



Les croisières en mer Baltique : évolutions tangibles et enjeux contemporains

Arnaud Serry

► To cite this version:

Arnaud Serry. Les croisières en mer Baltique : évolutions tangibles et enjeux contemporains . Géo-transports, 2016. hal-01724112

HAL Id: hal-01724112

<https://hal.science/hal-01724112>

Submitted on 6 Mar 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les croisières en mer Baltique : évolutions tangibles et enjeux contemporains

Cruise Tourism in the Baltic Sea: changes and contemporary issues

Arnaud SERRY

UMR IDEES Le Havre, Normandie Université

serryarnaud@gmail.com

Résumé

L'article met l'accent sur l'émergence rapide du tourisme de croisière en mer Baltique, un phénomène récent et dynamique. Son principal objectif est d'évaluer l'état de développement de l'industrie de la croisière dans la région, via la description des flottes, des itinéraires de croisière, des réponses des villes portuaires et des éléments de l'organisation de croisière.

L'industrie des croisières en mer Baltique a changé ces dernières années, profitant et prenant notamment des caractéristiques du développement de la croisière de masse en Europe. De nos jours, elle continue à se diversifier afin d'attirer de nouveaux clients. Toutefois, elle garde des spécificités liées aux caractéristiques physiques de l'espace concerné, à des héritages historiques ou des particularismes du transport maritime régional comme l'omniprésence des liaisons roulières.

Mots-clés : croisière maritime, passagers, mer Baltique, terminal, port maritime, ville portuaire.

Abstract

The paper focuses on the rapid emergence of cruise tourism in the Baltic Sea, a recent and dynamic phenomenon. Its main objective is to assess the state of development of the cruise industry in the region, through the description of the fleets, cruises' routes, but also the behaviors of the main actors like port cities and companies.

Baltic Sea cruise industry has changed in recent years, benefiting from and integrating the characteristics of the development of the mass cruise tourism in Europe. Today, it continues to diversify to attract new customers. However, it keeps specificities related to the physical characteristics of the concerned area, historical inheritances or particularities of regional maritime transportation as the omnipresence of ro-pax lines.

Keywords: cruise shipping, passengers, Baltic Sea, cruise terminal, seaport

INTRODUCTION

Avant d'être une forme de vacances, la croisière est avant tout un concept qui entremêle tourisme et loisirs, voyage et un mode de transport (Grenier, 2008). L'industrie de la croisière est une branche spécifique de l'industrie du tourisme qui se développe à un rythme rapide. Le croisiérisme est devenu une branche distincte du shipping, entièrement attribuée à l'industrie du tourisme et distincte des *liners*, notamment du transport par ferry. C'est un voyage dont le but principal est le loisir, de courtes excursions dans les villes portuaires, les capitales et autres lieux touristiques (Dowling, 2006). En dix ans, le nombre de passagers a doublé et l'industrie a maintenu un taux de croissance annuelle moyen de 8 %. Le marché européen de la croisière représente un quart du total mondial, en rapide développement en raison d'un phénomène de rattrapage. La domination du bassin méditerranéen est claire. Celui-ci représente environ les deux tiers de tous les passagers de croisière dans l'UE. Cependant, des marchés secondaires tels la mer Baltique se développent rapidement. Elle compte pour 10 % du total européen, ce qui représente moins de la moitié des passagers maritimes dans la région qui est dominée par un transport par ferry.

L'industrie des croisières en mer Baltique a changé ces dernières années. Aujourd'hui, la mer Baltique est le plus grand segment du marché de l'Europe du Nord, générant un trafic de 4,3 millions de passagers en 2015 (Source : *Cruise Baltic*). Le développement de cette destination a commencé dans les années 1990, époque au cours de laquelle le tourisme avait une importance limitée dans la région.

L'article s'appuie sur une recherche documentaire et une analyse critique et comparative des rapports statistiques et des publications. Il se concentre sur l'émergence de la croisière en mer Baltique, une forme nouvelle de tourisme dans la région. L'objectif principal est d'évaluer l'état de développement de la croisière dans la région, de décrire les flottes, les itinéraires, les ports visités, les jeux d'acteurs et les répercussions territoriales, notamment dans les villes portuaires.

I - LE MARCHE DE LA CROISIERE EN MER BALTIQUE

En 2012, avec 10,2 % des croisiéristes européens, la mer Baltique générait des capacités de lits-jours d'environ 4,85 millions de passagers en 2012 et 5,14 millions en 2013 (CLIA, 2013).

1- Un marché en pleine expansion

La marché de la Baltique est en croissance mais possède une longue tradition dans le tourisme de croisière. Avant la première guerre mondiale, le trafic croisière y était substantiel entre la côte orientale d'une part et la Suède et le Danemark d'autre part. En particulier, Saint-Petersbourg attirait de nombreuses lignes. Durant l'Entre-deux-guerres, Leningrad a disparu du marché de la croisière à cause de la révolution russe, mais les pays baltes sont restés des destinations populaires (Nilsson, 2005), tout comme Rügen et le sud de la Baltique (Helfer, 2004). La seconde guerre mondiale et le Rideau de Fer ont rendu la croisière vers la Baltique orientale quasi-impossible, à l'exception, dans les années 1970 et 1980, de quelques croisières fréquentant des ports soviétiques, principalement Leningrad. La période qui a suivi la chute de l'Union soviétique a vu un rétablissement de la situation avec Saint-Petersbourg comme port privilégié.

Géographiquement parlant, depuis l'effondrement du Rideau de Fer, l'offre s'est considérablement développée en Baltique de la même façon que la mer Noire est venue s'ajouter, au sud du Vieux Continent, aux destinations traditionnelles de la Méditerranée occidentale ou orientale (Charlier, 2009). Elle a augmenté très rapidement depuis 2000, année au cours de laquelle l'industrie de la croisière a connu des valeurs très basses (Valioniene, Pletkauskaitė & Starodubcevaite, 2013). Le nombre de passagers dans la région a depuis augmenté à un taux annuel moyen de 11,6 %, et même de 23,5 % en ce qui

concerne les 15 principales destinations (Tab.1). Malgré le ralentissement économique mondial en 2013, la région est restée une destination populaire parmi les touristes, avec près de 80 navires proposant plus de 400 voyages.

Une des principales raisons de l'attrait de la mer Baltique réside dans le fait que c'est la seule région en Europe du Nord avec six capitales situées sur les côtes et séparées par une douzaine d'heures de navigation. Elle convient donc bien aux impératifs des compagnies qui souhaitent naviguer la nuit et faire escale le jour pour permettre aux croisiéristes de vaquer à leurs occupations touristiques.

Durant la même période, le nombre d'escales a augmenté à un taux annuel moyen de 5,9 % par an. Ainsi, dans les 15 plus grand ports visités, 2 552 escales ont été observées en 2013 (Fig.1) pour seulement 1 350 en l'an 2000. Pour 2013 et 2014, la croissance, bien que ralentissant, se poursuit. Cependant, celui-ci a stagné en 2015.

S'il est communément admis qu'il existe trois principaux types d'itinéraires (Rodrigue, Notteboom, 2013), les voyages en mer Baltique sont principalement saisonniers. Le marché baltique se démarque des autres marchés par le caractère extrême de cette saisonnalité ; en raison du climat, le marché potentiel dans la région est court : la saison s'étend d'avril à septembre, avec un pic en plein été. Cette forte saisonnalité implique que toutes les croisières se concentrent majoritairement sur trois mois : juin, juillet et août (Rodrigue, Comtois, Slack, 2013) (Fig.2). En hiver, il n'y a pratiquement aucune offre de croisière dans toute la région de la mer Baltique (Charlier & McCalla, 2006). Les conditions naturelles et cette courte saison imposée sont des facteurs défavorables, ou du moins limitatifs, au développement de la croisière dans la région.

	2000	2005	2010	2014
Copenhague*	166 000	428 000	662 000	739 000
Tallinn	109 511	295 424	390 000	486 600
Saint-Pétersbourg	149 252	299 703	427 500	512 543
Stockholm	157 000	250 000	415 000	467 000
Helsinki	140 000	240 000	342 000	400 000
Rostock	52 622	124 500	214 800	378 000
Kiel	48 033	131 784	341 391	354 000
Göteborg	3 400	12 700	51 730	107 971
Gdynia	5 761	88 723	125 005	91 971
Klaipeda	4 613	23 701	35 201	57 079
<i>Total</i>	<i>836 192</i>	<i>2 100 264</i>	<i>3 136 161</i>	<i>3 781 936</i>

* En gras, les principaux ports d'embarquement

Elaboration personnelle sur la base de :
Weinicki M., 2013, *Cruise Baltic* et autorités portuaires.

Tab.1- Évolution du trafic des 10 principales destinations entre 2000 et 2014

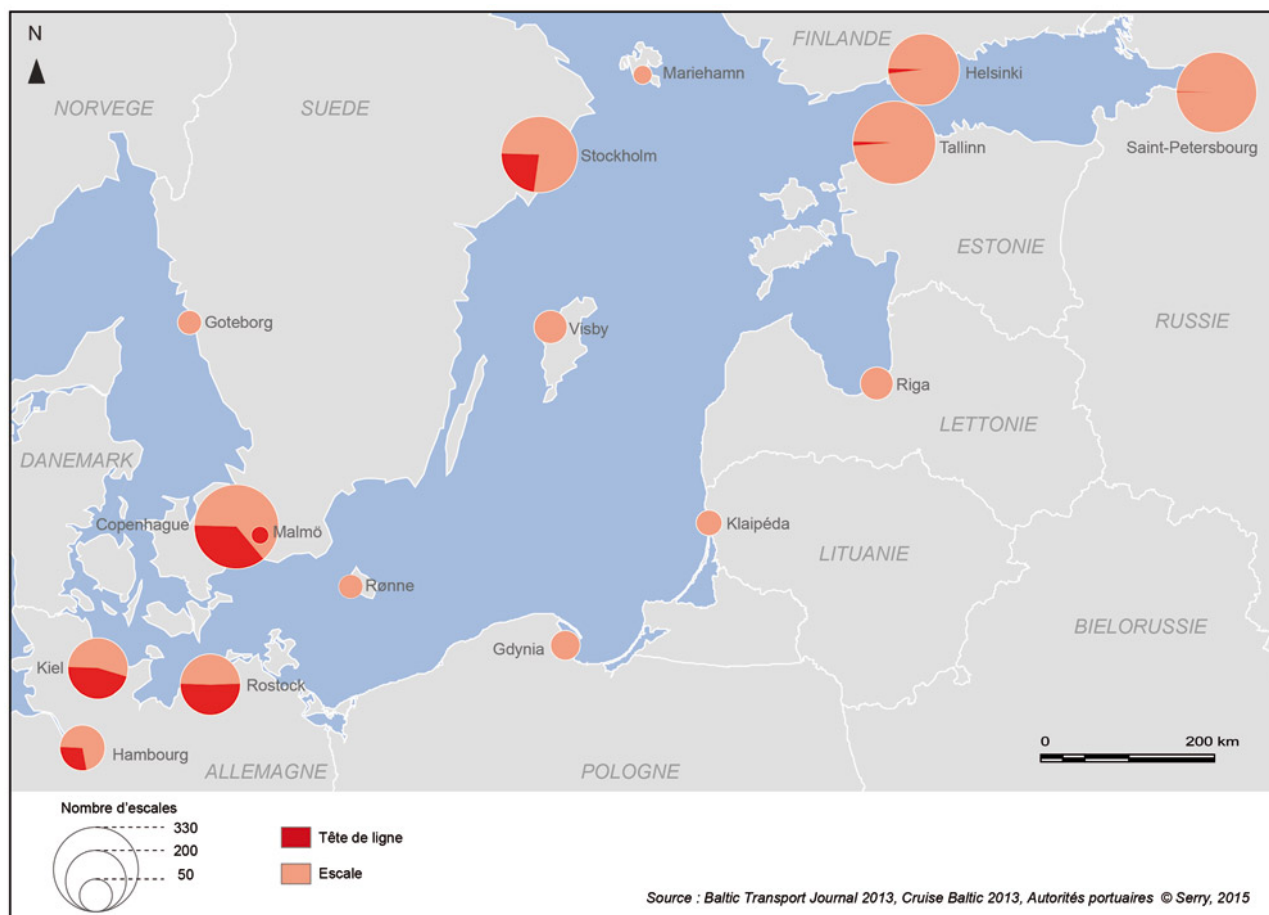
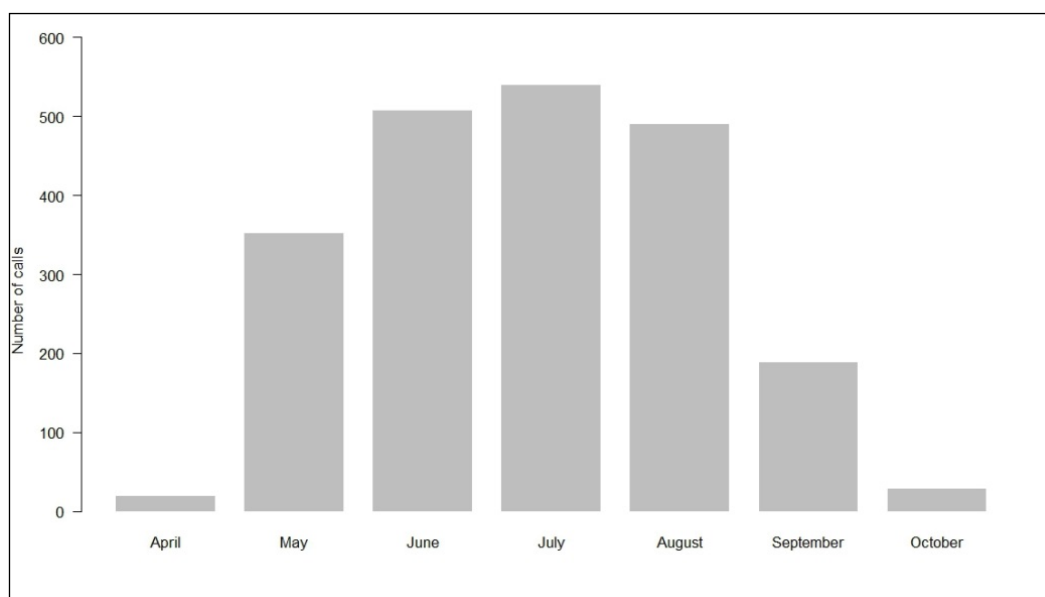


Fig.1- Escales dans les principaux ports en 2013



Source : HELCOM, 2014.

Fig.2- Nombre d'escales par mois en Baltique

2- Géographie des croisières en Mer Baltique

La répartition géographique des itinéraires de croisière varie, mais se compose avant tout de croisières triangulaires pour la plupart courtes, ou de plus longues croisières en boucle. Les croisières plus longues peuvent varier en durée, d'une à deux semaines (Fogelberg, Lindgren et Udo, 2007). Pour le moment, peu de ports bénéficient significativement de l'activité croisière. Les principaux sont Copenhague, Saint-Pétersbourg, Stockholm, Tallinn et Helsinki (Fig.3) : ces cinq ports sont les destinations saillantes de la plupart des croisières.

En Baltique, Saint-Pétersbourg et Stockholm, considérés comme des pierres angulaires de la croisière, et Copenhague dans une certaine mesure (Fig. 3), entrent dans la catégorie des ports de destination (*Destination Cruise Port*) (Rodrigue et Notteboom, 2013). De manière générale, ces ports sont situés dans des zones à forte demande touristique avec des attractions touristiques uniques, un haut niveau d'équipements touristiques et une accessibilité appropriée (Kizielewicz, 2013). Faire escale à Saint-Pétersbourg, la seule grande ville portuaire russe sur la Baltique de la Russie, est d'ailleurs la seule occasion de visiter la Russie sans visa.

Göteborg peut être placé dans la catégorie des ports équilibrés (*Balanced Cruise Ports*), car, sans être la destination principale d'un itinéraire de croisière, il demeure une destination populaire (Andersson & Rehnberg, 2013). Une couche intermédiaire de ports comme Klaipeda, Riga, Gdansk et Gdynia bénéficie de sa situation sur la route principale entre Copenhague et Saint-Pétersbourg.

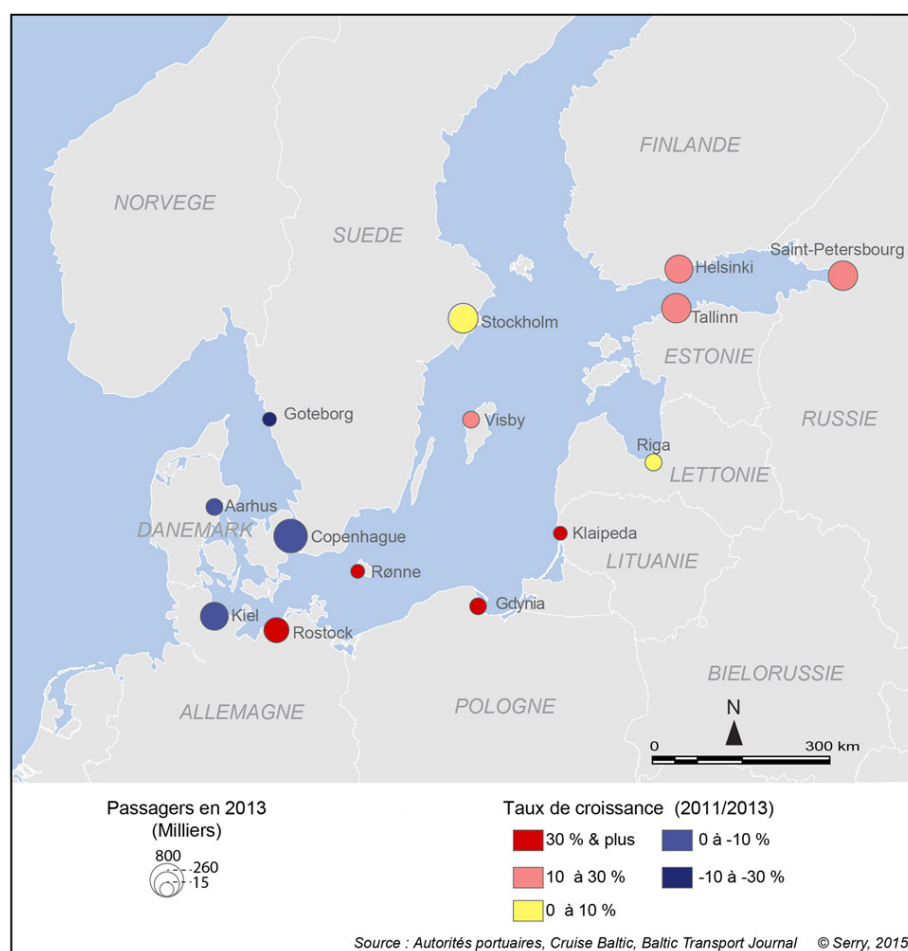


Fig.3 - Ports de croisière en 2013

Il est possible d'identifier un itinéraire baltique standard que presque chaque opérateur va suivre : Rostock, Copenhague, Tallinn, Saint-Pétersbourg, Helsinki, Stockholm (Fig.4), avec très peu de variations, si ce n'est l'ajout d'un port moyen dans le trajet, notamment lors des itinéraires de plus de 7 nuits. Les lignes de croisière sont établies et des routes de croisière se dégagent. Tallinn apparaît comme un point central sur la carte (Valioniene, Pletkauskaitė & Starodubcevaite, 2013), alors que la majorité des autres ports sont des destinations isolées. Les ports des capitales ont tendance à être visités par les mêmes navires, sur la même croisière, tandis que les autres villes portuaires ont tendance à être visitées par les navires faisant également escale dans une capitale voisine ou autre grande ville.

Quand les armateurs ou les tour-opérateurs choisissent les ports, plusieurs facteurs sont importants et différent entre un port de tête et un port d'escale. Pour une tête de ligne, il est crucial d'être bien desservi par les transports aérien et terrestre pour couvrir un marché aussi grand que possible et pour faire baisser les prix (Rodrigue & Notteboom, 2013). En fait, en mer Baltique, les ports têtes de lignes sont relativement nombreux. Ceci s'explique par la nature de ces ports, car ils servent de points de jonction, offrant plusieurs destinations en plus de la Baltique : ils permettent par exemple à un navire de proposer un voyage vers la Norvège ou l'Europe du Nord, voire la côte atlantique. Copenhague est un port d'embarquement à la fois pour la mer Baltique et pour les fjords norvégiens. Hors Baltique, Hambourg est le plus important en raison de sa proximité, mais il y avait 23 autres têtes de lignes pour la Baltique en 2012, dont 14 au Royaume-Uni. Il convient de noter la position de Kiel qui, au cours de ces dernières années, a connu une augmentation spectaculaire du nombre des passagers et des escales, principalement en raison de son emplacement favorable de port de tête de ligne pour le marché allemand. C'est également le cas de Rostock, dont la popularité et la croissance viennent de sa relative proximité avec la capitale allemande.

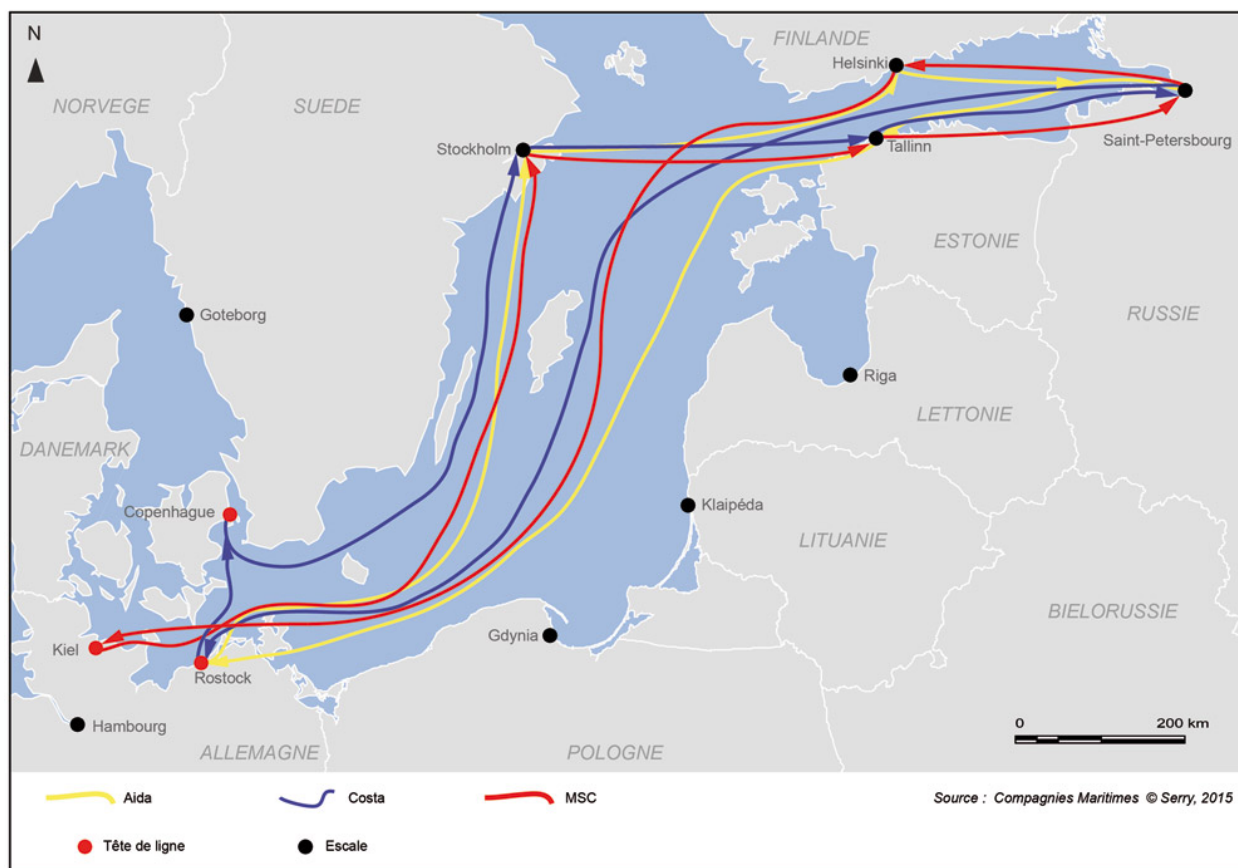


Fig.4 – Principaux itinéraires durant l'été 2015 (7 nuits)

Toutefois, la navigation de croisière semble se propager et les projets de terminaux de croisière se multiplient, même dans les ports qui ne sont pas encore vraiment concernés par cette activité, comme Kaliningrad. De nos jours, les croisières en mer Baltique continuent de se diversifier pour capturer et retenir de nouveaux clients : itinéraires plus courts donc plus abordables ; voyages thématiques, comme les croisières festivals ; combiné mer Baltique et Fjords norvégiens.

II - LES ACTEURS DU CROISIERISME EN MER BALTIQUE

Les acteurs classiques du croisiérisme sont présents dans la région, agents de voyages, croisiéristes et leurs navires, agents maritimes, ports et réseaux collaboratifs. Les acteurs sont nombreux et essaient de coopérer afin de satisfaire les besoins et suivre les tendances du tourisme.

1- Lignes et navires de croisière

Plus de 40 opérateurs de lignes de croisière sont présents dans la région baltique dans laquelle ils ont utilisé 88 navires en 2015. Le nombre de compagnies est d'ailleurs croissant et le premier opérateur de croisières est *Aida Cruises* (Fig.5). Toutefois, la concentration est importante et les 15 plus grands acheminent plus de 85 % du trafic total. Si le leadership de la compagnie allemande marque un ancrage territorial certain, celui-ci est à nuancer par le fait qu'*Aida* a été reprise par le groupe Carnival en 2004. Le tourisme de croisières représente un bon exemple d'une structure hautement capitalistique (Hartog, 2014). En réalité, le marché est concentré entre les mains des trois principaux groupes mondiaux que sont *Carnival* qui assurait 54 % de l'offre en 2012, *Royal Caribbean* (21 % de l'offre) et *MSC Cruises* (13 %) (Tab.2).

Rang	Opérateur	Croisières	Escales	Passagers (000) Estimation
1	Aida Cruises	48	218	120
2	MSC Cruises	22	86	68
3	Costa Cruises	17	85	50
4	Royal Caribbean International	20	111	46
5	Princess Cruises	13	104	39
6	Norwegian Cruise Line	15	75	35
7	Celebrity X Cruises	12	77	28
8	Holland America Line	15	93	23
9	Fred Olsen Cruise Lines	20	100	21
10	Pullmantur	10	50	19
11	Carnival Cruise Lines	8	48	17
12	P&O Cruises	10	77	17
13	TUI Cruises	7	36	16
14	Cunard	8	45	16
15	Oceania Cruises	10	83	12

Source : Welnicki M., 2013

En rouge : Groupe Carnival
En vert : Groupe Stars Cruises
En bleu : Groupe Royal Caribbean

Tab.2 - Les 15 premiers opérateurs de croisière en mer Baltique (2012)

Comme ailleurs, standardisation, simplification et homogénéisation des produits de croisière dans le cadre du tourisme de masse (Dehoorne & Petit-Charles, 2011) caractérisent les mutations en mer Baltique. L'augmentation de la taille et de la capacité des navires est omniprésente. En 2014, la capacité moyenne des paquebots opérant en mer Baltique était de 1 900 passagers. D'après *Cruise Baltic*, 80 % des navires avaient une capacité maximale de 3 000 personnes et seulement 6 navires offraient une capacité supérieure à 4 000 passagers. De plus, d'après HELCOM et la CLIA, les paquebots naviguant dans la région étaient remplis à 90,38 %. Il y a quelques années, la plupart des navires de croisière en mer Baltique étaient plutôt âgés, de taille moyenne comparée au reste de la flotte de croisière.



Fig.5 - Paquebot Aida Cruise à Kiel (Mai 2013)

Certes, la croisière en Baltique est dominée par une offre de plus en plus standardisée. Mais il existe d'autres types de croisières dans la région. Les petits ports tentent de capitaliser sur le haut de gamme en accueillant des petits navires de luxe. C'est ainsi le cas de *Windstar Cruises* qui s'adresse à un public particulier. Par exemple, les navires de *Star Clippers* sont inspirés d'anciens voiliers et sont relativement petits par rapport à certains des mastodontes de croisière. Ces croisières se déroulent totalement en dehors du marché de la croisière massive, comme c'est aussi le cas pour les yachts affrétés, les « universités flottantes », ou sur les voiliers enregistrés comme navires de formation ou historiques. Parallèlement, de nouveaux types de produits avec de plus petits navires de croisière sont apparus dans les itinéraires régionaux (Nilsson, 2005).

2- Stratégie(s) des villes portuaires baltiques

La croissance des croisières participe à la dynamique régionale et pose donc quelques contraintes, mais elle offre aussi des opportunités pour les villes côtières, notamment pour celles en marge du transport maritime de marchandises dans la région.

L'Øresund et le golfe de Finlande sont particulièrement concernés. Par exemple, les villes hanséatiques présentent de fortes similarités : un héritage gothique en brique rouge, des maisons avec pignons à échelons, la présence de quais sur lesquels s'amarraient les anciens Kogge. L'ensemble fait l'objet d'une intense patrimonialisation comme en témoigne

l'existence de circuits touristiques ou de croisières sur le thème des « perles de la Hanse » (Escach & Serry, 2013). L'augmentation des capacités d'hébergement est souvent associée à des projets de rénovation urbaine.

Dans la région, les ports d'escale ont de bonnes connexions avec les centres-villes en raison de la proximité des installations portuaires. Toutes les villes portuaires essaient de parfaire leurs installations de croisière et leur attractivité. Stockholm a été la première ville à construire un nouveau terminal de croisière. Dans la même logique, Tallinn a ouvert un nouveau quai pour paquebots en 2008, puis un autre en 2014. Copenhague fait construire un nouveau quai destiné aux têtes de lignes ; Il s'agit d'un projet conjoint impliquant les ports de Copenhague et Malmö et des municipalités.

D'autres ports comme celui de Rostock y voient une source de reconversion possible. Ancien port de la RDA, la ville a perdu son exclusivité avec la chute du Rideau de Fer, passant sous l'influence directe de Hambourg. Le secteur de la croisière ne représentait que 1 181 passagers annuels en 1990, contre 378 000 passagers aujourd'hui. La ville cherche à capter ces touristes au lieu de les voir partir pour des excursions à Berlin. Un renversement de cette tendance est espéré notamment grâce à des projets d'urbanisme : développement du front d'eau au pied du centre historique, aménagement d'un port de mini-croisières au cœur même du centre, meilleure accessibilité du terminal de Warnemünde. La concurrence de Kiel est cependant patente.

La coopération est une voie souvent choisie pour promouvoir les croisières, aussi bien à l'échelon local qu'à l'échelle baltique. Par exemple, afin de positionner Stockholm comme une des principales destinations autour de la mer Baltique, un réseau coopératif « Stockholm Cruising Capital Network » a été établi. Les partenaires sont l'office du tourisme de Stockholm, les ports de Stockholm, l'Administration suédoise de l'Aviation civile, l'aéroport d'Arlanda, SAS, des agents maritimes, des compagnies maritimes, des sociétés de transport, des hôtels et magasins. L'objectif est de promouvoir et de commercialiser Stockholm comme escale. Néanmoins, afin d'attirer les navires et leurs passagers, les destinations doivent entrer en compétition pour être choisies par les compagnies.

3- Le développement coopératif, l'exemple du réseau *Cruise Baltic*

En septembre 2004, afin de développer le tourisme de croisière dans la région de la mer Baltique, le réseau *Cruise Baltic* a été fondé, avec comme objectif de faire de la région une destination concurrentielle et d'attirer les croisiéristes. *Cruise Baltic* a débuté comme projet de développement entre 12 ports de 10 pays de la région (Fogelberg, Lindgren et Udo, 2007). Le réseau peut être défini comme collaboratif. Un de ses objectifs est d'échanger des connaissances et des informations pour être en mesure de développer la région comme destination de croisière (*Cruise Baltic*, 2013). Le but est d'encourager une croissance du nombre de passagers, de renforcer la part de la région dans le marché global de la croisière et de convaincre les croisiéristes de revenir en accroissant la compétitivité de la région de la mer Baltique.

Le réseau se compose désormais de 28 destinations autour de la mer Baltique, pour un total de 48 partenaires, principalement des ports¹, des offices du tourisme², et des villes portuaires³. Ils se sont regroupés pour créer un ensemble cohérent, notamment normatif, afin de développer et d'améliorer les opérations aux passagers de croisière. Aujourd'hui, le projet inclut des partenaires complémentaires, publics et privés tels que *Scandinavian Airlines* ou les hôtels *Scandic*.

Dans les faits, les membres ont une double identité, chacun peut être considéré comme un partenaire impliqué dans le processus de collaboration et, en même temps, comme

¹Aalborg, Aarhus, Copenhague, Helsingør, Ronne, Skagen, Göteborg, Helsingborg, Kalmar, Malmö, Stockholm, Visby, Helsinki, Kotka, Klaipėda, Rostock, Sassnitz, Gdansk, Saaremaa, Tallinn, Arendal, Kristiansand et Oslo.

²Aalborg, Aarhus, Copenhague, Helsingør, Ronne, Skagen, Göteborg, Kalmar, Kalrskrona, Malmö, Stockholm, Visby, Helsinki, Kemi, Kotka, Mariehamn, Turku, Klaipėda, Gdansk, Saaremaa, Tallinn, Kristiansand et Oslo.

³Helsingborg, Kalrskrona.

concurrent engagé dans des activités compétitives (Lemmetyinen, 2010). Les villes portuaires sont également en concurrence car les différentes destinations ont des offres similaires ou se trouvent dans la même zone géographique, comme Klaipeda et Riga par exemple. La relation est marquée par la collaboration à travers le partage des ressources financières et/ou de connaissances, alors que la compétition concerne plutôt le marketing et la réception des touristes de croisière. Ainsi, le réseau fait face à quelques problèmes, notamment avec les villes portuaires d'Europe orientale, qui ne collaborent pas de la même manière que les villes danoises, allemandes ou suédoises. Ces villes sont principalement portées vers les résultats individuels.

Il est aujourd'hui difficile d'évaluer le réel impact du réseau, notamment sur l'augmentation du nombre de passagers dans la région et le développement de l'activité croisière. Par contre, il présente l'intérêt de renforcer la visibilité des ports de la région à l'échelle européenne ou même mondiale, comme c'est le cas dans le réseau *Cruise and Ferry Ports* instauré en septembre 2014 par l'European Sea Ports Organisation pour porter la voix des ports de passagers au niveau des instances de l'Union européenne.

4- Les passagers, caractéristiques et évolutions

La décision d'un passager de croisière est basée sur une matrice complexe de nombreux facteurs, d'abord le choix de faire une croisière, puis celui de la région visée, le choix de la ligne et enfin le choix du navire (Petrick & Park, 2007). Cette décision peut être motivée par divers facteurs comme une volonté de revenir à une destination familière ; l'influence de la famille, des amis et des agents de voyages ; la fidélité à une compagnie ; ou même une préférence pour un navire particulier. Les destinations de croisière doivent comprendre et traiter ces facteurs afin d'attirer le type de passager qui leur apportera une contribution économique positive. Dans le cas contraire, les destinations risquent d'attirer des passagers ne dépensant que très peu à terre (London, 2007).

Traditionnellement, le passager de croisière typique est plutôt âgé, plutôt aisée et vient surtout d'Amérique du Nord. Pour beaucoup de ces passagers, le voyage en mer proposant des divertissements et des loisirs à bord du navire est plus important que les destinations accessibles. Ce n'est cependant pas le cas de la majorité des passagers en Baltique. Celle-ci propose une large gamme d'activités culturelles et historiques. Elle est d'ailleurs vendue comme telle par des organisateurs de croisières. La riche histoire de la région, le fait que les villes sont sûres et le niveau d'anglais parlé élevé chez les autochtones sont mis en évidence dans la commercialisation (*Cruise Baltic*, 2013).

Aujourd'hui, nous pouvons constater que la typologie des touristes évolue dans la région. Il y a un changement radical de nationalités, avec un nombre croissant de passagers européens et une diminution des Nord-Américains dont les chiffres montrent une baisse assez marquée depuis 2004. En 2003, les Etatsuniens représentaient 44 % des croisiéristes dans la région. La part allemande était de 22 %, celle des Britanniques de 20 %, les suédois/finlandais représentaient 6% (pour la plupart dans des croisières de courte durée sur le Week-end), et les autres 8 % (Marcussen, 2004). Les Allemands maintiennent leur emprise sur le marché et les Britanniques sont aussi des passagers relativement fréquents. En 2012, plus de 40 nationalités du monde entier ont navigué en mer Baltique. Les passagers étatsuniens représentent encore 23,7 % (*Cruise Baltic*, 2013) Les nationalités classiques sont toujours présentes : 18% pour le Royaume-Uni, 18 % pour l'Allemagne. Mais, le marché espagnol est le 4^{ème} marché émetteur, notamment grâce aux charters aériens directs mis en place par *Pullmantur* entre l'Espagne, Copenhague et Helsinki. Les italiens (10,9 % en 2012) et les Français (6,4 % en 2012) font également leur apparition. En fait, il y a de plus en plus de passagers venant de l'UE, résultat notamment de l'intégration européenne des Etats Baltes et de la Pologne, et du développement de la croisière de masse pour la clientèle européenne.

En outre, la démographie des passagers a évolué, avec une baisse sensible de l'âge moyen des croisiéristes. La croisière familiale devient plus populaire aussi bien que tous les

principaux ports d'escale organisent des visites ou activités tournées vers les familles comme des parcs d'attractions ou d'aventures.

III - LA CROISIÈRE EN MER BALTIQUE : SPECIFICITÉS ET IMPACTS

Peu de mers au monde sont aussi vulnérables que la mer Baltique dont l'environnement maritime et les régions littorales sont au cœur de problématiques fort différentes. La croissance significative et récente du transport maritime dans la région renforce les interrogations sur l'avenir de cette mer presque fermée (Serry, 2013).

1- Le cas des superferries

Au sens strict, une croisière est un voyage d'au moins 60 heures par un navire de mer, principalement pour le plaisir (Cruise Europe). L'essor des mini-croisières de l'ordre de 24 heures à 3 ou 4 jours constitue une alternative aux formules classiques qui restent coûteuses. En Baltique, la plupart des opérateurs de lignes régulières de ferries proposent depuis une vingtaine d'années des solutions moins dispendieuses qui ont même droit de cité dans les brochures des voyageurs spécialisés (Charlier, 2008). Les ferries officiant sur ces trajets présentent les traits de navires de croisière : ainsi, le *Silja Symphony* possède un centre aquatique, un spa, et rassemble au sein d'une véritable rue commerçante, sept restaurants, quatre bars, deux boîtes de nuit et six boutiques au nom évocateur à l'image du « Bon vivant *Wine shop* ». Les entreprises suédoises et finlandaises ont été les premières séduites et des palaces flottants ont investi la Baltique. D'ailleurs, cette appellation de superferries est originaire de la région, marché initial de cette activité. La compagnie *Tallink Silja* commercialise d'ailleurs ses traversées comme des croisières sur son site internet (Fig.6). La grande majorité des liaisons est effectuée par des navires récents spécialement conçus pour ces routes. Par exemple, les deux navires de *Color Line* faisant la navette entre Kiel et Oslo, bien qu'offrant une capacité de chargement assez faible (1 270 mètres linéaires), sont parmi les plus grands ferries de croisière dans le monde. Un nombre assez important de passagers utilisent les traversiers uniquement à des fins de croisière et ne débarquent pas pendant le voyage.

Plus de 9 millions de passagers par an voyagent à travers la mer Baltique entre la Finlande et la Suède (Source : Finnish Transport Infrastructure Agency), la plupart à bord de ferries offrant de nombreuses installations et services dignes de paquebots de croisière. Ces navires combinent les caractéristiques d'un bateau de croisière avec celles d'un Ro-Pax⁴. L'itinéraire de superferries le plus fréquenté est le voyage de 50 milles nautiques entre Helsinki et Tallinn. Sur ce marché, il existe même des lignes purement réservées aux passagers (par exemple *Linda Line* entre Helsinki et Tallinn) ou aux mini-croisières, comme *Birka Cruises* de Stockholm vers l'archipel d'Åland. Il convient d'insister sur le caractère traditionnel et exceptionnel de l'activité des ferries au niveau de l'archipel, notamment de Mariehamn, qui est à la fois une destination et un espace de navigation fréquenté pour sa valeur paysagère, sans compter ici l'effet amplificateur des possibilités d'achat d'articles en franchise et des délassements à bord, y compris la surconsommation de boissons alcoolisées, dont il ne faut toutefois pas exagérer l'ampleur (Charlier J., 2008). L'élargissement de l'Union européenne et la construction de liens fixes ont limité la croissance de cette industrie sur de nombreuses routes, en entraînant la disparition des ventes hors taxes sur les liaisons intracommunautaires. Cependant, comme les îles d'Åland sont à l'extérieur de la zone douanière européenne, les ventes hors taxes y sont encore possibles à bord des navires.

D'un point de vue géographique, le nord de la Baltique est le domaine des superferries alors que les plus longs trajets Nord-Sud, ou en Baltique méridionale (Kiel – Klaipėda) sont

⁴ On appelle *ro-pax* de l'anglais *roll on-roll off-passenger-ship*, le navire roulier mixte capable de transporter des marchandises et des passagers. Roulier ou *Ro-ro* (raccourci utilisé pour *roll on-roll off*) est une technique de manutention horizontale, par roulage.

dominés par des liaisons roulières traditionnelles. Dans cette zone, il y a 11 principaux propriétaires de flottes de ferries qui assurent des connexions entre 38 ports dans dix pays (Wiskulki & Bar-Kolelis, 2012). Les compagnies les plus importantes sont *Viking Line*, *Silja Line*, *Tallink* ou *DFDS Seaways*. De plus, les routes entre Saint-Petersbourg et les capitales voisines sont similaires à des croisières. Chaque année, le golfe de Finlande est sillonné par des navires enregistrés officiellement comme ferries, transportant en réalité environ 90 000 croisiéristes supplémentaires.



Bienvenue à bord des paquebots de croisière Tallink Silja

Les majestueux navires de croisière qui naviguent sous les noms commerciaux de Tallink et de Silja Line sont de petites villes flottantes conçues pour que les petits et les grands puissent se détendre à bord. Quel que soit le motif de votre voyage : vacances, séminaire ou affaires, que vous visitiez une ou plusieurs villes, que vous voyagiez en compagnie de votre famille ou de vos amis, avec votre véhicule ou en autocar, vous trouverez immanquablement sur notre croisière suffisamment d'activités attractives pour agrémenter votre voyage.

● ● ●

LA CROISIÈRE DE VOS RÊVES DANS LA MER BALTIQUE

AIR MARIN PUR ET FRAIS, PAYSAGE MAGNIFIQUE D'ÎLES, TOUS LES INGRÉDIENTS SONT RÉUNIS POUR VOUS FAIRE VIVRE UNE EXPÉRIENCE INOUBLIABLE, EN PARTICULIER LORSQUE VOUS PROFITEZ DE TOUT CELA À BORD D'UN SOMPTUEUX PAQUEBOT DE CROISIÈRE DE TALLINK SILJA.

Hébergement élégant, restaurants variés, nombreuses boutiques avec les meilleures marques à des prix détaxés, divertissements internationaux et véritable atmosphère de casino, tout cela vous attend à bord de nos paquebots. Partez à la découverte de votre capitale préférée autour de la mer Baltique!



Source : <http://www.tallinksilja.com/en/web/int/francais>

Fig.6 - Offres de mini-croisières par la société Tallink

2- Impacts sociaux et économique du secteur croisière

L'industrie de la croisière nécessite de gros investissements pour tous les acteurs. Les paquebots devenant par exemple de plus en plus gros, de lourds investissements peuvent être requis pour les ports afin de pouvoir les accueillir. Le tourisme de croisière génère des revenus pour une ville portuaire essentiellement par le biais des dépenses des passagers, des taxes ainsi que des services aux navires : pilotage, remorquage, récupération et élimination des déchets, ouavitaillement. Il y a en fait une multitude d'intervenants dans le système économique de la croisière. La nature commerciale de l'industrie, la compétition entre les voyagistes et l'absence d'un organisme unique rendent difficile la collecte de données permettant d'analyser et de quantifier les retombées. Les renseignements sont souvent localisés et sans contexte spécifique. Il importe aussi de distinguer entre les recettes générées à bord du navire et les retombées économiques pour la destination. Quant aux revenus générés dans les destinations visitées par les navires, ils sont très difficiles à évaluer avec exactitude (Grenier, 2008).

La dépense moyenne d'un passager varie considérablement d'un port à l'autre. En ce qui concerne la valeur ajoutée, Copenhague apparaît comme le premier port de la Baltique, mais seulement le 15^e européen (Commission européenne, 2009). Ceci est lié au fait qu'être une tête de ligne est, suivant toute logique, plus rentable car les passagers ont tendance à

rester plus longtemps en ville et à utiliser d'autres services tels que des hôtels, des restaurants et des services de transport.

D'après une étude réalisée par le réseau *Cruise Baltic* portant sur 12 ports de 9 pays en 2013, les dépenses moyennes d'un passager en escale en Baltique étaient de 76,74 € (un peu moins que dans le reste de l'Europe) et de 152,23 € dans une ville portuaire en tête de ligne (*Cruise Baltic*, 2014). De ce point de vue, la variabilité est très importante. Selon une enquête réalisée par le réseau de croisière de Göteborg en 2011, les passagers y ont dépensé en moyenne 55 € lors de leur visite de la ville. À Stockholm, les passagers dépensent 100 € quand le port n'est qu'une escale contre 300 € lorsqu'il est un port d'embarquement (Andersson & Rehnberg, 2013). Ces dépenses sont principalement orientées vers les activités de transport et les visites, les achats de souvenirs et de produits divers, les loisirs et enfin l'hébergement (dans le cas d'une tête de ligne). Le chiffre des dépenses par passager dépend également de la nationalité des touristes. Par exemple, s'il n'y a pas de passagers états-uniens, la moyenne des dépenses à Kalmar est de seulement 15 € contre 75 € en cas de présence de passagers américains (Andersson & Rehnberg, 2013). Pour le port de Klaipeda, le chiffre présenté par les autorités est de 220 € par passager, mais celui-ci inclut le revenu total pour le port (Source : Interview Kristina Gontier, Port de Klaipeda, directeur de Marketing en mai 2013).

L'activité croisière engendre des bénéfices économiques différents, générés non seulement par les passagers de croisière, mais aussi par les membres de l'équipage et le navire de croisière lui-même (Brida, 2013). D'après le réseau *Cruise Baltic*, les compagnies ont dépensé 339,4 millions € dans la région en 2013 dont 52% dans le secteur manufacturier (avitaillement, soutage et pièces pour le navire).

D'un autre point de vue, les impacts sociaux sont plutôt perceptibles dans les petites destinations, par exemple sur de petites villes et des îles. Le tourisme de croisière élargit l'offre touristique, ce qui a pour effet de créer des emplois, notamment dans le secteur de l'hôtellerie pour les ports d'embarquement. En termes d'emplois, les impacts directs du croisiérisme restent mineurs dans la région, même si près d'un millier d'emplois directs sont liés à la croisière en Estonie (Commission européenne, 2009). Les petites villes portuaires font face à des défis importants, notamment technologiques. Le nombre de croisiéristes est comparable à Saint-Petersbourg (5 millions d'habitants) et Tallinn (400 000 habitants). Cependant, il est plus complexe d'absorber ces touristes et de leur offrir des services, notamment le transport terrestre, dans une ville de la taille de Tallinn que dans la métropole russe. Dans les ports visités, les touristes peuvent prendre part à des excursions ce qui nécessite des guides parlant des langues différentes. C'est un problème beaucoup plus complexe pour Tallinn, une petite ville, que pour la grande Saint-Petersbourg (Ptaszyska-Jackowska, 2012). Enfin, de gros navires arrivant dans des petits ports sont synonymes de congestion donc de conséquences écologiques.

3- Considérations environnementales

Parmi les mers européennes les plus septentrionales, la mer Baltique présente des particularités uniques. Ainsi, le faible renouvellement des eaux rend cet écosystème particulièrement fragile. La combinaison d'un trafic maritime intensif et de ses caractéristiques physiques rend la Baltique fortement sensible aux impacts environnementaux des activités de transport. Il est donc indispensable de prévenir les risques liés à la circulation maritime. Il convient de relativiser la situation, si le transport pollue, la majeure partie de la pollution de la mer Baltique est principalement d'origine tellurique.

Sur le plan environnemental, les navires de croisière sont assujettis à plus d'une quarantaine de traités internationaux qui précisent, entre autres, la façon de gérer une partie de leur pollution. Les impacts se distinguent selon qu'ils sont directs (congestion, pollution...) ou indirects (encourager la conservation d'espaces naturels...) et selon le milieu visé (communauté humaine ou milieu naturel). Notons que certains types d'impacts, par leur nature cumulative, peuvent être nuisibles seulement à long terme (Grenier, 2008).

La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (1973), complétée par le protocole Marpol de 1978, contient six annexes réglementant la prévention de la pollution par les navires (émission de gaz polluants, déversement des eaux usées, etc.) (Grenier, 2008). Les navires de croisière reçoivent une attention toute particulière pour les déchets qu'ils laissent derrière eux. Les considérations environnementales sont donc omniprésentes lors des escales dans les ports. Environ un tiers de la pollution atmosphérique générée par un paquebot a lieu lorsque ce dernier est amarré dans un port. La propulsion est le principal contributeur à la consommation énergétique d'un navire à passagers. Les navires contribuent notamment à l'émission de CO₂, d'oxyde nitreux et de dioxyde de soufre. En fonction du profil de la croisière, la part propulsion représente entre 50 et 75 % de l'énergie consommée. Suivent ensuite les consommateurs hors propulsion : conditionnement d'air, cuisines, cabines, auxiliaires machines... Le niveau des émissions dépend de la distribution des escales et du port de tête de ligne. Une escale en tête de ligne tend à être plus longue, son empreinte écologique est donc plus élevée (Rodrigue, Comtois, Slack, 2013).

En 2011, l'Organisation maritime internationale (OMI) a désigné la mer Baltique comme une « zone spéciale » pour les navires à passagers au titre de la Convention MARPOL Annexe IV (sur les eaux usées des navires). La gestion des déchets est très différente lorsque les bateaux naviguent dans ces zones spéciales. L'annexe, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2015, impose des zones d'émissions contrôlées de soufre (SECA) couvrant la Baltique (Polack, 2012). Concrètement, la nouvelle réglementation prévoit :

- pour le SOx : un abaissement drastique dans ces zones SECA de la teneur maximale des carburants en dioxyde de soufre à 0,1 % ;
- pour le NOx : une révision à la baisse des émissions maximales des moteurs marins, différenciée en fonction de la date de construction des navires.

Alors que la nouvelle réglementation de l'OMI touche à tous les domaines de l'industrie maritime, les exploitants de navires de croisière font face à un impératif particulier en matière de conformité. Ils doivent suivre les changements continus qui varient d'une région à l'autre, d'autant que leurs navires sont déplacés d'une saison à l'autre. Cette nouvelle réglementation a surtout un impact majeur sur le secteur des ferries, ce qui a déjà nécessité de nombreux investissements de la part des compagnies. Il reste certains défis environnementaux dans la région comme le développement d'installations de récupération et traitement des déchets dans les ports tout en gérant la croissance du nombre de navires et de passagers. Les ports améliorent déjà leurs infrastructures et mettent en place des installations adéquates pour faire face à l'augmentation des passagers et aux problématiques écologiques comme l'élimination des eaux usées. Certains d'entre eux, tel le port de Stockholm, sont considérés comme des leaders parmi les « ports verts » en Europe.

En raison de l'expansion de l'industrie de la croisière, la Commission européenne cherche des nouvelles mesures pour assurer la protection de l'environnement au regard du nombre croissant de navires de croisière opérant dans les mers européennes. La législation environnementale renforcée en Baltique peut facilement apparaître comme une menace aux yeux des opérateurs de croisière en mer Baltique. Mais, cette législation croissante est nécessaire pour préserver l'environnement, environnement qui fait partie des attraits de la région. De plus, la mer Baltique est traditionnellement un espace de coopération autour des préoccupations environnementales caractérisé par La Commission d'Helsinki, ou HELCOM, qui vise à protéger le milieu marin depuis 1972.

CONCLUSION

L'industrie des croisières maritimes dans la mer Baltique est en pleine évolution, surtout en rapide croissance. Cette activité, autrefois secondaire devient désormais de plus en plus prisée par les ports et les villes portuaires. La croisière en Baltique profite du développement rapide de cette forme de tourisme au niveau européen. En dépit des instabilités économiques, les destinations de croisière en mer Baltique sont ainsi de mieux en mieux

intégrées dans un maillage de circuits de plus en plus dense assurés par les acteurs mondiaux de la croisière. L'analyse de l'industrie de la croisière en mer Baltique montre que c'est une région d'un grand potentiel offrant un nouveau marché européen. La mer Baltique est un marché émergent, mais il n'y a encore que peu de villes dans la région qui bénéficient largement du croisiérisme.

Les opérateurs élargissent leur offre en fournissant des itinéraires différents et de nouvelles capacités. En mer Baltique, l'activité est saisonnière, les paquebots sont principalement présents entre Pâques et octobre, et touchent en premier lieu les grandes villes ou capitales, comme Copenhague, Riga ou Saint-Pétersbourg. De plus, les ports allemands de Kiel et Rostock attirent un nombre important de navires de croisière, en raison de leur connectivité avec les grands centres urbains. En outre, ces ports allemands agissent ainsi que Copenhague comme têtes de lignes pour les croisières. Cela peut s'expliquer par la plus forte densité de population dans le sud de la région Baltique et donc l'existence d'un marché pertinent pour les croisières en Europe de l'Ouest.

Bien que l'effet économique précis de la croisière soit difficilement quantifiable, elle devient également un facteur de développement économique dans la région, notamment pour les villes de taille modeste.

Les acteurs du croisiérisme en mer Baltique répondent rapidement aux défis posés par une intense augmentation du trafic. Avec cette augmentation vient une pression supplémentaire sur les infrastructures portuaires, une contrainte qui semble mieux traitée que la moyenne en Europe du Nord. Les villes et les ports améliorent réellement leurs infrastructures afin de faire face à l'augmentation des passagers et aux défis à venir.

La coopération est courante au sein du secteur touristique. Une image de marque est en construction via le réseau *Cruise Baltic*, renforçant l'identité régionale baltique. Ces réseaux sont primordiaux car ils permettent aux opérateurs de croisière de voir l'ensemble de la région comme une destination, au lieu d'un ou quelques ports et aussi de prendre en compte les impacts sociaux et environnementaux.

Bibliographie

- Andersson T. & Rehnberg L., 2013, Gothenburg Cruise Destination: An investigation of the importance of networks, *Master Thesis*, University of Gothenburg.
- Brida J-G & al., 2013, Cruise Passengers in a Homeport: A Market Analysis. *Tourism Geographies: An International Journal of Tourism Space, Place and Environment*, Vol 15, pp. 68-87.
- Charlier J., 1988, Superferries et minicroisières en Baltique septentrionale, *Transports*, 329, pp. 278-288.
- Charlier J., 2009, Les nouvelles frontières géographiques et techniques du marché mondial des croisières, *FIG*, http://archives-fig-st-die.cndp.fr/actes/actes_2009/charlier/article.html
- Charlier J. & McCalla R., 2006, A Geographical Overview of the World Cruise Market and its Seasonal Complementarities in *Dowling, Ross ed. Cruise Ship Tourism*, Oxon, CABI Publishing, pp. 18-30.
- CLIA, 2013, *Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe* (2013 Edition). Brussel.
- Cruise Baltic, 2013, Ten counties on a string. Accessed 2013 December 23. Available through: <http://www.cruisebaltic.com/composite-3.htm>
- Cruise Baltic, 2014, Economic impact of cruise tourism : Baltic Sea : http://www.cruisebaltic.com/media%285009,1033%29/Baltic_Economic_Impact_Study_Cruise_Baltic_2014.pdf
- Dehoorne O. & Petit-Charles N., 2011, Tourisme de croisière et industrie de la croisière. *Études caribéennes*. Accessed 2014 February 21. <http://etudescaribeennes.revues.org/5623>
- Dowling, R-K. 2006, *Cruise ship tourism*. Wallingford: CABI, 436p.
- Escach N. and Serry A., 2013, Les ports de la Mer Baltique entre mondialisation des échanges et régionalisation réticulaire. *Géoconfluences*. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/test/doc/transv/Mobil/MobilScient7.html>

- European Commission, 2009, Tourist facilities in ports – Growth opportunities for the European maritime economy: economic and environmentally sustainable development of tourist facilities in ports. Study report. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.
- Fogelberg M., Lindgren M. & Udo R., 2007, Cruise the Baltic Sea! Collaborating and Competing within the Baltic Sea Region, Bachelor Thesis. Lund University.
- Grenier A., 2008, Le tourisme de croisière, *Téoros*, 27-2, pp. 36-48.
- Hartog T., 2014, La mise en réseau des îles caraïbes par les compagnies de croisière états-uniennes, *Géotransports*, n°3, pp. 57-70.
- Helper M., 2004, Structural change in the tourism industry on Rügen Island – development in the Baltic seaside resort Binz since 1990. *IGU Conference "Recent trends in tourism: The Baltic and the world"* in Greifswald, June 21-24.
- Kizielewicz J., 2013, The Mediterranean Sea Region – the leader in the cruise ship tourism in Europe, *Scientific Journals*, n°36, pp. 80-88.
- Lemetyinen A., 2010, The coordination of cooperation in tourism business networks. Turku: Uniprint.
- London W-R., 2007, Economic risk in the cruise sector, *Études caribéennes*, Accessed 2014 February 26. DOI : 10.4000/etudescaribeenes.5134.
- Marcussen C-H., 2004, The Baltic Sea Cruise Market 2003-2004 - Opportunities for Bothnian Arc. Report. Bornholm: Centre for Regional and Tourism Research.
- Nilsson P-A. et al., 2005, Cruise tourism in the Baltic and Bothnian Sea - A pilot study on maritime tourism. Working Paper nr. 24. Nexö: Centre for Regional and Tourism Research.
- Petrack J., Li X. & Park S-Y., 2007, Cruise passengers' decision-making processes, *Journal of Travel & Tourism Marketing*, vol. 23, n° 1, pp. 1-14.
- Polack S-R., 2012, Cruise tourism on the Baltic sea and water quality. Master's Dissertation. Södertörns University.
- Ptaszycka-Jackowska D., 2012, Sea cruises as a new branch of the tourism industry, *Tourism*, Vol 22, N°1, pp. 29-39.
- Rodrigue J-P., Comtois C., Slack B., 2013, The Geography of Transport Systems, 3rd Edition. Routledge.
- Rodrigue J-P. & Notteboom T., 2013, The Geography of Cruises: Itineraries, not Destinations, *Applied Geography*, Vol. 38, pp. 31-42.
- Serry A., 2013, Le transport maritime en mer Baltique, entre enjeu économique majeur et approche durable, *Revue d'études comparatives Est-Ouest*, n°44, pp. 89-123 doi:10.4074/S0338059913003069
- Valioniene E, Pletkauskaitė G. & Starodubcevaite V., 2013, Assessment of cruise shipping trends in Klaipėda and Riga ports, *Journal of maritime transport and engineering*, Vol2, N°2, pp. 47-53.
- Welnicki M., 2013, The Baltic Connection: A closer look at the upcoming cruise season, *Baltic Transport Journal*, 51, pp.55-59.
- Wiskulki T & Bar-Kolelis D., 2012, Passenger traffic in the Baltic Sea Region in years 2000-2011, *Revista Română de Geografie Politică*, Year XIV, no. 1, pp. 34-44.