



# Croisières: ... et vogue 2018!

**VILLES FLOTTANTES** Plus de 27 millions de touristes vont s'offrir cette année un périple marin ou fluvial. Quel impact sur l'environnement?

PAR BERNARD PICHON / PHOTOS BERNARD PICHON, MSC, DR



Gigantisme. Le «Titanic» lui-même ferait pâle figure à côté du MSC «Seaside».



Voiliers. Club Med et Star Clippers réhabilitent une navigation à l'ancienne.



Fluvial. CroisiEurope propose des embarcations à taille humaine.

I l n'aura fallu que quelques décennies pour que les nouvelles villes flottantes incarnent le paradigme d'une industrie touristique en plein essor. Toujours plus fous, les paquebots récemment construits ou en passe de l'être rivalisent de gigantisme. A peine le luxueux MSC «Seaside» vient-il d'être baptisé que ses 72 mètres de haut (20 ponts) et 323 mètres de long sont déjà dépassés par le «Symphony of the Seas», annoncé comme le plus gros navire du monde par la concurrente Royal Caribbean Cruise Line (RCCL). Dans quelques semaines, ce mastodonte n'avalera pas moins de 6700 passagers et 2100 membres d'équipage. Ajoutez quelque 80 nouveaux paquebots géants en commande pour les dix prochaines années!

Les compagnies se plaisent à décrire la pléthore des équipements embarqués: cinéma, théâtres, piscines, restaurants, clubs, bars, spas, casinos, galeries d'art et marchandes, terrains de jeux, attractions high-tech... de quoi rajeunir une clientèle autrefois perçue comme âgée et plutôt nantie. Or, en dehors des périples fluviaux encore majoritairement prisés par les seniors, les nouvelles croisières ont désormais

de quoi séduire familles et ados captifs d'un environnement où tout a été conçu pour faire exploser leur forfait prétendument all inclusive.

## Marketing et réalité

Face à un tel engouement, certaines voix jouent les trouble-fête. Elles sont de plus en plus nombreuses à s'élever pour révéler dans les médias et les réseaux sociaux la face cachée d'un iceberg plus sournois encore que celui du «Titanic». Si les commentaires mettent en lumière l'exploitation d'équipages soumis à des conditions de travail pour le moins discutables, plus généralement c'est l'impact écologique qui est pointé du doigt. Chaque géant des mers serait quotidiennement responsable d'une pollution atmosphérique correspondant à celle de centaines de milliers d'automobiles (y compris aux arrêts, par nécessité d'une alimentation continue). A lui seul, «Harmony of the Seas» brûlerait chaque jour 250 000 litres du diesel le plus polluant au monde. De tristes allégations qui ont déjà amené des villes comme Southampton ou Marseille à reconsidérer leur politique d'accueil de ces insatiables colosses.

Sentant venir le vent, les compagnies évoquent leurs efforts pour promouvoir de nouveaux carburants ou améliorer le traitement de leurs tonnes de déchets. Billevesées de marketing, selon les écologistes qui mettent en garde les consommateurs contre le taux de particules fines et de soufre présent dans l'air «marin» qu'ils respirent à bord, juste en dessous des cheminées.

## Terre!

Les ports d'escale posent aussi problème, incapables de maîtriser le flux des vacanciers débarqués. Venise – aussi pour d'évidents motifs esthétiques – est en passe de reléguer les paquebots à quelque distance de Saint-Marc. Southampton et Marseille se disent préoccupés par leur atmosphère. Dubrovnik souffre de l'afflux de piétre consommateurs une fois sortis de leur cocon.

Par ailleurs, certains atolls paradisiaques subissent aujourd'hui la nuisance de grandes compagnies, lesquelles n'hésitent pas à acheter des îles entières pour les transformer en édens touristiques prisés, au grand dam des défenseurs du milieu marin.



Aventure. Les croisiéristes peuvent maintenant naviguer au Groenland.

## Cap sur l'aventure

Pour les investisseurs du secteur, l'Asie fait figure de futur pourvoyeur des croisières populaires. Les Chinois à eux seuls doublent chaque année leur contingent d'afficionados. Parallèlement au succès des offres grand public, les agences spécialisées notent l'émergence d'un nouveau marché, concentré depuis une décennie sur les bateaux de plus petite taille, souvent dédiés à l'exploration de circuits moins courus que la Méditerranée ou les Caraïbes. Plus onéreuses et plus exclusives, ces croisières emmènent par exemple les amateurs de grands espaces vers le Nord ou l'Antarctique. A bord, conférenciers et naturalistes confèrent à l'expérience un supplément culturel. Assez pour dissiper la mauvaise conscience d'aller perturber chez eux manchots et ours polaires?

## PRATIQUE

### → Y ALLER

Les géants des mers sont principalement MSC ([www.msccroisieres.ch](http://www.msccroisieres.ch)), Costa ([www.croisiereonline.ch](http://www.croisiereonline.ch)) et Royal Caribbean ([www.royalcaribbean.com](http://www.royalcaribbean.com)). Pour des paquebots de plus petite taille, généralement plus «exclusifs»: Ponant ([www.ponant.com](http://www.ponant.com)), Silversea ([www.silversea.com](http://www.silversea.com)) et Star Clippers ([www.starclippers.com](http://www.starclippers.com)). CroisiEurope est le spécialiste des périples fluviaux ([www.croisiereurope.ch](http://www.croisiereurope.ch)). Expéditions polaires: Grands Espaces ([www.grandsespaces.ch](http://www.grandsespaces.ch))

### → LIRE

Escales en Méditerranée (Guide Michelin)

### → INFOS

[www.pichonvoyageur.ch](http://www.pichonvoyageur.ch)