

## LES TENDANCES RÉCENTES DU MARCHÉ DES CROISIÈRES MARITIMES

Dr. Jacques CHARLIER

Les croisières maritimes connaissent une popularité croissante, qui est due à leur démocratisation récente. Celle-ci leur donne désormais une image différente auprès du grand public, des agences de voyage et des voyagistes qui n'y voient plus exclusivement un produit de luxe réservé à une minorité. A l'heure actuelle, le nombre des croisiéristes peut être estimé à 7 millions, dont 5 millions issus des Etats-Unis et du Canada, 1 million d'Europe et 1 million du reste du monde. Il s'agit cependant là de chiffres très grossiers, dans la mesure où, paradoxalement, aucune mesure véritablement fiable du phénomène n'existe encore. Une grande demande potentielle existe cependant assurément, à la fois dans le chef des croisiéristes chevronnés, à la recherche constante de nouveaux produits, et des "first timers" en quête d'expériences différentes par rapport aux vacances terrestres, ainsi qu'au travers d'une mise en valeur plus poussée des paysages marins traversés (Charlier, 1996a).

D'un stade quasiment artisanal, le secteur des croisières est en train d'évoluer vers une approche de type industriel (Mathisen, 1997; Peisley, 1997; Wild et al., 1996), en même temps qu'il passe par une mutation profonde, aux plans armatorial, technique et géographique qui seront successivement envisagés dans la suite. Auparavant, il convient de bien spécifier que les produits envisagés ici sont offerts, pour l'essentiel, à bord d'unités spécialement construites pour des périples touristiques ou adaptées à cet effet, comme dans le cas des anciens paquebots transformés pour la croisière. Le plus célèbre de ces derniers est assurément l'*ex-France* de la Compagnie Générale Transatlantique, devenu en 1980 le *Norway* de l'actuelle Norwegian Cruise Line. Deux créneaux périphériques, dont il ne sera pas question ici, existent cependant aussi, les cargos purs ou mixtes et les ferries de croisière qui sont des cas de transition entre la fonction de transport et la pratique touristique.

Au niveau statistique, les croisières "pures" se définissent par des voyages en mer d'une durée égale ou supérieure à 48 heures, soit moyennant au moins deux nuits à bord. Il est fréquemment fait référence au tonnage des navires, exprimé en tonneaux de jauge brute (tjb) et correspondant à leurs volumes intérieurs, mais leur capacité en places couchées importe tout autant. A ce niveau, les chiffres mentionnés dans la suite seront systématiquement relatifs à l'ensemble des couchettes équipant les cabines à passagers, plutôt qu'à la capacité de celles-ci en occupation double. Par ailleurs, la durée des croisières varie fortement, c'est le

nombre des lits-jours qui est la mesure la plus pertinente de l'offre mondiale de croisière. Celle-ci sera régionalisée dans la troisième partie de cette contribution qui mettra en évidence les complémentarités saisonnières des différents théâtres opérationnels, après une rapide présentation des principaux acteurs armatoriaux contemporains et des évolutions techniques les plus récentes.

### **Une forte concentration armatoriale**

Au 31 décembre 1996, la flotte mondiale de croisière peut être estimée, unités structurellement désarmées ou réservées à des usages particuliers exclues, à 230 navires de mer, d'une capacité totale d'environ 198 000 couchettes. Deux grands types d'opérateurs coexistent sur le marché, d'une part ceux qui possèdent des unités de croisière et les exploitent eux-mêmes, et d'autre part ceux qui en affrètent auprès de tiers pour les exploiter, avec des chartes plus ou moins longues. Dans la plupart des cas, il s'agit de compagnies spécifiquement axées sur la croisière maritime, mais de nouveaux venus sont apparus récemment sous la forme de divisions de grands voyagistes, tels le Club Méditerranée ou le géant britannique Airtours, entré en scène au travers des Sun Cruises.

Deux niveaux s'observent en termes de taille, avec d'un côté une poignée d'acteurs de grande envergure et, de l'autre, un grand nombre de petites compagnies n'exploitant qu'une ou deux unités. Entre ces deux extrêmes, les sociétés de taille moyenne semblent résister de plus en plus difficilement face aux économies d'échelle offertes aux premiers, d'autant que ceux-ci forment souvent des groupes au sein desquels des produits diversifiés sont réunis. Cela est tout particulièrement le cas de la prestigieuse Cunard, qui ne vient plus qu'au dixième rang mondial et que ses nouveaux propriétaires norvégiens pourraient être tentés de vendre à plus ou moins court terme, après en avoir déjà partiellement engagé le démantèlement en se dégageant de la marque Cunard Crown et se séparant successivement de trois unités de milieu de gamme ainsi que du *Sagafjord*, pour n'en conserver que cinq positionnées dans le créneau des croisières de grand luxe.

Ainsi qu'il apparaît au tableau 1, le principal groupe mondial, la Carnival Corporation, s'articule autour du plus grand armement mondial de croisière, les Carnival Cruise Lines, axé sur une clientèle nord-américaine de masse, et de la Holland America Line, dont la clientèle est plus internationale et plus fortunée. Il s'y ajoute deux marques s'inscrivant dans des créneaux très pointus, les croisières de très grand luxe pour la Seabourn Cruise Line, contrôlée à 50 %, et les périples sous voile (ou plus exactement à propulsion éolienne assistée) pour les Windstar Cruises. De plus, après avoir vainement tenté de pénétrer le marché européen au travers d'un investissement dans la compagnie grecque Epirotiki, le

groupe Carnival a récemment pris une participation de 30 % dans le voyageur britannique précité Airtours, qui exploite déjà deux unités et disposera d'une troisième dès 1997, également acquise de seconde main. Par ailleurs, il vient de fonder avec l'armement sud-coréen Hyundai la co-entreprise Hyundai Carnival Cruise Lines qui exploitera son unité la plus ancienne, le *Tropicale*, dans les eaux asiatiques à partir de 1998.

Pour l'essentiel, la stratégie de la Carnival Corporation passe cependant par le renforcement en navires neufs de très grande taille de ses marques Carnival et Holland America, qui ont chacune trois unités en commande. Les deux acteurs majeurs suivants sont la Royal Caribbean Cruise Line (dans laquelle se sont fondues les Admiral Cruises) et le groupe P & O (dont les deux principales composantes sont les Princess Cruises et les P & O Cruises) qui ont respectivement cinq et trois ordres en cours. La Royal Caribbean Cruise Line va combler prochainement une partie importante du fossé la séparant du groupe Carnival et elle aurait même pu passer au premier rang mondial si ses pourparlers avec le groupe Costa, nouveau numéro quatre mondial, s'étaient effectivement concrétisés par son entrée dans le capital de Costa, donnant ainsi lieu à la formation d'un groupe américano-européen d'une stature exceptionnelle.

Jusqu'il y a peu, le groupe Kloster venait en quatrième position, mais il a connu ces derniers temps une crise sévère, liée à la concurrence des compagnies précédentes et à un endettement considérable, consécutif surtout à l'acquisition de la Royal Viking Line et de la Royal Cruise Line. La première marque (ou plus exactement son fichier clients et son navire le plus prestigieux, le *Royal Viking Sun*, présenté comme la plus luxueuse unité à flot) dut être vendue à la Cunard et la seconde fut récemment intégrée dans la Norwegian Cruise Line, dans le même temps que des redistributions internes de la flotte furent opérées et que d'autres unités furent vendues pour alléger les charges financières. Le fait que la compagnie ainsi amaigrie n'ait pas, contrairement à ses rivaux, de tonnage neuf en commande témoigne de ces difficultés récentes, mais le creux de la vague semble passé, puisque le *Norway* a subi récemment une nouvelle refonte de grande ampleur et que le feu vert vient d'être donné à la jumboisation du *Dreamward* et du *Windward*.

Dopée par l'entrée en service de trois grandes unités neuves, l'ascension du groupe Costa fut d'autant plus remarquable qu'axée principalement sur le marché européen. Dans la catégorie des poids moyens, plus spectaculaire fut cependant encore l'émergence des Celebrity Cruises, unissant Chandris à la compagnie américaine OSG, et des Star Cruises malaysiennes, qui viennent désormais en sixième et septième positions mondiales. Dans le premier cas, à la mise progressive entre parenthèses de la marque Fantasy Cruises de Chandris, axée sur le marché dit budget, a correspondu une montée en puissance de la nouvelle mar-

que Celebrity Cruises, opérant principalement de luxueuses unités neuves. Dans le second, la démarche, dans ce cas ex nihilo, est tout d'abord passée par l'acquisition de tonnage récent de bonne qualité, qui va être complété par deux grandes unités neuves.

Comme indiqué plus haut, la Cunard ne vient désormais plus qu'au dixième rang mondial, devancée par le groupe Ulysses, unissant la Dolphin Cruise Line et la Majesty Cruise Line, ainsi que par la nouvelle entité Royal Olympic Cruises. Celle-ci est une co-entreprise unissant deux armements grecs traditionnels, Epirotiki et la Sun Line, qui ont mis en commun les meilleurs éléments de leurs flottes respectives pour pouvoir lutter sur un marché international devenu de plus en plus compétitif. Elle envisagerait de commander du tonnage neuf, mais son éventuelle ascension à une dimension supérieure pourrait aussi passer par l'acquisition de bonnes unités de seconde main, que l'afflux constant de nouveaux navires géants jette de plus en plus fréquemment sur le marché.

### L'ère des overpanamax

Avant la seconde guerre mondiale et dans l'immédiat après-guerre, la course au Ruban bleu transatlantique a suscité une surenchère qui a culminé avec la mise en service de cinq géants des mers taillés pour la vitesse. Il y eut tout d'abord le *Queen Mary* de la Cunard (81 235 tjb), le *Normandie* de la Transat (83 423 tjb) et, détenteur du record absolu de tonnage, le *Queen Elizabeth* de cette même Cunard (83 673 tjb). Vinrent ensuite le *United States* des United States Lines (50 967 tjb, mais recordman absolu en vitesse, avec 35 nœuds) et le céléberrissime *France* de la Transat (66 348 tjb à sa mise en service en 1962). Désarmé fin 1974, celui-ci est devenu en 1980 le *Norway*, dont le tonnage fut alors porté à 70 202 tjb, puis à 76 049 tjb en 1990. Amputé de la moitié de sa machinerie, il est le seul survivant encore actif de ces cinq monstres de puissance, après les incendies qui ont détruit le *Normandie*, puis le *Queen Elizabeth*, alors que le *Queen Mary* a été transformé en hôtel flottant à Long Beach et que le *United States* est désarmé aux USA depuis un quart de siècle.

Conçues pour le trafic régulier transatlantique, ces cinq unités présentaient des caractéristiques de coque incompatibles avec le franchissement des écluses du canal de Panama, qui n'admettent que des navires d'une longueur maximale de 289,5 m et d'une largeur de 32,3 m. Pour le *Normandie*, ces dimensions s'établissaient respectivement à 313,8 m et 35,9 m, contre 315,5 m et 33,7 m pour l'ex-*France*. En fin de carrière, son exploitation saisonnière pour la croisière fut contrariée par l'impossibilité de passer aisément de l'Atlantique dans le Pacifique pour accéder rapidement aux mers chaudes, inconvénient qui continue

à peser sur le *Norway*, confiné toute l'année aux Caraïbes, hors de portée éventuelle du lucratif marché estival de l'Alaska.

Il s'agit là d'une double limitation opérationnelle que la Cunard a soigneusement évité quand elle a conçu le *Queen Elizabeth 2* (70 327 tjb), livré en 1969 et qui est un panamax. Aussi est-ce un usager régulier du canal à l'occasion de sa croisière circumterrestre annuelle, qui fait généralement suite aux passages transatlantiques que cette luxueuse unité continue à assurer du printemps à l'automne, mais sous une forme relevant désormais plus de la croisière que du service régulier. En vérité, cette unité est un cas de transition avec la nouvelle génération de navires de croisière, conçus à des fins exclusivement touristiques et qui se contentent de vitesses très inférieures, de l'ordre de 20 nœuds en moyenne, contre la trentaine de nœuds que le QE2 est à même de soutenir.

Dès avant la seconde guerre mondiale, mais surtout depuis le début des années soixante, des navires à passagers furent conçus exclusivement comme des unités de croisière (Ward, 1997). Le marché étant limité, il s'agissait au début de modestes coques, de l'ordre de 20 000 tjb, puis une course au tonnage s'est engagée pour arriver en 1987 au *Sovereign of the Seas* de la Royal Caribbean Cruise Line (73 192 tjb, soit à l'époque plus que le *Norway*, qui a cependant repris en 1990 le titre de plus grande unité de croisière en service après sa seconde refonte). Depuis lors, de nombreuses autres unités de plus de 60 000 tjb ont été livrées, dont sept aux Carnival Cruises et cinq supplémentaires à la Royal Caribbean Cruise Line qui comptent également parmi les principaux destinataires de la vingtaine de navires en commande (tableaux 2 et 3). En décembre 1995, le *Norway* a perdu définitivement son titre au profit du *Sun Princess* des Princess Cruises (77 000 tjb), lui-même dépassé en décembre 1996, pour le titre de plus grand panamax par le *Galaxy* des Celebrity Cruises (77 713 tjb).

Plusieurs unités maxipanamax identiques sont en construction, le *Dawn Princess* et le *Sea Princess* pour les Princess Cruises, le *Mercury* pour les Celebrity Cruises, qui ont une option pour deux éventuels jumeaux, ainsi que le *Disney Magic* et le *Disney Wonder* pour la Disney Cruise Line. Cette paire culminera à 85 000 tjb tout en restant dans le carcan de la norme panamax, de sorte qu'un de ces géants pourra éventuellement alterner entre la Floride et la Californie pour offrir des produits combinés avec les deux parcs américains du groupe Disney. Dans tous les cas, les navires en question présentent une largeur maximale de 32,3 m et tout l'art des chantiers navals a consisté à les allonger progressivement sans pour autant venir déjà buter (sauf pour le QE2 et la future paire de Disney) sur la barre maximale de la longueur des écluses.

Trois armements se sont récemment décidés à s'affranchir de ce carcan de plus

en plus pesant, car freinant la course aux économies d'échelle (Charlier, 1997). C'est ainsi que les Carnival Cruise Lines, dont la flotte est principalement déployée à longueur d'année aux Caraïbes, ont commandé deux overpanamax de quelque 100 940 tjb, le *Carnival Destiny* qui est entré en service en novembre 1996 et est donc désormais la plus grosse unité de croisière, et le *Carnival Triumph*, livrable en 1999. Dès la fin 1997, les Princess Cruises réceptionneront pour leur part une unité d'environ 104 000 tjb, le futur *Grand Princess* qui deviendra alors à son tour la plus grande en service, en attendant la venue, en 1999, du premier des deux géants de quelque 130 000 tjb qui viennent d'être commandés dans le cadre du projet Eagle de la Royal Caribbean Cruise Line.

Un saut quantitatif considérable est donc en train de s'opérer, puisque le *Carnival Destiny* présente une largeur de 35,5 m pour 261 m de long, avec un tirant d'eau limité à 8,2 m. A titre comparatif, il convient de signaler que le plus grand porte-conteneurs overpanamax actuel, le *Regina Maersk* de l'armement Maersk, s'éloigne encore plus des limites dimensionnelles du canal de Panama, puisqu'il présente non seulement une largeur de 42 m, mais aussi une longueur de 318 m et un tirant d'eau maximum de 14 m. Le chemin parcouru en ce qui concerne ce type d'unités montre dans quelle direction se sont engagées les compagnies de croisière en se lançant à leur tour dans la voie de la dérégulation par rapport à la norme panamax. La limite est sans doute loin d'être atteinte, puisque le projet Phoenix de la World City Corporation vient d'être relancé avec l'appui du groupe hôtelier Westin pour construire éventuellement jusqu'à quatre monstres de 250 000 tjb et 6 000 passagers !

Avec le *Carnival Destiny*, le *Grand Princess* et le projet Eagle, on a trois réponses architecturales différentes à une même équation. Elles ont notamment pour point commun d'élargir considérablement les coques, ce qui accroît le problème de l'usage optimal des espaces intérieurs. Le *Carnival Destiny* est ainsi la première unité pourvue de deux atria et d'une salle de spectacle à trois niveaux. C'est aussi le premier navire de croisière dont l'équipage dépassera 1 000 membres, pour se chiffrer à 1 058 personnes, ce qui sera bien nécessaire pour rencontrer les besoins des quelque 3 360 croisiéristes susceptibles d'être accueillis en occupation maximale des 1 321 cabines du bord. A ce niveau aussi, le saut est tout à fait important par rapport au chiffre maximum précédent de 2 766 passagers pour les *Majesty of the Seas* et *Monarch of the Seas* de la Royal Caribbean Cruise Line (73 937 tjb), armés par un équipage de "seulement" 822 membres. Autre record absolu, desdites 1 321 cabines et suites du *Carnival Destiny*, 472 sont pourvues d'un balcon, de façon à permettre aux passagers logés sur les quatre ponts supérieurs de jouir plus complètement encore des paysages marins.

Le traitement portuaire de tels géants, en particulier dans les ports de base, ne va

pas sans poser des problèmes, à la fois d'accessibilité nautique, de dimensionnement des terminaux et de congestion des accès terrestres. Pour l'heure, seuls les ports de Miami et de Fort Lauderdale, bases respectives des paires des Carnival Cruise Lines et de la Royal Caribbean Cruise Line, et du navire des Princess Cruises, se sont décidés à suivre cette révolution armatoriale. Pour les ports d'escale, les défis techniques sont moindres, car les tirants d'eau n'ont pratiquement pas augmenté (8,2 m au maximum pour le *Carnival Destiny*, alors que le *Norway* présente un enfoncement maximum de quelque 10,8 m) et les nouvelles unités sont extrêmement manœuvrantes. C'est plutôt à terre que les problèmes s'y poseront, vu la capacité d'accueil souvent limitée des localités et sites touristiques intéressant les passagers de ces géants ... qui ne sont généralement pas seuls à y escaler (Charlier, 1996b). Pour les armements, ceci pose la question de trouver de nouvelles destinations, au plan microgéographique en multipliant les variantes dans un espace de navigation donné, comme au niveau macrogéographique en diversifiant les régions dans lesquelles ils opèrent.

### **Une grande variété de théâtres opérationnels**

Pour estimer l'offre mondiale de croisière, la meilleure source statistique disponible réside dans le Pocket Guide 1996 de la division ShipPax Information des courtiers suédois Marine Trading (Brogen, 1997), qui estime à près de 58 millions le nombre des lits-jours proposés pour l'ensemble des couchettes à bord des 190 navires dont l'affectation géographique mensuelle en 1996 a pu être déterminée avec précision. Le tableau 4 fournit la ventilation macrorégionale correspondante, avec ou sans prise en compte de la capacité fictive correspondant aux unités désarmées saisonnièrement dont il sera question plus loin. Celles-ci ne sont pas prises en compte par la source alternative à laquelle il est fait bien plus souvent référence, la Cruise Lines International Association, qui a l'inconvénient de ne prendre en considération que les 120 unités commercialisées sur le marché nord-américain (CLIA, 1997). Il s'agit là d'un biais géographique considérable, renforcé par le fait qu'il n'y est question que de l'offre en lits bas, ce qui entraîne une distorsion supplémentaire dans la mesure où de nombreux navires de croisière commercialisés principalement en dehors de l'Amérique du Nord sont précisément équipés de couchettes supérieures supplémentaires (Charlier, 1996a et 1996b).

Hors capacité fictive des unités saisonnièrement désarmées, il apparaît que la part réelle de l'Amérique du Nord et Centrale en tant qu'espace de croisière se chiffrait en 1996 à 62,3 % selon Marine Trading, plutôt qu'au chiffre encore plus écrasant de 77 % ressortant des données de la CLIA. Par rapport à 1988, la quote-part réelle de cette région est en légère augmentation (de 59,5 à 61,1 %, en rai-

son notamment de la faveur croissante de l'Alaska dont la contribution est passée de 6,5 % de l'offre mondiale en 1988 à 7,6 % en 1996 (tableau 5). Ceci montre bien l'intérêt très vif de l'Alaska, où le per diem moyen est très élevé, pour nombre d'opérateurs et le frein qu'a longtemps constitué pour ceux-ci la norme panamax. Cependant, la quote-part des Caraïbes et des Bahamas, premier espace mondial de croisière, s'est aussi renforcée dans le même temps, passant de 42,4 à 44,7 % de l'offre mondiale, ce qui est un argument inverse en faveur des overpanamax évoqués plus haut.

Globalement, la croissance de l'offre de croisière dans les eaux nord-américaines s'est avérée légèrement supérieure à la moyenne mondiale (+ 70,2 % entre 1988 et 1996, contre + 62,6 % au total), alors que l'Europe a quelque peu régressé dans le même temps, de 19,8 à 18,4 %. Cependant, la contribution de la Méditerranée est restée quasiment identique (14,3 % en 1996) et le recul d'ensemble doit seulement être imputé à l'Europe du Nord-Ouest dont la quote-part s'est abaissée de 5,7 % en 1988 à 4,1 % en 1996. Une inversion de tendance est toutefois survenue récemment et ce dernier chiffre s'inscrit en fait en hausse significative par rapport à il y a trois ou quatre ans, un développement considérable étant intervenu entre-temps en Mer du Nord et en Baltique, sur Saint-Petersbourg tout d'abord, sur les républiques baltes, la Pologne et l'ex-Allemagne de l'Est ensuite. Par ailleurs, un potentiel important existe entre Lisbonne et le Sud des Iles britanniques pour élargir considérablement une saison des croisières dont on verra plus loin qu'elle est encore très courte en Europe atlantique.

Les perspectives de l'Europe en tant qu'espace de navigation de croisière s'avèrent d'autant meilleures que de grands acteurs régionaux comme Costa et P & O Cruises ont investi massivement ces derniers temps dans du tonnage neuf spécialement conçu pour le marché du Vieux Continent. Autre signe positif, de grands armements américains comme la Royal Caribbean Cruise Line, la Holland America Line et bientôt les Celebrity Cruises ne cessent d'y dépêcher saisonnièrement de grandes unités neuves, renforçant ainsi l'impact régional déjà substantiel d'opérateurs extérieurs comme les Princess Cruises ou la Norwegian Cruise Line, dans laquelle s'est désormais fondue l'ex-Royal Cruise Line, qui était bien implantée en Europe.

Au plan mondial, c'est toutefois l'essor extrêmement rapide de l'Extrême-Orient et de l'Asie du Sud-Est qui frappe le plus particulièrement, avec un quasi triplement quantitatif en l'espace des huit années considérées et une quote-part en hausse de 5,1 % en 1988 à 9,1 % en 1996. Ce spectaculaire développement doit être notamment mis en rapport avec l'apparition de Singapour en tant que port de base majeur et avec le développement tout à fait impressionnant de l'armement malaysien Star Cruises. D'autres protagonistes régionaux de moindre envergure

sont également entrés en scène et le phénomène a été amplifié par le repositionnement en Asie, saisonnier ou annuel, du tonnage de certains opérateurs américains, tels les Princess Cruises, la Royal Caribbean Cruise Line et bientôt la Holland America Line.

Pour le solde, des régions marginales comme Hawaï et le Pacifique Sud ou l'Afrique et l'Océan Indien affichent des taux de croissance inférieurs à la moyenne mondiale et sont en légère perte de vitesse relative. Plus marquée a cependant été celle de l'Amérique du Sud et de l'Antarctique (en dépit de l'essor récent de cette dernière destination), ainsi que des croisières circumterrestres, qui sont non seulement en régression relative, mais aussi en recul en valeur absolue. En ce qui concerne ces marchés secondaires, il convient cependant d'être prudent dans l'interprétation, car les différents chiffres bruts consignés au tableau 5 procèdent en fait de l'addition de capacités mensuelles pour lesquelles une certaine imprécision existe quand il s'agit d'affecter un navire à un marché donné, alors qu'il arrive fréquemment qu'il soit actif sur deux durant le même mois; par ailleurs, il faut aussi tenir compte des voyages de repositionnement ainsi que des périodes de désarmement qu'il est parfois malaisé de prendre en compte correctement.

### **De fortes variations saisonnières**

Ainsi qu'il apparaît au tableau 6, l'offre de croisière varie très sensiblement au fil des saisons d'un théâtre de navigation touristique à l'autre, même là où elle s'exerce toute l'année. C'est notamment le cas aux Caraïbes, qui présentent un creux printanier et estival très marqué (figure 1), auquel correspond la migration saisonnière d'une partie de la flotte engagée en automne et en hiver vers des secteurs plus favorables au plan climatique, vu la chaleur excessive régnant alors dans cette zone de navigation de croisière et la fréquence des tempêtes tropicales alors observée (annexe 1). Cette migration, qui s'observe aussi sur la façade pacifique (annexe 2) s'opère vers des secteurs septentrionaux plus cléments à cette époque (figure 2), comme l'Alaska, où la saison est fort courte (annexe 3) ou les Bermudes et le Canada atlantique (où, comme le montre l'annexe 4, elle est plus longue et décalée vers l'été indien québécois) ou encore l'Europe.

Il y a en fait deux familles de navires de croisière opérant aux Caraïbes et vers les Bahamas : ceux qui y restent basés toute l'année et que ne concerne donc pas la norme panamax, et ceux effectuant lesdites migrations saisonnières, notamment vers l'Alaska et qui doivent donc dans ce cas rester strictement en dedans de celle-ci. Il s'y ajoute les unités de plus en plus nombreuses à bord desquelles sont proposées des croisières en fer à cheval entre la Floride (ou San Juan) et

Acapulco ou encore des transits partiels de l'Atlantique au Lac de Gatun et retour, pour lesquels le canal est le point fort du produit proposé et non plus un lieu de passage obligé. Vu les excès climatiques estivaux de l'Amérique Centrale, la plupart de ces navires, ainsi que nombre de ceux opérant au départ de la Californie, sont eux aussi repositionnés en été plus au nord, principalement en Alaska ou en Europe.

Seuls quelques navires de croisière sont actifs toute l'année en Europe, où les croisières présentent un caractère beaucoup plus saisonnier qu'en Amérique du Nord prise dans son ensemble (figure 3) et où la Méditerranée et les rivages atlantiques présentent des profils saisonniers très différents (figure 4). Pour l'essentiel, la flotte qui y est mise en œuvre à la belle saison provient non seulement d'Amérique du Nord, mais aussi et surtout de divers théâtres secondaires du reste du monde. Last, but not least, une fraction non négligeable de l'offre européenne en général et méditerranéenne en particulier correspond à des unités, généralement de petite taille, relativement âgées et d'un niveau qualitatif inférieur à la moyenne qui sont désarmées durant l'hiver, au Pirée pour beaucoup d'entre elles. Le tableau 6 met ainsi en évidence le désarmement de 4,8 % de la flotte mondiale au premier trimestre et de 3,1 % de celle-ci au quatrième.

L'annexe 5 montre que la saison des croisières ne commence véritablement en Méditerranée qu'en mars et qu'elle atteint une première pointe en mai, quand elle représente quelque 22,2 % de l'offre mondiale. Survient alors la migration estivale d'une partie de la flotte européenne vers les eaux de l'Europe du Nord-Ouest (Atlantique oriental, Îles britanniques et Europe du Nord, soit les côtes norvégiennes ou la Baltique). En juillet 1996, ce second théâtre européen représentait 15,4 % de l'offre mondiale de croisière, contre 17,3 % pour la Méditerranée, jugée alors trop chaude par de nombreux croisiéristes. Mais la belle saison de l'Europe du Nord-Ouest est fort courte (annexe 6) et les navires reprennent alors rapidement une migration inverse qui va les ramener, pour la plupart, en Méditerranée; fait unique au niveau mondial, celle-ci connaît une seconde pointe annuelle en septembre-octobre, quand plus du quart de la capacité mondiale est offerte dans cette mer.

En définitive, celle-ci s'avère extrêmement propice pour les croisières durant sept mois, d'avril à octobre, avec deux mois de transition, mars et novembre, ainsi que trois mois particulièrement creux, janvier, février et décembre. Encore ceci résulte-t-il d'efforts récents de certains opérateurs comme les Festival Cruises et Airtours, que certains pourraient bientôt être tentés d'imiter en maintenant une offre minimale vers deux sous-secteurs alors relativement cléments au plan climatique, le Proche-Orient d'une part (éventuellement avec des extensions jusqu'en Mer Rouge si des réductions importantes pouvaient être consenties par

l'Autorité du canal de Suez), l'au-delà de Gibraltar d'autre part (côte atlantique du Maroc et des Canaries).

Finalement, la figure 5 montre que les marchés annuels ou saisonniers extérieurs à l'Amérique du Nord et à l'Europe, présentent globalement une saisonnalité plus marquée que pour la première et fortement complémentaire de la seconde, ainsi qu'il apparaît à la figure 6, qui synthétise ces différentes évolutions. Une seule de ces régions, l'Asie du Sud-Est et l'Extrême-Orient, présente un profil mensuel plus ou moins constant tout au long de l'année (annexe 7). Pour Hawaï et le Pacifique Sud, un creux relativement marqué s'observe entre juin et octobre (annexe 8), alors que les autres régions, situées aussi dans l'hémisphère austral, ne sont concernées par le phénomène de la croisière que pendant au maximum six mois, voire moins, c'est-à-dire de janvier à mars ou avril et en novembre-décembre dans certains cas; à ce niveau, trois sous-marchés marginaux doivent être distingués : l'Afrique subsaharienne et l'Océan Indien (annexe 9), l'Amérique du Sud et l'Antarctique (annexe 10) et les croisières circumterrestres (annexe 11). Comme indiqué plus haut, la totalité de la flotte mondiale de croisière n'est cependant pas redéployée durant l'hiver boréal d'Europe en Amérique du Nord ou dans le reste du monde, et certaines unités sont désarmées entre novembre et mars (annexe 12).

### **En conclusion : les nouvelles frontières de la croisière**

Cette rapide revue a mis en évidence le grand dynamisme contemporain du marché des croisières, qui paraît appelé à de nouveaux développements selon trois principaux axes, correspondant à autant de nouvelles frontières. Nouvelles frontières armatoriales tout d'abord, au travers de trois acteurs de tout premier plan, le groupe Carnival, le Royal Caribbean Cruise Line et le groupe P & O, ainsi que de divers intervenants de taille moyenne, parmi lesquels ressortent le groupe Costa, les Celebrity Cruises ainsi que les Star Cruises. Nouvelles frontières techniques ensuite, avec une course au gigantisme analogue à celle observée en matière de conteneurisation, dans les limites de la norme panamax tout d'abord, puis en s'affranchissant de celle-ci depuis peu. Nouvelles frontières géographiques enfin, au sein des théâtres classiques des Caraïbes et de la Méditerranée, mais aussi au travers d'une diversification spatiale se traduisant en particulier par la montée en puissance de l'Alaska, de l'Europe du Nord-Ouest et de l'Australie.

## Bibliographie

- Brogen, K. (1997), *Cruise and Ferry Pocket Guide, ShipPax Information/Marine Trading*, Halmstad.
- Charlier, J. (1996a), *Croisières maritimes et paysages marins. Recherches de géographie humaine*, J.-P. Donnay, C. Chevigné (éds.), Société Géographique de Liège, Liège, 45-50.
- Charlier, J. (1996b), *Cruise shipping in the eco-tourism era, Second Environment for Tourism Conference*, W. Roehl (ed.), University of Nevada, Department of Tourism, Las Vegas, 45-50.
- Charlier, J. (1996c), *Les nouvelles frontières du secteur des croisières, Transports* 380, 462-474.
- Charlier, J. (1996d), *New geographical trends in cruise shipping, Second Environment for Tourism Conference*, W. Roehl (ed.), University of Nevada, Department of Tourism, Las Vegas, 51-60.
- Charlier, J. (1997), *La croisière à l'heure overpanamax, Journal de la Marine Marchande* 4038, 1047-1052.
- CLIA (1997), *The Cruise Industry. An Overview*, Cruise Lines International Association, New York.
- Mathisen, O. (1997), *Cruise Industry News. Annual 1997*, Cruise Industry News, New York.
- Peisley, T. (1997), *The World Cruise Ship Industry to 2000*, Travel and Tourism Intelligence, London.
- Ward, D. (1997), *Berlitz Guide to Cruise Shipping and Cruise Ships*, Berlitz, London.
- Wild, P. et al. (1996), *The Cruise Market 1996/97*, Lloyd's Business Intelligence Centre, London.

## Résumé

La communication présente un panorama armatorial, technique et géographique du marché contemporain des croisières maritimes. Elle met en particulier en évidence la concentration de l'offre aux mains de quelques groupes dominants, la recherche d'économie d'échelle, qui se traduit par l'entrée du secteur à l'ère overpanamax et au niveau opérationnel, les complémentarités saisonnières inter- et intrarégionales qui le caractérisent.

**Tableau 1 - Les principaux groupes et armements de croisière  
au 31-12-1996**

	En service		En commande		Notes
	Nombre navires	Total couchettes	Nombre navires	Total couchettes	
<i>Groupe Carnival</i>	25	39 298	6	13 941	(1)
Carnival Cruise Lines	11	25 946	3	8 548	-
Holland America Line	8	12 239	3	5 369	-
Seabourn Cruise Line	3	612	-	-	(2)
Windstar Cruises	3	501	-	-	-
<i>Royal Caribbean Cruise Line</i>	10	20 843	5	13 778	(3)
<i>Groupe P &amp; O</i>	13	18 162	3	7 644	-
Princess Cruises	8	11 821	3	7 644	-
P & O Cruises	4	5 957	-	-	(4)
Swan Hellenic Cruises	1	384	-	-	-
<i>Groupe Costa</i>	8	10 774	1	2 300	-
Costa Crociere	7	9 356	1	2 300	-
Croisières Paquet	1	1 418	-	-	-
<i>Norwegian Cruise Line</i>	6	9 575	-	900	(5)
<i>Celebrity Cruises</i>	5	9 164	1	2 110	-
<i>Star Cruises</i>	6	6 993	2	5 600	-
<i>Groupe Ulysses</i>	5	6 013	-	-	-
Dolphin Cruise Line	3	3 596	-	-	-
Majesty Cruise Line	2	2 417	-	-	-
<i>Royal Olympic Cruises</i>	6	3 767	-	-	-
<i>Cunard</i>	5	3 428	-	-	-

**Tableau 2 - Unités de croisière de plus de 60 000 tjb  
en service au 31-12-1996**

	<b>Armement</b>	<b>Mise en service</b>	<b>Jauge (tjb)</b>	<b>Occupation double</b>	<b>Total passagers</b>
<i>Star Princess</i>	Princess Cruises	1989	63 564	1 470	1 620
<i>Oriana</i>	P & O Cruises	1995	69 153	1 828	1 975
<i>Crown Princess</i>	Princess Cruises	1990	69 845	1 590	1 910
<i>Regal Princess</i>	Princess Cruises	1991	69 845	1 590	1 910
<i>Queen Elizabeth 2</i>	Cunard Line	1969	70 327	nd	1 500
<i>Fantasy</i>	Carnival Cruise Line	1990	70 367	2 044	2 634
<i>Ecstasy</i>	Carnival Cruise Line	1991	70 367	2 040	2 594
<i>Sensation</i>	Carnival Cruise Line	1993	70 367	2 040	2 594
<i>Fascination</i>	Carnival Cruise Line	1994	70 367	2 040	2 594
<i>Imagination</i>	Carnival Cruise Line	1995	70 367	2 040	2 594
<i>Inspiration</i>	Carnival Cruise Line	1996	70 367	2 040	2 594
<i>Century</i>	Celebrity Cruises	1995	70 600	1 750	2 150
<i>Legend of the Seas</i>	Royal Caribbean	1995	70 950	1 804	2 064
<i>Splendour of the Seas</i>	Royal Caribbean	1996	70 950	1 804	2 064
<i>Sovereign of the Seas</i>	Royal Caribbean	1988	73 192	2 276	2 524
<i>Grandeur of the Seas</i>	Royal Caribbean	1996	73 600	1 950	2 432
<i>Monarch of the Seas</i>	Royal caribbean	1991	73 937	2 354	2 744
<i>Majesty of the Seas</i>	Royal caribbean	1992	73 937	2 354	2 744
<i>Costa Victoria</i>	Costa Crociere	1996	75 200	1 950	2 274
<i>Norway</i>	Norwegian Cruise Line	1962	76 049	2 044	2 370
<i>Sun Princess</i>	Princess Cruises	1995	77 000	1 950	2 322
<i>Galaxy</i>	Celebrity Cruises	1996	77 713	1 908	2 262
<i>Carnival Destiny</i>	Carnival Cruise Line	1996	100 940	2 692	3 360

**Tableau 3 - Navires de croisière de plus de 60 000 tjb  
en commande au 31-12-1996**

	<b>Armement</b>	<b>Mise en service</b>	<b>Jauge (tjb)</b>	<b>Occupation double</b>	<b>Total passagers</b>
<i>Rotterdam</i>	Holland America Line	1997	62 000	1 318	1 696
<i>Xdam</i>	Holland America Line	1999	65 000	1 440	1 854
<i>Ydam</i>	Holland America Line	1999	65 000	1 440	1 854
<i>Paradise</i>	Carnival Cruise Line	1998	70 400	2 040	2 594
<i>Elation</i>	Carnival Cruise line	1998	70 400	2 040	2 594
<i>Enchantment/Seas</i>	Royal Caribbean	1997	73 600	1 950	2 432
<i>Rhapsody of the Seas</i>	Royal Caribbean	1997	75 000	2 000	2 435
<i>Vision of the Seas</i>	Royal Caribbean	1998	75 000	2 000	2 435
<i>Super Star Leo</i>	Star Cruises	1998	75 000	2 000	2 800
<i>Super Star Virgo</i>	Star Cruises	1998	75 000	2 000	2 800
<i>Dawn Princess</i>	Princess Cruises	1997	77 000	1 950	2 322
<i>Sea Princess</i>	Princess Cruises	1999	77 000	1 950	2 322
<i>Mercury</i>	Celebrity Cruises	1997	77 700	1 908	2 262
<i>Costa Olympia</i>	Costa Crociere	1998	78 000	nd	2 350
<i>Disney Magic</i>	Disney Cruise line	1998	85 000	1 760	2 800
<i>Disney Wonder</i>	Disney Cruise Line	1998	85 000	1 760	2 800
<i>Carnival Triumph</i>	Carnival Cruise Line	1999	100 900	2 642	3 360
<i>Grand Princess</i>	Princess Cruises	1997	104 000	2 600	3 000
<i>Eagle tbn</i>	Royal Caribbean	1999	130 000	3 100	3 600
<i>Eagle tbn</i>	Royal Caribbean	2000	130 000	3 100	3 600
<i>Star Princess</i>	Princess Cruises	1989	63 564	1 470	1 620
<i>Oriana</i>	P & O Cruises	1995	69 153	1 828	1 975
<i>Crown Princess</i>	Princess Cruises	1990	69 845	1 590	1 910
<i>Regal Princess</i>	Princess Cruises	1991	69 845	1 590	1 910
<i>Queen Elizabeth 2</i>	Cunard Line	1969	70 327	nd	1 500
<i>Fantasy</i>	Carnival Cruise Line	1990	70 367	2 044	2 634
<i>Ecstasy</i>	Carnival Cruise Line	1991	70 367	2 040	2 594
<i>Sensation</i>	Carnival Cruise Line	1993	70 367	2 040	2 594
<i>Fascination</i>	Carnival Cruise Line	1994	70 367	2 040	2 594
<i>Imagination</i>	carnival Cruise Line	1995	70 367	2 040	2 594
<i>Inspiration</i>	Carnival Cruise Line	1996	70 367	2 040	2 594
<i>Century</i>	Celebrity Cruises	1995	70 600	1 750	2 150
<i>Legend of the Seas</i>	Royal Caribbean	1995	70 950	1 804	2 064
<i>Splendour of the Seas</i>	Royal Caribbean	1996	70 950	1 804	2 064
<i>Sovereign of the Seas</i>	Royal Caribbean	1988	73 192	2 276	2 524
<i>Grandeur of the Seas</i>	Royal Caribbean	1996	73 600	1 950	2 432
<i>Monarch of the Seas</i>	Royal Caribbean	1991	73 937	2 354	2 744
<i>Majesty of the Seas</i>	Royal Caribbean	1992	73 937	2 354	2 744
<i>Costa Victoria</i>	Costa Crociere	1996	75 200	1 950	2 274
<i>Norway</i>	Norwegian Cruise Line	1962	76 049	2 044	2 370
<i>Sun Princess</i>	Princess Cruises	1995	77 000	1 950	2 322
<i>Galaxy</i>	Celebrity Cruises	1996	77 713	1 908	2 262
<i>Carnival Destiny</i>	Carnival Cruise Line	1996	100 940	2 692	3 360

**Tableau 4 - Structure géographique de l'offre mondiale de croisière en 1996 (lits-jours)**

	CLIA (1)		Marine Trading (2)		
	(000)	(%)	(000)	(%)	(%)
<i>Amérique du Nord et Centrale</i>	28 182	77,0	35 343	62,3	61,1
Caraïbes et Bahamas	18 673	51,0	25 341	44,7	43,8
Mexique Ouest et Panama	4 493	12,3	4 001	7,1	6,9
Alaska	3 619	9,9	4 355	7,6	7,5
Bermudes et NE Atlantique	1 397	3,8	1 646	2,9	2,9
<i>Europe</i>	5 283	14,4	10 458	18,4	18,1
Méditerranée et Mer Noir	3 448	9,4	8 107	14,3	14,0
Atlantique et Baltique	1 835	5,0	2 351	4,1	4,1
<i>Reste du Monde</i>	2 424	6,6	9 925	17,5	17,1
Hawaï et Pacifique Sud	1 079	2,9	2 699	4,8	4,6
Extrême-Orient et Asie du SE	616	1,7	5 166	9,1	8,9
Afrique et Océan Indien	482	1,3	1 302	2,3	2,3
Amérique du Sud et Antarctique	247	0,7	758	1,3	1,3
<i>Croisières circumterrestres</i>	718	2,0	1043	1,8	1,8
<b>Sous-total</b>	<b>36 607</b>	<b>100,0</b>	<b>56 769</b>	<b>100,0</b>	<b>98,1</b>
Navires inactifs	-	-	1 122	-	1,9
<b>Total général</b>	-	-	<b>57 891</b>	-	<b>100,0</b>
(1) 120 navires, lits bas uniquement		(2) 190 navires, ensemble des couchettes			

(1) Hors participation minoritaire de 30% dans Airtours (Sun Cruises)

(2) Armement contrôlé à 50 %

(3) Une unité sera retirée en 1997

(4) Une unité sera retirée en 1997 et remplacée par une transférée des Princess Cruises

(5) Deux unités devraient être jumboisées en 1970-1998

**Tableau 5 - Evolution 1988-1996 de l'offre mondiale de croisière en fonction des zones de navigation (lits-jours) (\*)**

	1988		1996		Variation absolue (%)
	(000)	(%)	(000)	(%)	
<i>Amérique du Nord et Centrale</i>	20 768	59,5	35 343	62,3	+70,2
Caraïbes et Bahamas	14 798	42,4	25 341	44,7	+71,2
Mexique Ouest et Panama	2 374	6,8	4 001	7,1	+68,5
Alaska	2 261	6,5	4 355	7,6	+92,6
Bermudes et NE Atlantique	1 335	3,8	1 646	2,9	+23,3
<i>Europe</i>	6 916	19,8	10 458	18,4	+51,2
Méditerranée et Mer Noir	4 928	14,1	8 107	14,3	+64,5
Atlantique et Baltique	1 988	5,7	2 351	4,1	+18,3
<i>Reste du Monde</i>	5 943	17,0	9 925	17,5	+67,0
Hawaï et Pacific Sud	1 992	5,7	2 699	4,8	+35,5
Extrême-Orient et Asie du SE	1 792	5,1	5 166	9,1	+188,3
Afrique et Océan Indien	996	2,9	1,302	2,3	+30,7
Amérique du Sud et Antarctique	1 163	3,3	758	1,3	-34,8
<i>Croisières circumterrestres</i>	1 296	3,7	1 043	1,8	-19,5
<b>Total général (**)</b>	<b>34 923</b>	<b>100,0</b>	<b>56 769</b>	<b>100,0</b>	<b>+62,6</b>

Source : Marine Trading (\*) Total des couchettes (\*\*) Hors unités désarmées

**Tableau 6 - Variations saisonnières de l'offre mondiale de croisière (lits-jours)**

	Premier trimestre		Deuxième trimestre		Troisième trimestre		Quatrième trimestre	
	(000)	(%)	(000)	(%)	(000)	(%)	(000)	(%)
<i>Amérique du Nord et Centrale</i>	8 588	62,1	8 510	59,6	8 434	56,6	9 811	65,9
Marchés annuels (1)	8 588	62,1	6 192	44,4	5 031	33,7	9 531	64,0
Marchés saisonniers (2)	-	-	2 318	15,2	3 403	22,9	280	1,9
<i>Europe</i>	479	3,5	3 527	24,7	4 585	30,8	1 867	12,5
Méditerranée et Mer Noire	479	3,5	2 636	18,5	3 157	21,2	1 835	12,3
Atlantique et Baltique	-	-	891	6,2	1 428	9,6	32	0,2
<i>Reste du monde</i>	3 144	22,7	2 164	15,2	1 878	12,6	2 739	18,4
Marchés annuels (3)	2 275	16,4	1 865	13,1	1 764	11,8	1 961	13,2
marchés saisonniers (4)	869	6,3	299	2,1	114	0,8	778	5,2
<i>Croisières circumterrestres</i>	954	6,9	73	0,5	-	-	16	0,1
<b>Sous-total</b>	<b>13 165</b>	<b>95,2</b>	<b>14 274</b>	<b>100,0</b>	<b>14 897</b>	<b>100,0</b>	<b>14 433</b>	<b>96,9</b>
Navires inactifs	663	4,8	-	-	-	-	459	3,1
<b>Total général</b>	<b>13 828</b>	<b>100,0</b>	<b>14 274</b>	<b>100,0</b>	<b>14 897</b>	<b>100,0</b>	<b>14 892</b>	<b>100,0</b>
(1) Caraïbes, Bahamas, Mexique Ouest et Panama				(3) Hawaï, Pacific Sud, Extrême-Orient et Asie du Sud-Est				
(2) Alaska et Nord-Est Atlantique				(4) Océan Indien, Afrique, Amérique du Sud et Antarctique				