

Séance Plénière du 5 Avril 2016

# Enjeux et potentialités de la croisière maritime en Provence-Alpes-Côte d'Azur



**A V I S**

Adopté à la majorité  
par 90 voix et 16 abstentions

**Rapporteur**  
Marc SIMON





## Le Conseil Economique, Social et Environnemental : qui sommes-nous ?...

- ▶ La deuxième assemblée régionale.
- ▶ Un partenaire privilégié du Conseil régional pour réfléchir et participer au développement économique, social et environnemental de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.
- ▶ Une assemblée consultative, une institution au service de la décentralisation.
- ▶ Une assemblée socioprofessionnelle de 122 conseillers désignés par des organismes représentatifs à caractère économique, social ou associatif.
- ▶ Un lieu de réflexion, d'échanges et de propositions à l'Assemblée territoriale, qui par ses communications, avis et rapports divers, apporte à l'Exécutif régional l'éclairage de la société civile.

Si vous souhaitez consulter l'ensemble des rapports ou avis émis par le CESER, ceux-ci se trouvent en ligne sur notre site web : [www.ceserpaca.fr](http://www.ceserpaca.fr)



# Composition de la Commission

## « Tourisme »

 <p><b>Président</b> : Raoul HADOU - Collège 2  <b>Vice-Président</b> : Yannick GALLIEN - Collège 3</p>
--

Collège 1	Collège 2	Collège 3
BRES Sylvie BRUN Maurice COMAS Jean-François COMTE Jean-Paul DUBREUCQ Stéphanie GAUGLER Jean-Pierre GAULARD Jean-Pierre GUILLOT Francis MARTEL REISON Pierre MONTANO Jacques NICOLAI Paul PELOUX Nicole VERGIER Bernard	BARNEL Myriam BARSAMIAN Mario BONNAL Jean-Luc COTTET Philippe CUZZOLIN Robert GORCE Evelyne HADOU Madeleine LAPORTA Jean-Paul LIBRA Florence MEBROUK Roger-Marie THIBAUDAULT-SCHWARTZ Angélique	CLAP Bernard CONQUES Bernard CORNILLE Odile KOLLER Jean-Pierre MARINE Pierre SIMON Marc VALLON Martine
		<b>Collège 4</b>
		BENOIT Nathalie

Collège 1 : Entreprises et activités non salariées

Collège 2 : Organisations syndicales de salariés

Collège 3 : Organismes et associations participant à la vie collective de la Région

Collège 4 : Personnalités qualifiées désignées par le Préfet de Région

Chargée de mission : Diane ALBARRAZIN

# Sommaire



INTRODUCTION .....	4
I - Le constat.....	5
II - Les enjeux .....	9
III - Les propositions.....	10
CONCLUSION.....	13
ANNEXE .....	14



## INTRODUCTION

La croisière maritime a bénéficié depuis ces deux dernières décennies d'un essor spectaculaire dans le monde notamment en méditerranée. Son évolution s'inscrit dans un nouveau modèle économique marqué par un tourisme de masse. Elle s'est traduite par des conditions de réalisation qui se sont considérablement modifiées avec le gigantisme des navires, de nombreux aménagements portuaires, des moyens logistiques adaptés et des tarifs très attractifs pour mieux répondre aux attentes des professionnels et des croisiéristes.

Quelques grandes données chiffrées sont révélatrices de cette croissance :

Au niveau mondial : On enregistre 22 millions de croisiéristes en 2014, dont 6,39 millions en Europe, avec une croissance annuelle de plus de 6 Mds€ qui génèrent 40 Mds€ de retombées économiques et 900 000 emplois directs (hors réparation navale).

Au niveau national : La France représente le 4<sup>ème</sup> marché source européen avec un nombre de 600 000 croisiéristes français et un objectif de parvenir au million d'ici 5 ans.

En région PACA : Le nombre total de croisiéristes (clientèle française et internationale confondues) s'élève à 2,3 millions en 2014 dont 1,7 million en transit et près de 598 000 en tête de ligne. Cette activité enregistre une progression de 34,6 % entre 2009 et 2014, avec une croissance importante prévue d'ici 2020.

L'essor de l'activité de croisière sur le littoral régional a conduit le CESER à réactualiser son avis précédent<sup>1</sup> pour se saisir sur les nouvelles opportunités qu'offre aujourd'hui cette activité pour l'économie régionale. Le présent avis, établi à partir d'un diagnostic territorial<sup>2</sup> sur les évolutions et les principaux enjeux de cette filière, a pour finalité de conforter son développement en complémentarité avec les autres secteurs de l'économie portuaire, optimiser les retombées économiques et les emplois liés à cette activité sur les territoires enfin de mieux prendre en compte la croisière dans la politique régionale du tourisme.

---

<sup>1</sup> Avis du CESER du 14 mai 2001 : La valorisation du tourisme de croisière en Provence-Alpes-Côte d'Azur

<sup>2</sup> Cf. Rapport : « Enjeux et potentialités de la croisière maritime en Paca »

## I - Le constat

### 1 - L'activité de croisière en région constitue un marché porteur dynamique pour l'économie locale avec des évolutions contrastées et des offres diversifiées

Le dynamisme de l'activité de croisière en PACA bénéficie de la forte attractivité de la méditerranée et des destinations touristiques de la région qui se caractérisent par un patrimoine naturel et culturel très riches et des sites emblématiques qui constituent un fort potentiel d'excursions.

L'activité de croisière du littoral régional s'exerce principalement sur les zones portuaires de Marseille, Toulon et Nice. Ces dernières démontrent globalement une forte augmentation de leur nombre de croisiéristes, due notamment à l'implication des CCI à travers leurs clubs croisière et celle des collectivités. Cette activité de croisière présente néanmoins des spécificités propres selon les territoires avec des enjeux et des évolutions contrastées en termes de capacités d'accueil, de stratégies et de services :

- **L'activité de croisière dans les Bouches-du-Rhône : une croissance remarquable grâce à une volonté politique forte**

Après une activité insignifiante, Marseille est devenu 1<sup>er</sup> port de croisière en France et est parvenu au 15<sup>ème</sup> rang au niveau mondial et au top 5 en Méditerranée avec en 2015 un trafic de 1,5 million de passagers (dont 950 000 en transit et 550 000 en tête de ligne) et une progression régulière depuis la fin des années quatre-vingt-dix. Ce pari réussi de l'activité de croisière dans les Bouches-du-Rhône a reposé sur une stratégie commune grâce à une mise en synergie des acteurs dont notamment les collectivités locales, le Port Autonome de Marseille, l'aéroport MPM et le club croisière Marseille Provence. Cette stratégie a porté principalement sur 4 axes essentiels :

- La transformation des handicaps du port de Marseille : fort mistral, éloignement du port avec le centre-ville, insuffisance d'infrastructures et déficit d'image, en atouts : situation stratégique et hinterland attractif
- Des investissements portuaires importants (reconversion du môle Léon Gourret, terminaux de croisière, élargissement de la passe Nord, remise en service de la plus grande cale sèche en méditerranée etc...)
- Une politique de promotion et de lobbying auprès des compagnies de croisières
- Un travail sur l'image de la ville, à travers l'opération de rénovation urbaine «Euro-méditerranée».

- **L'activité de croisière dans le Var : une stratégie axée sur le positionnement marketing**

L'activité de croisière dans le Var, qui repose sur les 12 ports varois s'étend de Saint-Cyr sur Mer à Saint-Raphaël, affiche aussi de très bons résultats :

- En 2015, le réseau Var Provence Cruise club présente une évolution de +230 % pour le nombre de passagers par rapport à 2008 soit un nombre de passagers total de 386 000 dont 266 000 pour le port de Toulon. La Seyne, qui constitue le 3<sup>ème</sup> port français pour la croisière et 120 000 passagers pour les autres ports avec un total de 428 escales.

A l'instar de Marseille, l'activité croisière du Var a su tirer parti de ses atouts portuaires et géographiques avec :

- Le Var qui se situe à mi-chemin entre les ports italiens et espagnols
- La situation stratégique de la rade de Toulon
- Des infrastructures abritées et sécurisées
- Des ports situés en centre-ville
- Des ports de mouillage offrant des possibilités d'accueil de navires de toutes tailles.

La croissance du trafic de croisière dans ce département résulte pour l'essentiel de l'augmentation des infrastructures portuaires et de la montée en gamme des compagnies due à la qualité des services et d'une stratégie globale basée sur 4 grands volets :

- La promotion de la destination Var Provence en lien avec les acteurs locaux
- La communication
- L'accueil des croisiéristes à travers une démarche qualité
- La mise en œuvre de nouveaux aménagements à l'échelle de la rade de Toulon pour développer les têtes de ligne et augmenter le nombre d'escales et de passagers afin de parvenir à 550 000 passagers fin 2016.

- **L'activité de croisière dans les Alpes-Maritimes : un positionnement sur la recherche de nouveaux marchés et la diversification de l'offre et des produits afin de remédier à une baisse du trafic**

Contrairement à l'activité de croisière des Bouches-du-Rhône et du Var, la Côte d'Azur traduit une stagnation depuis 2006 avec certes un pic de fréquentation en 2009 (745 000 passagers) mais avec une forte diminution en 2014 (598 000), soit une baisse de trafic de 4,3 % par an en moyenne et un nombre de 600 000 à 700 000 passagers.

Ce ralentissement est imputable essentiellement à une inadéquation entre l'offre et la demande et à une capacité d'accueil restreinte pour les gros navires en raison notamment du peu d'investissement dans les infrastructures portuaires.

Ainsi, les ports azurés Cannes, Antibes, Nice et Villefranche-sur-Mer sont des destinations multi-facettes le plus souvent axées sur des croisières de luxe avec des capacités d'accueil réduites. Le port de Nice est cependant en tête de ligne avec 35 000 passagers accueillis en 2014 et offre l'avantage de permettre aux navires d'accoster en toute facilité au cœur de la ville et à proximité de l'aéroport de Nice Côte d'Azur lequel bénéficie d'une clientèle internationale importante.

Pour redynamiser cette activité, la stratégie du club riviera s'est engagée sur la conquête de nouveaux marchés et la diversification de l'offre et des produits en se positionnant sur :

- L'augmentation du trafic des ports avec :
  - La recherche de la fidélisation des clients et de nouvelles compagnies en adéquation avec les ports
  - La promotion de la croisière sur de nouvelles destinations notamment en tête de ligne.
  
- Le développement de l'offre par :
  - De nouvelles thématiques de croisière
  - Des mesures tarifaires incitatives (frais de port...)
  - Une offre d'accueil pour les équipages
  - Des produits de demi-journée avec les réceptifs locaux.
  
- L'accompagnement de croisiéristes afin de favoriser la découverte du territoire azuréen en collaboration étroite avec le Comité Régional du Tourisme Côte d'Azur et les acteurs économiques locaux (mise en place d'une plateforme internet à l'initiative de la French Riviera Club qui propose des excursions).

## **2 - Les retombées économiques de la croisière en région**

Ces retombées concernent pour l'essentiel : les droits de passage, les dépenses effectuées par les agents maritimes et réceptifs et celles des croisiéristes et des membres d'équipage (excursions shopping restauration). Cependant, les dépenses des croisiéristes sur les territoires restent encore trop modestes malgré les efforts des clubs croisière du fait notamment de la stratégie des compagnies pour favoriser une consommation sur place (40 % des croisiéristes en effet restent à bord).

Mais il importe surtout de rappeler que l'activité de croisière contribue au dynamisme d'autres secteurs que le tourisme comme l'industrie, les transports, le maritime et le commerce. Ainsi, l'activité de croisière en région a permis, par exemple, de relancer en 2010 la réparation navale industrielle qui connaît aujourd'hui un essor conséquent en ravivant des savoir-faire technologiques en voie de disparition : 29 paquebots de croisière ont été traités entre le

1<sup>er</sup> octobre 2010 et le 31 décembre 2014 représentant des opportunités pour les sous-traitants et un potentiel d'emplois liés à ce type d'activité.

*S'agissant des retombées par territoire*

➤ **Pour les Bouches du Rhône**

L'estimation totale de ces retombées s'élève à 180 M€ en 2015 (hors réparation navale et investissements portuaires) dont 50M€ pour les dépenses réalisées par les croisiéristes :

A Marseille, l'augmentation du nombre de passagers en tête de ligne<sup>3</sup> favorisée par le développement des infrastructures de transport et les efforts accomplis pour relier le port au centre a eu des effets positifs en termes de retombées. Ainsi, la pesée économique par passager à Marseille s'élève en moyenne à 150 € par passager (dont 60 € par passager en transit et 200 € par tête de ligne) sans compter les 21 € pour les membres d'équipage. cf. Source Cruise Lines International Association (CLIA Europe, 2014)

➤ **Pour les deux autres départements du Var et des Alpes Maritimes :**

Si les retombées économiques de l'activité de croisière sur ces territoires n'ont pas été évaluées dans leur globalité par les clubs croisière contrairement aux Bouches-du-Rhône, le montant des dépenses par passager pour ces deux départements est assez élevé avec :

**Pour le Var :**

- 67 € en moyenne par passager en transit soit un total de près de 26 M€ pour les seules dépenses des croisiéristes auxquelles il faut rajouter les dépenses des compagnies reversées en taxes portuaires et services divers avec 76 % des achats effectués sur les lieux d'excursion.

**Pour les Alpes-Maritimes :**

- La dépense moyenne par croisiériste est de 105 € en tête de ligne et de 39 € en transit avec 8,8 € pour les membres d'équipage. Ce qui représente au total : 40 M€ de retombées sur le territoire.

Enfin, au-delà de ces retombées économiques, la croisière participe à la notoriété des destinations régionales. De plus, les croisiéristes qui sont des ambassadeurs de territoires sont très souvent les touristes de demain.

---

<sup>3</sup> Port où les croisiéristes débarquent ou embarquent

## II - Les enjeux

### La croissance de l'activité de croisière, bien que dynamique, reste vulnérable

Elle est en effet confrontée aux enjeux suivants :

- **Un enjeu économique** : Cette activité induit des retombées socio-économiques directes et surtout indirectes. Elles irriguent l'ensemble du territoire au-delà de la chaîne portuaire touristique et commerciale avec des effets connexes notamment sur le maritime, la réparation navale industrielle, les travaux publics, les transports et l'agroalimentaire, constituant de fait un gisement potentiel d'emplois important. Cependant, les données chiffrées de ces retombées restent encore approximatives et difficilement mesurables au plan régional parce qu'il n'existe pas aujourd'hui de règles communes d'évaluation entre les sites portuaires. De plus, une partie de ces retombées notamment en termes d'emplois reste comptabilisée dans d'autres secteurs que le tourisme de croisière. Enfin, ces retombées demeurent encore insuffisamment exploitées pour profiter pleinement aux territoires de proximité.
  
- **Un enjeu d'aménagement du territoire** : Le développement de l'activité de croisière dépend de l'attractivité des destinations portuaires conditionnée par la qualité de l'offre en termes d'infrastructures portuaires, de transports et de prestations pour faire face à une concurrence de plus en plus forte. Or des insuffisances sont constatées sur certains territoires en particulier sur la Côte d'Azur qui a peu investi dans les aménagements portuaires ainsi que dans le Var qui présente une offre de transports insuffisamment densifiée pour faciliter les déplacements et les excursions des croisiéristes.
  
- **Un enjeu de développement durable et de sécurité** : Si la croisière peut contribuer à « lisser » le flux des touristes tout au long de l'année, la protection de l'environnement et la sécurité des passagers constituent des préalables indispensables pour assurer le développement pérenne de la croisière. Cette activité est confrontée en effet à deux risques majeurs :
  - Le risque de pollution élevée qu'elle soit aquatique, atmosphérique mais aussi sonore qui peut mettre en cause cette activité notamment en zones urbaines.
  - Le risque d'attentats terroristes dont les conséquences seraient dramatiques non seulement pour les passagers mais pour l'activité elle-même.

Certes des solutions existent pour limiter les impacts néfastes de la croisière sur l'environnement avec l'adoption notamment des prises de courant à quai mais cela pose des difficultés lorsque le réseau électrique du port et de la ville est insuffisant, notamment à Nice, de plus ce type

d'équipements nécessite des investissements lourds. Concernant la sécurité des passagers, le risque reste important et difficile à prévenir à l'approche des ports.

- **Un enjeu de communication et de promotion** : En effet, si les clubs croisière se sont engagés par de actions communes pour promouvoir leurs destinations à l'international, l'offre régionale de croisière reste encore insuffisamment lisible et valorisée pour capter de nouveaux marchés sources.
  
- **Un enjeu de gouvernance** : Les stratégies conduites sur les territoires sont encore peu coordonnées avec des risques de concurrence entre les destinations portuaires. Or le développement qualitatif et durable de l'offre de croisière et l'augmentation de ses retombées économiques sur les territoires nécessitent d'avoir une approche globale et une vision régionale pour poursuivre le travail déjà engagé par les trois clubs croisière de la région.

### III - Les propositions

Les principaux constats et enjeux relevés précédemment conduisent le CESER à formuler les préconisations suivantes :

#### **1 - Conforter le développement de la croisière en région en tant qu'activité économique à fort potentiel de croissance :**

Cette démarche implique de :

- **Accompagner le développement de l'offre portuaire afin d'augmenter leur fréquentation et le nombre d'escales par l'aménagement d'infrastructures adaptées et des moyens de transport**

Bien que la Région ait un budget contraint, sa pleine compétence en matière de développement économique devrait en effet pouvoir lui octroyer la possibilité de soutenir l'activité de croisière en tant que filière industrielle à vocation touristique avec les acteurs publics et privés.

Ce soutien pourrait se réaliser dans le cadre de l'action régionale en faveur du développement économique et de l'emploi à travers notamment une meilleure mobilisation des fonds européens ou encore à l'occasion d'une renégociation du contrat de plan. Cette démarche permettrait de soutenir en particulier le grand port maritime de Marseille afin qu'il parvienne au top 3 des ports européens et la réalisation d'un pôle croisière à Toulon. Ce soutien devrait permettre par ailleurs de favoriser les aménagements nécessaires au développement des 3 grands ports régionaux pour adapter l'offre aérienne à l'activité de croisière, améliorer l'accueil à quai des navires, l'accès au numérique et à l'alimentation électrique de même que le pré et post acheminement des croisiéristes par des moyens de transports adaptés.

Enfin, la création d'un cluster croisière à l'initiative de la Région serait un atout pour favoriser avec les professionnels du secteur une filière d'excellence et innovante dans ce domaine.

- Optimiser les retombées économiques sur les territoires par des actions concourant à :
  - Augmenter les têtes de ligne qui favorisent les retombées économiques des croisiéristes en concertation avec les aéroports
  - Améliorer la qualité de l'offre à travers notamment le développement et la montée en compétences des réceptifs locaux<sup>4</sup> (agents de voyage, opérateurs de transports autocaristes...) afin de favoriser des prestations diversifiées, innovantes et adaptées aux différents publics et de meilleures conditions d'accueil pour les croisiéristes.
  - Sensibiliser, mobiliser et impliquer les acteurs économiques et privés à coopérer ensemble pour valoriser le savoir-faire, les productions régionales (artisanat, agriculture etc...) et les bonnes pratiques
  - Développer la formation des professionnels du secteur avec les partenaires (clubs croisière, Med Cruise, CLIA) en direction notamment des jeunes pour les préparer en particulier aux métiers liés à la maintenance et l'entretien des navires ainsi qu'aux services dédiés à l'activité de croisière (accueil, guide accompagnateur transports...).
  
- Valoriser l'offre de croisières régionale à l'international pour la rendre plus lisible et conquérir de nouveaux marchés en travaillant sur la promotion des destinations portuaires de la région sous l'égide d'une marque commune associant la Provence et la Côte d'Azur. A cet égard, la Région apparaît comme le niveau pertinent pour constituer un support de communication pour promouvoir l'offre de croisière régionale à l'international à travers une mobilisation du CRT et en inscrivant la croisière comme un enjeu majeur pour le développement du tourisme régional dans le cadre du futur SRDT.

## **2 - Gérer le développement de la croisière en termes d'acceptabilité et de sécurité**

En ayant soin pour la Région de :

- Veiller aux futurs aménagements des quais en branchements électriques ou aux autres solutions visant à limiter les émissions de gaz à effet de serre, celles-ci devant être limitées à 0,1 % en méditerranée à horizon 2020 (date de mise en application de la directive « soufre ») et à leur réalisation dans le cadre d'un partenariat public/privé.

---

<sup>4</sup> Voir rapport DGCIIS « L'offre réceptive : Un levier de dynamisation de l'offre touristique française sur les marchés étrangers »

- Contribuer à l'acceptabilité du tourisme de croisière par des actions de sensibilisation des décideurs locaux sur les retombées environnementales et sociétales de ce segment d'activité à travers :
  - Des études d'impacts et en particulier sur le seuil et le niveau d'acceptation souhaitables des croisiéristes en termes de capacités d'accueil sur les ports de la région avec les acteurs publics, les représentants de la société civile et ceux des usagers
  - Des programmes et actions visant l'amélioration, l'extension des installations et la protection de l'environnement notamment dans les zones de mouillage pour les sécuriser
    - Une campagne de promotion au niveau régional pour valoriser les ports régionaux avec l'objectif de créer les conditions favorables pour mettre en place un label « port de croisière propre »
    - Une concentration à terme de l'activité de croisière sur des ports spécialisés et hautement sécurisés.

### **3 - Soutenir un développement durable de la croisière à travers une approche globale et une gouvernance formalisée au niveau régional**

Avec la CRCI, la Région doit favoriser le partenariat entre les différentes CCI du réseau PACA et leurs clubs croisière afin de contribuer au développement de l'activité de croisière. Ce partenariat viserait à inciter, développer et faciliter une collaboration opérationnelle à l'échelle régionale. Dans ce sens, un cluster interclubs sous forme de groupe de travail pourrait être envisagé comme un outil de développement et d'échanges réunissant les CCI en liaison avec les clubs croisière. Cette démarche devrait aboutir à une meilleure lisibilité institutionnelle et plus de synergie entre les acteurs autour des objectifs suivants :

- Obtenir une vision partagée sur le développement de la croisière en région dans un souci de complémentarité, de coordination et de qualité de l'offre
- Définir une méthodologie pour travailler sur des préoccupations communes telles que : l'amélioration de la qualité de l'offre, l'évaluation, le suivi et l'optimisation des retombées économiques sur les territoires, la création de nouvelles activités touristiques adaptées aux attentes des croisiéristes, la réduction des impacts négatifs de la croisière sur l'environnement et la promotion des destinations régionales à l'international sous l'égide de la marque «Provence Côte d'Azur»
- Faciliter les négociations avec les opérateurs pour notamment rechercher les financements nécessaires aux aménagements portuaires à travers des mesures incitatives
- Développer les bonnes pratiques mises en œuvre sur le territoire régional ou sur les autres ports de la méditerranée (comme celui de Barcelone par exemple).

## CONCLUSION

Au vu du potentiel que constitue l'activité de croisière pour l'économie régionale, le CESER préconise de l'inscrire au sein d'une économie touristique diversifiée et durable dans les priorités du futur SRDT et en tant que filière, permettant également le développement de l'industrie régionale (dans le cadre notamment de la réparation navale) et l'emploi.

# ANNEXE



## PERSONNES AUDITIONNEES

- BISCONTE Jean-Claude, Universitaire de formation et Président de l'association Port Vendre
- CANANZI Laurence, Président du club de croisière de Toulon
- CLAP Bernard, Conseiller du CESER, Président du Parc Naturel Régional du Verdon
- DOGLIANI Alain, Président de Var, Provence Cruise club
- HUCK Thierry, Directeur de l'appui au Commerce et au Tourisme à la CCIMP
- HUZ Bérengère, Terminal de croisière Joliette
- LE MAGADURE Yannick, Directeur marketing du Comité Régional du Tourisme
- LEBAS Hélène, Secrétaire générale du club de la croisière Marseille-Provence
- PEYRAN Anne-Sophie, Chef du département marketing/commercial/com
- SUHAS Jean-François, Président du club de croisière Marseille-Provence
- TRUAU Jacques, représentant le Président du club de croisière de Marseille
- VALADIE Caroline, Chargée de développement commercial Croisière Riviera Ports



# Explications de vote



## **1<sup>er</sup> Collège**

Paul NICOLAI

## **2<sup>ème</sup> Collège**

Jean-Luc BONNAL

Florence LIBRA

Roger-Marie MEBROUK

Gilles MONTALAND

## **3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> Collège**

Anne-Marie TABUTAUD





 Intervention de Paul NICOLAI  
au nom du 1<sup>er</sup> Collège

---

En dépit de la crise économique, le marché de la croisière poursuit son expansion.

Avec 2 500 000 de croisiéristes, la Région enregistre un bond de croissance important avec une progression prévisible d'ici 2020.

Cette croissance est principalement due à l'augmentation de la capacité des bateaux à la captation d'un nouveau segment de clients et aux investissements portuaires mettant la croisière à portée du plus grand nombre.

En moyenne, un passager dépense 120 € sur le territoire et 70 % d'entre eux y reviendront.

Cet essor devrait entraîner également un développement de la réparation navale des grands navires sur les bassins Est de la rade de Marseille, dont le poids économique est estimé à 110 M€ par an et à près de 500 emplois à plein temps.

La CCIR devrait pouvoir devenir l'interlocuteur privilégié des 3 clubs croisières existants en PACA, Marseille, Toulon, la Seyne et Nice-Villefranche. Cette démarche devrait permettre d'obtenir une vision commune sur le développement de la croisière en région dans un souci de coordination et de qualité de l'offre.

Il y aurait lieu de définir, au niveau régional, une méthodologie pour améliorer et optimiser les retombées économiques sur les territoires et faciliter les négociations avec les opérateurs.

Le 1<sup>er</sup> collège votera l'avis.

 Intervention de Jean-Luc BONNAL  
au nom du groupe FO (2<sup>ème</sup> Collège)

---

Le tourisme de masse est une activité lucrative pour les grandes chaînes internationales mais, comme l'illustre la croisière, l'articulation entre croissance économique et transformations sociales des destinations demeure problématique.

Pour la croisière, les bénéfices économiques s'appliquent surtout aux ports de tête de ligne. Les grandes compagnies de croisière dominent tous les segments

de l'offre : réservations, arrivées aériennes et hébergement dans ces ports, excursions dans les ports d'escale, etc.

Pour les ports d'escale, les résultats économiques sont nettement moins importants et ne compensent pas toujours les externalités négatives : consommation d'eau et d'énergie, production de déchets, congestion de la circulation, impacts négatifs sur l'air, le niveau sonore et les fonds marins à cause des mouillages en rade, sentiment d'envahissement des populations locales.

Pour que la croisière soit porteuse de retombées économiques au niveau régional, il faut cumuler le plus possible de ports de tête de ligne par rapport aux ports d'escale, mais aussi les coordonner avec les aéroports.

La politique de la Région, par l'intermédiaire du CRT doit inscrire nos destinations touristiques dans des projets favorisant le développement des territoires, mais aussi à promouvoir tous les attraits de notre région : patrimoine, culture, agriculture, artisanat...

Malheureusement cette activité touristique est souvent déconnectée du contexte économique, social, environnemental et culturel de son territoire. Planifier les activités touristiques en cohérence avec ces autres activités devient crucial.

Les acteurs locaux, tant institutionnels que privés, doivent s'organiser pour mettre en place une politique destinée à favoriser les retombées socio-économiques dans les territoires.

La région devrait soutenir la création de dispositifs destinés à suivre et accompagner la mise en œuvre de cette politique.

Le groupe FORCE OUVRIERE votera l'avis.



## Intervention de Florence LIBRA au nom du groupe CGT-FSU (2<sup>ème</sup> Collège)

---

Les groupes CGT et FSU ont choisi de s'abstenir sur cet avis. En voici les raisons :

Tout d'abord, l'avis qui porte le titre : "enjeux et potentialités", dresse un panégyrique du tourisme de croisière et ne prend pas assez en compte les problématiques afférentes à ce mode de tourisme. Ensuite, le fait qu'un certain nombre d'éléments critiques que nous avons apportés dans les débats de la commission ne figurent pas dans le projet final.

Quant à la réalité des retombées économiques positives sur le secteur d'activité du tourisme, mise en exergue dans l'avis, elle reste encore à être démontrée. Les données chiffrées sont celles fournies par le secteur des croisiéristes et leur réalité est discutée par certains observateurs de ce secteur d'activité.

Les groupes CGT et FSU tiennent tout d'abord à souligner les réelles retombées positives du tourisme de croisière sur le secteur de la réparation navale, essentiellement pour Marseille, tant en terme d'activité que d'emplois générés. Le développement de la réparation navale sur Marseille est, dans le contexte actuel, étroitement lié à sa capacité à accueillir les navires de croisière nécessitant des réparations.

Pour autant, nous ne pouvons faire l'impasse sur des aspects plus problématiques du tourisme de croisière.

Ainsi, la course au gigantisme des bateaux engagée par les compagnies de croisières n'a pas pour but ou pour conséquence de générer de l'emploi en région, mais simplement de répondre à la recherche de rentabilité, ce qui engendre trois problématiques de fond :

La première, c'est qu'elle conduit à développer un modèle social basé sur la dérèglementation, les pavillons de complaisance, des conditions de travail et d'emploi dégradées pour les salariés à bord.

La deuxième et la troisième problématique, nous amènent à réfléchir sur les risques environnementaux et les risques de sécurité. A l'instar de fait récent, les risques d'accidents liés à la volonté de passer trop près des côtes sont à prendre en considération, pour cela, la législation doit être interrogée et adaptée en conséquence.

Enfin un bateau de croisière à quai représente une consommation électrique quotidienne équivalente à une ville de 50 000 habitants, soit de 42 000 kw et une consommation de fuel de 2,5 t/h. C'est la raison pour laquelle développer ce type d'activité semble contradictoire avec les engagements de la France en matière d'économies énergétiques, de diminution des activités polluantes et émettrices de CO<sup>2</sup>.

Nous pouvons aisément comprendre que "ces cages dorées", avec des tarifs de réservation très attractifs, aient permis aux croisiéristes de gagner des parts de marché substantielles dans ce secteur économique. Aujourd'hui, les bateaux de croisières sont devenus de véritables complexes touristiques disposant de parcs de loisirs, de casinos, de bars, de restaurants, etc... dont la seule finalité est de proposer un large panel de prestations de service payantes pour rentabiliser le coût de la croisière.

Ce développement pourrait avoir des répercussions négatives sur l'activité touristique locale en amenuisant la courbe de croissance des opérateurs touristiques situés sur le territoire, plus porteurs d'emplois locaux. D'autant que la politique des croisiéristes vise, entre autre, à créer leurs propres filiales d'excursion et des espaces touristiques (iles, ports...) qui leur appartiennent afin

d'optimiser les retombées des activités des passagers à terre.

A budget contraint, l'aménagement du territoire se traduit par des arbitrages permanents entre les infrastructures au bénéfice d'activités particulières ou en réponse à des besoins identifiés. Il en va ainsi en matière d'aménagement des zones portuaires. Les groupes CGT et FSU considèrent que les arbitrages en faveur des aménagements destinés à accueillir les activités de croisière ne peuvent pas se faire au détriment des autres activités portuaires plus porteuses d'emploi et de développement économique durable.

Autant d'éléments qui auraient mérité de figurer dans l'avis du CESER.

## Intervention de Roger-Marie-MEBROUCK au nom du groupe CFTC (2<sup>ème</sup> Collège)

---

En matière de croisières maritimes, la région PACA possède de sérieux atouts. Sa proximité avec la Méditerranée en fait un des piliers essentiels du tourisme en PACA. Les nombreuses retombées en termes d'image et d'économie sont très importantes. Pour la CFTC, le tourisme de masse doit être encouragé, dans la mesure où il est bien encadré et que cela ne nuise pas à l'écologie du territoire, ni aux différents équilibres déjà existants. De plus, le gigantisme des bateaux doivent être pris en compte.

Pour autant, il convient d'être vigilant. Pour mémoire, ce sont près de 1,5 million de passagers qui fréquentent le secteur de la Joliette. Premier port pour les croisières au niveau national possède de sérieux atouts.

Afin d'y parvenir, des axes sont prioritaires: transformation des handicaps du port, mise en place d'investissements au niveau des infrastructures, une politique de promotion et de lobbying en direction des compagnies afin de dynamiser le secteur, et un travail permanent sur l'image de la ville de Marseille.

Pour autant, la région PACA ne se résume pas seulement à la préfecture des Bouches du Rhône. En effet, d'autres lieux situés dans d'autres départements peuvent et doivent tirer leur épingle du jeu. Pour exemple le Var avec ses douze ports dont Toulon et Saint-Raphaël en figures de proue, dans une mesure moindre par rapport au gigantisme de Marseille.

Les Alpes-Maritimes ne sont pas absentes puisque des villes comme Nice, Cannes, Antibes, Ville franche/Mer recèlent de solides arguments notamment en ce qui concerne la plaisance.

Les enjeux liés à ce secteur d'activité sont primordiaux: économiques, aménagements du territoire, développement durable et sécurité, communications et gouvernance. La CFTC préconise de conforter et d'accompagner toutes les démarches allant dans ce sens. Le potentiel est bien réel et l'on peut toujours l'accroître. Une fois mis en place, il est essentiel d'en mesurer les retombées, pour le cas échéant, pouvoir rectifier le tir.

Cela passe par l'amélioration des structures en place, l'ajustement des directives et surtout, la valorisation des différentes actions. La méthodologie est capitale afin de réussir. Tous ces leviers sont à prendre en considération, notamment dans le cadre du futur SRDT.

Le syndicat CFTC encouragera ces initiatives qui vont dans le sens recherché. Le volet croisières représente incontestablement un atout majeur dans le développement de la région PACA.

Attentive, la CFTC apportera toute sa contribution au développement de ce secteur. Toutefois, elle entend être un acteur solide et bénéficiaire de son esprit critique, mais de manière constructive.

La CFTC votera l'avis.



## Intervention de Gilles MONTALAND au nom du groupe CFDT (2<sup>ème</sup> Collège)

---

Pour la CFDT, si l'activité de la croisière maritime représente bien un enjeu de développement économique et social en PACA, le financement des infrastructures portuaires par la Région pose problème :

Dans un contexte de réductions budgétaires et de choix de priorités, cette question de l'utilité d'investissements structurants et de leurs financements n'a pas été assez étudiée par le projet d'avis.

Faire payer par la collectivité des installations qui sont au service d'opérateurs privés qui génèrent des bénéfices, est aussi une question sur la Gouvernance des Ports en PACA !

Quelle place pour la région, dans des activités rentables et qui créent de la richesse.....

Bref, la région véritable actionnaire ou non dans la gestion des ports ?

C'est parce que l'avis manque d'ambition à ce sujet que la CFDT s'abstiendra.



## Intervention d'Anne-Marie TABUTAUD au nom des 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> Collèges

---

L'avis sur le tourisme de croisières met l'accent sur l'intérêt économique et le développement exponentiel de cette forme de tourisme sur notre littoral. La nécessité de faire face à ce développement et de le maîtriser afin qu'il n'apporte que des inconvénients acceptables en regard des intérêts a été pointée.

Cependant, nous souhaitons insister sur un certain nombre de facteurs susceptibles d'éviter les trop forts impacts négatifs et permettant de considérer ce secteur économique de façon positive.

Le tourisme de croisière participe de ce qu'il est convenu de nommer «tourisme de masse», et comme tel il présente l'avantage d'être accessible à des populations aux revenus modestes.

Cela entraîne inévitablement de la part des opérateurs le souci de restreindre les coûts de prestation et donc une certaine diminution des possibilités qui pourraient être offertes.

Nous souhaiterions donc insister plus particulièrement sur certains points qui nous paraissent indispensables à prendre en compte :

1. La nécessité d'une particulière vigilance à apporter sur tous les risques de pollution engendrés par cette activité si elle ne s'exerce pas dans un cadre rigoureux : pollution de l'air à l'arrêt dans les ports par l'utilisation des systèmes chauffage/climatisation ; pollution par le bruit, risque de pollution des eaux par des dégazages en mer, ou des vidanges des eaux grises.
2. Le soin à apporter donc au choix des infrastructures, portuaires notamment, nécessaires à cette activité.
3. Le travail à effectuer sur l'idée d'une «charte de qualité» qui amènerait les opérateurs à favoriser des bateaux à taille humaine, envisager un approvisionnement local dans la mesure du possible, travailler en lien avec les offices de tourisme et structures locales permettant ainsi au touriste de s'informer sur les potentialités de la région PACA en vue d'un séjour prolongé ou différé.
4. La recherche d'un partenariat «méditerranéen» pour diffuser les bonnes pratiques, mettre en relation les «récepteurs» autour de la méditerranée afin de faire accepter les critères d'une pérennisation durable de cette forme de tourisme.
5. Un travail commun à mettre en œuvre concernant les aspects sociaux de cette économie et notamment une réflexion à organiser sur les conditions de travail des salariés embarqués.

Les 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> collèges voteront l'avis.





Séance Plénière du 5 Avril 2016

Enjeux et potentialités  
de la croisière maritime  
en Provence-Alpes-Côte d'Azur



**R A P P O R T**

**Rapporteur**  
Marc SIMON



# SOMMAIRE



Introduction .....	3
I. Les constats .....	5
1. L'activité de croisière dans les Bouches-du-Rhône .....	6
1. 1. Ses spécificités .....	6
1. 2. La mise en œuvre d'un plan stratégique reposant sur la mise en synergie des acteurs .....	7
1. 3. Les retombées.....	9
2. L'activité de Croisière dans le Var .....	9
2. 1. Les spécificités .....	10
2. 2. Une stratégie axée sur le positionnement marketing engagée par le Var Provence Cruise Club.....	11
2. 3. En matière de retombées.....	12
3. L'activité de croisière dans les Alpes-Maritimes .....	12
3. 1. Les spécificités .....	12
3. 2. La stratégie de la CCI de la Côte d'Azur : Un positionnement sur la recherche de nouveaux marchés et la diversification de l'offre et des produits .....	13
3. 3. En matière de retombées économiques.....	14
II. Les enjeux.....	14
III. Les propositions .....	16
3. 1. Conforter le développement de la croisière en région en tant qu'activité économique à fort potentiel de croissance.....	16
3. 2. Gérer le développement de la croisière en termes d'acceptabilité et de sécurité .....	17
3. 3. Soutenir un développement durable de la croisière à travers une approche globale et une gouvernance formalisée au niveau régional.....	18
IV. Conclusion .....	19
Annexes .....	21





# Introduction



## **La croisière maritime : un secteur qui présente un fort potentiel de croissance :**

Longtemps réservée à une élite, la croisière maritime s'inscrit désormais dans une logique de tourisme de masse depuis les deux dernières décennies. Cette activité est devenue en effet un mode de vacances familial, convivial et accessible au plus grand nombre où le navire n'est plus seulement un moyen de transport mais de plus en plus l'objectif même de la destination. Cette évolution de la croisière s'est traduit par un développement important du nombre, de la capacité des navires et des prestations ou services à bord de plus en plus diversifiés et par des modifications des conditions dans lesquelles s'exercent cette activité à travers de nombreux aménagements portuaires et des moyens logistiques adaptés pour répondre au mieux aux attentes des professionnels et des croisiéristes.

La croisière maritime constitue un marché porteur en pleine croissance et une activité transversale qui touche outre le tourisme, le maritime, l'industrie et le commerce. Elle repose sur toute une chaîne de valeurs :

- La mer d'abord en tant que ressource essentielle à cette activité
- La partie technique avec les infrastructures portuaires pour répondre aux attentes des armateurs et des compagnies et des infrastructures de transports pour assurer le pré et post acheminement des croisiéristes
- Enfin, la qualité de l'offre qui implique la mise en place de services et de prestations pour satisfaire les croisiéristes en termes d'accueil, d'accompagnement d'excursions etc...).

Au niveau mondial, en dépit de la crise économique, le marché de croisière est en expansion depuis 1993 avec une croissance annuelle de plus de 6 Mds€ et un nombre de croisiéristes de plus de 22 millions en 2014 dont les 2/3 sont originaires d'Amérique du Nord. Ce marché porteur génère environ 40 Mds€ de retombées économiques et 900 000 emplois directs. La Méditerranée représente, pour sa part, le deuxième bassin de navigation après les Caraïbes, soit 18 % de l'activité mondiale.

Selon les données de CLIA, l'industrie de la croisière génère un important impact économique dans le monde soit près de 120 milliards de dollars (avec la réparation navale) qui permettent de soutenir près de 1 million d'emplois à temps plein. D'ici 2020, cette industrie devrait se développer en termes de trafic et d'escales au rythme de 2 à 5 % aux prix d'adaptations permanentes avec des navires de plus en plus grands.



En Europe, un nouveau record est atteint avec 6,39 millions de croisiéristes en 2014.

Au plan national : La France constitue le 4<sup>ème</sup> marché source européen (derrière l'Allemagne, la Grande-Bretagne et l'Italie) avec près de 600 000 croisiéristes français et l'objectif d'atteindre le million d'ici 5 ans. Au plan national, l'importance du développement de ce secteur d'activité est acquis. C'est un secteur à fort potentiel d'innovation avec un fort taux de pénétration mais qui vise une clientèle dont le pouvoir d'achat a tendance à diminuer notamment pour les croisiéristes européens.

La région PACA, pour sa part, représente la 1<sup>ère</sup> région française en termes de croisiéristes accueillis. Elle concentre les 2/3 des croisiéristes enregistrés en France avec un effectif d'environ 2,3 millions de passagers en 2014 (clientèle française et internationale confondues).

Pour autant, en dépit du fort développement de la croisière maritime en France comme en région, ce segment d'activité constitue, dans le sens du rapport Maillot, un véritable enjeu du fait notamment de l'insuffisance de prise en compte de cette filière touristique alors qu'elle représente de fortes potentialités tant en termes de retombées économiques que d'emplois sur les territoires. De même la politique régionale en matière de tourisme n'a pas privilégié la filière du tourisme de croisière dans ses orientations alors qu'elle est un enjeu important pour le développement de l'industrie touristique régionale et une opportunité en termes de retombées économiques et d'emplois. Par ailleurs, si les consulaires se sont fortement mobilisés pour faire de la croisière en lien avec les armateurs et les opérateurs, une activité dynamique et créatrice de richesses, leurs stratégies demeurent insuffisamment coordonnées entre elles au détriment d'une lisibilité de l'offre au niveau régional et de son optimisation en termes de fréquentation et de retombées économiques sur les territoires.

De plus, ce secteur doit faire face à certains défis comme :

- Une concurrence de plus en plus forte qui implique de capter de nouveaux marchés
- La demande exponentielle qui nécessite des navires de plus en plus grands et des prestations diversifiées pour répondre à des publics très distincts par des infrastructures adaptées et une offre de qualité
- Des difficultés économiques qui peuvent affecter certains marchés avec des problèmes de sécurité susceptibles de compromettre l'activité de croisière sur certaines escales
- et la protection de la ressource et des personnes qui impliquent un développement durable de la croisière dans un environnement sécurisé.

La commission a donc souhaité se pencher à nouveau sur cette problématique qui a déjà fait l'objet d'un précédent avis eu égard à la forte évolution, au potentiel de croissance et aux retombées économiques de cette activité sur les territoires.

Mais comment répondre aux défis de cette croissance (en termes d'infrastructure, d'offre de service, etc.). Quelles sont les opportunités à saisir pour optimiser et accroître les retombées économiques sous-jacentes ?

Quels sont nos atouts et difficultés ? Quelles sont les stratégies à mettre en place pour éviter les concurrences entre territoires, satisfaire la demande, augmenter les retombées économiques de cette filière sur les territoires sans pénaliser l'environnement.

Afin de répondre à ces différentes interrogations, la commission a réalisé un diagnostic territorial sur l'offre de croisière régionale et notamment sur les spécificités, les enjeux et l'évolution du trafic des croisiéristes sur les trois départements littoraux de la région.

La finalité de cette analyse étant de proposer à la collectivité régionale des pistes en vue de l'élaboration du prochain SRDT et de réfléchir sur l'organisation à mettre en place avec les professionnels, les clubs croisière et institutionnels pour optimiser les retombées de cette filière touristique sur les territoires et mieux valoriser ce segment d'activités au profit de l'économie des territoires de la région.

## I. Les constats

*(Selon les données des clubs croisière de PACA)*

Le dynamisme de l'activité de croisière en PACA bénéficie de la forte attractivité des destinations touristiques de la région et de la méditerranée (65 % des croisiéristes y font en effet une croisière). Cette activité s'exerce principalement sur les zones portuaires de : Marseille, Toulon et Nice qui a enregistré en 2014, 2,3 millions de passagers au total (clientèle française et internationale comprises) dont 1,7 million en transit et près de 598 000 en têtes de lignes. Cette activité a progressé de 34,6 % entre 2009 et 2014 constituant ainsi une opportunité pour le développement économique régional et un potentiel de développement pour les territoires de proximité.

Néanmoins, si ces trois zones d'activités de croisière bénéficient globalement d'une forte augmentation de leur nombre de croisiéristes favorisée par une implication forte des chambres de commerce à travers leurs clubs croisière «véritables guichets uniques pour tous les professionnels de la filière» et les collectivités, cette activité présente des spécificités, des enjeux et des évolutions contrastées selon les territoires et les ports en termes de capacités d'accueil, de stratégies et de services.

Ainsi Marseille connaît, dans ce domaine, une croissance remarquable avec 1.315 million de passagers en 2014, soit une progression de + 12 % par rapport à l'année précédente pour devenir en 2015 le 5<sup>ème</sup> port méditerranéen à accueillir le plus de passagers derrière Barcelone, Civitavecchia, Venise et Palma de Majorque.

La croisière dans le Var est également en augmentation avec le Port de Toulon qui occupe la 3<sup>ème</sup> place des ports français avec une augmentation du nombre de croisiéristes de + de 293 % depuis 2009.

En revanche, sur la Riviera, les derniers chiffres soulèvent des interrogations : entre le pic de fréquentation de 2009 (745 000 passagers) et le niveau de 2014 (598 000), la baisse de trafic est de 4,3 % en moyenne par an, avec une succession de variations erratiques.

## 1. L'activité de croisière dans les Bouches-du-Rhône

Après une activité insignifiante (8 550 passagers en 1992), Marseille 1<sup>er</sup> port de croisière en France est parvenu au 15<sup>ème</sup> rang au niveau mondial et au top 5 en Méditerranée avec en 2015 : un trafic de près de 1,5 million de passagers (dont 950 000 en transit et plus de 500 000 en têtes de lignes) avec 465 escales dont 342 et 3 compagnies principales au départ de Marseille : Costa Croisières, MSC Croisières et Croisières de France (Ponant & Rivages du Monde en sus sur quelques dates).

### 1. 1. Ses spécificités

Le pari réussi de l'activité de croisière dans les Bouches-du-Rhône a reposé à la fois sur ses points forts et sur la transformation de ses handicaps en atouts :

➤ ses atouts : un inter land attractif, la proximité d'une zone de chalandise conséquente, un réseau d'infrastructures de transport attractif pour une clientèle nationale et internationale et une situation stratégique au regard de Barcelone et des ports d'Italie du Nord

➤ ses handicaps qui se caractérisaient par :

- un fort mistral, qui imposait aux navires d'être dirigés vers d'autres ports comme celui de Toulon/La Seyne-sur-Mer
- L'éloignement du port avec le centre et notamment le Vieux-Port qui ne favorisait pas les déplacements vers les espaces commerçants de la ville limitant de fait les impacts sur l'économie locale
- Un manque d'infrastructures et de services susceptibles pour répondre à la demande des armateurs et des croisiéristes
- Un déficit d'image.

## 1. 2. La mise en œuvre d'un plan stratégique reposant sur la mise en synergie des acteurs

Depuis une quinzaine d'années, Marseille a bénéficié d'une politique volontariste forte de la part des collectivités locales (Ville de Marseille, Chambre de Commerce et d'Industrie associées au Port Autonome de Marseille) et de l'implication du club croisière, qui leur ont permis de s'imposer sur le marché international de la croisière maritime.

Pour parvenir à cet objectif, Marseille s'est appuyée à la fois sur des facteurs exogènes : la forte croissance de la croisière dans le monde et la montée en puissance du bassin méditerranéen et endogènes : des investissements portuaires importants, un lobbying auprès des compagnies de croisières et un travail sur l'image de la ville.

### Les principales étapes :

#### 1. 2. 1. Une stratégie commune et coopérative

qui s'est mise en œuvre progressivement à partir d'objectifs communs déclinés dans une charte dédiée à la croisière et à l'initiative notamment du Club de la croisière créé en 1996 avec la Ville de Marseille, la CCI et le Port auxquels se sont associés ensuite les fédérations des professionnels, les professionnels liés au marché et les institutionnels selon trois grands objectifs : la promotion de l'escale auprès des opérateurs, le développement de l'offre à travers des aménagements portuaires et des services en adéquation avec la demande des opérateurs et la qualité de l'accueil des passagers.

#### 1. 2. 2. Une politique de promotion

*À travers,*

- La participation du club croisière au Seatrade de Miami, depuis 1994 qui constitue le rendez-vous mondial des professionnels de la croisière maritime, afin de faire connaître comme destination Marseille en associant la destination Provence
- La création du salon annuel de la croisière : Top Cruise en 2001 qui a permis de positionner Marseille comme acteur majeur dans les réseaux professionnels.

1. 2. 3. La transformation de l'affectation des espaces portuaires, afin de créer les infrastructures portuaires indispensables à l'accueil des navires avec :

- La reconversion du môle Léon-Gourret désormais dédié aux activités croisière.

- La construction en 2003 d'une gare maritime fut construite pour les croisières baptisée «Marseille-Provence Cruise Terminal» (MPCT).
- La concession en 2008, pour une durée de 25 ans, des installations de croisière du môle Léon-Gourret à Costa Croisières et MSC Croisières qui a permis grâce à un partenariat public privé la réalisation d'investissements lourds sur le port avec notamment en avril 2014 l'ouverture d'un nouveau terminal croisière, le terminal B.

Puis, afin d'augmenter la capacité d'accueil rendue nécessaire, du fait de la saturation des infrastructures et pour améliorer les conditions d'accès au port en cas de mistral :

Une charte dite ville-port a été signée afin de poursuivre le développement des aménagements portuaires fin 2012. Cet accord qui lie le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), la Ville, la Communauté urbaine, le département des Bouches-du-Rhône, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et la CCI avait deux objectifs majeurs : un nouveau partage des espaces portuaires et un investissement de 105 M€ visant le renforcement de l'accueil des plus grosses unités et le développement de l'offre pour les croisières haut de gamme. Cela s'est traduit par : la construction en 2014 d'une 3<sup>ème</sup> gare maritime permettant de recevoir jusqu'à six bateaux en simultanée et le projet de réalisation en 2015 de :

- L'élargissement de la passe Nord (35 M€ d'investissement) afin de conforter l'accueil des bateaux de grande taille et le simulateur du service de pilotage qui permettent l'accès au port même en cas de vent fort et en limitant voire en éradiquant les risques d'annulation
- La remise en service de la plus grande cale sèche de Méditerranée pour recevoir les plus grands bateaux du monde afin d'en assurer la maintenance technique qui permettra d'attirer les compagnies de croisière haut de gamme.

#### 1. 2. 4. Une opération de la rénovation urbaine

Au-delà des retombées économiques, les opérations de transformation portuaire s'inscrivent dans le cadre plus large d'une rénovation urbaine dont l'objectif principal est d'améliorer l'intégration du port à la ville à travers l'opération «Euroméditerranée» lancée en 1995. Ainsi, depuis 2013, le terminal croisière de la Joliette(J4) a bénéficié d'une nouvelle attractivité, grâce à la rénovation urbaine d'Euroméditerranée et grâce aux grands projets de la capitale Européenne de la Culture (Mucem, Villa Méditerranée, Musée Regards de Provence). Ce terminal «véritable écrin» accueille les plus petites unités de croisière de luxe de moins de 200 mètres.

## 1. 3. Les retombées

*(Hors réparation navale)*

L'augmentation du nombre de passagers en tête de ligne favorisée par le développement des infrastructures de transport (aéroport à proximité, TGV, réseau routier) et les efforts accomplis pour relier le port au centre-ville, à travers notamment une organisation multimodale et l'attractivité des nouveaux équipements culturels ou commerciaux a eu des effets positifs en termes de retombées.

Ainsi, la pesée économique par passager à Marseille s'élève en moyenne à 150 € par passager (dont 60 € par passager en transit et 200 € par tête de ligne) sans compter les 21 € pour les membres d'équipage. cf. Source Cruise Lines International Association (CLIA Europe, 2014),

Si ces chiffres sont à manier avec prudence et nécessitent d'être confrontés aux dépenses effectuées par la collectivité, force est de constater que la manne financière apportée par plus d'un million et demi de croisiéristes sur Marseille reste considérable.

De plus, Marseille, considérée comme la porte d'entrée de la Provence n'est pas seule à profiter des dépenses des passagers qui se répartissent aussi avec l'arrière-pays. Au total, selon le club croisière Marseille Provence, en 2015 les retombées économiques locales devraient être supérieures à 180 M€ sur le territoire des Bouches-du-Rhône (hors investissements réparation navale et portuaires) dont :

- 30 M€ d'impacts directs : estimations constituées de la somme des flux monétaires liés aux dépenses effectuées par les agents maritimes et réceptifs au titre de la croisière
- 50 M€ d'impacts indirects : estimations constituées des dépenses touristiques faites par les passagers
- 100 M€ d'impacts induits : pour l'effet levier sur l'économie locale.

Avec un emploi équivalent temps plein pour 1215 passagers en moyenne.

En outre, cet impact économique et ce rayonnement à l'international induit par l'activité croisière ont produit aussi, des effets collatéraux caractérisés par la relance en 2010 de la réparation navale industrielle, qui, sortie d'un état moribond, connaît aujourd'hui un essor conséquent, ravivant ainsi des savoir-faire technologiques en voie de disparition. La réparation navale industrielle, a traité 29 paquebots de croisière entre le 1<sup>er</sup> octobre 2010 et le 31 décembre 2014.

## 2. L'activité de Croisière dans le Var

Cette activité repose sur les 12 ports varois qui vont de Saint-Cyr sur Mer à Saint-Raphaël.

La croissance du trafic concerne tout particulièrement la rade de Toulon du fait de l'augmentation des infrastructures portuaires avec une montée en gamme des compagnies due à la qualité des services et de l'accueil qui résulte de la stratégie engagée par le VPCC afin de lutter contre la concurrence. Ainsi en 2015, le réseau VPCC présente une évolution de +230 % pour le nombre de passagers par rapport à 2008 soit un nombre de passagers total de 386 000 dont 266 000 pour le Port de Toulon La Seyne et de 120 000 pour les autres ports avec un trafic de 428 escales.

## 2. 1. Les spécificités

### Les atouts touristiques

Une diversité de sites touristiques, un patrimoine culturel et naturel très riche avec des lieux emblématiques qui rendent le littoral varois très attractif avec un fort potentiel en termes d'excursions.

### Les atouts portuaires

- Des infrastructures abritées et sécurisées adaptées aux plus gros navires dans la rade de Toulon
- Des ports situés en centre-ville donc proche des commerces,
- Proximité de l'autoroute A50
- Des ports de mouillage offrant des possibilités d'accueil de navires de toutes tailles
- Un acheminement par voie maritime.

### Les atouts géographiques

- La rade de Toulon
- Le Var : une escale à mi-chemin entre les ports italiens et espagnols

### Les enjeux

- L'activité tête de ligne est encore insuffisamment développée. En se référant à l'activité croisière des 3 dernières années au Port de Toulon, l'activité tête de ligne a représenté en moyenne 10 % de l'ensemble des passagers accueillis. En 2014, sur les 32 escales tête de ligne accueillies, ce sont plus de 900 passagers par escale qui ont débarqué ou embarqué depuis le Port varois
- L'amélioration de l'offre pour favoriser les dépenses des croisiéristes sur le territoire (en termes d'innovation et de qualité des excursions)
- La nécessaire densification de l'offre de transports.

## 2. 2. Une stratégie axée sur le positionnement marketing engagée par le Var Provence Croisière Club

Le marché de la croisière représente une opportunité de développement touristique et économique pour le Var. Pour exister sur ce marché, le département s'est doté depuis avril 2008 de son Club Croisière, le VPCC fruit d'un étroit partenariat entre la CCI du Var et le département du Var, cette structure fédère les acteurs publics et privés du tourisme, intervenant dans le secteur des croisières selon deux objectifs :

- Favoriser les escales et les excursions des croisiéristes sur le littoral varois afin d'augmenter leurs dépenses pour accroître leurs retombées sur les zones d'escale et promouvoir l'arrière-pays
- Développer les partenariats avec notamment les offices du tourisme et les acteurs locaux pour la vente de packaging aux armateurs.

*A travers les 3 axes suivants :*

- La promotion de la destination Var Provence pour développer ses parts de marché et la commercialisation en lien avec les acteurs locaux (gros travail sur l'évènementiel)
- La Communication : Il s'agit d'augmenter la notoriété de la destination et du réseau des 12 ports auprès des armateurs, agents maritimes, responsables d'excursions et professionnels du tourisme et de faire connaître toujours plus la richesse de l'offre du territoire, tant en termes nautiques que touristiques,
  - L'accueil des croisiéristes : à travers une démarche qualité qui a comme objectif de rendre l'accueil plus performant afin de satisfaire les besoins des compagnies, des passagers et se différencier de la concurrence tout en fidélisant la clientèle. Cette démarche s'est traduite notamment par une charte d'adhésion qui a permis de fédérer les partenaires et acteurs locaux au profit des croisiéristes qui ayant pu bénéficier de prix compétitifs ont davantage dépensé sur les territoires.

La CCI du Var et ses partenaires se sont fixés également comme objectifs de développer le nombre d'escales et de passagers avec pour objectif 500 000 passagers en 2016.

Si depuis mai 2012, Toulon redevient port de départ pour des croisières en Méditerranée, l'activité de croisière dans le Var et notamment sur Toulon bénéficie d'une marge de progression certaine sur le créneau de la tête de ligne. Consciente de ce potentiel, la Chambre de Commerce et d'Industrie du Var, gestionnaire du port de Toulon, a engagé des réflexions sur les aménagements nécessaires pour répondre aux exigences logistiques induites par une activité tête de ligne sur des volumes plus conséquents que ceux traités actuellement : aires de stationnement, espace d'accueil et enregistrement des passagers, espace de stockage des bagages, etc..., en adéquation avec les contraintes opérationnelles.

En ce sens, la livraison prévue fin 2015, d'un nouveau terminal dédié à la croisière sur le site de la-Seyne-sur-Mer, offrira des conditions d'accueil optimisées pour ce type de trafic et constitue la 1<sup>ère</sup> phase d'une stratégie globale de développement, aujourd'hui engagée à l'échelle de la rade.

## 2. 3. En matière de retombées

L'activité varoise enregistre des dépenses par passager en transit assez élevées soit 67 € par passager en moyenne qui s'expliquent par un pouvoir d'achat plus important des croisiéristes sur les escales varoises avec 76 % des achats effectués sur les lieux d'excursion. De plus si l'on rapporte le nombre de passagers accueillis en 2013 (soit 388 000) au montant du budget annuel du plan d'actions du club croisière VPCC (120k €) chaque euro investit rapporte 216 € en dépenses directes soit un total de près de 26 M€ pour les seules dépenses de passagers auxquelles il faut rajouter les dépenses des compagnies reversées en taxes portuaires et services divers.

## 3. L'activité de croisière dans les Alpes-Maritimes (A l'exception de Monaco)

### 3. 1. Les spécificités

#### ➤ Sur l'évolution du trafic

Contrairement aux Bouches-du-Rhône et au Var, qui présentent une augmentation constante des croisiéristes en raison de leur fort investissement dans les infrastructures portuaires, la Côte d'Azur se traduit par un trafic en stagnation depuis 2006 avec un niveau d'accueil de

600 000 à 700 000 passagers. Ce ralentissement est essentiellement dû à une inadéquation entre l'offre (quai limité à 200 m, majorité d'escales se font sur la rade) et la demande (quais de 400 m) avec des escales à quai pour Nice et très limité sur Cannes de même qu'une capacité d'accueil restreinte pour les gros navires. En outre, l'importance des escales sur rade sur le littoral azuréen nécessite une logistique très importante du fait de la mise à disposition indispensable de nombreuses navettes pour le transport des passagers à quai.

En effet, on constate une décroissance lente mais prévisible sur 3 ans imputable à :

- Une volonté de diversifier les itinéraires pour des raisons logistiques et financières

- Une sensibilité de plus en plus prononcée de la part des armateurs sur le niveau d'accompagnement des destinations portuaires dans la facilitation de leurs opérations et une déprogrammation d'escale en cas de dysfonctionnement dans les opérations d'escales
- Des investissements moindres par rapport à d'autres ports de la région comme Marseille par exemple.

Par ailleurs, les ports azuréens Cannes, Antibes, Nice et Villefranche-sur-Mer sont des destinations multi-facettes pour les compagnies qui sont le plus souvent axées sur des croisières de luxe (Ponant notamment). Le port de Nice est principalement tête de ligne avec 35 000 passagers accueillis en 2014, où les navires peuvent accoster pour faire leurs opérations d'embarquement et de débarquement en toute facilité au cœur de la ville et à proximité de l'aéroport international Nice Côte d'Azur.

Les ports azuréens accueillent parfois des escales en interporting à Villefranche sur Mer et à Cannes, sur rade, permettant à des croisiéristes d'embarquer depuis la Côte d'Azur avec un accès facile en voiture, en train ou en avion.

Un nouveau terminal rénové au cœur de la Croisette, offre à ses clients la découverte de la ville du 7<sup>ème</sup> Art.

La clientèle américaine combine souvent leur croisière avec des séjours dans le sud de la France.

- Les enjeux majeurs :
  - Améliorer la capacité d'accueil des ports pour les navires afin de répondre à la demande des professionnels et des croisiéristes
  - Renforcer l'attractivité des destinations de la Côte d'Azur pour faire face à la concurrence des nouvelles destinations du bassin méditerranéen
  - Augmenter les têtes de ligne et développer l'interporting
  - Offrir une prestation de qualité à travers l'accompagnement des croisiéristes par les réceptifs et la diversification de l'offre afin d'optimiser les retombées économiques de l'activité de croisière sur les territoires de proximité.

### 3. 2. La stratégie de la CCI de la Côte d'Azur : Un positionnement sur la recherche de nouveaux marchés et la diversification de l'offre et des produits

Engagée depuis 2 ans, elle repose sur :

- Le développement du trafic des ports du département à travers :  
La recherche de la fidélisation des clients, de nouvelles compagnies en adéquation avec les ports, et la promotion de la croisière sur de nouvelles destinations et de navires de croisières notamment en tête de ligne.

Cet objectif de développement passe également par une incitation à la croisière hivernale en méditerranée occidentale et par celui de la cible du marché asiatique. Un travail est mené par ailleurs avec les armateurs pour intégrer les destinations de la Côte d'Azur dans leur programmation.

Le développement de l'offre qui consiste à :

- Proposer et développer de nouvelles offres thématiques de croisière
- Appliquer des mesures tarifaires incitatives
- Développer une offre d'accueil pour les équipages
- Travailler avec les réceptifs locaux sur des produits de demi-journée.

Dans ce cadre, un travail important est réalisé pour favoriser la découverte du territoire azuréen et une collaboration étroite est menée avec le Comité Régional du Tourisme Côte d'Azur sur l'accompagnement de croisiéristes en lien avec les commerçants et les prestataires locaux avec notamment la mise en place d'une plateforme internet à l'initiative de la French Riviera club qui propose des excursions.

### 3. 3. En matière de retombées économiques

76 % des croisiéristes effectuent une visite de la ville d'escale :

La dépense moyenne par croisiériste : 105 € en tête de ligne, 39 € en transit et 8,8 € pour l'équipage avec au total : 40 M€ de retombées sur le territoire.

De plus, 86 % des croisiéristes accueillis sur la Côte d'Azur déclarent vouloir y revenir

## II. Les enjeux

La croissance de l'activité de croisière en région, bien que dynamique, reste vulnérable. En effet, la persistance des crises économiques, l'aggravation des problèmes de sécurité due aux risques de terrorisme, la nécessité d'assurer un développement durable de la croisière et l'augmentation constante de la capacité des navires qui implique de la part des collectivités, des investissements de plus en plus lourds en termes d'infrastructures, risquent de fragiliser à terme cette activité.

L'activité de croisière est en effet confrontée aux enjeux suivants :

- Un enjeu économique : Cette activité induit des retombées socio-économiques directes et surtout indirectes. Elles irriguent l'ensemble du territoire au-delà de la chaîne portuaire touristique et commerciale avec des effets connexes notamment sur le maritime, la réparation navale industrielle, les travaux publics, les transports et l'agroalimentaire, constituant de fait un gisement potentiel d'emplois important.

- Cependant, les données chiffrées de ces retombées restent encore approximatives et difficilement mesurables au plan régional d'autant qu'une partie d'entre elles est comptabilisée dans d'autres secteurs que le tourisme. Enfin, ces retombées restent encore insuffisamment exploitées pour profiter pleinement aux territoires de proximité notamment du fait d'une faiblesse de l'offre réceptive.
- Un enjeu d'aménagement du territoire : Le développement de l'activité de croisière dépend de l'attractivité des destinations portuaires conditionnée par la qualité de l'offre en termes d'infrastructures portuaires, de transports pour favoriser le pré et post acheminement des croisiéristes et de prestations de qualité pour faire face à une concurrence de plus en plus forte. Or des insuffisances sont constatées sur certains territoires en particulier sur la Côte d'Azur qui a peu investi dans les aménagements portuaires ainsi que dans le Var qui présente une offre de transports insuffisamment densifiée pour faciliter les déplacements et les excursions des croisiéristes.
- Un enjeu de développement durable et de sécurité : Si la croisière peut contribuer à lisser le flux des touristes tout au long de l'année, la protection de l'environnement et la sécurité des passagers constituent des préalables indispensables pour assurer le développement pérenne de la croisière. Cette activité est confrontée en effet à deux risques majeurs :
  - Le risque de pollution élevée qu'elle soit aquatique, atmosphérique mais aussi sonore qui peut mettre en cause cette activité notamment en zones urbaines.
  - Le risque d'attentats terroristes dont les conséquences seraient dramatiques non seulement pour les passagers mais pour l'activité elle-même.

Certes des solutions existent pour limiter les impacts néfastes de la croisière sur l'environnement avec l'adoption notamment des prises de courant à quai mais cela pose des difficultés lorsque le réseau électrique du port et de la ville est insuffisant, notamment à Nice, de plus ce type d'équipements nécessite des investissements lourds. Concernant la sécurité des passagers, le risque reste important et difficile à prévenir à l'approche des ports.

- Un enjeu de communication et de promotion : En effet, si les clubs croisière se sont engagés par de actions communes pour promouvoir leurs destinations à l'international, l'offre régionale de croisière reste encore insuffisamment lisible et valorisée pour capter de nouveaux marchés sources.
- Un enjeu de gouvernance : Les stratégies conduites sur les territoires sont encore peu coordonnées avec des risques de concurrence entre les destinations portuaires. Or le développement qualitatif et durable de l'offre de croisière et l'augmentation de ses retombées économiques sur les territoires nécessitent d'avoir une approche globale et une vision régionale pour poursuivre le travail déjà engagé par les trois clubs croisière de la région.

## III. Les propositions

Les principaux constats et enjeux relevés précédemment conduisent la commission à formuler les préconisations suivantes :

### 3. 1. Conforter le développement de la croisière en région en tant qu'activité économique à fort potentiel de croissance

Cette démarche implique de :

- Accompagner le développement de l'offre portuaire afin d'augmenter leur fréquentation et le nombre d'escales par l'aménagement d'infrastructures et de moyens de transports adaptés
- Bien que la Région ait un budget contraint, sa pleine compétence en matière de développement économique devrait en effet pouvoir lui octroyer la possibilité de soutenir l'activité de croisière en tant que filière industrielle à vocation touristique avec les acteurs publics et privés.

Ce soutien pourrait se réaliser dans le cadre de l'action régionale en faveur du développement économique et de l'emploi à travers notamment une meilleure mobilisation des fonds européens voire à l'occasion d'une renégociation du contrat de plan. Cette démarche permettrait de soutenir en particulier le grand port maritime de Marseille afin qu'il parvienne au top 3 des ports européens et la réalisation d'un pôle croisière à Toulon. Ce soutien devrait permettre par ailleurs de favoriser les aménagements nécessaires au développement des 3 grands ports régionaux pour adapter l'offre aérienne à l'activité de croisière, améliorer l'accueil à quai des navires, l'accès au numérique et à l'alimentation électrique de même que le pré et post acheminement des croisiéristes par des moyens de transports adaptés.

Enfin, la création d'un cluster croisière à l'initiative de la Région serait un atout pour favoriser avec les professionnels du secteur une filière d'excellence et innovante dans ce domaine.

- Optimiser les retombées économiques sur les territoires par des actions concourant à :
  - Augmenter les têtes de ligne qui contribuent à favoriser les retombées économiques des croisiéristes en concertation avec les aéroports
  - Améliorer la qualité de l'offre par :
    - L'accès aux moyens numériques de l'information (application, bornes wifi, promotion)

- Le développement et la montée en compétences des réceptifs locaux (agents de voyage, opérateurs de transports autocaristes...) afin de favoriser des prestations diversifiées, innovantes et adaptées aux différents publics et de meilleures conditions d'accueil pour les croisiéristes.
- Sensibiliser, mobiliser et impliquer les acteurs économiques et privés à coopérer ensemble afin de :
- Structurer une filière d'avitaillement des navires valoriser le savoir-faire, les productions régionales (artisanat, agriculture etc...) et les bonnes pratiques
- Développer la formation des professionnels du secteur avec les partenaires (clubs croisière, Med Cruise, CLIA) en direction notamment des jeunes pour les préparer aux :
  - métiers liés à la maintenance et l'entretien des navires
  - services dédiés à l'activité de croisière (accueil, guide accompagnateur transports...).
- Valoriser l'offre de croisières régionale à l'international pour la rendre plus lisible et conquérir de nouveaux marchés en travaillant sur la promotion des destinations portuaires de la région sous l'égide d'une marque commune associant la Provence et la Côte d'Azur.

A cet égard, la Région apparaît comme le niveau pertinent pour constituer un support de communication pour promouvoir l'offre de croisière régionale à l'international à travers une mobilisation du Comité Régional du Tourisme et en inscrivant la croisière comme un enjeu majeur pour le développement du tourisme régional dans le cadre du futur SRDT.

### 3. 2. Gérer le développement de la croisière en termes d'acceptabilité et de sécurité

En ayant soin pour la Région de :

- Veiller aux futurs aménagements des quais en branchements électriques ou aux autres solutions visant à limiter les émissions de gaz à effet de serre, celles-ci devant être limitées à 0,1 % en méditerranée à horizon 2020 (date de mise en application de la directive «soufre») et à leur réalisation dans le cadre d'un partenariat public/privé.
- Contribuer à l'acceptabilité du tourisme de croisière par des actions de sensibilisation des décideurs locaux sur les retombées environnementales et sociétales de ce segment d'activité à travers :
  - Des études d'impacts et en particulier sur le seuil et le niveau d'acceptation souhaitables des croisiéristes en termes de capacités d'accueil sur les ports de la région avec les acteurs publics, les représentants de la société civile et ceux des usagers
  - Des programmes et actions visant l'amélioration, l'extension des installations et la protection de l'environnement notamment dans les zones de mouillage pour les sécuriser

- Une campagne de promotion au niveau régional pour valoriser les ports régionaux avec l'objectif de créer les conditions favorables pour mettre en place un label «port de croisière propre»
- Une concentration à terme de l'activité de croisière sur des ports spécialisés et hautement sécurisés.

### 3. 3. Soutenir un développement durable de la croisière à travers une approche globale et une gouvernance formalisée au niveau régional

En partenariat étroit avec la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie, la Région doit favoriser le partenariat entre les différentes Chambres de Commerce et d'Industrie du réseau PACA et leur club croisière afin de contribuer au développement de l'activité de croisière.

Ce partenariat viserait à inciter, développer et faciliter une collaboration opérationnelle tout en favorisant la coordination et complémentarité des actions et moyens à l'échelle régionale. A cette fin, un cluster interclubs sous forme de groupe de travail pourrait être envisagé comme un outil de développement et d'échanges réunissant les Chambres de Commerce et d'Industrie en liaison avec les clubs croisière. Cette démarche devrait favoriser une meilleure lisibilité institutionnelle et plus de synergie entre les acteurs autour des objectifs suivants :

- Obtenir une vision partagée sur le développement de la croisière en région dans un souci de complémentarité, de coordination et de qualité de l'offre
- Définir une méthodologie pour travailler sur des préoccupations communes telles que : l'amélioration de la qualité de l'offre, le suivi et l'optimisation des retombées économiques sur les territoires, la création de nouvelles activités touristiques adaptées aux attentes des croisiéristes, la réduction des impacts négatifs de la croisière sur l'environnement et la promotion des destinations régionales à l'international sous l'égide de la marque «Provence Côte d'Azur»
- Faciliter les négociations avec les opérateurs pour notamment rechercher les financements nécessaires aux aménagements portuaires à travers des mesures incitatives
- Développer les bonnes pratiques mises en œuvre sur le territoire régional ou sur les autres ports de la méditerranée (comme celui de Barcelone par exemple).

## IV. Conclusion

Au vu du potentiel que constitue l'activité de croisière pour l'économie régionale, la commission demande au nom du CESER, de l'inscrire au sein d'une économie touristique diversifiée et durable dans les priorités du futur SRDT et en tant que filière, à travers la réparation navale, au service du développement de l'industrie régionale et de l'emploi.



# Annexes

## **Annexe n°1**

CLIA 2014 Rapport de l'Etat de l'Industrie de la Croisière

## **Annexe n°2**

Trafic de croisières des ports de la région PACA entre 1996 et 2014

## **Annexe n°3**

Les enjeux économiques de l'activité de croisière  
dans les Bouches-du-Rhône



## Annexe n°1

# CLIA 2014 Rapport de l'Etat de l'Industrie de la Croisière

### Flotte Globale CLIA 2014



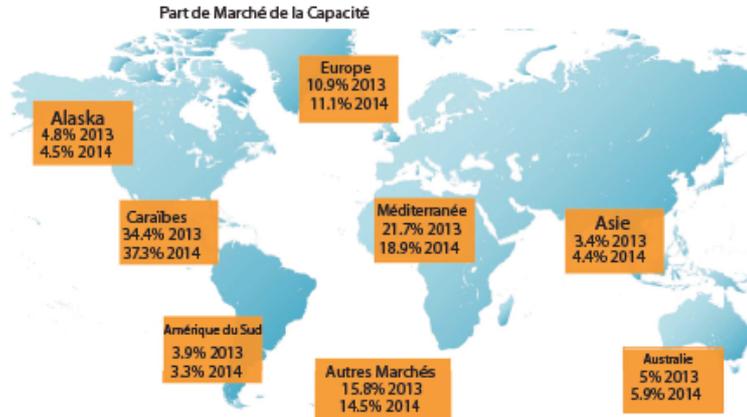
### Investissement Global de l'Industrie de la Croisière



### Nombre de Passagers Global



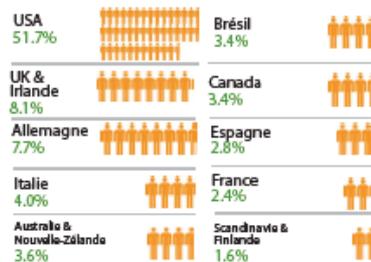
### Itinéraires Généraux de Croisières et Déploiement de Navires



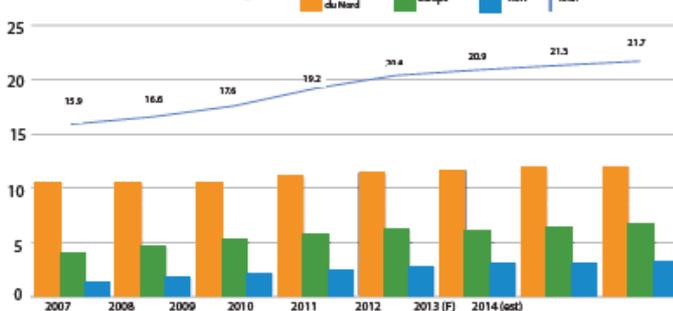
### Top Tendances des Croisières 2014

- Amélioration des technologies et connectivité en mer
- Les baby-boomers stimuleront la croissance des primo-croisiéristes
- Renaissance du Luxe
- Plus de forfaits all-inclusive
- Le voyage Multi-générationnel va augmenter
- Des vacances actives en mer

### Top 10 des Pays Sources de Passagers



### Croissance Globale de Passagers



### Hot Cruise Destinations for 2014

- Transpacifique
- Fleuves US / Fleuves exotiques
- Amérique du Sud
- Antarctique
- Tour du Monde
- Afrique
- Moyen Orient
- Canada / Nouvelle-Angleterre

### Principaux Motivateurs de la Clientèle pour Réserver une Croisière<sup>2</sup>



<sup>1</sup> Selon l'étude CLIA auprès des Compagnies Membres

<sup>2</sup> Selon l'étude CLIA auprès des Agents de Voyages

## Annexe n°2

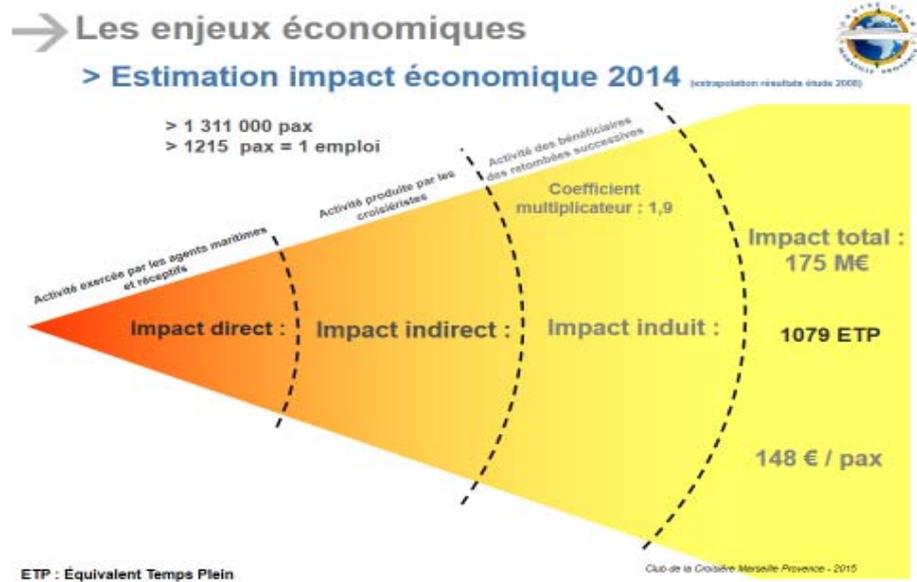
**Trafic de croisières des ports de la région PACA  
entre 1996 et 2014**

	Cannes- Antibes	Golfe- Juan	Nice	Villefranc he	Nice- Villefranche	Riviera	Toulon	Marseille
1996	51 067		45 541	77 091	122 632	<b>173 699</b>	<b>10 200</b>	<b>62 500</b>
1997	54 873		54 348	127 197	181 545	<b>236 418</b>	<b>0</b>	<b>66 000</b>
1998	56 466		61 716	156 482	218 198	<b>274 664</b>	<b>0</b>	<b>152 700</b>
1999	61 248		55 116	138 664	193 780	<b>255 028</b>	<b>14 385</b>	<b>148 500</b>
2000	105 594		62 387	132 797	195 184	<b>300 778</b>	<b>28 952</b>	<b>164 800</b>
2001	99 065		77 376	173 516	250 892	<b>349 957</b>	<b>24 136</b>	<b>239 269</b>
2002	102 803		102 509	196 958	299 467	<b>402 270</b>	<b>57 071</b>	<b>258 391</b>
2003	113 775		141 712	204 869	346 581	<b>460 356</b>	<b>60 470</b>	<b>356 000</b>
2004	70 361		107 106	273 004	380 110	<b>450 471</b>	<b>88 851</b>	<b>346 000</b>
2005	129 675		95 814	269 088	364 902	<b>494 577</b>	<b>152 041</b>	<b>360 000</b>
2006	158 729		147 476	318 811	466 287	<b>625 016</b>	<b>153 893</b>	<b>376 000</b>
2007	142 631		108 295	399 052	507 347	<b>649 978</b>	<b>116 087</b>	<b>429 000</b>
2008	195 256		91 889	423 044	514 933	<b>710 189</b>	<b>138 788</b>	<b>539 000</b>
2009	288 955		53 986	401 968	455 954	<b>744 909</b>	<b>225 255</b>	<b>622 100</b>
2010	217 975	1 590	50 019	398 263	448 282	<b>667 847</b>	<b>268 460</b>	<b>681 300</b>
2011	219 378	0	44 321	402 383	446 704	<b>666 082</b>	<b>221 842</b>	<b>810 490</b>
2012	339 155	0	25 959	338 083	364 042	<b>703 197</b>	<b>311 072</b>	<b>890 124</b>
2013	125 746	0	39 065	448 375	487 440	<b>613 186</b>	<b>282 911</b>	<b>1 167 229</b>
2014	260 315				337 710	<b>598 025</b>	<b>273 073</b>	<b>1 307 000</b>

Source : GPMM, CCI de Nice-Côte d'Azur et CCI du Var

## Annexe n°3

### Les enjeux économiques de l'activité de croisière dans les Bouches-du-Rhône



XX:  
XX:  
XX)



# Remerciements



*Le Rapporteur remercie également tous les partenaires ou organismes qui ont accepté de répondre aux questions du CESER, que ce soit à l'occasion d'auditions ou dans le cadre d'entretiens spécifiques :*

- BISCONTE Jean-Claude, Universitaire de formation et Président de l'association Port Vendre
- CANANZI Laurence, Président du club de croisière de Toulon
- CLAP Bernard, Conseiller du CESER, Président du Parc Naturel Régional du Verdon
- DOGLIANI Alain, Président de Var, Provence Croise club
- HUCK Thierry, Directeur de l'appui au Commerce et au Tourisme à la CCIMP
- HUZ Bérengère, Terminal de croisière Joliette
- LE MAGADURE Yannick, Directeur marketing du Comité Régional du Tourisme
- LEBAS Hélène, Secrétaire générale du club de la croisière Marseille-Provence
- PEYRAN Anne-Sophie, Chef du département Marketing/commercial/com
- SUHAS Jean-François, Président du club de croisière Marseille-Provence
- TRUAU Jacques, représentant le Président du club de croisière de Marseille
- VALADIE Caroline, Chargée de développement commercial Croisière Riviera Ports





Conseil Economique, Social et Environnemental régional  
27, Place Jules Guesde – 13235 Marseille Cedex 02  
Téléphone : 04 91 57 53 00  
Télécopie : 04 91 57 53 63 – 04 91 57 50 67

e.mail : [ceser@regionpaca.fr](mailto:ceser@regionpaca.fr)  
Site web : [www.ceserpaca.fr](http://www.ceserpaca.fr)

