 447	22	22 944 952	2 556 523	1 441 083	14 238 618	467 143

Source: ICOMIA, 2010

2. Evolution du parc nautique mondial

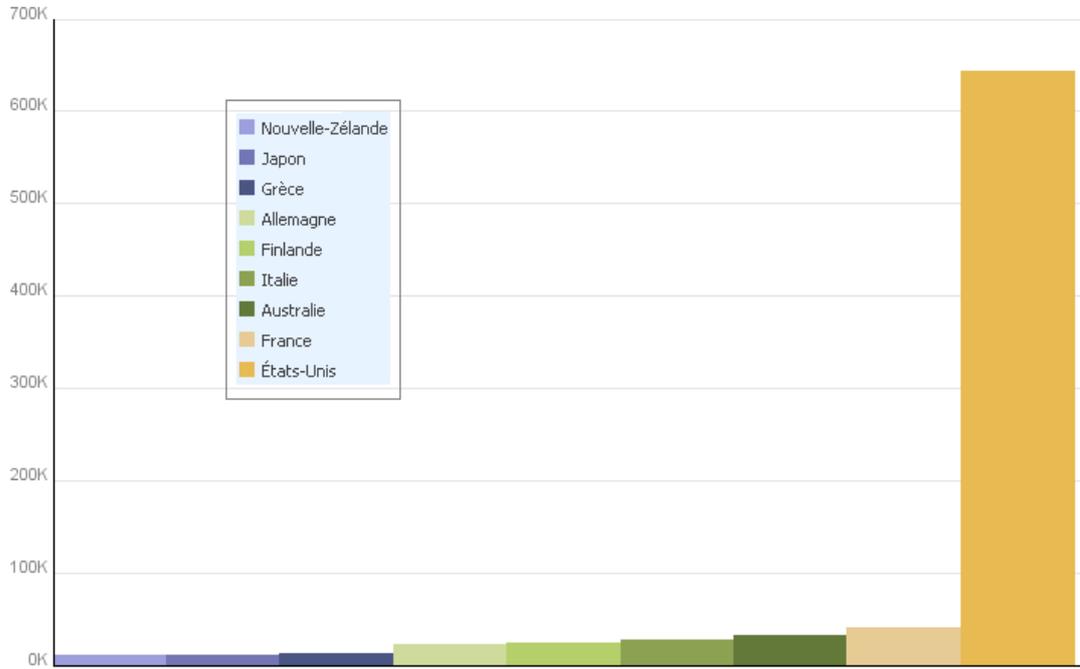
En termes de production, les Etats-Unis restent le pays leader au niveau mondial avec une production totale d'environ 650 000 unités/an (environ équivalent à la totalité du parc nautique de l'Italie), soit 4 % du parc national total. L'Italie, l'Australie, l'Allemagne et le Japon ont un coefficient annuel de production identique par rapport à leur parc nautique national. La France et la Grèce, en revanche, réalisent en 2008 un taux de production d'environ 8 % par rapport à leur parc nautique global. Cela traduit la mise en œuvre de mesures de soutien portant soit sur la rénovation du parc, soit sur la croissance du secteur. Dans le cas français, cette forte croissance par rapport à la moyenne des autres pays est due à la récente introduction de normes qui favorisent la mise à la casse et l'achat de nouveaux bateaux¹³.

Enfin, en Nouvelle Zélande, le pourcentage se réduit à 2 % du parc national. A noter que la Nouvelle Zélande est un des pays dans lesquels le nombre de bateaux pour 1 000 habitants est le plus élevé.

Les données présentées mettent en évidence une certaine uniformité du secteur au niveau global. Il semble donc exister une sorte de demande annuelle, constante, qui permet de prévoir le taux de rénovation du parc nautique avec une certaine fiabilité.

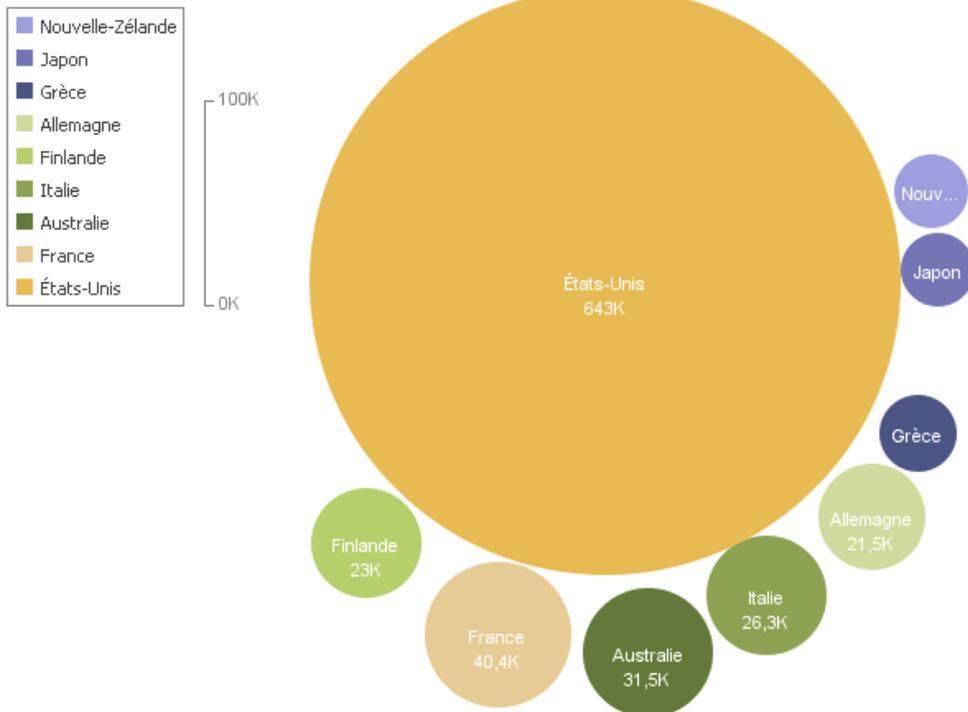
¹³ Suivi des procédures de démantèlement des bateaux par une Association pour la Plaisance Eco-Responsable créée en février 2009.

Figure 11 - Parc nautique mondial – Production annuelle par pays (2008)



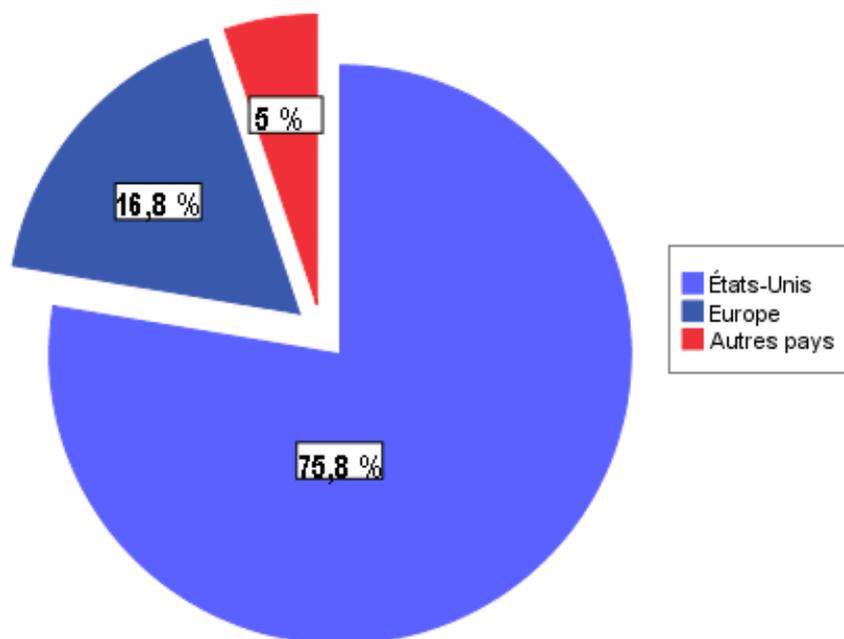
Source : sur la base des données ICOMIA, 2010 ; IIC, année 2010

Figure 12 - Parc nautique mondial – Production annuelle par pays (2008)



Source : sur la base des données ICOMIA, 2010 ; IIC, année 2010

Figure 13 - Parc nautique mondial – Répartition en pourcentage par macro-région de la production annuelle (2009)



Source : sur la base des données ICOMIA, 2010 ; IIC, année 2010

La répartition mondiale de la production totale du secteur (tous types confondus) met en évidence un poids modeste de l'Europe par rapport à l'industrie américaine, leader mondial depuis des décennies.

3. Le segment des méga-yachts

Depuis plus d'une décennie, les opérateurs de la plaisance au niveau international spécialisés dans les grands yachts ont entrepris une analyse statistique de leur secteur. Le segment des grands yachts est beaucoup plus simple à recenser aujourd'hui du fait de l'attribution de plaques d'immatriculation dans la majorité des États. Les rapports internationaux considèrent comme méga-yacht les bateaux d'au moins 24 mètres.

Le nombre de méga-yachts au niveau mondial a été estimé par CNI Super Yachting Index de Camper & Nicolson à 5 400 unités (avec une production en 2009 de 440 unités, soit 8 % du parc nautique mondial pour les méga-yachts, équivalent au double de la moyenne du secteur de la plaisance au sens large).

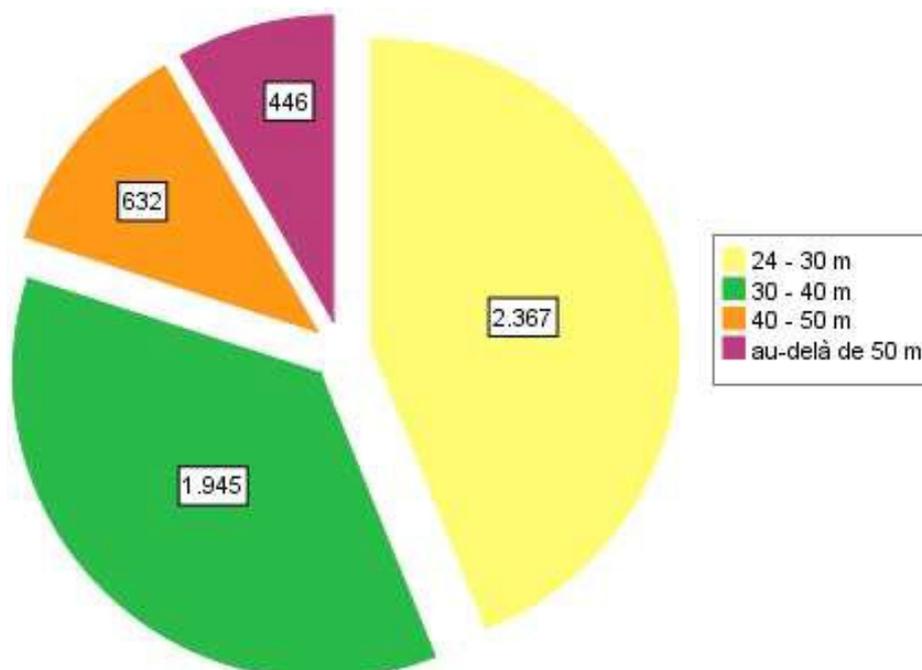
Le rapport moteur/voile (80/20) est constant dans le temps, même pour les mois à venir (fin 2010 – début 2011), qu'il s'agisse de commandes ou de livraisons.

La dimension moyenne de la flotte est d'environ 34 mètres. Il s'agit, selon les experts, d'une valeur en croissance si l'on considère que les unités de plus de 70 mètres livrées entre 2007 et 2009 ont augmenté de 57 %. En 2009, 8 méga-yachts de plus de 70 mètres ont été livrés. Les dernières estimations de « The Yacht Report » prévoient 25 unités supplémentaires de plus de 70 mètres d'ici 2012-2013.

Les analystes du secteur confirment que le segment supérieur de la production de méga-yachts a le moins souffert de la crise, du moins jusqu'à la rédaction de ce rapport.

Le graphique suivant met en évidence la subdivision de la flotte mondiale de méga-yachts par dimension.

Figure 14 - Méga-yachts - Parc nautique mondial – subdivision par dimension (juin 2010)

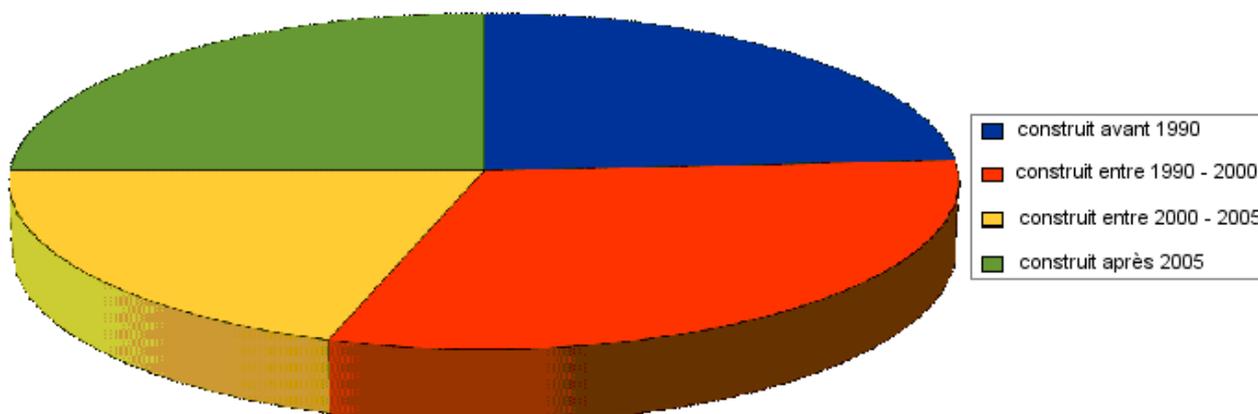


Source : Superyacht Intelligence, 2010

L'évaluation de l'âge de la flotte apporte des éléments très intéressants. Environ 55 % du total des méga-yachts de plus de 24 mètres a été construit après l'an 2000. Il s'agit donc d'une flotte très moderne. Seulement 24 % de la flotte a été construite avant 1990 et 31 % a été livrée entre 1990 et 2000.

La flotte a donc plus que doublé (+120 %) entre 1990 et 2000 et a de nouveau presque doublé pendant la période 2000-2010, même en période de crise.

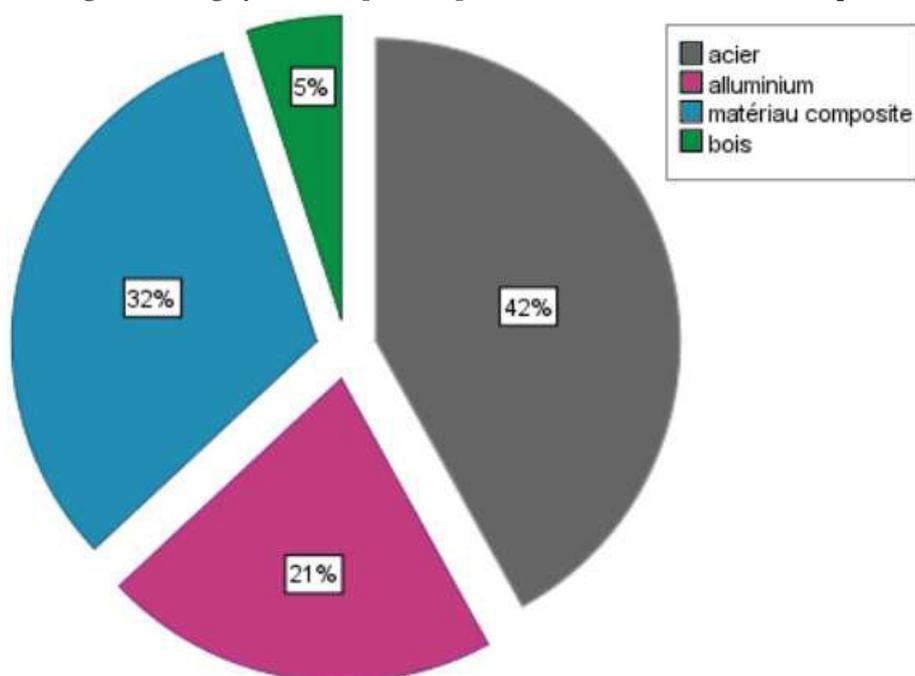
Figure 15 - Méga-yachts - Age du parc nautique mondial



Source : Superyacht Intelligence, 2010

Si la caractérisation du parc mondial de méga-yachts est réalisable sans trop de difficultés (les données existent), la caractérisation des différents matériaux de construction est plus complexe. Pour les méga-yachts, les données disponibles concernant les coques de la flotte mondiale permettent de construire le graphique suivant.

Figure 16 - Méga-yachts – Répartition par matériel de construction de la coque



Source : Superyacht Intelligence, 2010

L'évolution des technologies de construction est très importante. Jusqu'à la fin des années 50, les coques étaient construites en bois ou en acier. Aujourd'hui, une gamme très variée de matériaux est utilisée : acier (pour les yachts de très grande dimension), aluminium et matériaux composites avec une utilisation toujours plus fréquente des fibres de carbone (en particulier pour les coques des bateaux à voile de compétition).

4. La production des méga-yachts

Au niveau mondial, environ cent chantiers de production sont recensés ; les pays concernés sont l'Italie, les Etats-Unis, les Pays Bas et l'Allemagne. Depuis peu, les chantiers navals commerciaux s'intéressent de plus en plus au secteur des méga-yachts, soit pour des raisons de marché (marché plus dynamique et rentable), soit pour des raisons liées aux compétences et infrastructures nécessaires pour la construction.

Si l'on totalise, en utilisant les données les plus récentes (2009), les dimensions des bateaux construits dans chaque pays publiées par Superyacht Intelligence, on atteint les résultats figurant dans le Tableau 17, qui montrent très clairement les niveaux de compétence et de capacités techniques des pays producteurs au niveau mondial.

Tableau 17 - Longueur totale des méga-yachts (planète)

Italie	46 879	32 %
USA	30 143	21 %
Pays-Bas	25 273	17 %
Allemagne	12 129	8 %
Royaume-Uni	9 302	6 %
Turquie	7 870	5 %
France	4 108	3 %
Australie	3 720	3 %
Canada	3 674	3 %
Nouvelle Zélande	3 223	2 %

Source : Superyacht Intelligence, 2010

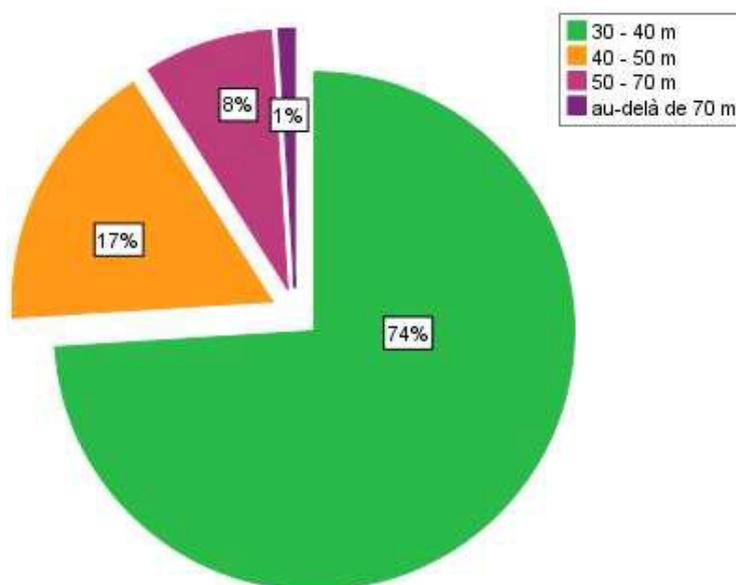
La longueur totale des méga-yachts en navigation est de plus de 146,3 kilomètres.

Les pays européens (Turquie comprise) représentent 71 % de la production totale au niveau mondial. L'Italie s'avère le leader incontesté du marché, avec un différentiel de 11 points par rapport au second du classement, les Etats-Unis. Si la production est l'apanage des pays européens, le bassin de navigation concerne la Méditerranée pour 50 % du total du parc.

L'industrie italienne représente environ 20,5 % du marché mondial de construction des méga-yachts. Des 5 400 yachts représentant le parc mondial, 1 105 ont été construits en Italie. En novembre 2010, 168 yachts étaient en construction.

En terme de dimension, 74 % des méga-yachts ont des dimensions comprises entre 30 et 40 mètres, 17 % entre 40 à 50 mètres, 8 % entre 50 à 70 mètres et 1 % de 70 mètres et plus.

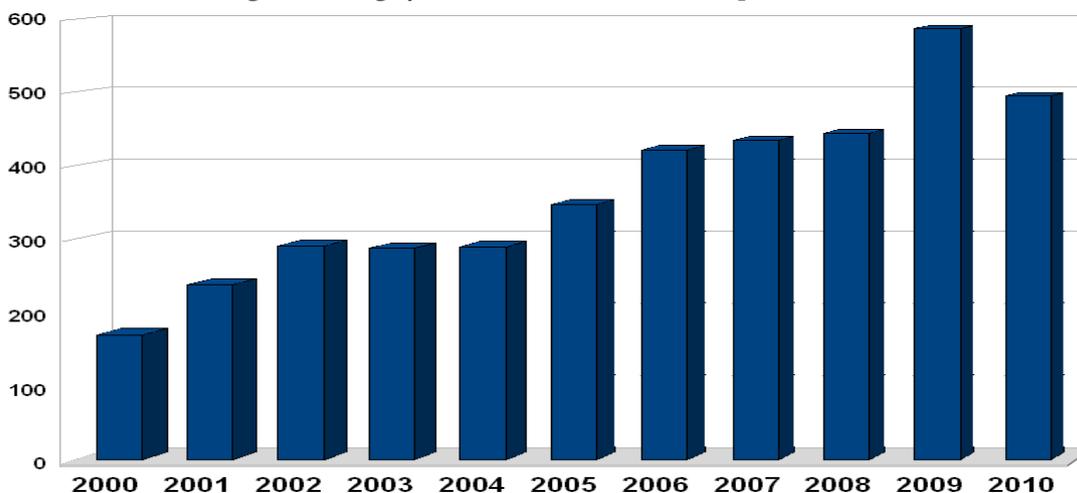
Figure 17 - Méga-yachts – Dimension du parc nautique mondial



Source : Superyacht Intelligence, 2010

La production a enregistré au cours de la dernière décennie une croissance remarquable (à noter que les données pour 2010 ont été mises à jour au mois de juillet 2010).

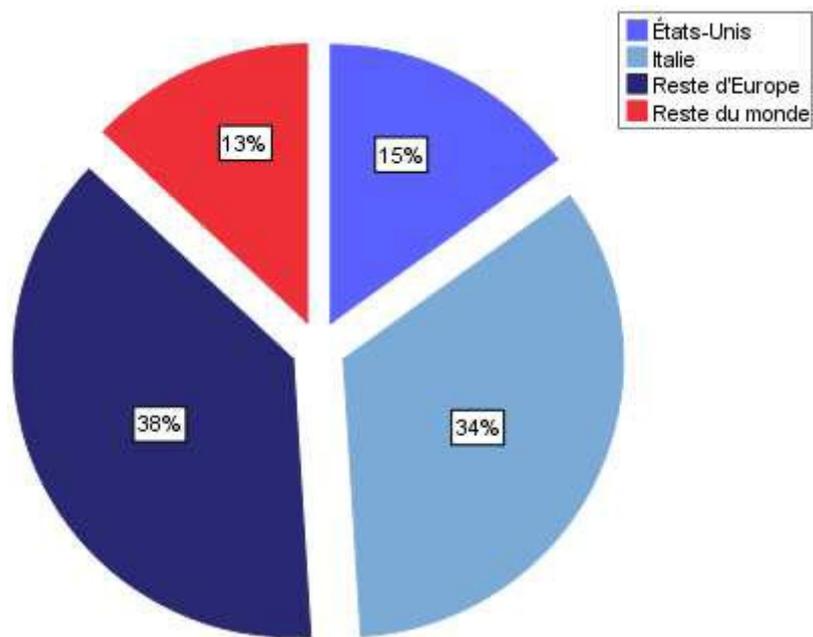
Figure 18 - Méga-yachts - Production en unités depuis l'an 2000



Source : Superyacht Intelligence, 2010

La répartition géographique du portefeuille de constructions totales (par nombre de projets) indique 34 % pour les chantiers italiens, 38 % pour le reste des pays européens (Royaume-Uni, Pays-Bas, Allemagne et France) contre seulement 15 % pour les Etats-Unis.

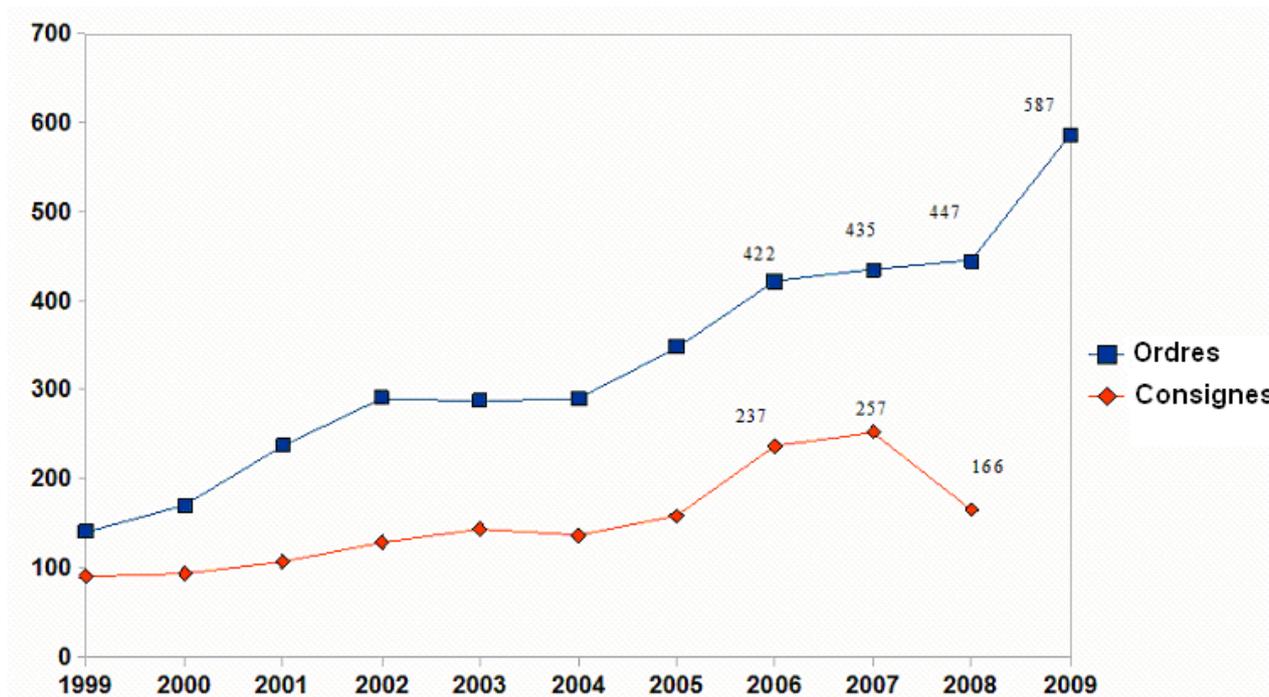
Figure 19 - Méga-yachts – Répartition géographique du portefeuille des nouvelles constructions



Source : Superyacht Intelligence, 2010

Si la crise économique en cours n'a pas réduit le nombre de commandes de nouveaux bateaux, elle a comme résultat une très forte réduction des livraisons ; les temps de consigne s'allongent.

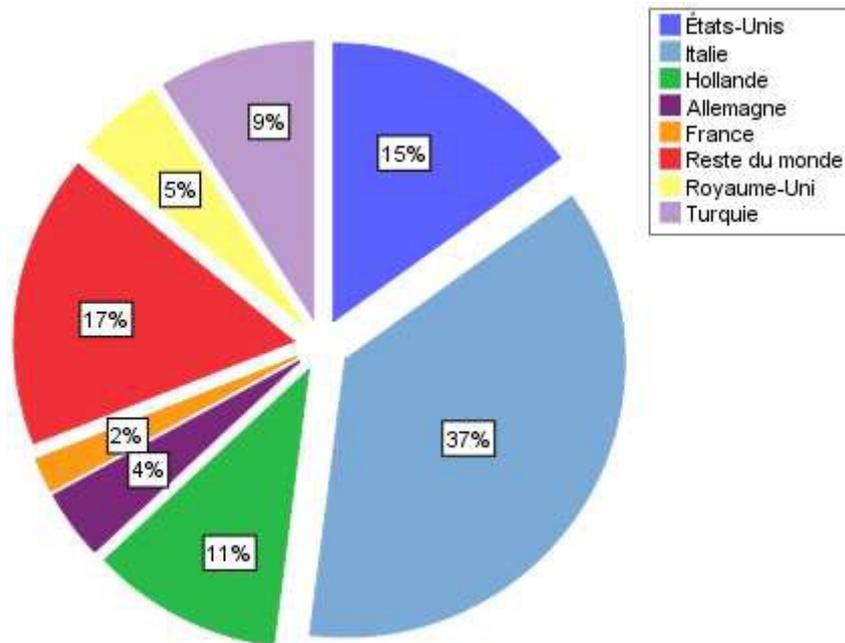
Figure 20 - Evolution des ordres et consignes de méga-yachts



Source : sur la base des données Showboat International ; IIC, année 2010

La nationalité des armateurs des méga-yachts illustre la forte composante européenne. L'Italie affirme son leadership, que ce soit en tant que pays constructeur ou en tant que pays d'armateurs des méga-yachts (la demande des armateurs italiens semble être supérieure à la capacité de production du pays).

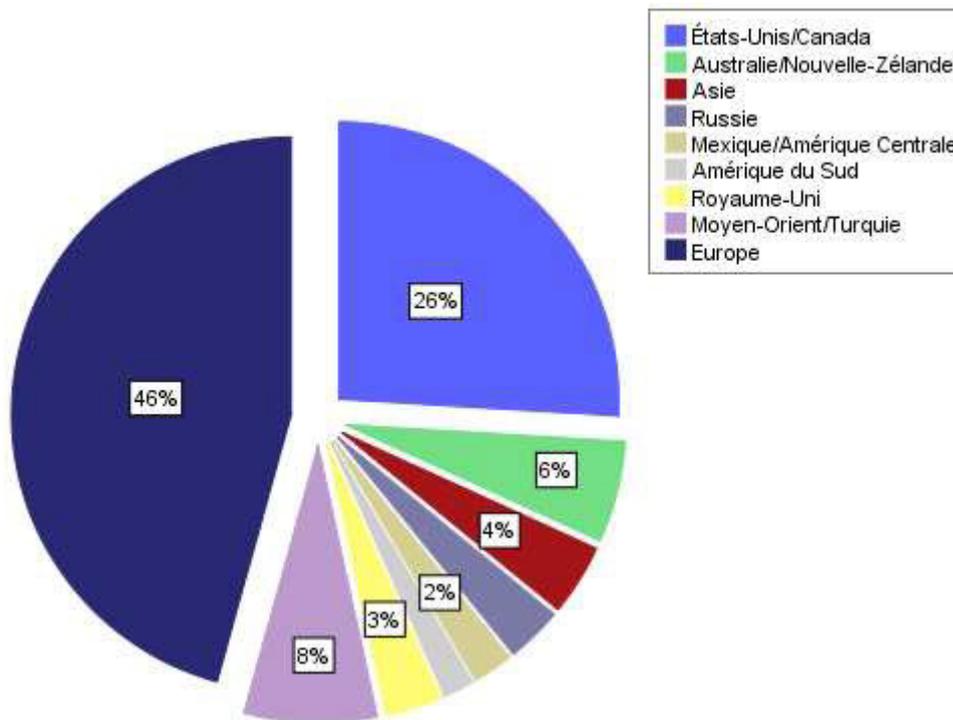
Figure 21 - Méga-yachts – Répartition du portefeuille de nouveaux ordres 2010/2011 (par nombre des projets)



Source : Showboat International, 2010

Ces données expliquent la raison pour laquelle, au-delà des conditions climatiques, la Méditerranée (mer tyrrhénienne en particulier) concentre plus de 50 % de la présence des méga-yachts.

Figure 22 - Méga-yachts – nationalité des armateurs



Source : CNI Superyacht Index, 2010

5. Un sous-secteur en pleine croissance : le « refit & repair »

Le secteur du « refit & repair » (remise à neuf et réparation) connaît une évolution très positive qui devrait se poursuivre au moins durant les dix prochaines années. Les experts du secteur évaluent que, au cours des trois prochaines années, 800 nouveaux méga-yachts de plus de 24 mètres devraient rentrer dans la flotte mondiale (la crise économique semble avoir moins d'impact sur cette riche niche du marché). Au-delà de l'activité standard de maintenance de la flotte existante, les travaux de remise à neuf et de réparation contribueront de manière importante au secteur.

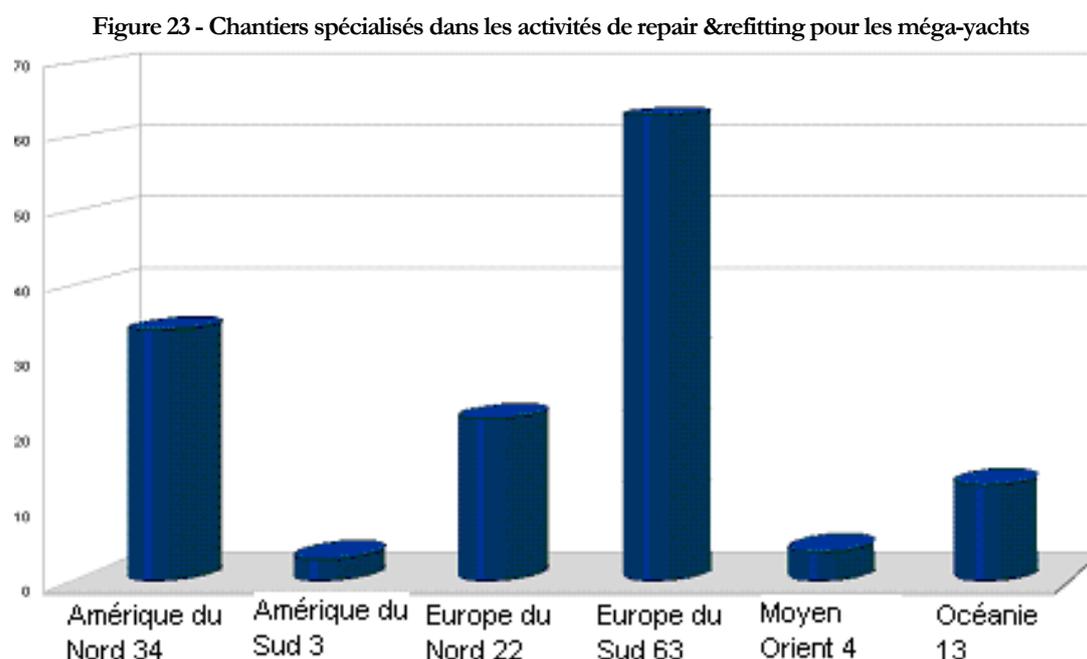
Les sociétés de classification (Lloy'd Register, American Bureau of Shipping, RINA, Bureau Veritas, Det Norske Veritas et autres) prévoient dans leur réglementation des visites d'inspection de la coque en bassin de carénage (donc à sec) tous les 5 ans. On estime qu'un bateau nécessite un traitement de nettoyage de la coque tous les 2 ans.

Le transfert de propriété sera également créateur d'emploi dans les chantiers navals car, dans la plupart des cas, il nécessite des interventions techniques et de restyling.

Camper & Nicolson International a déclaré 315 transferts de propriété en 2007, dont 25 % pour des bateaux de plus de 40 mètres.

La situation actuelle du marché devrait donc pousser les armateurs à des investissements dans la maintenance plutôt que dans la construction de navires.

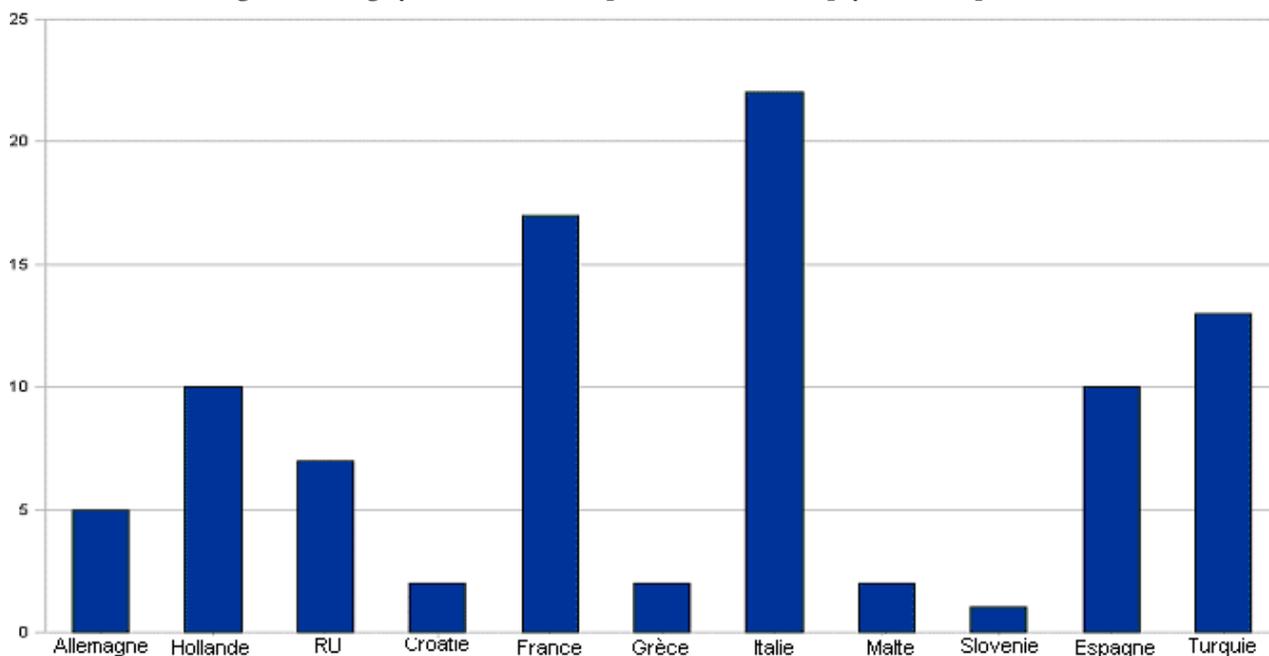
L'industrie du « repair & refit » concerne de très nombreux chantiers en Europe du Sud, qui représentent à eux seuls 45 % des chantiers de ce type au niveau mondial et 61 % pour l'Europe.



Source : Superyacht Intelligence, 2010

L'Italie et la France, suivies de la Turquie et de l'Espagne se partagent le marché. Un phénomène nouveau vient d'apparaître dans ce secteur : certains chantiers italiens, par exemple, ont acheté des chantiers dans d'autres pays méditerranéens (même en France) pour être capables de répondre à la demande.

Figure 24 - Méga-yachts – Chantiers opérationnels dans les pays de l'Europe du Sud

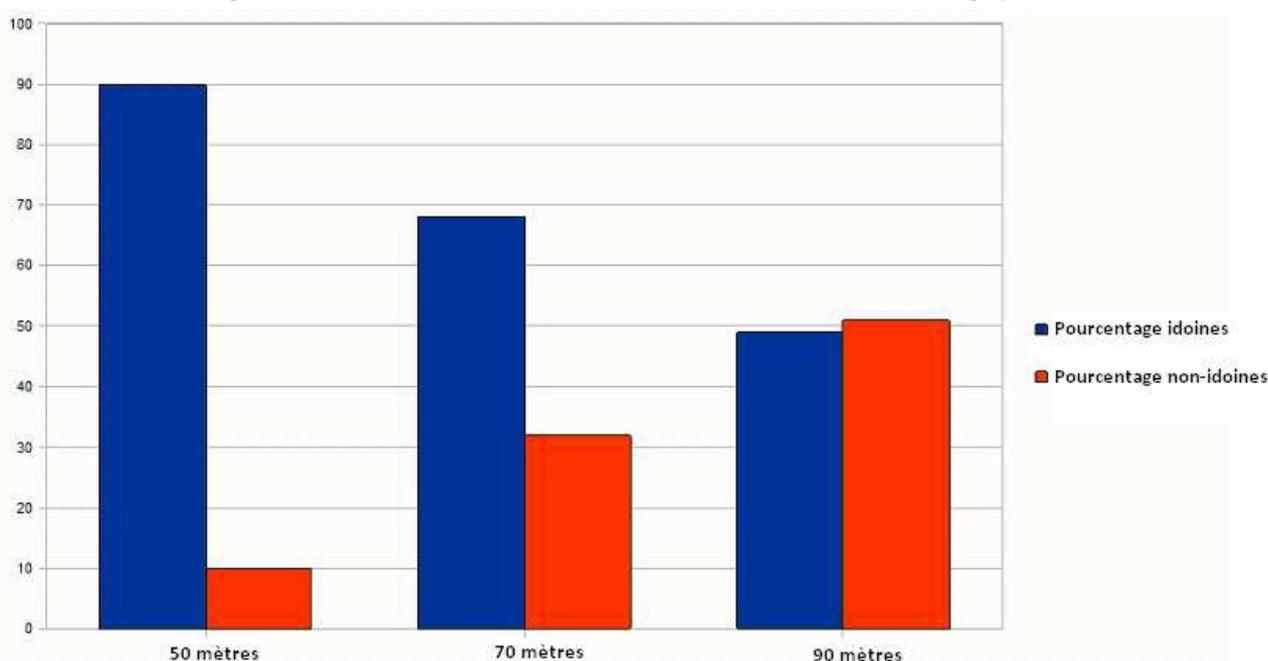


Source : Superyacht Intelligence, 2010

On estime que 57 % de ces entreprises sont des chantiers de production qui font aussi de la maintenance. Une partie importante de l'activité (soit 43 % du total) est donc dédiée exclusivement aux activités de « repair & refit ».

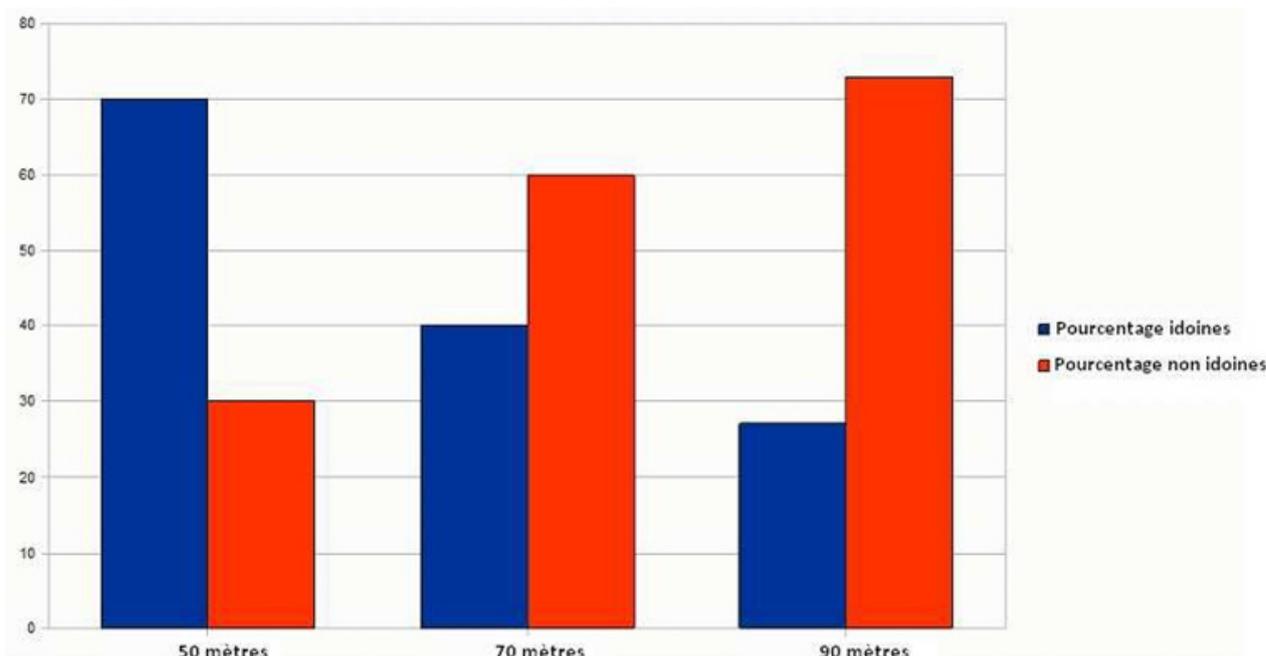
Presque 91 % des chantiers possèdent toutes les caractéristiques logistiques et techniques nécessaires pour accueillir des méga-yachts atteignant jusqu'à 50 mètres (soit 85 % de la flotte mondiale). Pour les bateaux de plus de 50 mètres, en raison de problèmes de non-conformité des chantiers, les listes d'attente sont parfois longues. Ainsi, la disponibilité d'espaces adéquats, l'aptitude pour les activités de peinture et de finition des grands bateaux ainsi que la présence d'espaces couverts sont des éléments essentiels et constituent des facteurs de compétitivité importants.

Figure 25 - Nombre de chantiers capables d'accepter en couverture les méga-yachts



Source : Superyacht Intelligence, 2010

Figure 26 - Nombre de chantiers capables d'appliquer des vernis en fonction de la dimension des bateaux



Source : Superyacht Intelligence, 2010

Super Yacht Intelligence prévoit au moins 100 millions d'euros d'investissements en infrastructures et en logistique de la part des chantiers aujourd'hui leaders du marché, c'est-à-dire des chantiers situés en Espagne, en France et en Italie, quelques activités étant également prévues pour certains chantiers en Croatie, au Monténégro et en Turquie.

Le chiffre d'affaire du secteur du « repair & refit » en Italie serait, selon nos évaluations, proche de 400 millions d'euros/an sur un total d'au moins 2 milliards d'euros en Europe.

6. L'affrètement des méga-yachts

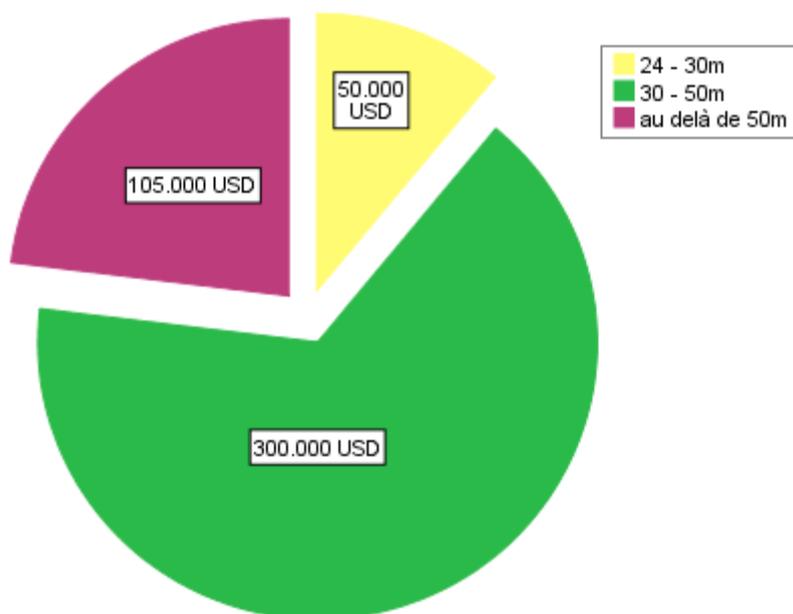
La presque totalité des méga-yachts ont le statut de propriété privée et 20 % du total de la flotte est utilisé pour des activités d'affrètement. La raison principale réside dans la volonté de l'armateur de réduire les coûts de gestion et de récupérer une partie de l'investissement.

On estime qu'environ 1 000 yachts de plus de 24 mètres sont dédiés à l'affrètement. Ces yachts sont gérés par une centaine de sociétés de courtage et d'affrètement. L'indice de concentration des 18 premières entreprises du secteur est d'environ 70 % sur la centaine de sociétés qui se partagent ce marché. 70 % de la flotte des charters mesure de l'ordre de 24 à 50 mètres. La moyenne est de 40 mètres. Un bateau sur 4 est à moteur, 3 sur 4 à voile.

La Méditerranée totalise environ 74 % des contrats. La mer tyrrhénienne totalise environ 60 % du total. La dualité Caraïbes/hiver, Méditerranée/été reste d'actualité, mais moins systématiquement que par le passé (voir paragraphe Retombées économiques et sociales).

La valeur moyenne totale du coût de la semaine était d'environ 125 000 dollars en 2007. On estime le chiffre d'affaire des activités d'affrètement à environ 1,5 milliards de dollars par an.

Figure 27 - Méga-yachts – Coût moyen d'une semaine d'affrètement sur un méga-yacht en fonction de la dimension



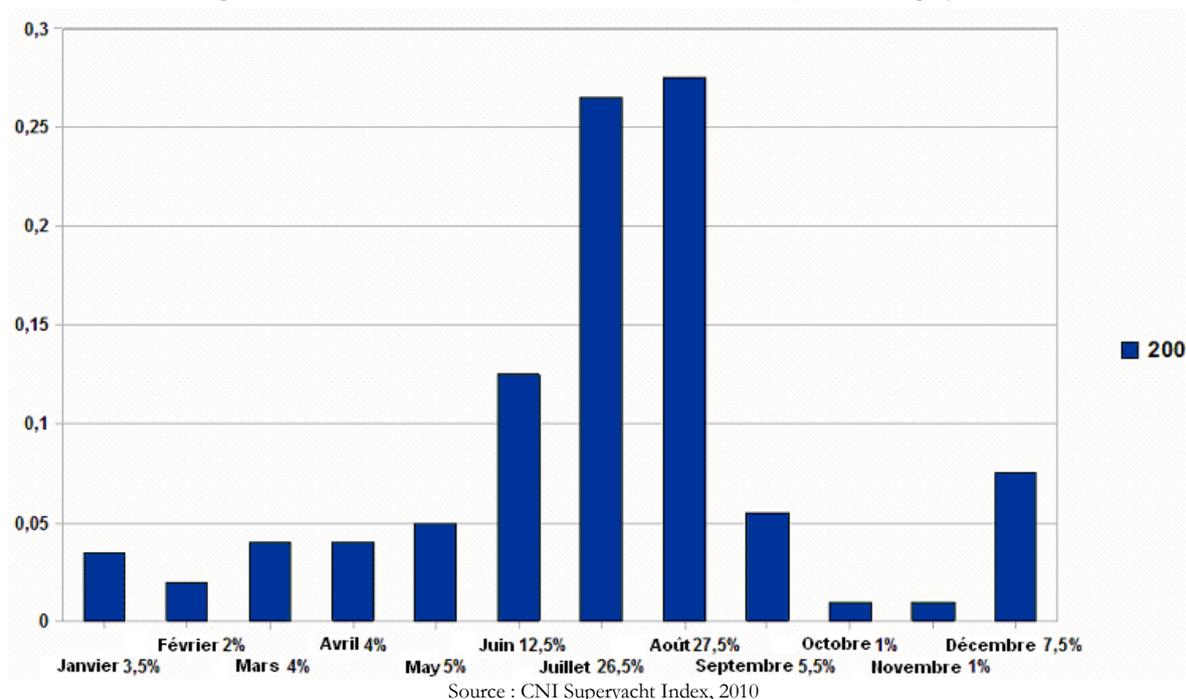
Source : CNI Superyacht Index, année 2010

7. Les destinations de l'affrètement

La Méditerranée totalise plus de 70 % des contrats d'affrètement au niveau mondial (56 % pour la Méditerranée occidentale).

En moyenne, un méga-yacht est disponible 30 semaines par an pour des activités d'affrètement. Une commercialisation d'un yacht par les meilleurs courtiers et opérateurs d'affrètement international 12 semaines par an permet de répondre à des objectifs de rentabilisation du navire, même si la demande reste encore très concentrée dans les mois estivaux de juillet et août. Cela induit une carence de l'offre en été et un surplus de l'offre durant les autres périodes de l'année. La durée moyenne des contrats d'affrètement est d'environ 9 jours. Pour les unités à voile, elle dépasse en général les 10 jours.

Figure 28 - Répartition annuelle de l'activité d'affrètement pour les méga-yachts

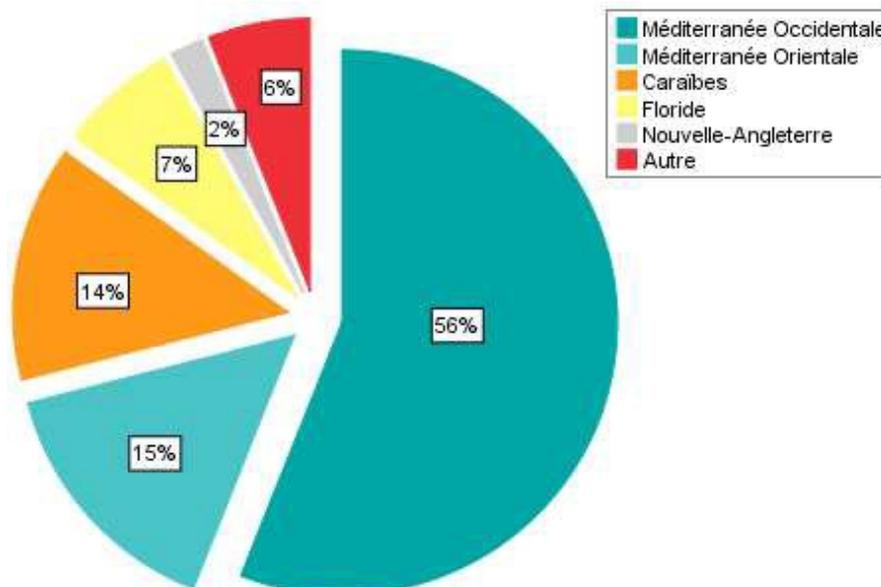


Source : CNI Superyacht Index, 2010

Des tentatives pour prolonger la saison sont engagées en combinant l'affrètement à des manifestations culturelles ou commerciales comme par exemple le Festival du Cinéma de Cannes, le Grand prix de formule 1 de Monaco, etc.

Plusieurs grandes villes de la Méditerranée (Valence, Barcelone, Gênes) ont équipé d'anciennes parties des vieux ports en les transformant en marina ou en darse technique pour développer une nouvelle forme de tourisme basée sur la découverte des grandes villes en arrivant par la mer. Un autre exemple est la récente réalisation d'une marina dédiée aux méga-yachts à proximité de l'aéroport de Gênes (moins de 500 mètres). Tout cela représente une source importante de retombés économiques sur les économies locales.

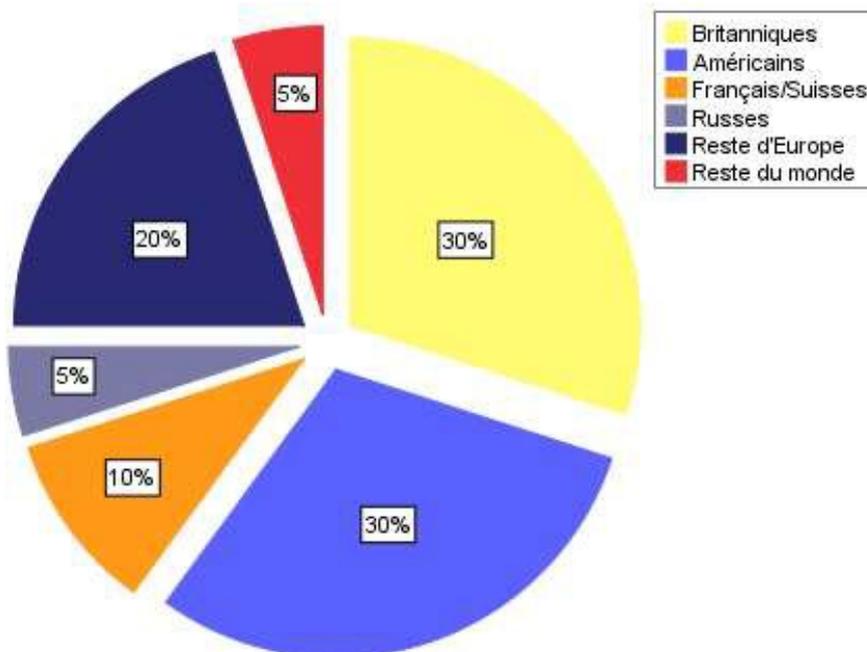
Figure 29 - Méga-yachts – Zones de navigation des méga-yachts



Source : CNI Superyacht Index, 2010

La clientèle est très internationale, avec une forte présence américaine et britannique.

Figure 30 - Méga-yacht – Nationalités des clients de l'affrètement



Source : CNI Superyacht Index, 2010

8. Le reste du parc nautique de plaisance en Méditerranée

Le « reste » du parc nautique représente l'essentiel du parc. Contrairement au secteur des méga-yachts (dont on connaît les chiffres à l'unité près), il est difficile de disposer d'informations fiables et directes. L'IIC a donc entamé une évaluation empirique basée sur l'observation satellite du nombre de bateaux en mer et à sec (données images satellite de 2007) le long des côtes de la Méditerranée (où l'observation était possible). L'ordre de grandeur est d'environ 1,5 millions de bateaux.

Figure 31 - Le bassin méditerranéen objet de l'observation



Source : Google Earth

9. Retombées économiques et sociales

Le séjour des méga-yachts dans le bassin méditerranéen est très important pour les économies locales. Super Yacht Intelligence évalue à 8 mois sur 12 la présence de 50 % de la flotte mondiale dans les eaux méditerranéennes. Le même rapport souligne que 76 % des yachts auraient tendance à rester en Europe au lieu d'être transférés aux Caraïbes pour l'hiver. Il s'agit d'une des conséquences de la crise économique actuelle. Au-delà des économies de combustible et du coût des équipages nécessaires pour le transfert de l'autre côté de l'Atlantique, les bateaux restent plus aisément disponibles pour l'armateur.

Le marché des méga-yachts a répercussion sur les économies des pays riverains de la Méditerranée de divers ordres¹⁴.

En premier lieu, la question des équipages représente une composante fondamentale, notamment pour les unités dédiées à l'affrètement. En effet, si les semaines d'utilisation réelle se concentrent en saison, les équipages, même si leur composition varie en fonction de la saison et des exigences des armateurs ou des clients, se maintiennent toute l'année pour l'entretien du bateau et pour garantir une mise en service rapide en cas de nécessité.

Le secteur de la maintenance et de la rénovation connaît également, pour les méga-yachts, une forte croissance et une consolidation. Ce phénomène a permis la survie de certains chantiers commerciaux, qui se sont reconvertis et adaptés à la niche des méga-yachts. Bien que ne concernant que peu de chantiers, les retombées sont substantielles du fait de la dimension des contrats.

¹⁴ A titre d'exemple, dans les ports italiens, en 2009, le nombre d'escales des méga-yachts a été de 6 200 avec un séjour moyen de 3 jours.

Des 5 400 méga-yachts opérationnels dans le monde entier environ 4 100 stationnent en Méditerranée la majeure partie de l'année et génèrent des retombées économiques d'environ 4 milliards par an. En effet, si on évalue le coût à l'unité d'un méga-yacht à 10 millions d'euros, les données de SuperYacht Intelligence et UCINA permettent d'évaluer les retombées à 1 million d'euros par an par yacht (soit 10 % du coût de construction de l'unité de navigation). 20 % correspond aux coûts opérationnels (assurances, maintenance légère, combustible, personnel de bord, frais équipage), les 80 % restant représentant les retombées économiques sur le territoire.

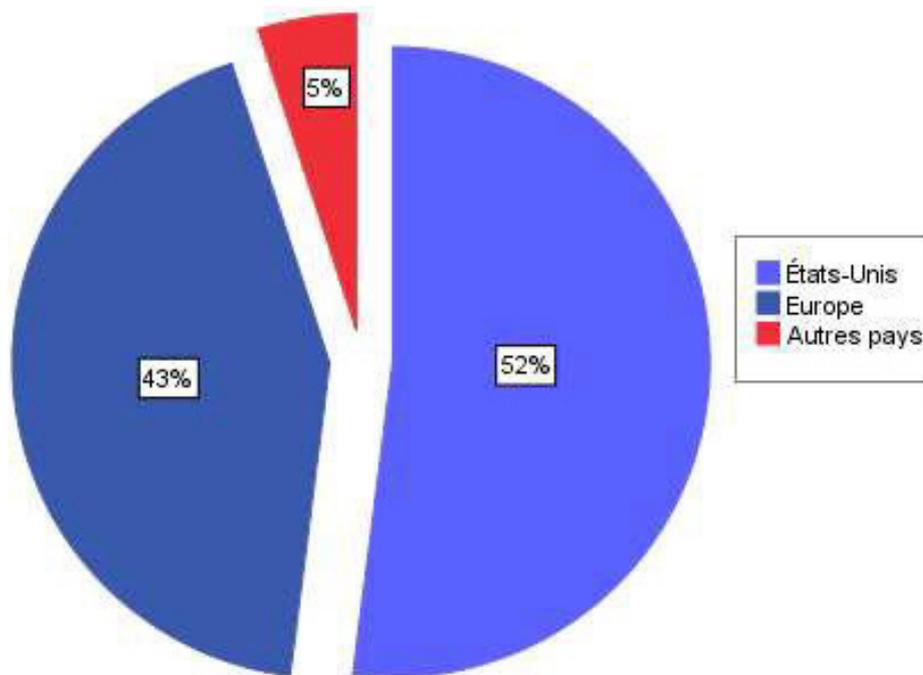
Le secteur des méga-yacht en Méditerranée génère donc environ 4 milliards d'euros, dont 800 millions de coûts opérationnels et 3,2 milliards de retombées économiques sur les économies des pays riverains (Italie, France et Espagne en grand partie).

Enfin, le secteur de la plaisance mobilise en général environ 1 emploi toutes les 4 places utilisées dans les ports (source : rapport CENSIS, Italie). L'évaluation des retombées en termes d'emploi pour la plaisance au niveau méditerranéen reste complexe et n'a pu être développée dans le cadre de cette étude. Si on se base sur l'existence d'environ 600 000 places dans les ports en Méditerranée, 150 000 emplois pourraient donc être liés au secteur de la plaisance pour les pays riverains.

10. Les infrastructures dédiées à la plaisance

Au niveau mondial, l'Europe concentre la plus grande partie des ports de plaisance et ce même si le parc nautique est moins important que dans d'autres régions du monde. En Méditerranée en particulier, l'étude a recensé 946 ports de plaisance en activité (+6 % par rapport aux 890 ports recensés en 2008), dont 806 (755 en 2008) en Europe du Sud, et 140 (135 en 2008) sur les côtes des pays de l'Afrique méditerranéenne, du Moyen-Orient et de la Turquie.

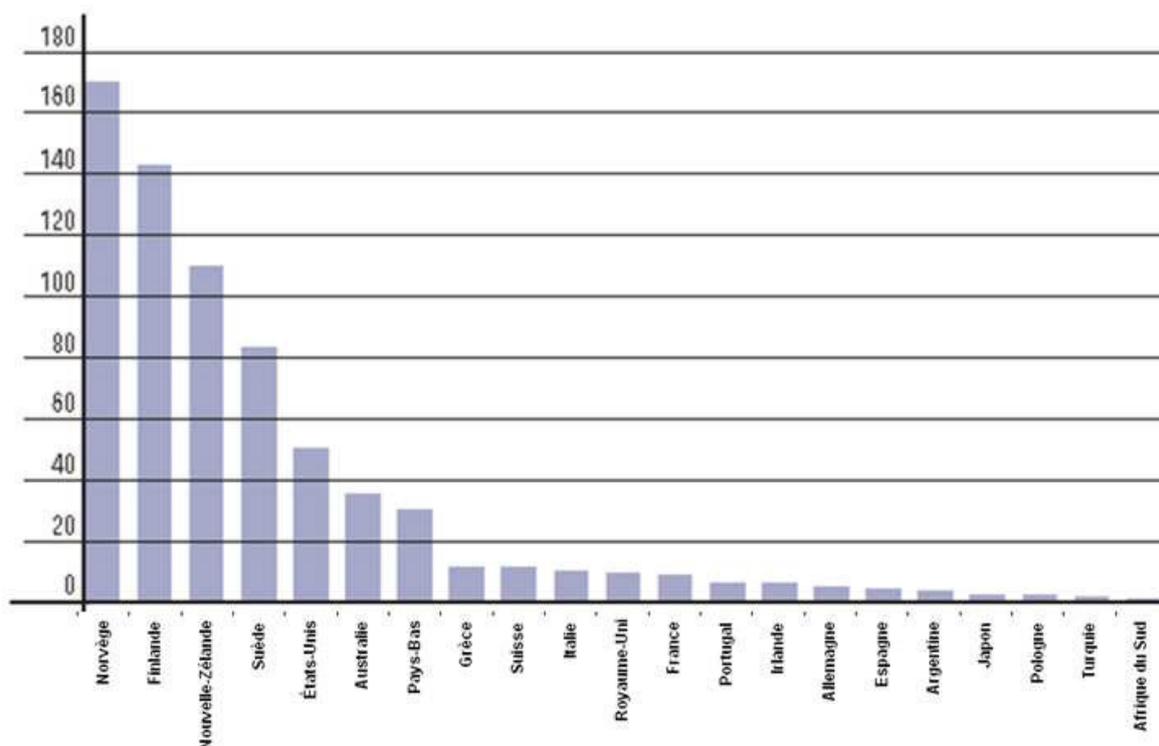
Figure 32 - Nombre d'infrastructures dédiées à la plaisance par macro-région



Source : ICOMIA, 2010

Si on considère la densité des bateaux par kilomètre de côte, les États-Unis comptent 79 000 bateaux en moyenne par 100 km de côte contre 8 000 en Italie et 10 000 en France. Si on considère le nombre d'unités de plaisance par 1 000 habitants, les dernières données disponibles (2007) mettent en évidence une forte concentration dans les pays scandinaves, qui précèdent largement les États-Unis, l'Australie, les Pays-Bas et la Grèce, pays qui ont une tradition maritime très développée.

Figure 33 - Parc nautique mondial, unités de plaisance pour 1 000 habitants, par pays, 2007

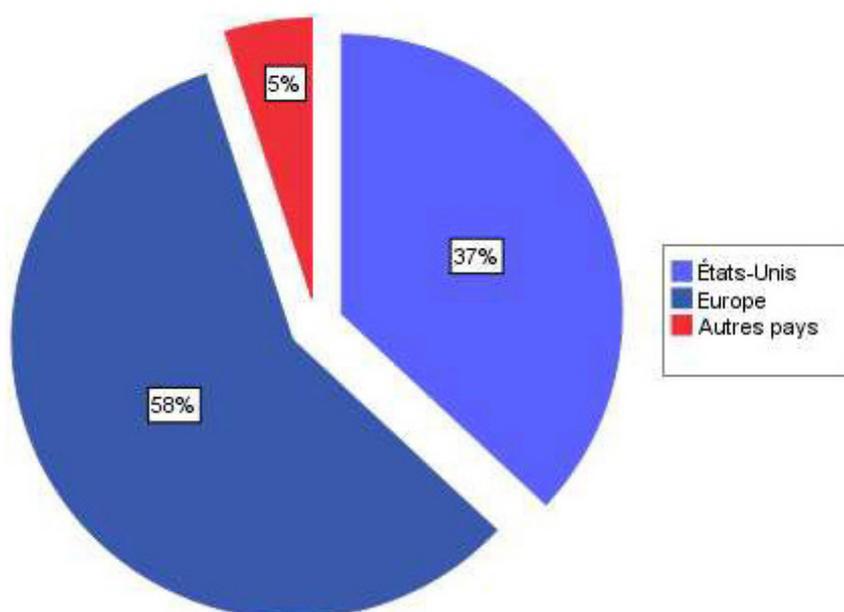


Source : ICOMIA, 2010

Les Etats-Unis ont le plus grand nombre d'infrastructures pour la plaisance (environ 11 000) et environ 800 000 places. L'Europe dispose de 9 000 infrastructures (dont 946 en Méditerranée) et de plus de 1,2 millions de places.

L'Europe représente donc 43 % du nombre d'infrastructures (52 % aux Etats-Unis) et 58 % des places (37 % aux Etats-Unis). Les Etats-Unis comptent moins de marinas et beaucoup plus de bateaux au sec et mouillés dans les canaux, fleuves et autres points d'attache non organisés.

Figure 34 - Nombre de places de bateaux par macro-région

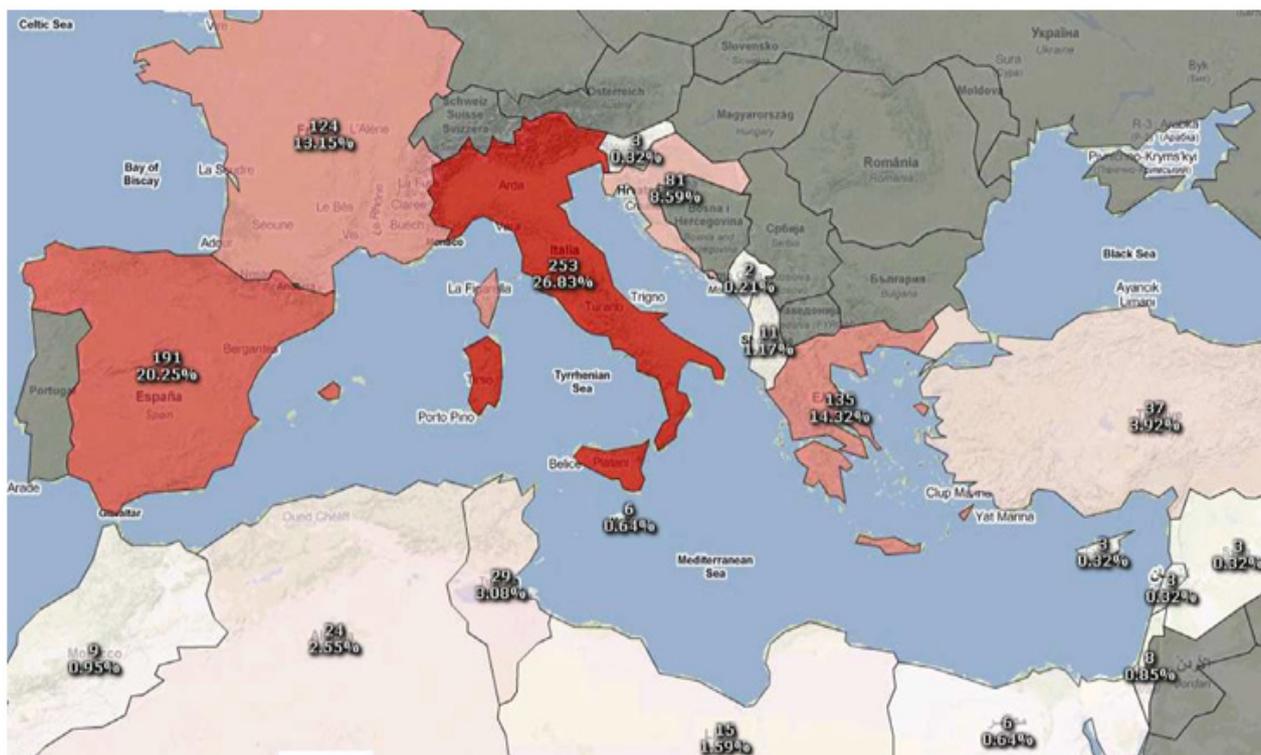


Source : ICOMIA, 2010

11. La situation des ports de plaisance en Méditerranée (mise à jour de l'étude IIC 2008)

Cette étude a repris le recensement déjà réalisé par l'IIC en 2008 de tous les ports de plaisance en Méditerranée. En 2010, l'analyse des données disponibles relatives aux ports de plaisance en Méditerranée a permis de recenser 946 ports actifs, répartis géographiquement de la manière suivante : 11 en Albanie, 24 en Algérie, 3 à Chypre, 81 en Croatie, 6 en Egypte, 191 en Espagne (177 en 2008), 124 en France (117 en 2008), 3 à Gibraltar, 135 en Grèce, 8 en Israël, 253 en Italie (233 en 2008), 3 au Liban, 15 en Libye, 6 à Malte, 9 au Maroc, 2 au Monténégro, 3 en Slovénie, 3 en Syrie, 29 en Tunisie et 37 en Turquie (30 en 2008).

Figure 35 - Distribution des ports de plaisance en Méditerranée



Source : IIC, 2010

L'analyse des caractéristiques des services disponibles dans chaque port révèle que les services les plus fréquents sont la mise à disposition d'eau potable (90 %) et d'électricité (76 %), la présence de bars et restaurants (75 %) et d'un centre commercial (grand ou petit, 70 %). Les tableaux qui suivent donnent le cadre complet des résultats du recensement réalisé au cours du quatrième trimestre 2010 par l'IIC.

Les services de collecte des déchets et des eaux résiduelles et de fond de cave n'ont pas été améliorés par rapport au recensement 2008 (voir Tableau 18 et 19).

Tableau 18 - Services disponibles dans les ports de plaisance en Méditerranée

Nation	Banque	Eau potable	Bar/Restaurant	Wifi	Électricité	Station service	Marché	Hivernages	Laverie
	Données non disponibles : 28 OUI : 182 NON : 736	Données non disponibles : 28 OUI : 849 NON : 69	Données non disponibles : 28 OUI : 709 NON : 209	Données non disponibles : 28 OUI : 71 NON : 847	Données non disponibles : 28 OUI : 715 NON : 203	Données non disponibles : 28 OUI : 212 NON : 706	Données non disponibles : 28 OUI : 627 NON : 291	Données non disponibles : 28 OUI : 52 NON : 866	Données non disponibles : 28 OUI : 203 NON : 715
	182; 19,2%	849; 89,74%	661; 74,95%	71; 7,50%	715; 75,58%	212; 22,41%	627; 69,27%	52; 5,49%	203; 21,46%
ALBANIE	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles
ALGERIE	0; 0%	2; 8,33%	3; 12,5%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	3; 12,5%	0; 0%	0; 0%
CHYPRE todo	0; 0%	3; 100%	3; 100%	1; 33,33%	2; 66,66%	1; 33,33%	3; 100%	0; 0%	0; 0%
CROATIE	4; 4,93%	58; 71,60%	54; 66,66%	4; 4,94%	55; 67,90%	22; 27,16%	55; 67,90%	0; 0%	30; 37,03%
ÉGYPTÉ	1; 16,6%	5; 83,33%	5; 83,33%	3; 50%	5; 83,33%	2; 33,33%	4; 66,66%	2; 33,33%	2; 33,33%
ESPAGNE	55; 28,79%	188; 98,42%	161; 84,29%	19; 9,94%	184; 96,33%	61; 31,94%	126; 65,96%	13; 6,80%	71; 37,17%
FRANCE	10; 8,06%	123; 99%	106; 85,48%	12; 9,67%	119; 95,97%	33; 26,21%	91; 73,38%	3; 2,42%	20; 16,13%
GIBRALTE R	1; 33,33%	3; 100%	2; 66,66%	1; 33,33%	3; 100%	0; 0%	3; 100%	0; 0%	0; 0%
GRÈCE	55; 40,74%	127; 94,07%	114; 84,44%	5; 3,70%	38; 28,14%	9; 6,66%	119; 88,15%	5; 3,70%	14; 10,37%
ISRAËL	1; 12,5%	8; 100%	4; 50%	1; 12,5%	6; 75%	1; 12,5%	6; 75%	0; 0%	1; 12,5%
ITALIE	46; 18,18%	251; 99,2%	182; 71,93%	11; 4,38%	225; 88,93%	50; 19,76%	153; 60,47%	19; 7,51%	55; 21,73%
LIBAN	0; 0%	2; 66,66%	3; 100%	0; 0%	2; 66,66%	0; 0%	2; 66,66%	0; 0%	0; 0%
LYBIE	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles
MALTE/Go zo	0; 0%	6; 100%	5; 83,33%	0; 0%	6; 100%	4; 66,66%	5; 83,33%	0; 0%	1; 16,66%
MAROC	0; 0%	5; 55,55%	4; 44,44%	0; 0%	5; 55,55%	2; 22,22%	2; 22,22%	2; 22,22%	0; 0%
MONTENE GRO	0; 0%	2; 100%	1; 50%	1; 50%	2; 100%	1; 50%	1; 50%	1; 50%	1; 50%
SLOVENIE	0; 0%	3; 100%	3; 100%	0; 0%	3; 100%	0; 0%	2; 66,66%	0; 0%	0; 0%
SYRIE	0; 0%	3; 100%	2; 66,66%	0; 0%	1; 33,33%	0; 0%	3; 100%	0; 0%	0; 0%
TUNISIE	3; 10,34%	26; 86,65%	23; 79,31%	0; 0%	25; 86,21%	17; 58,62%	21; 72,41%	6; 20,69%	4; 13,79%
TURQUIE	7; 18,91%	34; 91,89%	34; 91,89%	13; 35,13%	34; 91,89%	9; 24,32%	28; 75,67%	1; 2,70%	4; 10,81%

Source : IIC, 2010

Tableau 19 - Services disponibles dans les ports de plaisance en Méditerranée

Nomb re de ports	Nation	Service médical	Pharmacie	Récolte des eaux résiduèlles	Récolte des eaux de fond de cale	Récolte des résidus	Service d'ateliers	Info. météorologique	Surveillance	Certif. de Qualité
		Données non disponibles:28 OUI:110 NO:808	Données non disponibles: 28 OUI:49 NO:869	Données non disponibles: 28 OUI:97 NO:821	Données non disponibles:28 OUI: 122 NO:796	Données non disponibles:28 OUI:146 NO:772	Données non disponibles: 28 OUI:530 NO:388	Données non disponibles:28 OUI:324 NO:594	Données non disponibles:28 OUI: 223 NO:695	Données non disponibles: 28 OUI:41 NO:877
		110; 11,62%	49; 5,17%	97; 10,25%	112; 12,89%	146; 15,43%	530; 56,02%	324; 34,25%	223; 23,57%	41; 4,33%
11	ALBANIE	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles
24	ALGERIE	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%
3	CHYPRE todo	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	2; 66,66%	0; 0%	1; 33,33%	0; 0%
81	CROATIE	3; 3,70%	1; 1,23%	2; 2,47%	0; 0%	2; 2,47%	39; 48,15%	43; 53,00%	10; 12,34%	14; 17,28%
6	ÉGYPTÉ	2; 33,33%	1; 16,66%	3; 50%	3; 50%	3; 50%	4; 66,66%	2; 33,33%	3; 50%	1; 16,66%
191	ESPAGNE	54; 28,27%	4; 2,09%	15; 7,85%	25; 13,08%	47; 24,60%	141; 73,82%	114; 59,68%	91; 47,64%	9; 4,71%
124	FRANCE	10; 8,06%	2; 1,61%	10; 8,06%	15; 12,09%	17; 13,70%	72; 58,06%	32; 25,80%	12; 9,67%	8; 6,45%
3	GIBRALTE R	2; 66,66%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	1; 33,33%	0; 0%	0; 0%	0; 0%
135	GRÈCE	10; 7,40%	3; 2,22%	8; 5,92%	10; 7,40%	8; 5,92%	63; 46,66%	18; 13,33%	12; 8,88%	1; 0,74%
8	ISRAËL	1; 12,5%	0; 0%	0; 0%	1; 12,5%	0; 0%	2; 25%	0; 0%	1; 12,5%	0; 0%
253	ITALIE	18; 7,11%	37; 14,62%	56; 22,13%	61; 24,11%	66; 26,08%	158; 62,45%	106; 41,89%	80; 31,62%	7; 2,76%
3	LIBAN	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	1; 33,33%	1; 33,33%	0; 0%	0; 0%
15	LYBIE	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles
6	MALTE/Go zo	0; 0%	0; 0%	2; 33,33%	2; 33,33%	2; 33,33%	3; 50%	0; 0%	2; 33,33%	0; 0%
9	MAROC	0; 0%	0; 0%	1; 11,11%	1; 11,11%	1; 11,11%	2; 22,22%	1; 11,11%	2; 22,22%	1; 11,11%
2	MONTENE GRO	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	2; 100%	1; 50%	1; 50%	0; 0%
3	SLOVENIE	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	3; 100%	0; 0%	0; 0%	0; 0%
3	SYRIE	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	1; 33,33%	0; 0%	0; 0%	0; 0%
29	TUNISIE	3; 10,34%	1; 3,49%	0; 0%	1; 3,45%	0; 0%	19; 65,51%	2; 6,89%	0; 0%	0; 0%
37	TURQUIE	7; 18,92%	0; 0%	0; 0%	3; 8,11%	0; 0%	17; 45,94%	4; 10,81%	8; 21,62%	0; 0%

Source : IIC, 2010

Légende Tableaux 18 et 19

	0% - 15%
	16% - 30%
	31% - 50%
	51% - 70%
	71% - 90%
	91% - 100%

Les différentes couleurs montrent le niveau de dotation en pourcentage pour chaque service recensé pour les ports de chaque pays riverain (du bleu clair, qui correspond à une dotation très basse, à l'orange qui correspond à un niveau élevé).

12. Le détail des services dans les ports méditerranéens

Figure 36 - Présence de banques dans les ports de plaisance en Méditerranée

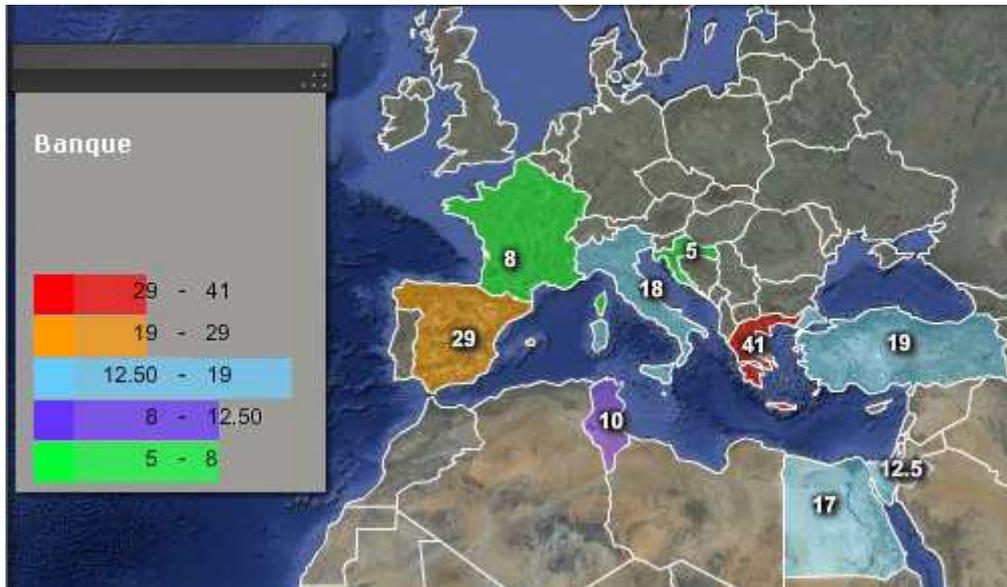


Figure 37 - Présence d'eau potable dans les ports de plaisance en Méditerranée

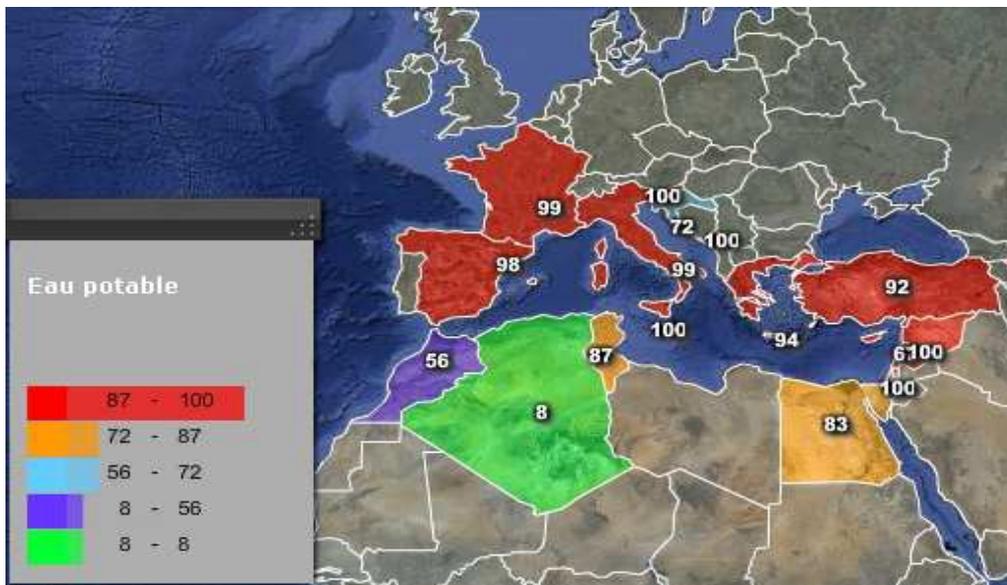
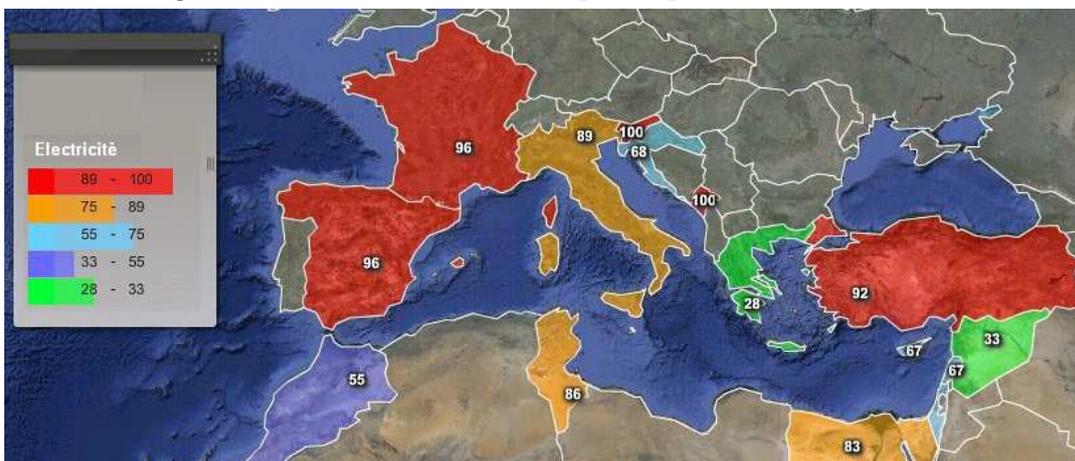


Figure 38 - Présence de bars et/ou restaurants dans les ports de plaisance en Méditerranée



Source : IIC, 2010

Figure 39 - Présence d'électricité dans les ports de plaisance en Méditerranée



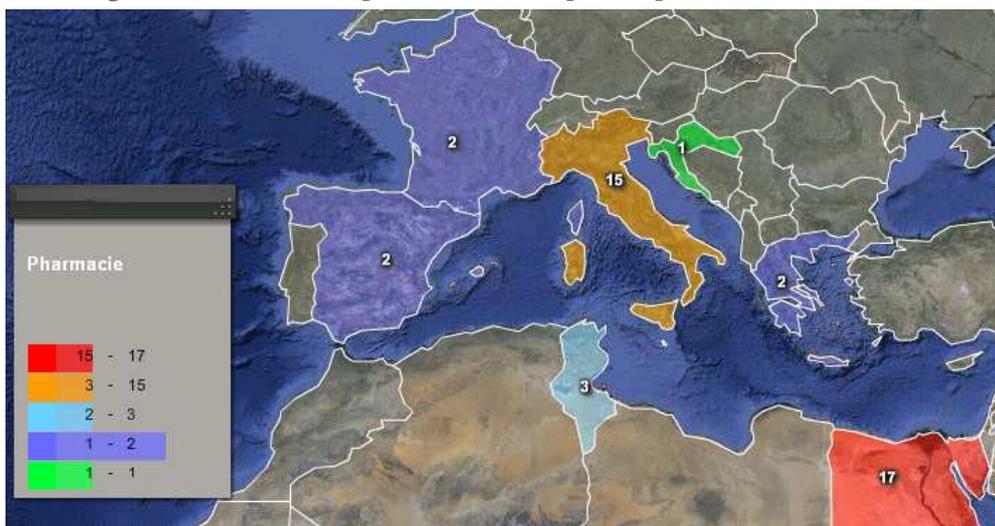
Source : IIC, 2010

Figure 40 - Présence d'un service wifi dans les ports de plaisance en Méditerranée (mis à disposition par le port)



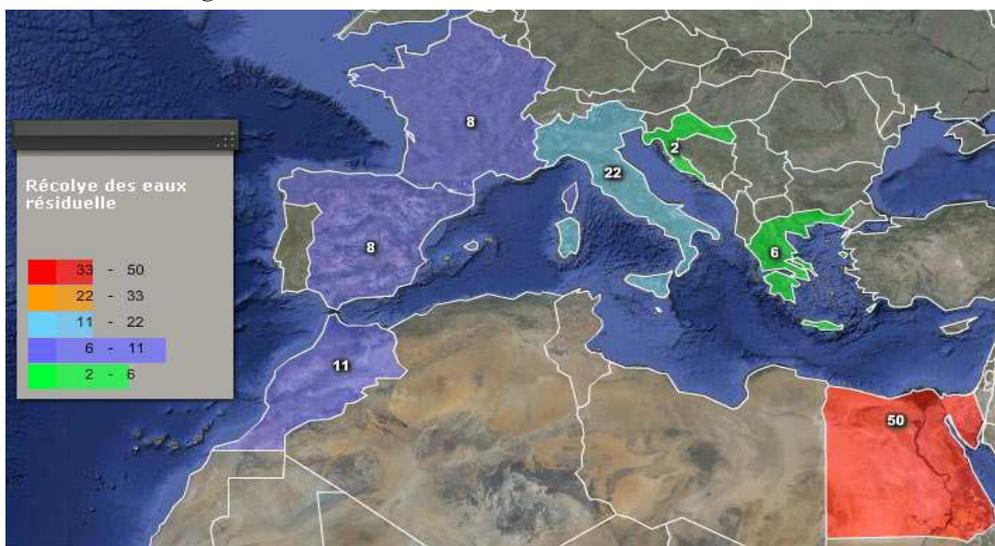
Source : IIC, 2010

Figure 41 - Présence d'une pharmacie dans les ports de plaisance en Méditerranée



Source : IIC, 2010

Figure 42 - Présence d'un service de récolte des eaux résiduelles



Source : IIC, 2010

Figure 43 - Présence d'un service médical



Source : IIC, 2010

Les tableaux qui suivent montrent l'évolution en positif (en noir) ou en négatif (en rouge) des dotations de chaque service recensé dans les ports de plaisance de la Méditerranée par rapport à la situation de 2008.

Tableau 20 - Variation des dotations de 2008 à 2010

Nation	Banque	Eau potable	Bar/Restaurant	wifi	Électricité	Station service	Marché	Hivernages
ALBANIE	Données non disponibles							
ALGÉRIE	0; 0%	0%	0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%
CHYPRE	0; 0%	+25%	0%	-16,67%	-8,34%	+8,33%	+25%	0; 0%
CROATIE	+2,19%	-1%	-0,46%	-2,2%	-1,96%	-0,23%	-1,96%	0; 0%
EGYPTE	+16,6%	-0,44%	+8,33%	+50%	+8,33%	+33,33%	+16,66%	+8,33%
ESPAGNE	-1,49%	-1%	-0,85%	-0,34%	-0,81%	-0,63%	-3,18%	+0,52%
FRANCE	-0,49%	-1%	-2,52%	+1,12%	+0,25%	+3,99%	-3,54%	+0,71%
GIBRALTER	0%	0%	+33,33%	+33,33%	0%	-33,33%	+33,33%	0%
GRÈCE	+0,14%	-0,08%	+0,23%	-0,06%	+1,07%	+0,65%	+0,18%	+0,70%
ISRAËL	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
ITALIE	-0,27%	+0,49%	+1,55%	+2,24%	+1,38%	+2,16%	-0,9%	+0,64%
LIBAN	0; 0%	0%	0%	0; 0%	0%	0; 0%	0%	0%
LYBIE	Données non disponibles							
MALTE/Gozo	0; 0%	0%	0%	0; 0%	0%	0%	0%	0%
MAROC	0; 0%	0%	0%	0; 0%	0%	0%	0%	0%
MONTENEGRO	0; 0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
SLOVENIE	0; 0%	0%	0%	0; 0%	0%	0; 0%	0%	0%
SYRIE	0; 0%	0%	0%	0; 0%	0%	0; 0%	0%	0%
TUNISIE	0; 0%	0%	0%	0; 0%	0%	0%	+11,45%	+3,45%
TURQUIE	-1,09%	-1,44%	-1,44%	+11,81%	+61,89%	+4,32%	-10,99%	+2,70%

Source : IIC, 2010

Tableau 21 - Variation des dotations de 2008 à 2010

Nation	Laverie	Service médical	Pharmacie	Récolte des eaux résiduées	Récolte des eaux de fond de cale	Récolte des résidus	Service d'ateliers	Info. météorologique	Surveillance	Certif. de Qualité
ALBANIE	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles
ALGÉRIE	0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%
CHYPRE	0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	+16,66%	0; 0%	+8,33%	0; 0%
CROATIE	+8,26%	-0,41%	+1,23%	0%	0; 0%	+2,47%	-5,27%	-1,79%	+1,39%	+0,84%
EGYPTE	+33,33%	+8,33%	+16,66%	+25%	+25%	+25%	-8,34%	+8,33%	+25%	-8,34%
ESPAGNE	-1,69%	-0,3%	-0,19%	+0,42%	-0,06%	-0,54%	-3,32%	-0,32%	+0,21%	+0,14%
FRANCE	+0,75%	-0,49%	-0,1%	+1,22%	-1,84%	+4,3%	-2,62%	+3,58%	+1,12%	-0,39%
GIBRALTAR	-33,33%	0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	+33,33%	-33,33%	0; 0%	0; 0%
GRÈCE	+0,6%	+0,64%	-0,03%	+0,66%	+0,63%	+0,66%	+0,8%	+0,55%	+0,61%	-0,01%
ISRAËL	0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0%	0; 0%	0%	0; 0%
ITALIE	+1,99%	+1,11%	-1,68%	-0,62%	+1,36%	+0,76%	+37,13%	+0,26%	+2,44%	+0,62%
LIBAN	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0%	0%	0; 0%	0; 0%
LYBIE	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles	Données non disponibles
MALTE/Gozo	0%	0; 0%	0; 0%	0%	0%	0%	0%	0; 0%	0%	0; 0%
MAROC	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
MONTENEGRO	0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0%	0%	0%	0; 0%
SLOVENIE	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%
SYRIE	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%	0%	0; 0%	0; 0%	0; 0%
TUNISIE	0%	-3,45%	-3,4%	0; 0%	0%	0; 0%	+3,44%	0%	0; 0%	0; 0%
TURQUIE	+10,81%	+2,26%	0; 0%	0; 0%	-1,89%	0; 0%	+5,94%	+10,81%	+11,62%	0; 0%

Source : IIC, 2010

La dotation en services mis à disposition dans les ports de plaisance de la Méditerranée est restée, en général, constante. Au-delà de quelques variations importantes en pourcentage pour des pays dotés d'un nombre limité de ports (pour lesquels un port de plus modifie sensiblement les pourcentages, comme dans le cas de l'Égypte et de Gibraltar), on constate : la réduction du nombre de restaurants en France (légère augmentation en Italie) ; l'augmentation du service WIFI en France, en Italie et en Turquie ; une situation malheureusement inchangée pour les services de collecte des eaux résiduées et de fond de cave.

Plusieurs ports français, espagnols et italiens en particulier, bénéficiant de financements européens, mettent en place des projets qui prévoient des interventions fortement liées aux aspects environnementaux. Il est encore tôt pour dire s'il s'agit d'une réelle prise de conscience des enjeux environnementaux ou d'une réponse à la mise à disposition des fonds par des institutions locales et communautaires.

13. Les ports à sec, phénomène à développement prudent en Méditerranée

Le phénomène des ports à sec représente une innovation et une tendance récente, expérimentés avec succès aux Etats-Unis. Il est en pleine évolution pour plusieurs raisons.

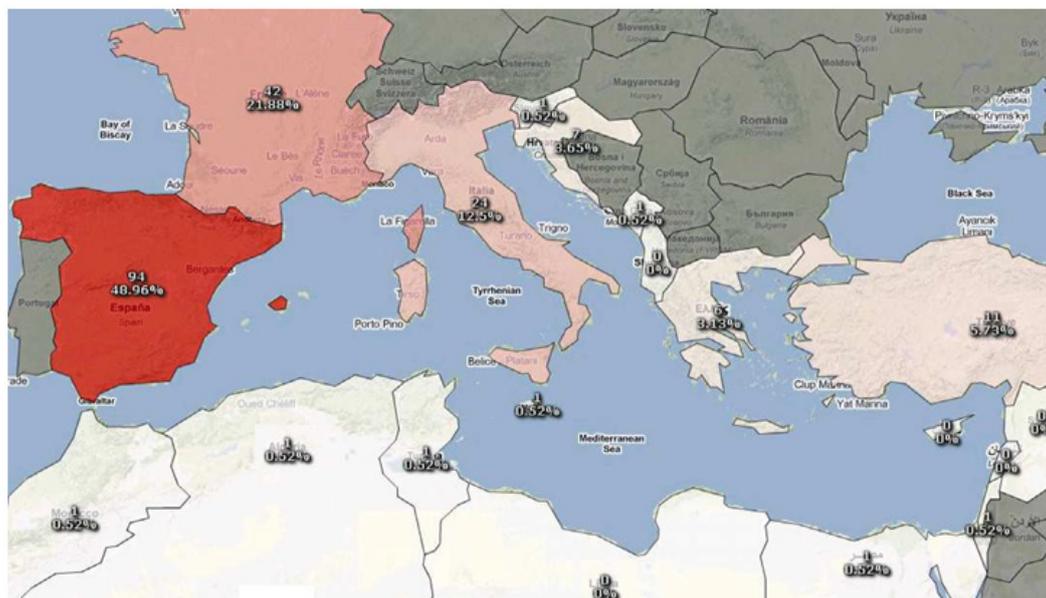
En termes d'impacts, par exemple, une organisation efficace d'un port à sec permet de réduire les coûts de maintenance du bateau (qui reste moins de temps en contact avec l'eau de la mer) et la quantité de vernis antisalissure utilisée (le traitement peut être fait avec une fréquence réduite).

Tableau 22 - Nombre de ports à sec en Méditerranée (nombre et rapport superficie à terre et en mer)

États	Nombre de ports	% (verticale) des ports en Méditerranée	Nombre de ports à sec	% (verticale) des ports à sec en Méditerranée	Rapport moyen entre la superficie à sec et celle en mer
Maroc	9	1,0	1	0,5	0,2
Algérie	24	2,5	1	0,5	0,6
Tunisie	29	3,1	1	0,5	0,8
Libye	15	1,6	0	0,0	0
Égypte	6	0,6	1	0,5	1,7
Israël	8	0,8	1	0,5	0,2
Liban	3	0,3	0	0,0	0
Syrie	3	0,3	0	0,0	0
Chypre	3	0,3	0	0,0	0
Turquie	37	3,9	11	5,7	0,7
Grèce	135	14,3	6	3,1	0,4
Monténégro	2	0,2	1	0,5	0,3
Croatie	81	8,6	7	3,6	0,6
Slovénie	3	0,3	1	0,5	0,3
Albanie	11	1,2	0	0,0	0
Malte	6	0,6	1	0,5	0,4
Italie	253	26,7	24	12,5	0,3
France	124	13,1	42	21,9	0,4
Espagne	191	20,2	94	49,0	0,2
Gibraltar	3	0,3	0	0,0	0
Total en Méditerranée	946	100,0	192	100,0	0,4

Source : Recensement IIC, 2010

Figure 44 - Répartition du nombre de ports à sec par pays en Méditerranée et pourcentage par rapport au nombre total des ports de plaisance par pays



Source : IIC, 2010

L'étude IIC 2010 a répertorié le nombre de ports à sec présents sur les côtes de la Méditerranée. Le Tableau 22 montre que l'Espagne dispose de la majorité (en nombre) d'espaces à sec près des ports de plaisance, suivie par l'Italie et la France.

Pour ce qui concerne la superficie des espaces à sec, l'Egypte est le seul pays riverain ayant une dotation à sec supérieure à celle en mer.

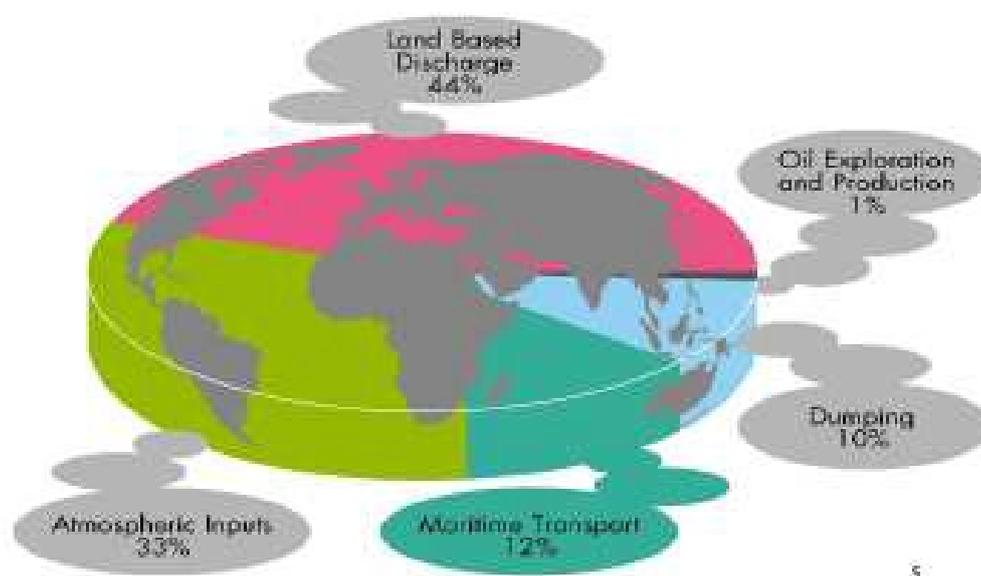
III. Les impacts environnementaux

1. Déchets en mer

1.1. Le contexte au niveau européen

Les océans et les mers sont très pollués par des millions de tonnes de déchets qui jonchent les fonds marins ainsi que la surface. L'IFREMER estime à 700 millions de tonnes les déchets présents dans les fonds marins européens. La mer Méditerranée en a ainsi engrangé 500 millions¹⁵, la mer du Nord 150 millions, le Golfe de Gascogne 50 millions et l'Adriatique 40 millions, pour ne citer que les concentrations les plus importantes. Ces débris peuvent s'accumuler jusqu'à 2 000 mètres de profondeur.

Figure 45 – Composition de la pollution marine totale



Source: Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution (GESAMP), année 2010

Au niveau planétaire, il faut rappeler qu'une masse de 3,5 millions de tonnes de déchets flotte sur l'océan pacifique : ces déchets proviennent des côtes et des navires et forment deux "îles" qui atteignent une surface de 3,4 millions de km², soit plus de 5 fois la surface de la France. Ces plaques de débris sont situées entre Hawaï et le Japon, et Hawaï et la Californie.

Environ 80 % des déchets jetés dans les océans et les mers sont d'origine terrestre. Les 20 % d'origine marine sont en général constitués de :

- déchets abandonnés par les touristes sur les côtes et les plages (emballages, paquets de cigarettes, restes de pique-nique) ;
- déchets des bateaux : ordures déversées par les navires de plaisance, de commerce et de pêche ;
- rejets d'eaux usées, eaux d'égouts et autres eaux polluées.

¹⁵ Campagne Expedition Med 2010. Un récent rapport Expedition MED 2010/2013, auquel participent plusieurs organismes de recherche parmi lesquels les Universités de Nice et de Gênes, l'IFREMER et l'Observatoire Océanologique de Villefranche-sur-Mer, a mis en évidence un phénomène alarmant relatif à la présence des micros fragments de plastiques en Méditerranée. Au cours de l'été 2010, au large des côtes françaises, italiennes et espagnoles, ont été prélevés des échantillons d'eau qui ont, pour 90%, relevé la présence des précités micro fragments, certains en quantité alarmante. Comme aucun micro-organisme n'est capable de dégrader complètement le plastique, ces matériaux s'accumulent et représentent un danger tout d'abord pour les espèces d'animaux marins mais aussi pour l'homme. Le plastique est véhiculé par le courant, tout comme le plancton. Selon les chercheurs d'IFREMER, environ 250 milliards de micro déchets flotteraient en Méditerranée, ce qui correspondrait à environ 500 tonnes. La moyenne relevée, de 115 000 micro déchets par km² représente une concentration moyenne supérieure à celle de gyres océaniques (atlantique et pacifique).

Les espèces marines, poissons, tortues, phoques, oiseaux marins, etc., ingèrent ces déchets, ou restent coincés dans les filets de pêche abandonnés, et meurent¹⁶.

Si la pollution la plus connue est sans doute celle des marées noires (qui est aussi celle la plus visible et frappante au niveau des médias), les rejets en mer des macro-déchets occasionnés par le trafic maritime et la navigation de plaisance représentent une manifestation de pollution en mer beaucoup plus insidieuse.

Les déchets plastique constituent l'essentiel des macro-déchets¹⁷. qui sont composés principalement :

- d'emballages (sachets plastiques, bouteilles, emballages divers),
- d'objets en verre (bouteilles, flacons), en métal (canettes de boissons, etc.), en tissus,
- d'objets en cuir ou en caoutchouc.

Les déchets collectés en mer et sur le littoral ne sont pas tous déposés sur place, mais ont des provenances diverses :

- abandons sur le littoral par des touristes,
- rejets dans les ports (eaux usées, huiles, etc.),
- décharges sauvages,
- activités domestiques, agricoles et industrielles,
- navires de passage et de plaisance,
- résidus de matériel de pêche (filets et lignes, etc.),
- origine naturelle (algues, bois, etc.).

La biodégradation de certains déchets est très longue. A titre d'exemple :

- mouchoir en papier : 2 mois,
- mégot de cigarette : 6 mois,
- huile de vidange : 5 à 10 ans,
- canette en aluminium : 100 ans,
- sac et bouteille plastique : 100 à 500 ans.

1.2. Localisation des macro-déchets

Les macro-déchets se concentrent aux embouchures des estuaires des fleuves et des rivières, sur les littoraux et en mer. Les fortes houles et les conditions météorologiques sont génératrices d'arrivées de déchets sur les plages.

Mais il ne s'agit pas seulement d'un phénomène côtier. Les déchets sont en effet transportés par les courants océaniques et terminent leurs parcours dans des zones où ils s'accumulent et constituent de véritables décharges sous-marines. L'existence de zones d'accumulation en profondeur (jusqu'à 2 000 m de fond) a pu être identifiée¹⁸.

Au-delà des risques pour l'écosystème déjà cités, la nature de la pollution, pour les êtres humains, est surtout d'ordre visuel, esthétique sur le littoral et porte préjudice à l'image des sites. Certains déchets peuvent néanmoins conduire à certaines blessures corporelles (tessons de verre, seringues, morceaux de ferraille). D'autres déchets, organiques, provoquent, en se décomposant, une nuisance olfactive et occasionnent la prolifération d'insectes nuisibles.

Les règles relatives à l'évacuation des ordures en mer, obligatoires pour tous les navires, sont résumées dans le Tableau 23.

¹⁶ Selon Greenpeace, 267 espèces marines sont menacées par les déchets présents dans les océans et les mers.

¹⁷ De 60 à 95% selon les sites recensés par les campagnes des associations environnementales et les organisations scientifiques.

¹⁸ Observations in situ effectuées par submersibles habités, Cyana et Nautille - campagnes CYATOX, OBSERVHAL, CYLICE / IFREMER.

Tableau 23 - Règles pour l'évacuation des ordures en mer

Types d'ordures	Hors zone spéciale	Zone spéciale
Matières plastique, dont cordages, filets de pêche synthétiques et sac à ordures	Evacuation interdite	Evacuation interdite
Matériaux et emballages flottants	Plus de 25 milles de la côte	Evacuation interdite
Papiers, chiffons, verre, métaux, bouteilles, vaisselle	Plus de 12 milles de la côte	Evacuation interdite
Ordures broyées ou concassées	Plus de 3 milles de la côte	Evacuation interdite
Déchets alimentaires non broyés ou concassés	Plus de 12 milles de la côte	Plus de 12 milles de la côte
Déchets alimentaires broyés ou concassés de moins de 25m/m	Plus de 3 milles de la côte	Plus de 12 milles de la côte
Mélange de plusieurs types d'ordures	Lorsque les ordures sont mêlées à d'autres matières nuisibles dont l'évacuation est soumise à des dispositions différentes, les règles les plus restrictives sont alors applicables	Lorsque les ordures sont mêlées à d'autres matières nuisibles dont l'évacuation est soumise à des dispositions différentes, les règles les plus restrictives sont alors applicables

Source : Sur la base des données MARPOL année 2010 ; IIC, année 2010

1.3. Focus sur le secteur des croisières

Le concept de recyclage et de gestion intelligente des déchets est devenu de grande actualité au cours des trois dernières années. Les compagnies les plus importantes déclarent dans leurs bilans environnementaux¹⁹ atteindre au moins 60 % de recyclage. Tout cela avec des demandes toujours plus pressantes formulées auprès des fournisseurs par les compagnies, visant à réduire au maximum les emballages et la matière plastique dans les approvisionnements.

Selon les estimations de l'Environmental Protection Agency (USA), les passagers à bord d'un bateau de croisière de taille moyenne (2 125 passagers) génèrent chaque jour :

- 83 250 litres d'eaux d'égout (environ 40 litres par passager),
- 1 tonne d'ordures²⁰ (environ 500 grammes par passagers), plus 4 bouteilles en plastique par passager,
- 621 150 litres d'eaux résiduelle des lavabos, douches, laveries (presque 300 litres par personne),
- Plus de 11 kilos de batteries, lumières fluorescentes, déchets médicaux, etc.,
- Plus de 23 000 litres d'eau de cale en provenance des moteurs.

Les bateaux de croisière réduisent en cendres entre 75 % et 85 % des ordures²¹, avec une contribution non négligeable à l'effet smog près des côtes ou en pleine mer, sachant qu'il est légal de décharger les eaux d'égout à plus de trois milles de la côte²². Selon une étude de WashPIRG (Washington, USA), la pollution journalière d'un bateau de croisière de 3 000 passagers est équivalente au niveau de pollution provoqué par 12 000 voitures dans la même journée.

Une estimation de la quantité annuelle de déchets produits à bord de tous les bateaux de croisière en Méditerranée produit les résultats suivants :

- Nombre des nuitées en Méditerranée : 20 millions (2009) ;

¹⁹ A delà des bilans économique-financiers standards, depuis deux/trois ans certaines compagnies publient des bilans de responsabilité sociale où la composante environnementale est prise en compte.

²⁰ Les ordures peuvent être différenciées en deux macro-catégories : garbage (Convention Marpol) : papier, carton, plastique, aliments, cendre produite par le processus de transformation en cendres, métal, verre) et déchet « non Marpol ou Spéciaux » dangereux ou pas dangereux. Tous les déchets sont normalement différenciés à bord et sont ensuite débarqués séparément dans les ports qui sont équipés pour les différents traitements.

²¹ Selon l'étude d'EPA, 2008.

²² Plusieurs compagnies déclarent décharger les eaux d'égout à une distance supérieure aux 12 milles nautiques de la côte. Par exemple, Costa Croisière prévoit de décharger en mer à plus de 12 milles et à une vitesse de 6 nœuds seulement les eaux d'égout traitées. En ce qui concerne les eaux de cale, Costa a introduit une interdiction de décharger à l'intérieur du Sanctuaire de cétacés (il s'agit d'une aire de 100 000 km carrés entre Toulon, Cape Falcone, Cape Fer et Fosso Chiarone).

- 10 millions de tonnes d'ordures (sans compter les bouteilles en plastique précédemment citées) dont 75 % sont incinérées ;
- 800 millions de litres d'eaux d'égout qui peuvent être déchargées en mer sans traitement (à certaines distances de la côte).

1.4. Focus sur le secteur de la plaisance

La plaisance génère des impacts écologiques non négligeables :

- construction des ports et des bateaux,
- problèmes quotidiens des eaux usées et des déchets,
- matériaux polluants,
- démantèlement des navires hors d'usage,
- autres impacts (génération des ondes, rumeurs, etc.).

Les industries nautiques sont aujourd'hui conscientes du problème et cherchent à construire des bateaux avec des matériaux "propres", réfléchissent à des alternatives (bateaux électriques, moteurs à gaz, système de cellules photovoltaïques, jusqu'aux procédures de déconstruction et de recyclage des BPHU²³), mais une question essentielle demeure : celle du comportement individuel des plaisanciers, d'où l'importance de faire la promotion des éco-gestes indispensables à la sauvegarde du milieu marin pour rendre la plaisance écologiquement responsable (se reporter à l'annexe 1 relative à l'initiative ports propres et à l'annexe 2 relative à une proposition d'éco-gestes pour les plaisanciers).

Les zones où l'activité de plaisance est développée subissent des pollutions non négligeables liées notamment aux activités portuaires (dragage, distribution de carburants, sanitaires), aux bateaux (peintures, sanitaires, pompes de cale et moteurs), aux plaisanciers et aux infrastructures (station d'épuration, activités urbaines).

Il s'agit d'une pollution en grande partie d'origine organique, bactérienne et chimique à laquelle s'ajoutent les déchets plastique, les emballages et les déchets alimentaires, qui en saison vont au-delà des seuils supportés par l'écosystème.

Ce constat est à l'origine de certaines initiatives des ports de plaisance ou des collectivités territoriales maritimes qui s'orientent vers la prévention avec d'une part la mise en service d'une collecte des ordures ménagères auprès des bateaux mouillant au large des ports ou des baies les plus fréquentées et, d'autre part, la diffusion des vademécums de comportements éco-compatibles.

Il faut souligner que, dans de nombreux ports de plaisance, la même benne accueille les déchets à quai sans le moindre tri sélectif à terre (tri qui est pourtant effectué sur le navire dans le respect de la législation).

La production moyenne d'ordures par équipage des bateaux de plaisance en Méditerranée (3,5 personnes en moyenne) peut être évaluée à 2 kilos/jour, la consommation d'eau est fonction du type et de la dimension des bateaux (pour les méga-yachts l'ordre de grandeur est très similaire à celui qui a été présenté pour la croisière).

Les bateaux de plaisance hors d'usage représentent une source de production de déchets divers²⁴, certains d'entre eux pouvant être dangereux (huiles, batteries). Jusqu'à ce jour les bateaux en fin de vie laissés à l'abandon, brûlés ou coulés en pleine mer constituent une pollution biologique mais également visuelle et un risque pour la faune et la flore marines. Très récemment, des initiatives intéressantes ont été prises afin d'assurer le démantèlement labellisé et éco-responsable des bateaux en fin de vie. En France, en février 2009, a été créée une association ayant pour mission principale l'animation et l'organisation de la filière française de déconstruction et de recyclage des BHPU. En Italie, une proposition de loi du Sénat prévoit la réduction de la

²³ Bateaux de plaisance hors usage. En France a été récemment (février 2009) créée une Association pour la Plaisance Eco- Responsable qui a comme mission principale d'animer et organiser la filière française de déconstruction et de recyclage des BHPU. L'Association a 27 centres qui couvrent le territoire français. Nous n'avons pas trouvé, au cours de cette étude, des expériences comparables dans les autres pays de la Méditerranée.

²⁴ On distingue les types de déchets suivants : déchets spéciaux (huiles, solvants usés, filtres à huile, liquides de frein et de refroidissement, batteries), déchets toxiques (futs ayant contenu des produits toxiques, chiffons imprégnés de matières toxiques), autres déchets (pneus, pare-chocs, pare-brise, palettes, emballages).

TVA sur les nouvelles acquisitions (de moins de 14 mètres) à condition que le démantèlement de l'ancien bateau soit démontré.

2. Les aspects législatifs et les autres impacts sur l'environnement

L'impact du secteur du transport maritime en général sur l'empreinte carbone globale des activités humaines varie de 1,4 %²⁵ à 1,8 %²⁶ des gaz à effet de serre (GES) contre par exemple 14 % en provenance du secteur de l'agriculture.

Tableau 24 - La flotte mondiale en 2008

Catégorie de bateau	Quantité	Port en lourd	Tonnage brute	Âge
Vraquiers (sec)	6 306	394 968 275	216 749 258	15
Pétroliers	2 105	303 734 893	163 691 586	10
Porte-conteneurs	4 641	161 921 733	139 563 042	10
Navires de charge	17 002	80 417 587	56 433 536	24
Chimiquier	4 212	68 891 467	42 900 705	12
Pétroliers (tous produits)	4 954	52 908 628	31 667 027	23
Méthaniers	301	22 269 871	29 047 680	10
Rouliers	2 489	18 459 423	41 634 505	17
Butaniers	1 154	14 071 706	11 996 216	16
Autres vraquiers (sec)	1 165	11 744 287	8 947 465	22
Navires frigorifiques	1 210	6 454 779	5 989 059	23
Vraquiers autodéchargeants	175	6 415 716	3 808 636	32
Rouliers / passagers	2 868	4 408 950	16 794 304	24
Vraquiers (pétrolier)	98	4 149 162	2 458 800	23
Autres vraquiers	226	3 120 984	2 881 528	26
Passagers (croisière)	506	1 740 055	14 405 871	22
Navire de passagers	3 035	598 334	1 498 967	24
Navires de charge / passagers	335	274 324	536 112	33
Autres liquides	162	121 972	82 404	32
Total	52 944	1 156 672 146	791 086 601	21

Source : Lloyd's Register/Fairplay World fleet statistics, 2008

Le Tableau 24 montre le poids des navires de croisière et des méga-yachts sur le total de la flotte mondiale (pour la plaisance, seuls les bateaux plus de 34 mètres sont pris en compte). Le secteur de la croisière représente 1 % du nombre et 2 % du tonnage, celui de la grande plaisance 5,7 % du nombre pour seulement environ 0,2 % du tonnage.

Le secteur maritime a bénéficié, depuis 1990, d'importantes rénovations (plus de la moitié de la flotte mondiale a été renouvelée) qui ont pris en compte les enjeux environnementaux en installant d'un côté des moteurs plus efficaces et, de l'autre, en recouvrant les carènes des bateaux avec des substances qui réduisent la résistance et augmentent les économies de carburant. Une évaluation du compromis entre la réduction de la pollution générée par les économies de carburant et celle générée par les produits chimiques utilisés pour réduire l'effet de friction semble être en faveur de cette dernière, qui, grâce aux évolutions dans le secteur de la recherche, semble avoir pour l'avenir des applications intéressantes grâce à l'utilisation des nanotechnologies. Il ne faut pas oublier que les traitements antisalissure contiennent tous des pourcentages très forts en métaux lourds, de cuivre en particulier.

Afin de respecter les normes internationales, les compagnies de croisière mettent de plus en plus en service des navires dotés d'équipements visant à réduire les émissions polluantes ; dans certaines zones de la planète

²⁵ Selon PSA (Passenger Shipping Association).

²⁶ Selon "Study on Greenhouse Gas Emissions from Ships", IMO 2000.

(zones SECA²⁷), comme la mer Baltique par exemple, les navires sont dans l'obligation d'utiliser seulement des carburants à bas contenu de soufre ou des moteurs à propulsion électrique dans certains ports ou certaines zones protégées de la planète. Tout récemment, des scrubbers (systèmes d'épuration des gaz qui fonctionnent avec l'eau salée) commencent à être utilisés sur les bateaux de croisière pour diminuer les émissions d'oxyde d'azote (NO_x) : avec un investissement d'un million d'euros (le coût de construction d'un bateau de croisière s'élevant de 500 millions), on arrive à réduire de 90 % les émissions de NO_x.

Un autre moyen utilisé par les compagnies pour réduire leurs émissions repose sur l'optimisation des itinéraires (pour opérer à des vitesses plus efficaces), mais il faut rappeler que les bateaux de croisières, au-delà d'être des navires, sont des hôtels qui peuvent accueillir jusqu'à 6 000 personnes à bord (passagers plus équipage). Il s'agit donc de villages flottants qui n'ont pas grand-chose en commun avec, par exemple, les bateaux de marchandises.

Pour ce qui concerne la plaisance, une récente étude de l'IIC a révélé que les bateaux de plaisance ont un taux d'utilisation très bas qui ne va pas au-delà de 3 ou 4 semaines par an, soit entre 30 et 35 jours d'utilisation²⁸ au contraire des méga-yachts qui sont très souvent affrétés et que les sociétés de gestion ont intérêt à faire naviguer.

La production de CO₂ par un bateau de croisière est environ de 1 069 kilos/mile marin (nm), pour les émissions de méthane de 0,1 kilo/nm, pour les oxydes d'azote de 19,3 kilos/nm, pour les oxydes de soufre (SO_x) de 20,4 kilos/nm. La consommation de carburants peut être évaluée à 356 kilos par mile parcouru.

La plus importante source de pollution des bateaux de plaisance est le NO_x généré par les moteurs. Il faut souligner à ce stade qu'une Directive Européenne (2003/44/CE) a mis au ban les moteurs à deux temps, qui restent cependant utilisés par de très nombreux plaisanciers.

Les estimations des quantités des dérivés du pétrole (selon la convention MARPOL 73/78 annexe I) libérées dans la mer par les bateaux et les autres activités liées à la mer figurent dans le Tableau 25 (source : étude GESAMP).

Tableau 25 - Distribution de la pollution en mer (2007)

	Tonnes/an
Bateaux	457 000
Exploration et production offshore	20 000
Bateaux + offshore	477 000
Installations côtières	115 000
Bateaux + offshore + installations côtières	592 000
Activités petites embarcations	53 000
Suintements naturels	600 000
Pollutions inconnues (sources non identifiées)	200
Total	1 245 200

Source : GESAMP (IMO/FAO/UNESCO/IOC/UNIDO/WMO/IAEA/UN/UNEP, Groupe conjoint d'experts sur les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin (*Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection*) 2007

Les petites embarcations représentent ainsi 4,2 % de la distribution des pollutions marines (53 000 tonnes/an). A signaler que plus de la moitié provient de causes naturelles.

²⁷ Sulphur Emission Control Areas (SECAs): Les zones SECA seront très prochainement introduites même en Méditerranée.

²⁸ La recherche IIC citée (été 2008) a mis en évidence l'émergence d'un phénomène curieux représenté par une utilisation des plus en plus fréquente des bateaux comme résidences temporaires sans qu'ils naviguent en mer. Il s'agit d'un phénomène similaire à celui de roulotte (camping caravane) qui sont parquées dans les campings et deviennent des sortes des résidences de vacances fixes.

2.1. Les émissions atmosphériques

Si on le compare aux secteurs des transports terrestres et de la production d'énergie, le secteur maritime contribue faiblement aux émissions atmosphériques. Les améliorations dans la conception des carènes des bateaux et les augmentations des capacités de cargaison ont réduit les émissions depuis l'an 2000 (jusqu'à 20 %) en augmentant l'efficacité des moteurs.

Les émissions de CO₂ et de SO_x ont été réduites de 15 % durant la même période. Pour ce qui concerne les NO_x le problème est plus important. Les réglementations internationales sont en train de changer pour devenir plus restrictives (1 % de soufre au maximum). Ce domaine est réglementé par l'Annexe VI de la convention MARPOL (2005). En octobre 2008, le Marine Environment Protection Committee a révisé l'Annexe VI. Les nouvelles règles sont entrées en vigueur à partir du 1 Juillet 2010. L'objectif principal est réduire progressivement les oxydes de soufre des navires (en passant de 4,5 actuel à 3,5 % à partir de janvier 2012), pour atteindre le seuil de 0,5 % à partir de janvier 2020.

Dans les zone SECAs, les émissions ont être réduites à 1 % à partir du 1 juillet 2010 (par rapport au 1,5 % auparavant), pour atteindre le seuil de 0,1 % en janvier 2015.

2.2. Le bilan des émissions des gaz à effet de serre

Une étude IMO de 2000 évalue à 1,8 % la contribution aux changements climatiques du secteur maritime. Une deuxième étude a été publiée en 2009. Le secteur maritime représente ainsi 2,7 % du total des émissions de CO₂ en 2007 avec une estimation de 870 millions de tonnes. Le CO₂ est le gaz à effet de serre (GES) le plus important tant en termes de quantité que d'impact potentiel sur le réchauffement global de la planète. Les autres GES sont négligeables dans le secteur maritime. Les scénarios à moyen terme prévoient pour 2050 (sans la mise en place de nouvelles réglementations) une croissance de 200-300 % par rapport à 2007. Sans intervention sur la réglementation des GES, les émissions de CO₂ du secteur maritime représenteront en 2050 entre 12 et 18 % des émissions totales de CO₂.

On peut estimer que les secteurs de la plaisance et de la croisière représentent au niveau mondial 0,0006 % des émissions de GES, correspondant à 522 000 tonnes.

2.3. Eaux de ballast

Le secteur maritime transfère environ de 3 à 5 milliards de tonnes d'eau de lest chaque année. Les eaux de lest sont utilisées par tous les navires de grande dimension pour des raisons de stabilité en navigation. Seul le secteur de la croisière est concerné par cette question. L'IMO a développé et adopté une Convention internationale pour le contrôle et la gestion des « eaux et sédiments de ballast » qui, quand elle sera en vigueur, obligera tout navire à suivre des procédures standard qui devront respecter les conditions de préservation de l'environnement.

2.4. Vernis antisalissure

La Convention IMO « Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires (convention AFS) » prévoit l'interdiction de certaines substances toxiques utilisées dans le secteur maritime, comme par exemple les vernis à base de Tributyltin.

Au niveau Européen, la directive VOC (Directive relative aux émissions de solvants 1999/13/CE modifiée par la Directive sur les peintures art.13 2004/42/CE) prévoit un contrôle rigoureux des solvants et les traitements antisalissure utilisés dans les chantiers navals. Cette Directive connaît à ce jour différents degrés d'application dans les Pays membres.

L'IIC a pu estimer la quantité des vernis antisalissure utilisée chaque année pour les méga-yachts. Sur la base de la flotte actuelle et en estimant l'application d'un demi-litre par mètre de carène en longueur, 73 tonnes/an de vernis sont utilisés par les seuls méga-yachts en Méditerranée.

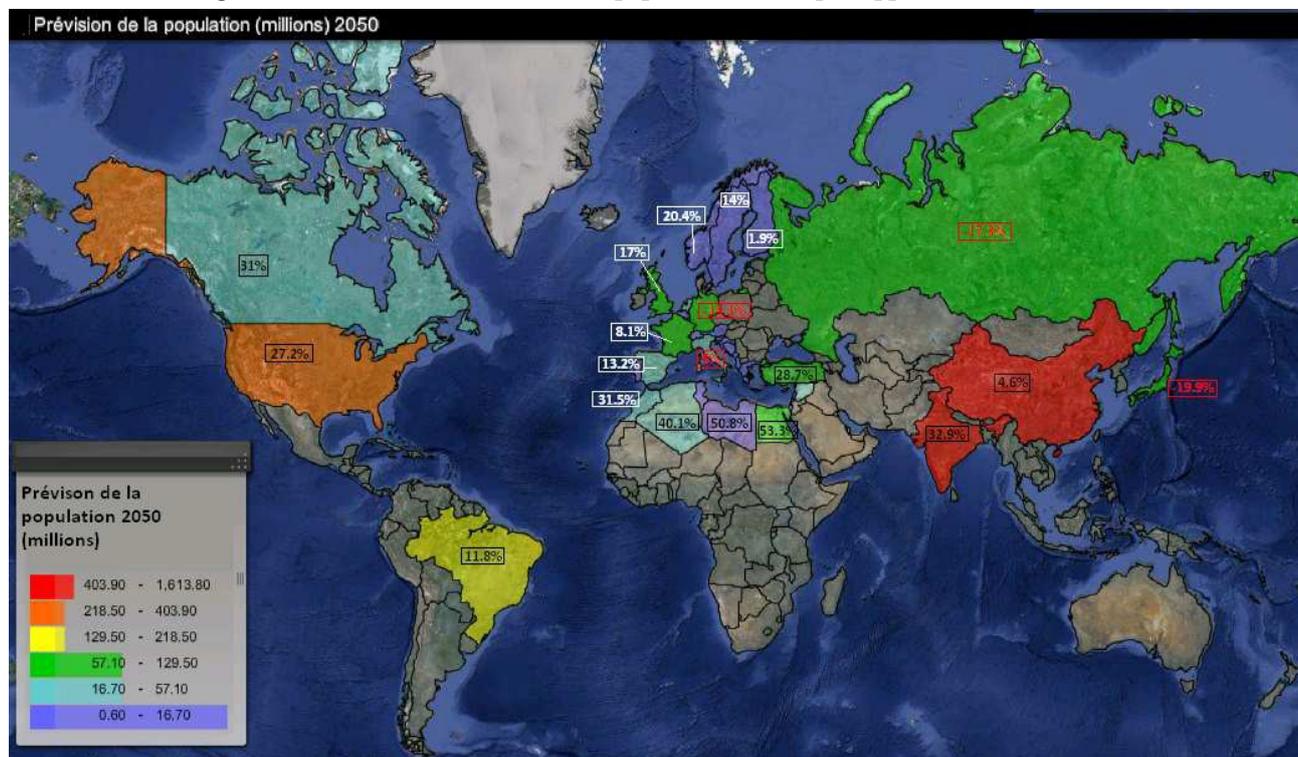
IV. Le marché de la croisière en 2050, scénarios possibles

Selon les prévisions de croissance de la population mondiale en 2050, la majorité des pays devrait connaître une croissance à deux chiffres, en pourcentage, par rapport aux données de 2010. Parmi les pays examinés, seuls le Japon (-20 %), la Russie (-17 %), l'Allemagne (-14 %) et l'Italie (-5 %) sont supposés enregistrer des réductions de la population à l'horizon 2050.

Cette situation, combinée avec les prévisions disponibles sur les tendances du PNB par habitant, permet de faire des hypothèses sur l'évolution du nombre de croisiéristes à l'horizon 2050, selon trois scénarios :

- Un scénario tendanciel normal ;
- Un scénario de forte croissance avec des croisiéristes provenant d'un côté des pays « émergents » en forte croissance économique et d'une population qui s'orienterait vers la croisière aux dépens des autres marchés touristiques ;
- Un scénario de saturation du marché avec une stabilisation de l'offre.

Figure 46 - Prévision de la variation de la population en 2050 par rapport à la situation 2010



Sources : Sur la base des données UNFPA (Fonds des Nations unies pour la population), année 2010 ; IIC, année 2010

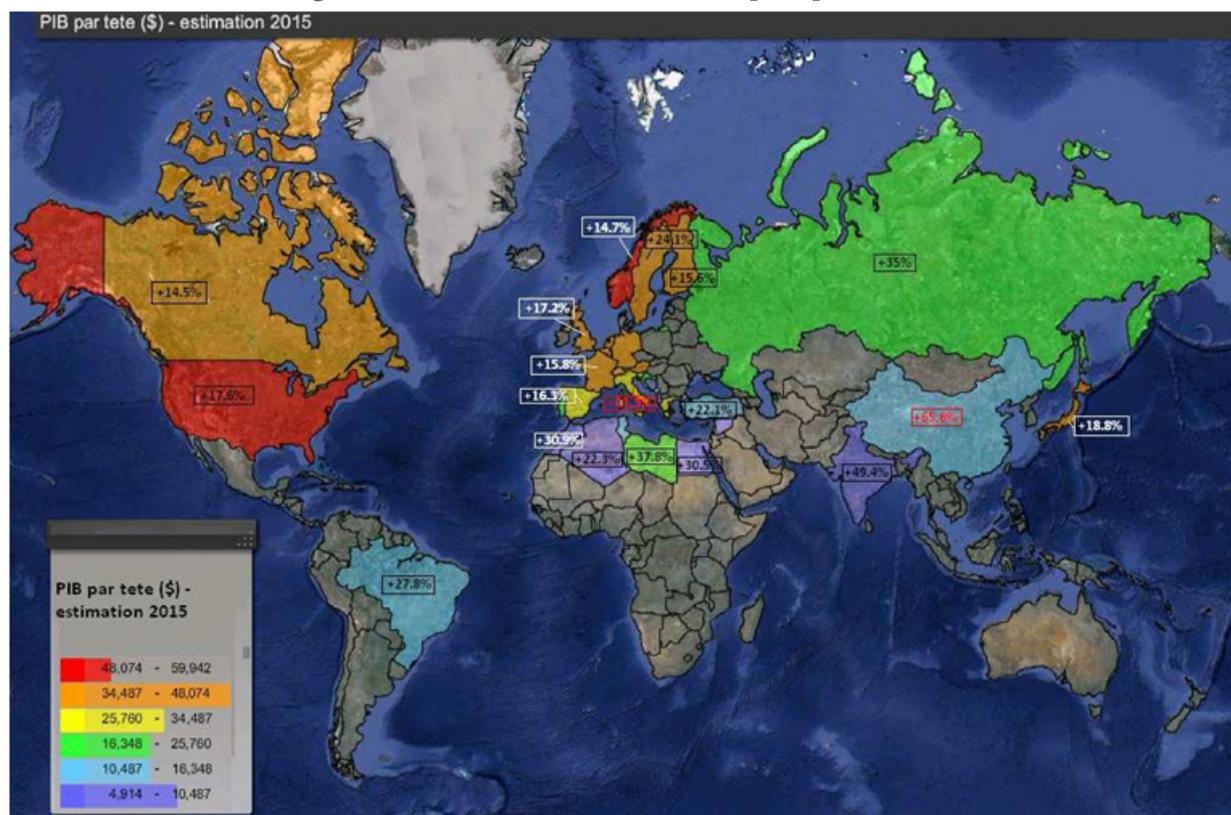
1. Considérations de base

Parmi les pays générant un nombre important de croisiéristes figurent les Etats-Unis, le Canada, le Royaume-Uni (pour lesquels est prévue une croissance de la population), l'Italie et l'Allemagne (pour lesquels est prévue une diminution de la population à l'horizon 2050).

Si on prend en compte les estimations du PNB pour ces pays, on peut faire l'hypothèse d'une croissance du nombre de croisiéristes de l'ordre de 3 % par an, ce qui laisse présager un doublement du nombre de croisiéristes en 2050, c'est-à-dire 38 millions de passagers à l'échelle mondiale. Dans ce scénario, le nombre des nuitées en Méditerranée représenterait 50 millions de nuitées par an (en 2050), soit environ 7 à 12 millions de croisiéristes par an contre les 4,5 millions enregistrés en 2010.

Par ailleurs, le secteur de la production de nouveaux navires de croisière connaît une période de contraction qui vraisemblablement va se poursuivre au moins pour deux ou trois ans.

Figure 47 - Prédiction de la variation du PNB per capita 2010/2015



Sources : Sur la base des données FMI (Fonds monétaire international), année 2010 ; IIC, année 2010

2. Les trois scénarios

1) Le scénario tendanciel normal

Ce scénario fait l'hypothèse d'une croissance constante de l'offre et de la demande. La réduction momentanée de l'offre (le report des nouvelles constructions) aurait un effet sur la période 2015-2020 pour reprendre par la suite une tendance de croissance constante. En 2050, les pays riverains devraient donc recevoir presque trois fois plus des croisiéristes qu'en 2010.

Tableau 26 – Projection du nombre de croisiéristes en Méditerranée (Scénario tendanciel)

Année	Nombre croisiéristes en Méditerranée (en millions)	Variation %
2010	4,5	-
2015	5,1	15 %
2020	5,6	10 %
2030	7,3	30 %
2040	9,5	30 %
2050	12,3	30 %

Source : IIC – Plan Bleu, 2011

2) Le scénario de forte croissance

Dans ce scénario, on considère une possible croissance du nombre des croisiéristes en Méditerranée avec une participation accrue des pays suivants : Russie en particulier, Brésil et Chine (avec une petite contribution prévue). Dans ce scénario, on fait également l'hypothèse d'une croissance importante de l'offre, combinée avec un transfert de navires en Méditerranée depuis les autres zones de la planète qui compenserait la réduction momentanée de la production entre 2015 et 2020. On pourrait ainsi atteindre 100 millions de nuitées, soit plus de 16 millions de croisiéristes en Méditerranée à l'horizon 2050.

Tableau 27 - Projection du nombre de croisiéristes en Méditerranée (Scénario de croissance)

Année	Nombre croisiéristes en Méditerranée (en millions)	Variation %
2010	4,5	-
2015	5,1	15 %
2020	6	18 %
2030	8,4	40 %
2040	11,7	40 %
2050	16,3	40 %

Source : IIC – Plan Bleu, 2011

3) Le scénario de saturation du marché

Ce scénario dérive d'une hypothèse de stabilisation du marché. L'augmentation trouve une explication dans la mise en service de deux ou trois grands navires de plus de 360 mètres de longueur avec des capacités importantes en terme de nombre de passagers.

Tableau 28 – Projection du nombre de croisiéristes en Méditerranée (Scénario de stabilisation)

Année	Nombre croisiéristes en Méditerranée (en millions)	Variation %
2010	4,5	-
2015	4,9	10 %
2020	5	2 %
2030	5,3	5 %
2040	5,5	5 %
2050	5,8	5 %

Source : IIC – Plan Bleu, 2011

Les trois scénarios se traduisent tous par une augmentation du nombre de croisiéristes. En effet, on suppose que le nombre de passagers en Méditerranée passera de 4,5 millions en 2010 à 5,8 millions (dans le scénario de saturation de marché), à 12,3 millions (dans le scénario tendanciel) et jusqu'à 16,3 millions dans le scénario de forte croissance) en 2050.

Le nombre de croisiéristes en Méditerranée pourrait ainsi être multiplié par quatre (3,62) avec un nombre très important de nuitées dans les pays riverains.

Si on prend comme paramètre de référence la distribution en pourcentage des nuitées des croisiéristes par pays en 2009, la Grèce et l'Italie auraient à gérer 21 millions de passagers, l'Espagne 17 millions, la France 8 millions en une seule année !

Tout cela impose une réflexion importante tant en termes de capacité d'accueil des territoires, qu'en termes de capacité d'accueil des villes côtières, des ports et des terminaux dédiés.

3. Opportunités et menaces

Le secteur de la croisière ne semble pas connaître de réelle crise dans sa course vers la croissance. Même des événements extérieurs au secteur (11 septembre 2001, SRAS, etc.) ayant un potentiel d'effets négatifs sur le secteur ont pu être absorbés très rapidement. La crise économique-financière de 2008-2011 aura des effets sur l'offre mais du côté de la demande aucun ralentissement n'est prévu.

La marge de croissance de la demande reste très forte à cause des possibilités de captation par la croisière d'autres produits touristiques.

Il existe une menace à ne pas négliger qui réside dans une forte vulnérabilité du secteur au terrorisme (comme en octobre 1985 sur l'Achille Lauro), voire aux conséquences d'un accident.

Conclusions

Les prévisions d'évolution présentées dans ce chapitre sont prudentes par rapport à la forte croissance du secteur au cours de ces quinze dernières années.

Le phénomène de captation par la croisière d'autres formes de tourisme (qui s'est déjà produit dans le passé) devrait continuer.

Ceci est conforté, depuis quelques années, par la diminution de l'âge moyen des croisiéristes induit par la modification du produit croisière qui est passé d'un produit de luxe dont la clientèle était composée d'individus de tranches d'âge élevée, à fort revenu, à un « produit de masse » dont la clientèle est essentiellement constituée de familles.

Les prévisions présentées dans ce rapport sont prudentes et ne tiennent pas compte de l'éventuel redéveloppement du phénomène du « low cost » qui, à l'avenir, pourrait rebondir après des premières expériences décevantes.

V. Annexes

1. Ports Propres



Définition de Ports Propres : démarches visant à encourager toutes les opérations qui concourent à l'amélioration de la qualité environnementale des ports de plaisance et de pêche, par une prise en compte à l'échelle d'un territoire de la problématique gestion des déchets et rejets des effluents dans les ports.

Origine : la notion de « Ports Propres » est apparue en 1984 en Bretagne. Le concept a été développé avec succès en Languedoc Roussillon jusqu'en 2005. Il est actif dans la région Provence Alpes Côte d'Azur depuis 2001, grâce aux aides techniques et financières du Conseil Régional PACA, de la DIREN, de l'ADEME et de l'Agence de l'eau RMC.

1.1. Description synthétique

Les opérations Ports Propres comportent quatre volets, distincts mais indispensables, afin de permettre aux gestionnaires de ports de plaisance l'accès au management environnemental dans les meilleures conditions :

Premier volet

Un diagnostic des flux de polluants et de déchets, qui existent ou qui transitent par le site portuaire.

Ce premier volet, préalable indispensable à la mise en œuvre des autres volets, permettra :

- de faire la présentation géographique, administrative et juridique du port et de son environnement associé ;
- de donner des informations précises sur les origines, la nature et l'impact des nuisances recensées sur l'environnement ;
- de faire la description exhaustive des solutions et des équipements portuaires et de gestion des déchets déjà existants ;
- de définir des objectifs de qualité souhaités pour le plan d'eau, les sédiments et les installations à terre ;
- d'établir le programme d'investissements et d'actions pour atteindre ces objectifs.

Deuxième volet

Lutte contre les nuisances chroniques.

Après avoir déterminé les sources de pollution au sein du port, ce volet permettra de mettre en place des équipements destinés notamment à :

- collecter et trier les déchets solides et liquides issus des bateaux et de l'activité portuaire : réalisation d'un « point propre », d'un système de collecte et de traitement ;
- des eaux de cale, des huiles usagées, etc. ;
- traiter les effluents : collecte et traitement des eaux pluviales, des eaux de carénage, aménagement ou réfection de la station d'avitaillement.

Troisième volet

Lutte contre les pollutions accidentelles.

Grâce à ce volet, les gestionnaires des ports pourront par exemple :

- préparer un plan de lutte contre les pollutions accidentelles ;
- équiper les ports de kits d'intervention (barrages flottants) en cas de pollution accidentelle par hydrocarbures.

Quatrième volet

Animation, sensibilisation et formation des usagers, des agents et des gestionnaires des ports.

Ce volet est prévu pour accompagner toutes les actions conduites dans le cadre des opérations « Ports Propres ».

Il permettra de :

- sensibiliser les employés portuaires aux problèmes environnementaux ;
- informer les usagers portuaires, grâce à une signalétique établie et disponible auprès de la FFPP.

1.2. Reconnaissance nationale de « Ports Propres »

3 événements majeurs :

- Signature du pacte « Ports Propres » : Le concept, bien que largement connu et diffusé a été reconnu officiellement, au niveau national, lors du salon nautique de Décembre 2007 avec la signature, sur le stand FFPP, du pacte « Ports Propres » par toutes les Unions Régionales des ports de plaisance constitutives de la FFPP.
- Certification AFNOR « gestion environnementale portuaire » : le Conseil Régional Provence Alpes Côte d'Azur a financé la création d'un accord AFNOR, national, à destination des ports qui souhaitent être certifiés pour leur management environnemental.
- Formation « gestion environnementale portuaire » dispensée aux agents portuaires, devenue un des modules du CQP.

2. Proposition d'éco-gestes pour les plaisanciers (armateurs et occasionnels)

Au port

- Maitriser la consommation d'eau à travers l'utilisation des réducteurs de débit, stop'eau qui permettent de faire de grandes économies ;
- Penser à s'équiper d'un système de collecte d'eau de pluie à utiliser pour le rinçage du matériel ou le lavage du bateau (il est possible d'utiliser des osmoseurs pour purifier et recycler l'eau de mer et de pluie).
- Au large
- Être attentif à tous objets légers que le vent risquerait de faire passer par-dessus bord (bouteilles en plastiques) ;
- Utiliser un cendrier ; les mégots se décomposent très lentement et peuvent être avalés par les oiseaux et les poissons ;
- Éviter de faire la vaisselle à bord et privilégier le lavage à l'eau claire ;
- Éviter d'utiliser ses toilettes en mer, surtout près des côtes ou des lieux de baignade ; équiper l'embarcation de cuves de récupération des eaux noires ;
- choisir des produits biodégradables pour l'entretien des sanitaires.

Déchets

- Ne jeter aucun déchet par-dessus bord et ramasser les sacs plastiques qui flottent sur l'eau ; séparer les matières organiques et les emballages à trier et prévoir un lieu de stockage à l'abri du vent ;
- Au port, jeter les déchets dans les containers prévus à cet effet ; respecter les consignes de tri et encourager les autres à faire de même ;
- Ne vidanger ses cuves d'eaux usées que dans les emplacements prévus à cet effet.

Entretien du bateau

- Utiliser un moteur GPL, électrique ou quatre-temps plutôt qu'un moteur deux-temps ; entretenir son moteur avec des lubrifiants écologiques et le faire réviser une fois par an ;
- Rester vigilant lors du remplissage des nourrices : utiliser une pompe manuelle et un entonnoir suffisamment grand pour éviter que ne se répande du carburant dans les eaux du port ; privilégier le nettoyage mécanique des coques de bateaux. Comme l'application des peintures anti-salissure agresse la flore marine, choisir une peinture qui comporte le moins de cuivre et de pesticide possible et l'appliquer avec attention ;
- Pour les petits bateaux de plaisance, ne recouvrir que la surface utile, jusqu'à la ligne de flottaison ;
- Effectuer le carénage sur les zones du port aménagées pour la récupération et le traitement des résidus et des eaux de ruissellement.

Et en plus

- Pratiquer un sport nautique ne consommant pas de carburant (voile, kayak, planche à voile) ; réduire la vitesse en bordure du rivage, les vagues pouvant éroder la rive et perturber la faune ;
- Utiliser des produits respectueux de l'environnement. Pas de produits biocides, de détergents aux phosphates ou de cires toxiques.

3. Odyssea



GROUPEMENT EUROPÉEN DE COOPÉRATION ODYSSEA

CONTRIBUTION ODYSSEA «UNION POUR LA MEDITERRANEE»

«Pour un projet stratégique de coopération au cœur de la Méditerranée»

MISE EN RESEAU EXEMPLAIRE DE PÔLES D'EXCELLENCE TERRITORIAUX INTEGRES : REGIONS/ MER/ PORTS / VILLES PORTUAIRES / TERRITOIRES RURAUX DES 22 PAYS DE LA MEDITERRANEE

 Espagne,  Royaume-Uni (Gibraltar),  France,  Monaco,  Italie,  Malte,
 Slovénie,  Croatie,  Bosnie-Herzégovine,  Monténégro,  Albanie,  Grèce,
 Turquie,  Chypre,  Syrie,  Liban,  Israël,  Égypte,  Libye,  Tunisie,
 Algérie,  Maroc

3.1. Déclaration de Perpignan du 26 février 2010

Nous, partenaires du Groupement Européen de Coopération ODYSSEA, œuvrant à la politique défendue par l'UpM et réunis en assemblée à Perpignan (France), le 26 février 2010 ;

« Déterminés à promouvoir la coopération et la solidarité entre les deux rives de la Méditerranée pour un partenariat dans l'ensemble des domaines que recouvrent le tourisme durable selon le concept territorial de développement durable ODYSSEA : Mer, Port, cité portuaire, territoire rural » ;

Rappelant le cadre de la contribution ODYSSEA « Union pour la Méditerranée »

« Il y a un an, les chefs d'État et de gouvernement de 43 pays, réunis en sommet à Paris le 13 juillet, à l'invitation du Président de la République et du Président Égyptien, décidaient de mettre en œuvre un partenariat renforcé autour de la Méditerranée. L'Union ambitionne, en développant des projets concrets dans divers domaines (environnement, transports, énergie, culture, éducation...), de donner un nouveau souffle à la coopération euro-méditerranéenne lancée en 1995 à Barcelone et restée lettre morte.

Les Fédérations Nationales, Régionales et européennes des Ports, les Régions Languedoc Roussillon, PACA, Corse et Midi Pyrénées, Baléares, Andalousie, Sardaigne, Toscane, Ligurie, Sicile, Malte... expérimentent actuellement dans le cadre des politiques de coopération territoriale européenne, le modèle ODYSSEA dans des territoires pilotes via les réseaux régionaux des ports de plaisance, villes portuaires et territoires ruraux. Cette coopération bénéficie aujourd'hui d'un outil au service du réseau : le Groupement Européen de coopération ODYSSEA. L'ensemble des propositions de cette contribution sera adressé aux chefs d'État et de Gouvernement dans le cadre des projets de l'UpM qui seront « labellisés » en juin 2010.

L'objectif de cette reconnaissance est de permettre au Groupement Européen de Coopération ODYSSEA de concrétiser le réseau MED des régions, villes portuaires et terroirs culturels de la Méditerranée. De lui faire bénéficier de nouvelles capacités de réalisation, de promotion, d'équipements et outils innovants que développeront en phase pilote les partenaires du réseau ODYSSEA. »

Rappelant la Déclaration de Tunis du premier Sommet des chefs d'État et de Gouvernement des Pays du bassin occidental de la Méditerranée, tenu à Tunis les 5 et 6 décembre 2003, appelant à « l'encouragement des flux touristiques, la facilitation des échanges et la protection de l'environnement » ;

Rappelant les Conclusions de la conférence interministérielle Euromed sur le tourisme, tenue à Fès les 2 et 3 avril 2008 ;

Réitérant la volonté de faire de la Méditerranée un espace de réflexion commune, de concertation, de proposition d'actions et d'échanges ouverts et mutuellement fructueux ;

Convaincus de l'importance du tourisme culturel et du développement des activités nautiques, culturelles, de l'agrotourisme, comme vecteurs de développement économique et social pour le bassin méditerranéen ;

S'inscrivant dans le prolongement des principes généraux et des recommandations des différents accords, initiatives, conventions, des travaux et recherches sur le développement du tourisme durable en Méditerranée comme la Convention de Barcelone, le Plan d'Action pour la Méditerranée, le Plan Bleu, le partenariat euro-méditerranéen, la Stratégie méditerranéenne de développement durable, la politique des Ministres du Tourisme des Pays du groupe 5 + 5... ;

Appuyant « le processus de Barcelone : Union pour la Méditerranée », afin de lui donner un nouvel élan, d'approfondir les autres instruments existants, d'en renforcer la synergie et d'œuvrer plus particulièrement en faveur d'un développement durable et équitable du tourisme dans les régions de la Méditerranée ;

Persuadés que le tourisme est un levier de rapprochement, de compréhension, de tolérance et de paix entre les peuples ; un moteur pour l'engagement des nouvelles générations dans le processus européen et le sentiment d'appartenance à une culture commune ;

Convaincus de l'importance de la promotion des investissements conjoints dans le secteur touristique, du développement des partenariats mer, ports, cités, territoires ruraux et du rôle central que jouent les ports, le secteur privé, notamment les PME et l'artisanat, dans ce domaine ;

Considérant les changements et mutations intervenus, quantitativement et qualitativement, au niveau de l'offre et de la demande ;

Persuadés de l'intérêt de l'élaboration d'un standard international commun et de la commercialisation conjointe d'offres et de produits touristiques des régions de la Méditerranée ;

Convaincus que la formation professionnelle et la qualité des services doivent demeurer deux piliers fondamentaux de l'activité touristique, avec pour perspective une harmonisation internationale des normes et des critères ;

Conscients que le développement non maîtrisé du tourisme peut contribuer à la dégradation de l'environnement ;

Intimement convaincus que le respect des principes du développement durable assurera à terme la viabilité économique du développement des activités touristiques ;

Déclarons :

Notre volonté, dans le cadre de l'Union pour la Méditerranée, de consolider par la mer, les voies navigables et les ports, la vocation du tourisme comme facteur de rapprochement et de compréhension entre les peuples et comme vecteur de développement socio-économique et culturel ;

Notre souhait d'utiliser le concept territorial de développement durable ODYSSEA et cette enceinte de dialogue pour inciter l'ensemble des acteurs à élaborer des produits touristiques et prévoir des investissements structurants par des financements adaptés ;

Notre détermination à poursuivre la coopération avec toutes les institutions internationales, nationales et régionales compétentes, dont la vocation est d'aider au développement du tourisme dans les régions, territoires, au sein de l'UpM et en collaboration avec l'Organisation Mondiale du Tourisme ;

Notre volonté de poursuivre une politique concertée et de mise en réseau de développement durable du tourisme, dans le cadre des conventions et principes auxquels nous sommes partis prenantes, notamment par :

- la reconnaissance de l'importance du tourisme culturel comme outil de valorisation des territoires, de patrimoines prestigieux, matériels et immatériels, symboles d'une histoire commune, spécifique et universelle ; avec l'élaboration progressive de produits touristiques communs, par la création d'itinéraires Mer & Terre, autour de thèmes fédérateurs, tels que les développe le Conseil de l'Europe avec les Itinéraires culturels : la route des Phéniciens, des oliviers, les chemins de la vigne « Iter vitis », la navigation du savoir « UNESCO »... ;
- Une gestion dynamique et maîtrisée des produits combinés et packagés permettant de mieux répondre à la demande des clientèles lointaines ;
- Des groupes de travail mixtes réunissant administrations et professionnels (capitaineries, offices de tourisme et agences, voyagistes, croisiéristes, tours-opérateurs, agents de promotion, etc.) ;
- L'élaboration de réponses adaptées de financement des piliers structurants ODYSSEA facilitant le développement du projet : fonds de garantie mutualisés, fonds d'investissement thématiques destinés en particulier à la valorisation par l'économie de patrimoines remarquables, fonds d'investissement dédiés à des partenariats public-privé pour la réalisation d'infrastructures majeures, microcrédits pour des projets touristiques ou artisanaux de petite et moyenne envergure ;
- L'attention aux flux de personnes, liés aux activités du tourisme, mer – port – territoire rural, permettant un développement solidaire de l'espace méditerranéen ;
- La prise en compte sociale notamment en matière de formation, de création d'emplois, d'égalité homme - femme ;

Notre intention de bâtir une coopération concrète par :

Les domaines d'actions prioritaires ODYSSEA :

- La création du modèle commun de qualité et de développement territorial durable, un référentiel de gestion commune : ODYSSEA MED. Une marque collective de qualité et de benchmarking (Port Propre, éducation à l'environnement, Patrimoine, accueil, qualité des services...);
- L'utilisation du développement du tourisme nautique et de croisière comme « porte d'entrée » importante des pays de la Méditerranée ;
- Le recensement des données culturelles en vue de leur mise en ligne, l'élaboration d'un guide touristique, un Pass'port de référence sur les données culturelles et l'étude pour l'élaboration d'une cartographie interactive destinée aux professionnels du tourisme ;
- Le développement des voies maritimes et terrestres de la Méditerranée / croisières, cabotage, escales, étapes... le long des villes et terroirs méditerranéens ;
- Le Pass'Port méditerranéen, guide nautique, de navigation, de découverte et de mise en réseau des offres, produits, services des Ports, Villes et Terroirs Culturels ;
- La valorisation du patrimoine culturel des voies historiques maritimes (Label Conseil de l'Europe), via la recherche avec les universités, institutions, associations...et la coopération avec les itinéraires du Conseil de l'Europe existants ;
- La mise en œuvre d'un portail touristique ODYSSEA de la Méditerranée, une porte d'entrée unique sur un large éventail d'informations, de produits touristiques, de services, de réservations, de ventes... favorisant l'échange d'expériences entre les acteurs publics et privés ;
- Les innovations dans le domaine des nouvelles technologies de valorisation touristique de la mer, des patrimoines et des paysages maritimes et ruraux ;
- Le développement d'offres et services d'excellence de l'économie du Tourisme nautique, Tourisme culturel et des Terroirs ;
- La mise en réseau des capitales portuaires MED et des villes pilotes via le benchmarking d'équipements innovants - structurants, des standards internationaux, des événements communs...
- La mise en réseau des informations sur les ports et sites du tourisme nautique, l'élaboration de guides de bonnes pratiques pour les projets de tourisme nautique, et une collaboration en matière de formation, de qualification et d'emploi dans ce domaine ;
- La création d'Unions Régionales par pays, permettant la mise en réseau des ports de plaisance, ports de pêche et des professionnels du tourisme nautique ;
- La labellisation des produits et services nautiques à des fins de promotion et de qualité communes ;
- La prise en compte des questions de sécurité dans le développement du tourisme nautique afin de mieux préserver les vies humaines mais aussi de prévenir les risques de pollution en mer Méditerranée.

Fait à Perpignan le 26 février 2010

VI. Sources

Chapitre 1 - Le marché de la croisière

Cantiere T.Mariotti SpA.: www.mariottiyard.it

CLIA (Cruise Line International Association) : www.cruising.org

Crociera on line : www.crocieraonline.com

Crociere on line : www.crociereonline.net

Cruise Europe : www.cruiseurope.com

Cruise Reviews : www.cruisereviews.com

Cruise Ship Centers : www.cruiseaway.com

Cruise Shipping Miami : www.cruiseshippingmiami.com

Discover Cruises : www.discover-cruises.co.uk

ECC (European Cruise Council) (2007, 2008, 2009, 2010-2011). European Cruise Council Report.
www.europeancruisecouncil.com

Fincantieri Cantieri Navali SpA : www.fincantieri.it

G.P. Wild International : www.gpwild.com;

InforMARE : www.informare.it

ISPS - ISPS Code : www.transinst.org

L'Avvisatore Marittimo : www.lavvisatoremarittimo.it

Logi travel.it : www.logitravel.it

MedCruise, Association of Mediterranean Cruise Ports : www.medcruise.com

Mediterraneo Crociere Prenotazione : www.mediterraneocrociereprenotazione.com

Mer et Marine : www.meretmarine.com

Meyer Werft : www.meyerwerft.com

Port d'Ajaccio : www.2a.cci.fr/Port_d_ajaccio.html

Port d'Alexandrie d'Égypte : www.apa.gov.eg

Port d'Alger : www.portalger.com

Port de Ancône: www.autoritaportuale.ancona.it

Port de Barcelone : <http://www.portdebarcelona.es>

Port de Bari : www.aplevante.org

Port de Bodrum : www.bodrumcruiseport.com

Port de Catane : www.porto.catania.it

Port de Civitavecchia : www.port-of-rome.org

Port de Gênes : www.porto.genova.it

Port de Gibraltar : www.gibraltarport.com

Port d'Istanbul : www.tdi.com.tr

Port de La Vallette : www.vallettawaterfront.com

Port de Livourne : www.porto.livorno.it

Port de Majorca : www.portdemallorca.com

Port de Malaga : www.puertomalaga.com

Port de Marseille : www.marseille-port.fr

Port de Messine : www.porto.messina.it
Port de Monte Carlo : www.ports-monaco.com
Port de Naples : www.porto.napoli.it
Port de Palerme : www.portpalermo.it
Port du Pirée (Athènes) : www.olp.gr
Port de Savone : www.porto.sv.it
Port de Valence : www.valenciaport.com
Port de Venise : www.port.venice.it
Porto di Salerno : www.porto.salerno.it
Porto di Trieste : www.porto.trieste.it
Porto Livourne 2000 : www.portolivorno2000.it
Riviera Ports : www.riviera-ports.com
Seatrade Europe : www.seatrade-europe.com
Seatrade Med : www.seatrade-med.com
Seatrade : www.seatrade-global.com
Shipstips : www.shipstips.com
STX Europe AS : www.stxeurope.com
UNWTO (World Tourism Organization) : <http://www.unwto.org>
Usa Today Travel : www.travel.usatoday.com

Chapitre 2 - Le marché de la plaisance

6mare : www.6mare.it
American Bureau of Shipping : www.eagle.org
Association pour la Plaisance Eco-Responsable : www.aper.asso.fr
Bureau Veritas : www.bureauveritas.it
CENSIS (Centro Studi Investimenti Sociali) : www.censis.it
CNI Super Yachting Index de Camper & Nicolson : www.camperandnicholsons.com
Det Noske Veritas : www.dnv.it
ICOMIA (International Council of Marine Industry Associations) : www.icomia.com
Liguria Nautica : www.ligurianautica.com
Lloy'd Register : www.lr.org
Manyeyes : www-958.ibm.com
Marinas : <http://marinas.com>
MIA (Marine Industry Associations)
Nautica on line : www.nautica.it
Nautiche e Affini : www.ucina.net
Pagine Azzurre : www.pagineazzurre.com
Port Booker : www.portbooker.com
Porticcioli : Online: www.porticciolionline.it
Resaports : www.resaports.com
RINA : www.rina.org

Showboats : International www.showboats.com

Superyacht Intelligence : www.superyachtintelligence.com

Targetmap : www.targetmap.com

The Yacht Report Group : www.theyachtreportgroup.com

UCINA, the Italian marine industry association (Unione Nazionale dei Cantieri e delle Industrie

Uomo in mare – Il network dei diportisti : www.uomoinmare.it

Chapitre 3 - Les impacts environnementaux

EEA (European Environment Agency) : www.eea.europa.eu

EPA (United States Environmental Protection Agency) : www.epa.gov

Expedition MED 2010/2013 : www.expeditionmed.eu

FAO : www.fao.org

GESAMP (Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution) : www.unep.ch

Greenpeace : www.greenpeace.org/international

IFREMER : www.ifremer.fr

IMO (International Maritime Organisation) (2000). *Greenhouse Gas Emissions from Ships* : <http://unfccc.int>

IMO (International Maritime Organisation) : www.imo.org

MARPOL : marpol.com

PSA (Passenger Shipping Association) : www.the-psa.co.uk

UNESCO : www.unesco.org

UNIDO (United Nations Organization for Industrial Development) : www.unido.it

WashPIRG : www.washpirg.org

Chapitre 4 - Le marché de la croisière en 2050, scénarios possibles

FMI (Fonds monétaire international) : www.imf.org

OCSE (Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico) : www.oecd.org

UNFPA (Fonds des Nations unies pour la population) : www.unfpa.org

Les compagnies de croisière

Adriatic Cruises : www.adriaticcruises.hr

Aida Cruises : www.aida.de

Arcalia Shipping Co. : www.crociereonline.net/arcalia.htm

Azamara Club Cruises : www.azamaraclubcruises.com

Canard Line : www.cunard.co.uk

Carnival Corporation : phx.corporate-ir.net

Carnival Cruise Line : www.carnivalcruise.co.uk

CDF (Croisières de France) : www.croisierenet.com

Celebrity Cruises : www.celebritycruises.com

Club med Croisières : www.clubmed.fr

Compagnie du Ponant : www.ponant.com

Costa Crociere : www.costacrociere.it

CroisiMer : www.croisierenet.com

Crystal Cruise Luxury : www.crystalcruises.com
Disney Cruise Line : www.disneycruise.disney.go.com
Easy Cruise : www.easycruise.com
Fred. Olsen Cruise Lines : www.FredOlsenCruises.co.uk
Holland America Line : www.hollandamerica.com
Louis Cruise Lines : www.louisicruises.com
MSC Crociere : www.msccrociere.it
NDS Voyages : www.crocieraonline.com
Norwegian Cruise Line : www.ncl.co.uk
Ocean Village : www.oceanvillageholidays.co.uk
Oceania Cruises : www.oceaniacruises.com
P&O Cruises : www.pocruises.co.uk
Princess Cruises : www.princess.com
Pullmantur Cruceros : www.pullmanturcruises.com
Regent Seven Seas Cruises : www.rssc.com
Royal Caribbean International : www.royalcaribbean.com
Seabourn Cruise Line : www.seabourn.com
Seadream : www.seadreamyachtclub.com
Silversea Cruises : www.silversea.com
Star Clippers Cruises/ Genting Hong Kong : www.starclippers.com
Swan Hellenic Cruises : www.swanhellenic.com
Thompson and Island Cruises : www.thomson.co.uk
Windstar Cruises : www.windstarcruises.com

VII. Table des illustrations

Figure 1 – Répartition géographique des croisiéristes en pourcentage.....	6
Figure 2 - Evolution du tourisme au niveau mondial sur la période 1995-2009.....	7
Figure 3 - Poids du tourisme de croisière sur le total du tourisme au niveau mondial	7
Figure 4 - La distribution des nationalités européennes	12
Figure 5 - Emplois directs générés par le secteur en Europe.....	15
Figure 6 - Emplois indirects générés par le secteur des croisières en Europe (2009)	16
Figure 7 - Les principaux ports de croisière en Méditerranée.....	18
Figure 8 - Parc nautique mondial (2009).....	26
Figure 9 - Parc nautique mondial (segmentation par type) – 2009.....	27
Figure 10 - Parc nautique mondial (évolution en pourcentage depuis 2004 per macro-région).....	27
Figure 11 - Parc nautique mondial – Production annuelle par pays (2008)	29
Figure 12 - Parc nautique mondial – Production annuelle par pays (2008)	29
Figure 13 - Parc nautique mondial – Répartition en pourcentage par macro-région de la production annuelle (2009)	30
Figure 14 - Méga-yachts - Parc nautique mondial – subdivision par dimension (juin 2010).....	31
Figure 15 - Méga-yachts - Age du parc nautique mondial.....	31
Figure 16 - Méga-yachts – Répartition par matériel de construction de la coque.....	32
Figure 17 - Méga-yachts – Dimension du parc nautique mondial.....	33
Figure 18 - Méga-yachts - Production en unités depuis l’an 2000.....	33
Figure 19 - Méga-yachts – Répartition géographique du portefeuille des nouvelles constructions	34
Figure 20 - Evolution des ordres et consignes de méga-yachts.....	34
Figure 21 - Méga-yachts – Répartition du portefeuille de nouveaux ordres 2010/2011 (par nombre des projets).....	35
Figure 22 - Méga-yachts – nationalité des armateurs.....	35
Figure 23 - Chantiers spécialisés dans les activités de repair &refitting pour les méga-yachts.....	36
Figure 24 - Méga-yachts – Chantiers opérationnels dans les pays de l’Europe du Sud	37
Figure 25 - Nombre de chantiers capables d’accepter en couverture les méga-yachts	37
Figure 26 - Nombre de chantiers capables d’appliquer des vernis en fonction de la dimension des bateaux.....	38
Figure 27 - Méga-yachts – Coût moyen d’une semaine d’affrètement sur un méga-yacht en fonction de la dimension	39
Figure 28 - Répartition annuelle de l’activité d’affrètement pour les méga-yachts	39
Figure 29 - Méga-yachts – Zones de navigation des méga-yachts.....	40
Figure 30 - Méga-yacht – Nationalités des clients de l’affrètement.....	40
Figure 31 - Le bassin méditerranéen objet de l’observation.....	41
Figure 32 - Nombre d’infrastructures dédiées à la plaisance par macro-région	42
Figure 33 - Parc nautique mondial, unités de plaisance pour 1 000 habitants, par pays, 2007.....	43
Figure 34 - Nombre de places de bateaux par macro-région	43
Figure 35 - Distribution des ports de plaisance en Méditerranée.....	44
Figure 36 - Présence de banques dans les ports de plaisance en Méditerranée.....	46
Figure 37 - Présence d’eau potable dans les ports de plaisance en Méditerranée	46
Figure 38 - Présence de bars et/ou restaurants dans les ports de plaisance en Méditerranée.....	47
Figure 39 - Présence d’électricité dans les ports de plaisance en Méditerranée.....	47

Figure 40 - Présence d'un service wifi dans les ports de plaisance en Méditerranée (mis à disposition par le port).....	47
Figure 41 - Présence d'une pharmacie dans les ports de plaisance en Méditerranée.....	48
Figure 42 - Présence d'un service de récolte des eaux résiduelles	48
Figure 43 - Présence d'un service médical	48
Figure 44 - Répartition du nombre de ports à sec par pays en Méditerranée et pourcentage par rapport au nombre total des ports de plaisance par pays	50
Figure 45 – Composition de la pollution marine totale	52
Figure 46 - Prévision de la variation de la population en 2050 par rapport à la situation 2010.....	59
Figure 47 - Prévision de la variation du PNB per capita 2010/2015.....	60
Tableau 1 - Evolution du nombre de croisiéristes en millions	6
Tableau 2 - Carnet d'ordres des principales compagnies de croisière.....	9
Tableau 3 - Les ports les plus fréquentés en nombre de passagers.....	10
Tableau 4 - Les ports tête-de-ligne.....	11
Tableau 5 - Les performances en nombre des croisiéristes.....	11
Tableau 6 - Les nationalités des passagers	12
Tableau 7 - Nombre de nuitées par pays de destination.....	13
Tableau 8 - Répartition des emplois directs générés par le secteur des croisières	15
Tableau 9 - Répartition des emplois indirects générés par le secteur des croisières	16
Tableau 10 - Répartition des emplois par pays.....	17
Tableau 11 – Répartition de l'impact économique général par pays.....	17
Tableau 12 - Liste des ports tête-de-ligne pour les croisières en Méditerranée.....	19
Tableau 13 - La liste des ports escales des croisières en Méditerranée	19
Tableau 14 - Dotation en infrastructures des principaux ports de la Méditerranée	24
Tableau 15 - Dotation en infrastructures des principaux ports de la Méditerranée	25
Tableau 16 - Parc nautique mondial – Détail par pays, par type d'embarcation et nombre d'unités par 1000 habitants.....	28
Tableau 17 - Longueur totale des méga-yachts (planète).....	32
Tableau 18 - Services disponibles dans les ports de plaisance en Méditerranée.....	45
Tableau 19 - Services disponibles dans les ports de plaisance en Méditerranée.....	45
Tableau 20 - Variation des dotations de 2008 à 2010.....	49
Tableau 21 - Variation des dotations de 2008 à 2010.....	49
Tableau 22 - Nombre de ports à sec en Méditerranée (nombre et rapport superficie à terre et en mer).....	50
Tableau 23 - Règles pour l'évacuation des ordures en mer	54
Tableau 24 - La flotte mondiale en 2008.....	56
Tableau 25 - Distribution de la pollution en mer (2007)	57
Tableau 26 – Projection du nombre de croisiéristes en Méditerranée (Scénario tendanciel).....	60
Tableau 27 - Projection du nombre de croisiéristes en Méditerranée (Scénario de croissance)	61
Tableau 28 – Projection du nombre de croisiéristes en Méditerranée (Scénario de stabilisation).....	61