

L'impact de la croissance du transport maritime de passagers dans le développement de l'attrait touristique des villes-ports. Étude de cas dans la rangée nord-européenne

The impact of the growth of maritime passenger transport in the development of the tourist attraction of city-ports. Case study in the Northern Range.

Gwennaëlle FURLANETTO¹
Université du Havre
gwenfurlanetto@gmail.com

Résumé

La croisière est un secteur qui connaît une croissance indéniable depuis les années 1970. C'est également un secteur qui connaît de belles retombées économiques, que ce soit pour les compagnies de croisière ou pour les villes portuaires qui accueillent ces géants des mers. Cet article a pour but de présenter la construction d'un modèle d'organisation fonctionnelle de la ville portuaire de croisière. Une enquête de terrain sur plusieurs ports de la rangée nord-européenne, combinée avec une recherche des facteurs d'attractivité de l'hinterland de ces ports, permet de dégager des tendances d'organisation spatiale qui sont donc l'origine du modèle présenté. Celui-ci sera alors discuté sur la base d'autres modèles portuaires existants. Cet article qui apparaît comme une pierre supplémentaire à l'édifice de la recherche académique sur les croisières, est surtout une construction inédite.

Mots-clés : Croisière, ville portuaire, modèle, organisation fonctionnelle, attractivité.

Abstract

The cruise is a sector who knows undergone undeniable growth since the 70s. It is also a sector with nice economic benefit, either for cruise companies or for port cities that host these sea giants. This article aims to present the construction of a model of functional organization of the port city of cruise. A field survey on multiple ports of the Northern European row combined with a search for the factors of attractiveness of the hinterland of these ports permitted to release spatial organization tendencies that are the origin of the model presented. To conclude, this model will be discussed on the basis of other existing port models. This article appears mostly as an additional knowledge of cruise on the academic research but is primarily a novel construction.

Key-words: Cruise, cities port, model, functional organization, attractivity.

¹ 4, rue des Conceptionnistes, 1400 Nivelles, Belgique

INTRODUCTION

De nos jours, la croisière est un secteur qui compte sur le plan économique et qui est sujet à une forte médiatisation (actualités, films, publicités, reportages). Elle touche de plus en plus de régions du monde. Tirant des avantages combinés du secteur des transports et de celui du tourisme, elle a connu, depuis ses débuts, une croissance supérieure à celle du tourisme pris dans son ensemble. La croissance annuelle depuis les années 1980 fut en effet en moyenne de 8,2 % par an pour la croisière, alors qu'elle n'a été que de 4,1 % pour le secteur du tourisme en général (Dehoorne, 2011). Le nombre de passagers a donc augmenté de 200 % grâce à un taux de remplissage des bateaux toujours très élevé et parfois même supérieur à 100 %. Cette croissance s'explique également en partie par l'augmentation constante de la taille des navires. En 50 ans, la croisière est passée d'un mode de transport pour l'élite et les classes aisées à un mode de tourisme pour ces mêmes classes et, pour finir, au tourisme de masse.

En plus de cette croissance économique, on observe également une dispersion géographique du secteur et une croissance progressive d'anciens marchés de niche. Cantonnée à l'origine au bassin des Caraïbes répondant aux standards des trois S du tourisme de masse (*Sea, Sand and Sun*), la croisière s'est étendue non seulement à l'Amérique du Nord de manière saisonnière mais également à l'Europe. D'abord focalisée sur le bassin méditerranéen, de plus en plus de bateaux prennent place en Europe du Nord. Les bassins asiatique et océanien, vus comme des bassins de niche pendant ces dix dernières années, connaissent également une croissance fulgurante grâce à la montée en nombre de la classe aisée et de la classe moyenne locale.

Cette dispersion géographique est également combinée à un étalement saisonnier. Des bassins aux conditions climatiques moins favorables tels que l'Europe scandinave, accroissent leur saison des croisières au fil des ans, l'allongeant alors de plusieurs semaines, voire de plusieurs mois. Grâce à ces deux phénomènes de dispersions spatiales et temporelles combinés, les autorités régionales et communales observent un intérêt grandissant pour le secteur des croisières.

En 2012, l'Europe a pu bénéficier de 37,9 milliards € de retombées globales (GP Wild, 2011) provenant des différents acteurs. Les armateurs ont, par exemple, investi 15,5 milliards €, que ce soit pour les dépenses de ravitaillement de leurs navires, ou pour des services liés aux compagnies de croisière. Les chantiers navals permettent aussi d'importantes retombées en termes financiers ou d'emplois pour les régions dans lesquelles ils sont implantés (3,9 milliards €). Enfin les dépenses des passagers et membres d'équipage dans les ports d'escales se sont également accrues atteignant plus de 2,5 milliards € en 2012. Les passagers sont cependant plus dépensiers que les membres d'équipage : ils dépensent en moyenne 77 € par personne dans les ports d'embarquement et 62 € par personne dans les ports d'escale, contre 21 € par personne pour les membres de l'équipage. Ces retombées financières sont également couplées à des retombées en termes d'emploi et d'image.

Malgré tous ces facteurs de croissance ou d'intérêts économique et géographique, la croisière est souvent mal cernée par les chercheurs universitaires. Elle est pourtant un sujet aux multiples facettes et peut concerner de très nombreuses disciplines scientifiques (médecine, sociologie, économie, géographie, ingénierie...). Les enjeux du secteur et leurs conséquences sont indéniables pour les compagnies, les ports et les villes portuaires. Dans ce contexte, il apparaît alors utile de mieux comprendre les éléments intervenant dans le secteur croisière de manière à mieux cerner les enjeux d'un développement de celui-ci.

Le questionnement s'est alors posé sur les facteurs pouvant attirer les compagnies de croisières à se déployer dans tel ou tel port. Cette étude étant ancrée dans le cadre d'une thèse de doctorat financée par la communauté d'agglomération du Havre, il a paru essentiel de pouvoir avoir une comparaison valable entre Le Havre et d'autres ports. Le critère de choix de la zone d'étude s'est alors donc fait d'un point de vue géographique *via* le concept

de rangée portuaire, la rangée concernée pour le port du Havre étant la rangée nord-européenne (Vigarié A., 1964). Il est vrai qu'au sein de cette dernière, il existe plusieurs ports d'importance mondiale mais ce sont surtout des ports capitaux pour l'Europe et son économie. La croisière y figure alors comme un secteur économique de moindre importance pour l'activité portuaire. Il faut comprendre que l'intérêt du développement de la croisière est considéré comme un atout pour la ville portuaire plutôt que pour le port lui-même. En 2014, de nouveaux ports de croisière émergent même au sein de cette rangée et la croissance fulgurante d'autres ports modifie intégralement le classement des ports étudiés. Les ports sélectionnés furent alors Le Havre, Zeebrugge, Anvers, Rotterdam, IJmuiden, Amsterdam, Bremerhaven et Hambourg. En analysant ceux-ci de manière globale sur l'ensemble de la rangée, on observe qu'ils se positionnent avec un arrière-pays commun : l'Europe de l'ouest. L'hinterland d'une rangée est un concept né pour définir la région desservie par un port, ce qui est en soi son arrière-pays. Néanmoins, le terme est entré dans le langage courant du géographe. Par extension, l'hinterland se définit comme tout espace fournissant des ressources à un nœud de réseau qui fonctionne comme commutateur avec cet espace. Appliqué spécifiquement à la géographie, quelques variations peuvent être présentées. On parlera en effet plutôt d'un espace polarisé autour d'un lieu central, ou d'une aire d'approvisionnement. On peut également parler d'aire d'influence d'un établissement partiellement localisé dans un lieu central (Lévy & Lussault, 2013). Toutes ces définitions tendent à définir ce lieu central comme le port de croisière et son hinterland comme son aire d'influence.

A partir de notre questionnement de départ et de la particularité de cette zone d'étude, une hypothèse est envisageable : *le développement spectaculaire de l'activité de croisière introduit une forte dimension portuaire liée au tourisme dans les ports de la rangée nord-européenne, ce qui se traduit par d'importantes évolutions territoriales et fonctionnelles de ces ports*. L'objectif est donc de comprendre comment la croisière est impliquée et apparaît dans les interactions spatiales et sociales entre villes et ports et de comprendre pourquoi une rangée portuaire, n'étant pas *a priori* le lieu de la croisière, se développe autant depuis ces dix dernières années.

C'est dans cette optique que viennent s'intégrer les démarches de la modélisation (Brunet, 2000). La modélisation est un énoncé théorique qui repose sur une élaboration schématique et formelle dans un langage précis, et dépasse donc le réel. C'est un schéma qui permet de rendre compte de la réalité de manière simplifiée. Le modèle permet d'expliquer comment elle fonctionne mais pas pourquoi elle fonctionne de cette manière. Dans le cas présent, un modèle graphique rend compte des évolutions territoriales et fonctionnelles au sein des villes portuaires. L'analyse du modèle de la ville portuaire de croisière pourrait être mise en parallèle avec la théorie du triptyque portuaire développée par André Vigarié, père de la géographie maritime française. En effet, celui-ci considère le port comme l'interface entre un foreland, espace maritime international, et un hinterland, espace terrestre plutôt national (Vigarié, 1979). A l'opposé, la croisière, en tant que séjour touristique et non en tant qu'industrie internationale, est un mode de vacances qui connecte un espace terrestre international à un espace maritime régional. En effet, des touristes en provenance de nombreux pays, parfois très distants, vont se déplacer vers un port de départ précis pour effectuer une croisière sur certaines côtes (parfois d'un seul pays, parfois de plusieurs). Par exemple, des américains et des asiatiques vont prendre une croisière au départ d'Amsterdam pour visiter les grandes capitales de l'Europe du Nord-Ouest.

On peut donc constater que la croisière est un sujet relativement complexe car elle intègre une grande diversité de bassins de navigation et d'acteurs. Elle peut être étudiée sous de multiples facettes et *via* de nombreuses disciplines scientifiques. Pour mieux cerner cette complexité, nous avons choisi de garder une approche systémique du sujet de manière à pouvoir comprendre le phénomène dans sa globalité.

I – MÉTHODOLOGIE

1- Définition des critères d'attractivité pour les compagnies de croisières

Afin de rendre compte du possible impact de l'essor de la navigation de croisière sur le développement touristique des villes portuaires nord-européennes, il était nécessaire de se confronter à la réalité du terrain. Lors de ces visites de terrain, plusieurs types d'informations ont été récoltées en cinq grandes catégories :

- les services attirant les compagnies de croisière à faire escale dans la ville portuaire donnée,
- les facteurs d'attractivité de la ville portuaire,
- le niveau de service relatif à l'accessibilité géographique de la ville,
- les infrastructures techniques,
- l'aménagement urbain.

Les facteurs d'attractivité pour les compagnies furent définis comme la présence/absence d'agences de voyages, la diversité d'offres d'excursions, et enfin les dispositifs de sécurité. Il va également de soi que les infrastructures techniques (nombre et longueur des quais, tirant d'eau...) sont également un facteur d'attrait pour les compagnies de croisières en escales. Les facteurs d'attractivité de la ville sont, quant à eux, représentés par les accès au terminal croisière tels que la présence de transports en commun, de taxis ou de navettes, les infrastructures au sein même du terminal ou encore la multifonctionnalité de ce dernier. Le phénomène d'arrière-pays s'applique ici grâce notamment à un réseau de transport important et ramifié. L'accessibilité de la croisière en termes de transports peut s'observer sur trois niveaux : le réseau routier, le réseau ferroviaire, et la présence de hub aéroportuaires. Les connexions entre l'arrière-pays et les zones portuaires peuvent donc tout autant se faire par la route que par le rail.

De manière à expliciter l'offre d'excursion, il est possible de rendre compte de la portée touristique du territoire en utilisant l'indicateur du patrimoine mondial de l'UNESCO. L'Europe de l'Ouest possède un passé médiéval fort et fut aussi marquée par la révolution industrielle et intellectuelle. Tous ces éléments se visualisent dans le patrimoine UNESCO (UNESCO Centre du patrimoine mondial, 2014). Il est représenté de manière équitable sur l'ensemble des continents et permet d'indiquer le patrimoine d'un pays considéré comme chef-d'œuvre de l'humanité et devant être préservé. Ce sont également des attractions qui sont des témoignages d'échanges d'influences, d'une tradition culturelle, ou d'une civilisation disparue. L'ensemble de ces sites sont reconnus internationalement et deviennent donc des attractions touristiques de premier plan pour les touristes en escale. La majorité des patrimoines inscrits en Europe du nord-ouest sont des patrimoines de type culturel. Au sein de ceux-ci, les premiers pouvant être dénommés sont les centre-villes. Cette attractivité culturelle permet de diminuer l'importance du climat sur la fréquentation touristique.

En parallèle à ce travail de terrain au sein des ports, une collecte de données à l'échelle régionale a alors permis de rendre compte de la desserte en transport, des foyers de population ou encore de l'attractivité touristique créant cet arrière-pays commun.

En ayant pris en compte le contexte global entourant les différents ports de la rangée de même que des indicateurs plus locaux relatifs à la croisière ou au tourisme, il devient alors possible d'analyser les répercussions que les uns peuvent avoir sur les autres.

2- Schématisation de l'aménagement des villes portuaires selon le développement de la croisière

La première étape avant d'aboutir à un modèle de la ville portuaire de croisière vise à rendre compte de l'aménagement touristique et urbain des ports de notre étude. Le flux de touristes au sein de la ville se fait vers des lieux privilégiés tels que des quartiers ou bâtiments touristiques, des quartiers commerçants... Pour rendre compte de ces lieux d'attractions, cinq types d'éléments surfaciques peuvent être répertoriés et cartographiés

pour chacune des villes d'étude : les espaces d'attrait touristiques, les espaces commerciaux, les espaces résidentiels, et les espaces à vocation industrielle ou portuaire. De nombreux canaux ou cours d'eau, pouvant mailler la ville et le port, ont également été cartographiés. Pour relier les différents quartiers de la ville et le terminal croisière, il était essentiel de rendre compte du réseau de transport. Deux types de transports ont alors été représentés : le transport ferroviaire et le transport public urbain en site propre à savoir le réseau de métro et/ou de tramway. Dans le cas où aucun transport en site propre n'est présent, les lignes de bus ont alors été intégrées aux cartes. Enfin, sont indiqués les éléments d'ordre ponctuel. Le premier est bien entendu la localisation du terminal. Les emplacements des gares ferroviaires et maritimes ont également été indiqués de même que les attractions touristiques ponctuelles (lieux-dits, bâtiments...).

Sur la base des cartographies de chacune des villes réalisées grâce au travail de terrain présenté dans la méthodologie, il est possible de schématiser les villes de croisières (Fig.2). Notons ici que les caractéristiques nécessaires pour un bon développement de la croisière dans une ville d'escale et dans un port tête de ligne ne sont pas les mêmes. Nous nous sommes alors concentré ici sur les éléments intervenant lors de l'escale de paquebots de croisière. Notons finalement que des éléments dynamiques font également partie des relations entre croissance de la croisière et développement touristique, mais elles ne seront pas représentées ici. Elles seront cependant appliquées par la suite sur le modèle global aux huit ports d'étude.

En parallèle à l'analyse fournie au niveau de la ville, il était important de mieux cadrer l'attrait touristique au sein de l'hinterland de la ville portuaire. En effet, le port de croisière dépend profondément de son arrière-pays, que ce soit pour la diversité d'excursions qu'il propose ou pour son accessibilité routière, ferroviaire ou aérienne. L'analyse de l'offre d'excursion permet alors de rendre compte partiellement de la logique suivie par le port d'escale. De manière à modéliser les flux de touristes au sein de la ville d'escale et de la région, l'analyse de l'offre d'excursions pour chacun des ports d'étude s'est révélée comme un indicateur efficace. L'*Atlantic Alliance*, regroupant entre autres les ports de cette étude, propose, à l'attention des compagnies de croisières voulant faire escale dans les villes membres, un aperçu des excursions les plus attractives selon le laps de temps disponible (Atlantic Alliance, 2014).

Trois catégories peuvent être différenciées (Fig.1). La première comprend les activités réalisables en deux heures, la deuxième comprend les activités à faire en une demi-journée, et enfin la troisième catégorie englobe les lieux à voir en une journée complète, voire plus. Peu de villes portuaires ont assez de potentiel pour attirer à elles seules les trois catégories d'excursions. Au sein de la rangée, seules deux villes accueillent les trois types d'excursions : Amsterdam et Hambourg. La ville d'Anvers accueille les excursions de quelques heures ou d'une demi-journée mais peu souvent celles d'une journée complète. Dans le cas d'une excursion de plus de huit heures, les touristes se rendent dans la capitale belge, Bruxelles, ainsi qu'à Waterloo. Rotterdam, Le Havre et Bremerhaven s'affichent comme des villes d'escales attractives pour quelques heures. Enfin, Zeebruges et Ijmuiden ne sont, dans ce cas-ci, que des ports et non pas des villes intéressantes pour les touristes en escale. Notons que ces observations s'établissent sur la majorité du flux de touristes. Il est bien évident que certains touristes restent une journée entière dans la ville du Havre par exemple. L'utilisation des systèmes d'information géographique permet de combiner cette couche d'informations avec celles plus techniques telles que les réseaux de transports ou le patrimoine inscrit à l'UNESCO. Plusieurs des villes indiquées comme destinations d'excursions sont des villes inscrites à l'UNESCO telles que Le Havre, Paris, Bruges, et Amsterdam. Pour les autres excursions proposées, on peut constater que plusieurs bâtiments historiques, culturels, ou plusieurs zones naturelles inscrites s'intègrent au sein de ces villes. On observe également que les ports sont bien connectés aux destinations d'excursions grâce au réseau autoroutier permettant aux autocars de touristes de se déplacer facilement d'une attraction à l'autre sans perdre trop de temps en trajet.

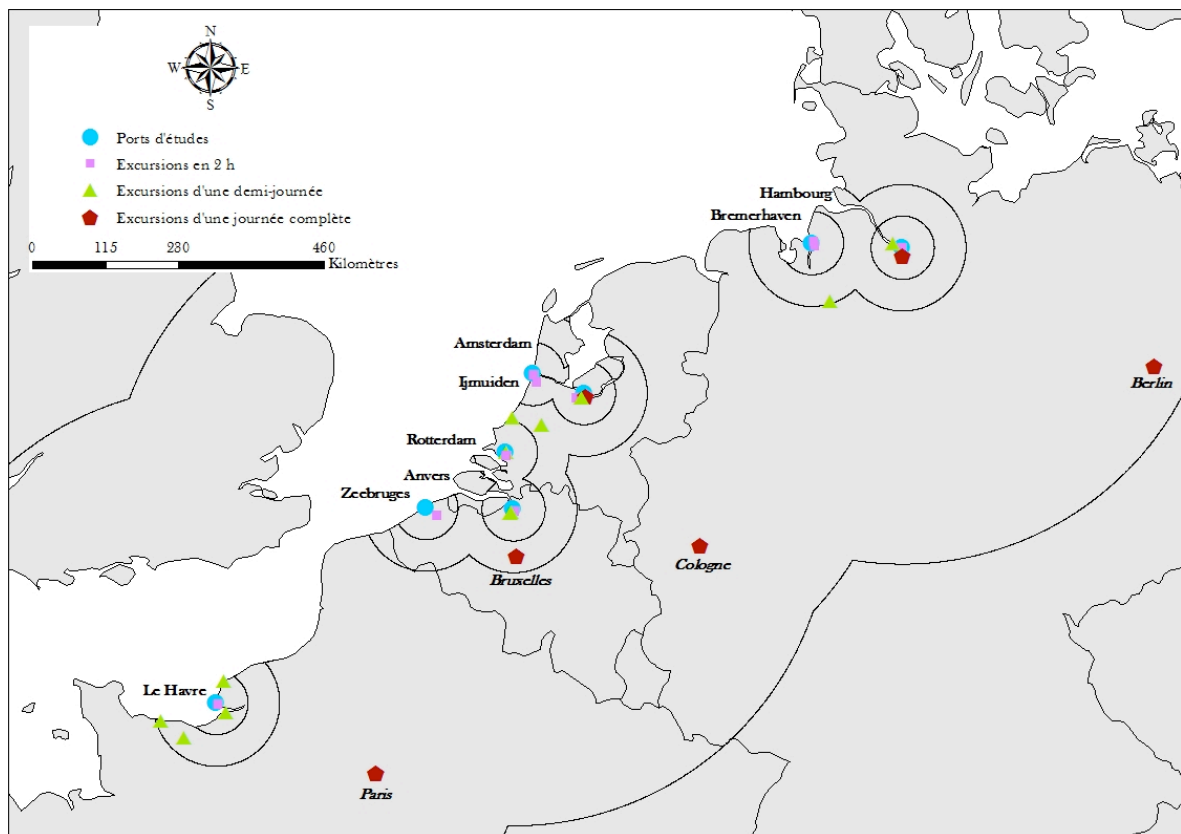


Fig.1 - Offre d'excursion selon la durée pour les ports étudiés

Cette analyse au niveau de la ville et au niveau de l'arrière-pensée touristique ont déjà permis de mettre en évidence quelques différences entre les ports. Zeebrugge et Ijmuiden apparaissent clairement comme des ports « Gateway ». Ils ne servent quasiment qu'en tant qu'infrastructures de débarquement pour des passagers en transit vers de plus grosses zones d'attrait touristique. D'un autre côté, Hambourg et Amsterdam sont tout l'inverse. Les passagers débarquent pour visiter la ville portuaire même et ses alentours. A mi-chemin, se trouvent les autres ports qui attirent tout autant pour la ville portuaire que pour d'autres centres touristiques. Les compagnies font alors en sorte de ne pas avoir des ports qui desservent exactement la même zone touristique au sein d'un itinéraire donné. Par exemple, une compagnie choisira entre Ijmuiden et Amsterdam en fonction des disponibilités et des contraintes techniques mais ne placera pas ces deux ports dans le même circuit.

3- Comparaison des schémas d'organisation fonctionnelle

Sur la base des observations de terrain cartographiées telles qu'elles le sont dans la réalité, les principales composantes de chacune des villes d'observation ont donc été schématisées. Ces schémas d'observations peuvent maintenant être comparés les uns aux autres dans le but de retirer des grandes lignes communes et, de la sorte, poser les bases d'un modèle théorique de la ville de croisière (Fig.2). Tout d'abord, sur les huit schémas proposés, deux apparaissent comme fortement différenciés : ceux d'Ijmuiden et de Zeebrugge, qui seront donc analysés à part. Les six autres schémas suivent par contre une logique commune. Plusieurs éléments ressortent en effet comme identiques :

- Premièrement, une distinction claire entre l'espace industrialo-portuaire et l'espace urbain (touristique ou résidentiel).

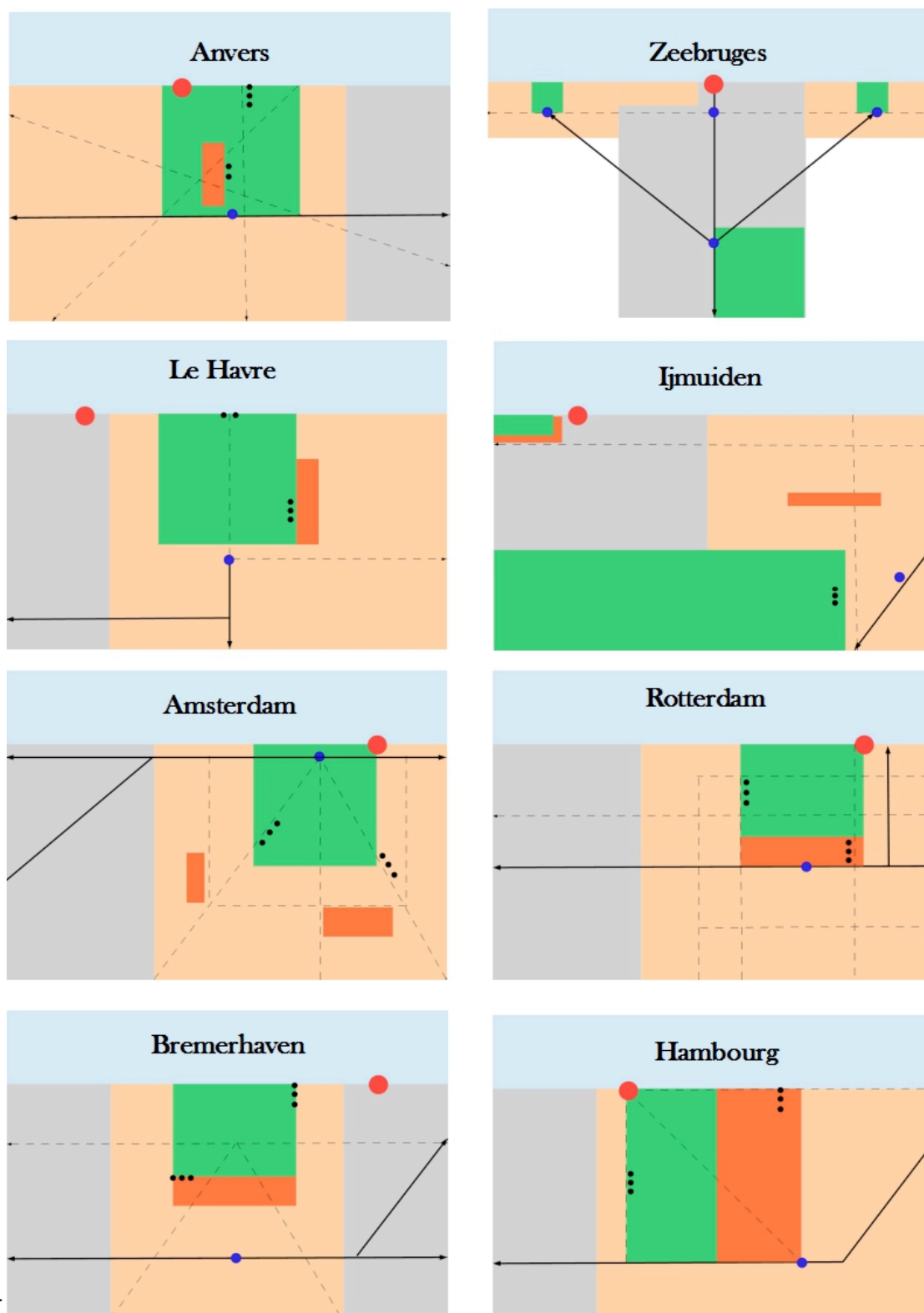


Fig.2 -

Comparaison des schémas d'organisation fonctionnelle

- Deuxièmement, une localisation privilégiée de l'espace urbain touristique au centre de la zone urbaine résidentielle et en contact avec la mer ou le fleuve, car cet espace est souvent le cœur historique et touristique de la ville.
- Troisièmement, les espaces commerciaux sont en contact direct avec le centre urbain historique et peuvent même être intégrés au sein de ce centre.

- Les éléments linéaires et ponctuels sont localisés moins uniformément d'une ville à l'autre. Les lignes ferroviaires, dans ces six villes, traversent les villes de part en part sans faire de distinction quant à l'espace fonctionnel dans lequel elles se trouvent. La gare ferroviaire se trouve cependant toujours dans l'espace résidentiel, voire en contact entre l'espace urbain résidentiel et l'espace urbain touristique. Enfin, les transports urbains sont généralement bien répartis dans les deux zones urbaines et desservent toujours le front d'eau.
- En dernier lieu, la localisation du terminal de croisière est remarquable. Il est préférentiellement placé au contact entre espace portuaire et résidentiel ou alors au contact entre espace résidentiel et espace urbain touristique et évidemment toujours en contact direct avec les voies navigables. Cependant son emplacement n'est pas identique d'une ville à l'autre, quelle que soit l'organisation des espaces fonctionnels.

De manière générale, on observe donc trois zones : une zone portuaire clairement définie en bordure de ville, une zone urbaine touristique en contact avec l'eau en plein centre de la zone résidentielle et enfin une zone commerciale faisant la jonction entre les deux zones urbaines. Ces zones sont drainées par différents réseaux de transport.

Zeebruges et IJmuiden ne se construisent pas sur le même schéma car, s'il s'agit certes de petites villes, il s'agit surtout des avant-ports maritimes de villes beaucoup plus importantes. Elles sont même difficilement comparables car le schéma de Zeebruges englobe plusieurs agglomérations alors que celui d'IJmuiden n'en compte qu'une seule principale. Cependant, un parallèle entre le port belge et les six autres schémas analysés précédemment peut être fait si on considère la ville de Bruges comme l'espace urbain touristique et le front de mer comme l'espace résidentiel. Cette dernière distinction est cohérente par le fait que la côte belge est urbanisée sur la quasi-totalité de son front de mer. La différence avec les autres schémas est établie alors sur le fait que la zone industrialo-portuaire entre directement en contact avec l'espace touristique. Elle est également desservie par une ligne ferroviaire et non par une ligne de transport urbain. Le schéma d'IJmuiden se distingue des autres par une implantation touristique et commerciale au sein d'un espace à majorité industrielle ou portuaire. C'est également près de cette implantation touristique que s'est localisé le terminal croisière. La mise en exergue de ces différents espaces fonctionnels permet de dégager une logique commune, qui est à la base d'un modèle de la ville portuaire de croisière.

II - RÉSULTATS

1- Organisation fonctionnelle

En Europe, la plupart des ports de croisière peuvent être vus comme des ports hybrides. En effet, ceux-ci sont à la fois un point de départ et/ou d'arrivée de certains itinéraires de croisière et des ports d'escales pour d'autres itinéraires. La modélisation du port de croisière doit donc prendre en compte l'ensemble des facteurs intervenant dans la construction et le développement du port. Notons également qu'être un port de départ est plus intéressant d'un point de vue économique qu'être une simple ville d'escale, grâce à trois possibles rentrées financières. La première vient des compagnies comme suite aux dépenses de ravitaillement, la deuxième des passagers lors d'achats de biens, de nuits d'hôtels ou de visites, et la dernière des membres d'équipage. Dans cette optique, le modèle présenté ci-après englobe ces caractéristiques du port de départ et du port d'escale. Ce modèle a été construit grâce à la comparaison des modèles des ports de croisière de la rangée nord-européenne analysée précédemment. Les relations existantes entre les différentes parties prenantes du secteur croisière (acteurs portuaires, acteurs de la ville, acteurs touristiques et commerçants) ont également été intégrées au modèle. Il est important de rappeler ici qu'un modèle est une représentation simplifiée de l'espace. Il est donc impossible d'y inscrire tous les facteurs intervenant dans le bon développement de la croisière. Chacun des points suivants aborde une des structures ou dynamiques entrant en compte dans le modèle de la ville croisière.

Quatre sphères d'acteurs apparaissent, correspondant aux quatre espaces fonctionnels présentés dans les modèles ville par ville : les acteurs portuaires sont les gestionnaires de l'espace portuaire, les acteurs de la ville sont les gestionnaires de cette dernière, les acteurs du tourisme sont présents et améliorent l'espace urbain touristique, et enfin les commerçants sont les acteurs directs de l'espace commercial. Entre ces quatre sphères d'acteurs, trois interactions sont observées.

- Une interaction principale est celle agissant entre la ville et les acteurs du tourisme. Il va en effet de soi que le tourisme fait partie intégrante de la ville, et est géré par celle-ci mais en parallèle à la gestion courante de la cité. Il s'agit donc plutôt d'une facette de la ville que d'une sphère d'acteurs à part entière, sachant de plus que toutes les attractions touristiques ne font pas partie du domaine public. Les collaborations existantes entre ville et tourisme sont représentées par exemple par l'office de tourisme. Dans ce cas de figure, l'interaction se fait alors à double sens. La ville se charge de l'allocation des budgets pour chacune de ces zones d'attrait touristique et l'office de tourisme assure la promotion de la ville et des attractions touristiques sur les plans régional, national et à l'international, ce qui, à long terme, permet éventuellement des rentrées d'argent pour la ville (par les taxes de séjour dans les hôtels par exemple).
- La deuxième interaction entre acteurs est celle existant entre la ville et ses commerçants. Ceux-ci sont généralement indépendants et sont une partie de l'économie de la ville. C'est également *via* la ville que certains commerçants obtiennent une localisation de leur activité au plus près des zones d'affluence comme peuvent l'être les zones touristiques (permis d'exploitation...).
- La troisième interaction entre acteurs s'applique entre la ville et le port. Indépendant ou géré par la ville, il reste toujours dépendant de cette dernière, ne fût-ce que pour la main d'œuvre. Dans le cas de la croisière, cette interrelation peut s'avérer encore plus importante vu qu'elle implique une promotion tant dans les infrastructures portuaires que dans l'image de la ville par exemple. Il apparaît par exemple que la gestion de la croisière à Amsterdam se fait par un collectif d'acteurs. Ceux-ci viennent du privé, de la ville, du port, des associations des commerçants... La ville et le port sont alors associés dans la promotion de la navigation de croisière.

Une distinction peut être faite concernant les flux : entrant ou sortant. Quatre types de flux de passagers entrant peuvent se présenter. Le premier, le plus classique, est celui correspondant au flux de passagers descendant du bateau de croisière lors de son escale dans la ville. Ce flux vient donc de l'international (ou d'autres espaces nationaux) par la mer ou le fleuve et pénètre dans la ville par l'intermédiaire du terminal croisière (en rouge au centre du schéma). Deux autres types de flux entrant peuvent également apparaître dans le cas où la ville est un port de départ pour les itinéraires de croisières. Dans un premier cas, les touristes de la ville ou de la région se rendent au terminal croisière pour embarquer à bord du navire. Dans un second cas, les touristes viennent de plus loin que la région, voire de l'étranger grâce à la présence d'un aéroport. Enfin, un dernier type de flux intervient lorsque la ville de croisière est une ville très attractive. Elle attire alors des touristes provenant de l'arrière-pays.

Finalement, trois types de flux sortant apparaissent au départ du terminal de croisière. Le premier est celui des touristes allant directement du terminal vers la zone urbaine touristique de la ville d'escale. C'est par exemple le cas d'une grande majorité de passagers de croisière en escale à Amsterdam. Le second flux est celui des touristes se rendant vers les zones commerciales. De nombreux magasins, en accord avec les gestionnaires de croisières, proposent des produits dispensés de TVA. On observe particulièrement ce phénomène au sein des Caraïbes. Les passagers ne sont même pas obligés de sortir de l'enceinte portuaire pour faire leur shopping. Enfin, le dernier flux sortant est celui des passagers se rendant en excursion vers des points d'attrait touristique régionaux. Les passagers en escale au Havre peuvent par exemple se rendre en visite au Mont-St-Michel, sur les plages du débarquement, à Étretat ou encore à Paris.

Le réseau de transports urbains n'est souvent pas lié du tout au développement touristique de la ville mais il arrive que quelques aménagements soient mis en place spécifiquement pour ce dernier. Quatre modes de transports ont été retranscrits ici dans le schéma des transports. Le premier est le transport urbain. Dans une optique de développement durable, les transports publics en site propre tels que le tram ou le métro sont privilégiés par rapport aux transports publics tels que le bus. De plus, ces modes de transport nécessitent de plus gros investissements que ce soit pour les infrastructures ou pour le matériel roulant. Ce réseau urbain draine de manière plus ou moins uniforme la ville. Le deuxième type de transport est le transport routier. Ce type a été principalement intégré pour illustrer la connexion entre la ville et les attractions touristiques. Même s'il est également présent au sein du district urbain, nous avons principalement représenté le réseau routier de l'hinterland souvent indiqué par le réseau autoroutier. Le troisième type de transport est le transport ferroviaire. La ligne ferrée traverse souvent la ville en direction d'autres villes de l'hinterland ou plus lointaines si elle est construite pour le transport à grande vitesse. Même s'il est en site propre et généralement public, le transport ferroviaire se distingue du premier type de transport cité ici par le fait qu'il n'est pas exclusivement urbain. Enfin le dernier type de transport est le transport maritime. Celui-ci peut se présenter de trois manières. La première est évidemment le transport de passagers dans le cadre d'une croisière océanique ou fluviale. La deuxième est le transport *via* ferry. Dans le cas du Havre, seule une ligne directe vers Portsmouth existe mais, dans le cas des ports de la mer Baltique, ceux-ci possèdent de nombreuses lignes vers les villes voisines, parfois même vers les villes d'autres pays. Le troisième type de transport maritime s'illustre par des navettes fluviales. Celles-ci s'organisent comme des taxis. Dans le cas de villes fortement drainées par des réseaux de canaux, il est souvent plus rapide de faire appel à des navettes maritimes ou fluviales qu'à des transports terrestres.

Le développement de la croisière dans une ville est souvent l'occasion de repenser l'interface-ville-port. De nombreuses villes mettent alors en place des politiques d'aménagement du front de mer et de l'interface entre ville et port (en brun sur le modèle). Différents exemples d'intégration de la croisière au sein du front de mer seront notamment présentés en fin de chapitre. Le retour de la ville vers le port est riche d'opportunités. De plus en plus de villes portuaires pensent à remodeler leur interface ville-port ; trois exemples sont présentés. La ville de Cape Town a, par exemple, mis en place des espaces commerciaux et ludiques à proximité d'espaces portuaires actifs notamment grâce à la construction navale (Charlier, 2007). La ville propose également des animations en utilisant différents bassins portuaires. La ville de Gênes a aménagé les bords du vieux port et de la ville historique notamment en réhabilitant d'anciens dépôts de coton qui offrent maintenant une salle de spectacle et une patinoire durant l'hiver. À côté de ces anciens dépôts, une longue promenade piétonne a été construite permettant aux habitants et aux touristes de longer le front de mer. Le long de celle-ci, plusieurs musées peuvent être visités dont un aquarium. La ville a lancé un concours d'architectes et de designers pour redessiner le Ponte Parodi permettant de donner une image moderne au front de mer. La ville de Sydney, implantée au sein d'une baie, présente plusieurs kilomètres de front de mer pouvant être exploités. Darling Harbour est un port adjacent au centre-ville de Sydney proposant de nombreux espaces publics offrant de cette manière un lieu de détente et de loisirs, le tout sécurisé au sein d'un espace piétonne. La redynamisation complète du quartier devrait être complète d'ici 2020. C'est au sein de ce quartier que se développe le terminal croisière. L'un des acteurs les plus connus du redéveloppement des interfaces villes-ports est l'AIVP. Il s'agit de la seule organisation internationale rassemblant les acteurs publics et privés intervenant dans le développement des villes portuaires. (AIVP, 2014)

2- Le modèle de la ville portuaire de croisière

Le modèle de la ville de croisière, développé dans la suite de ce point, s'organise en combinant les différents schémas préparatoires analysés auparavant. Six composantes ont été répertoriées : le transport, les relations sociales, les flux de passagers (entrant et sortant),

les flux de marchandises, et les aménagements urbano-portuaires (Fig.3).

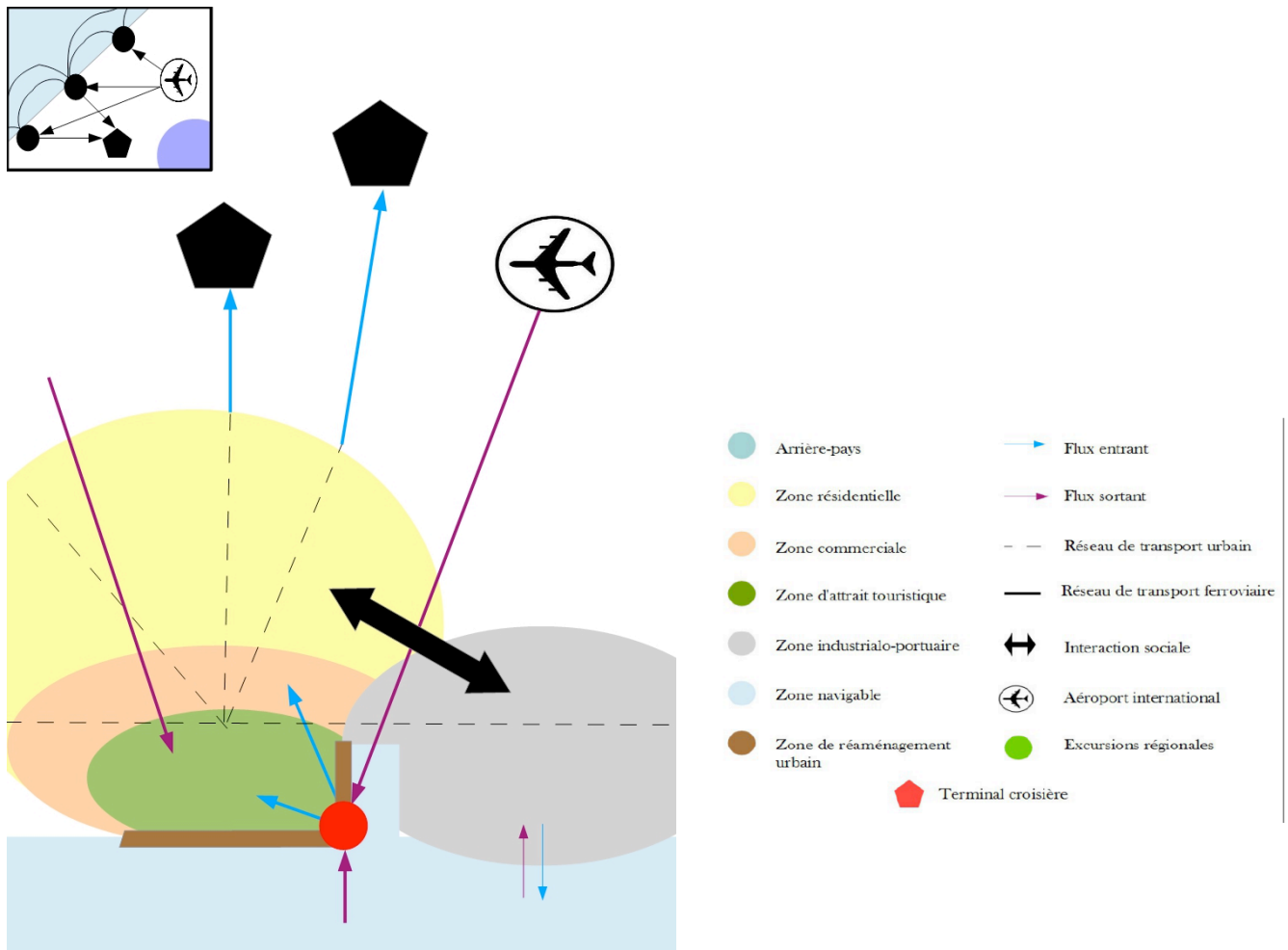


Fig.3 - Modèle d'organisation fonctionnelle de la ville portuaire

Quatre espaces fonctionnels font partie de ce modèle. Le premier est évidemment l'espace industrialo-portuaire, qui se caractérise par une nette dominance des activités portuaires ou autres activités associées. Par exemple, faisant suite au transport maritime de pétrole, on peut observer l'implantation de raffineries ou dans le cas de conteneurs, on observe la mise en place de plates-formes multimodales. Cet espace engendre un échange direct avec l'international *via* l'accès maritime. Il implique alors un contact avec la mer ou le fleuve bordant la ville portuaire. Le deuxième espace est le centre urbain. Celui-ci se différencie du reste de l'espace urbain grâce à un patrimoine bâti typique digne d'intérêt pour les touristes venant de la croisière ou du tourisme de manière plus générale. Celui-ci peut être historique comme les canaux et les maisons typiques du centre d'Amsterdam, ou plus moderne comme de nombreux bâtiments dans le centre de Rotterdam. Il peut même être reconnu internationalement comme un patrimoine mondial en étant inscrit à l'Unesco (Amsterdam, Le Havre...). On observe également que ce centre urbain se trouve en contact direct avec les eaux car il est le plus souvent le point central d'implantation de la ville historique. Le troisième espace est un espace commercial. Cet espace n'est pas uniquement commercial mais il apparaît que cette fonction domine les autres ; il regroupe donc non

seulement des magasins, mais également des cafés, restaurants ou encore quelques hôtels. Il peut être aménagé pour une circulation piétonne plus aisée, construit comme un centre commercial couvert ou simplement non spécialement aménagé. Il est difficilement intégré au centre urbain touristique par suite des restrictions urbanistiques pouvant être d'application pour la conservation du patrimoine historique. Enfin, le dernier espace se caractérise seulement par sa fonction résidentielle.

En dehors de ces espaces, des flux ont été représentés : les flux sortant et les flux entrant. Trois flux entrant peuvent être distingués. Le premier correspond à l'arrivée de croisiéristes lors d'escales de navires de croisière dans la ville portuaire. Le deuxième correspond à l'arrivée de passagers dans le terminal provenant directement de(s) l'aéroport(s) le(s) plus proche(s) dans le cas où le port est un port de départ d'itinéraires. Le troisième est un flux de touristes provenant directement de l'hinterland de la ville de croisière. Trois types de flux sortants sont indiqués. Le premier concerne le flux des touristes descendant du bateau pour visiter le centre de la ville d'escale. Le deuxième flux représente le flux de passagers vers les zones de shopping. Le troisième flux est celui représenté par les touristes se rendant vers des attractions en dehors de la ville, qu'elles soient régionales ou à plusieurs dizaines de kilomètres.

En parallèle à ces flux, des interactions sociales ont également été intégrées au modèle car elles sont indispensables au fonctionnement du système croisière. La principale interaction, la seule intégrée au modèle, est celle existant entre la ville et le port. Dans certains cas, le port est géré par les autorités municipales mais dans d'autres cas, le port est autonome. Une collaboration entre les deux acteurs est donc indispensable pour un bon développement urbain, industriel et touristique. D'autres interactions peuvent cependant exister comme celle intervenant entre le port, voire la ville portuaire, et l'extérieur, à savoir d'autres régions ou d'autres pays.

Un autre type de facteurs à être intégré au modèle concerne l'accessibilité. Trois éléments y sont indiqués. Le premier est la présence d'un aéroport à proximité. Le deuxième est que cet aéroport et les attractions touristiques régionales soient connectés au terminal grâce un réseau autoroutier (ou simplement routier). Le troisième est la présence de transports publics urbains permettant aux touristes de se déplacer plus aisément dans le centre-ville. Le dernier élément intégré au modèle représente les zones de réaménagement. Un des meilleurs exemples concerne les interfaces ville-port et les waterfronts. Comme on le constate grâce au modèle, le terminal croisière est à cheval sur l'espace portuaire et sur l'espace urbain. La nécessité de se positionner sur l'espace portuaire est surtout due à la nécessité de bénéficier d'infrastructures adéquates. Les bateaux, de plus en plus grands, ont besoin de quais d'une longueur et d'un tirant d'eau suffisants. Seule l'autorité portuaire peut fournir ces infrastructures. La nécessité de se positionner sur l'espace urbain est liée au besoin de navettes et des connexions entre le terminal et les attractions touristiques du centre-ville. C'est pour adoucir la rupture paysagère entre ces deux espaces que se développent de plus en plus de politiques d'aménagement des littoraux.

CONCLUSION

Après avoir présenté la méthodologie de terrain, et le contexte dans lequel s'ancrent les ports étudiés, nous avons pu analyser l'organisation spatiale entre villes et ports pour le secteur des croisières. Nous nous sommes concentrés sur l'agencement spatial de la croisière au sein des villes portuaires en analysant la répartition des zones d'attrait touristique, commercial, résidentiel, et portuaire. Ce modèle s'est construit autour de quatre structures. La première, concernant les interactions, permet de mettre en avant les interactions existantes entre les différentes zones de notre modèle. La deuxième structure indique les flux de passagers à gérer entrant ou sortant du terminal. Cette gestion des flux peut se faire grâce à la troisième structure correspondant aux différents modes de transport. Enfin, la dernière structure met en avant les aménagements des interfaces entre villes et

ports dans lesquels viennent s'intégrer les infrastructures de croisière.

Le modèle de la croisière tel que construit ici permet de démontrer que peu importe l'importance de l'activité portuaire de marchandises, c'est la ville portuaire avant tout qui attire les paquebots de croisière à faire escale. Les ports de la rangée européenne ne dérogent pas à cette constatation. De plus, cette rangée est la façade maritime de la majorité des grandes capitales européennes, attrait touristique des populations locales mais surtout des populations étrangères qui souhaitent voir un maximum de choses en un minimum de temps.

Il va de soi que plus de temps et de moyens auraient pu permettre un renforcement de ce modèle *via* par exemple l'intégration d'autres zones d'études européennes ou même d'autres continents. D'autres perspectives d'approfondissement peuvent également s'offrir à nous. Des interviews avec des acteurs gestionnaires plus nombreux permettraient de mieux cerner les enjeux de gestion de la croisière. Il apparaît également évident après étude que le secteur des croisières est un secteur en perpétuel mouvement et qui change vite. Une réactualisation des chiffres dans plusieurs années pourrait changer certains résultats. Nous pouvons également noter ici que, sur la réalisation de cette étude, plusieurs éléments ont déjà pu changer notamment dans les chiffres de la croisière ou dans les infrastructures utilisées dans les ports de l'enquête. La croisière est donc un secteur touristique dynamique et en mouvement perpétuel. D'ici 2030, le secteur pourrait connaître plusieurs évolutions majeures. La croissance, en termes de nombre de passagers, va très certainement continuer au même rythme. Nous pouvons également nous attendre à ce que l'augmentation de la capacité des navires continue également. En effet, de nouveaux navires de la classe Oasis ont par exemple été commandés aux chantiers de Saint-Nazaire (navires de 6 296 passagers et environ 2 100 membres d'équipage). Au niveau des régions, on peut s'attendre à ce que les marchés émergents prennent de plus en plus d'importance que ce soit en ce qui concerne l'origine des croisiéristes ou pour les destinations comme les marchés asiatique et australien (l'Océanie de manière élargie). Une seconde tendance importante est l'intégration de la croisière au sein du redéploiement des interfaces ville-port. Celle-ci permet d'englober le terminal croisière au sein du développement de nouveaux espaces urbains et non de l'isoler au sein d'espaces portuaires, parfois distants de la ville.

Bibliographie

- Borgen K., 2011, The cruise market and outlook, *ShipPax Market Statistics*, pp. 49-69.
- Brunet R., 2000, Des modèles en géographie ? Sens d'une recherche, *Bulletin de la Société Géographique de Liège*, vol. 2, n°32, pp. 21-30.
- Charlier J., 2007, The Port Life Cycle Model and Waterfront Redevelopment. The case of Victoria and Alfred Waterfront in Cape Town, *Portus*, n°17, pp. 40-47.
- Dehoorne O., Petit-Charles N. & Theng S., 2011, Le tourisme de croisière dans le monde : permanences et recompositions, *Études caribéennes*[En ligne], n°18, mis en ligne le 14/08/2013, consulté le 05/10/2015. URL : <http://etudescaribeennes.revues.org/5629> ; DOI : 10.4000/etudescaribeennes.5629
- Dowling R., 2006, *Cruise Ship Tourism*, Oxford:Cabi, 441 p.
- ECC, 1997, *Contributions of cruise tourism to the economies of Europe*, Bruxelles : Cruise Europe and Med cruise, 24 p.
- Lévy J. & Lussault M., 2013, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 1127 p.
- Peisley T., 2000, *The world cruise ship industry*, Londres : Travel & Tourism Intelligence, 178 p.
- Vigarié A., 1964, *Les grands ports de commerce de la Seine au Rhin : leur évolution devant l'industrialisation des arrières-pays*, Paris, SABIR, 717 p.
- Vigarié A., 1979, *Ports de commerce et vie littorale*, Paris, Hachette Université.
- GP Wild, 2011, The cruise industry, contributions of cruise tourism to the economies of Europe, Bruxelles, ECC, 25 p.
- AIVP Association Internationale Ville Port, en ligne sur <http://www.aivp.org/>

ATLANTIC ALLIANCE, Europe prime's croise destinations, consulté en ligne sur <http://www.atlanticalliance.eu>.

UNESCO Centre du patrimoine mondial, en ligne sur whc.unesco.org/fr.