

**The cruise in Le Havre, keys of development coming from the european
ports**
Gwennaëlle Furlanetto – University of Le Havre
gwennfurlanetto@gmail.com

Abstract

La croisière est un des secteurs touristiques qui connaît la plus forte croissance depuis plus de dix ans. Par vocation mobile, la croisière s'est développée dans plusieurs bassins et sur plusieurs rangées portuaires. Au sein de ces bassins, certains ports connaissent un développement nettement plus importants que d'autres. L'objectif de cet article est de discerner les facteurs permettant le développement de la ville d'escale. Pour ce faire, une analyse de huit ports de la rangée nord-européenne et de leur hinterland sera abordée composantes par composantes. De cette analyse, une modélisation du port en relation avec son hinterland pourra être établie.

1. Introduction

La croisière est le secteur touristique qui connaît la plus forte croissance depuis plus de dix ans. Par vocation mobile, la croisière s'est développée dans plusieurs bassins et sur plusieurs rangées portuaires. Au sein de ces bassins, certains ports connaissent un développement nettement plus important que d'autres. À partir d'une thèse centrée sur le port du Havre, un choix concernant la rangée portuaire et certains ports d'étude du être effectué. La rangée sélectionnée sera alors étudiée plus en profondeur via les données de passagers ou d'escales. En deuxième étape, ce sont les composantes de l'hinterland qui sont approfondies : population, richesse, attractions touristiques, et transports (aérien, ferroviaire, routier). En troisième étape, sur base des excursions proposées pour chacun des ports et en recoupant ces informations avec celles d'hinterland, différents modèles de port sont élaborés. L'attribution du modèle au port permet de mieux sélectionner les politiques de développement à mettre en place.

2. Méthodologie

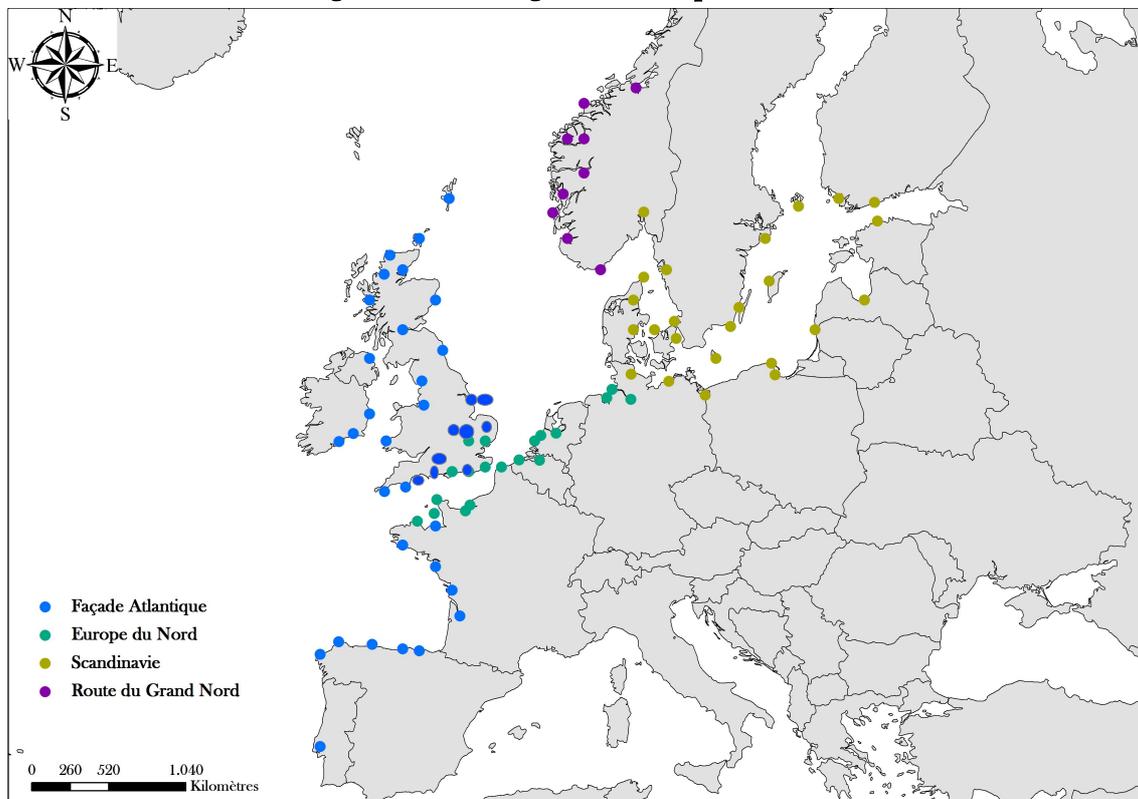
Sur base de l'étude du port du Havre, il apparut essentiel de trouver des ports ayant un minimum de caractéristiques communes, de manière à pouvoir établir une comparaison logique des modèles portuaires. Deux méthodes s'avéraient alors possible : la première était de sélectionner des ports ayant une capacité d'accueil de passagers équivalente mais il s'est avéré que le nombre de passagers en escale au Havre était en croissance quasi constante. La seconde méthode fut alors de sélectionner des ports aux caractéristiques globales similaires. Notre choix s'est alors porté sur des ports faisant partie de la même unité géographique que celle du Havre. Ce phénomène est défini sous le terme de rangée portuaire ou façade maritime.

Elle est définie par Vigarié (Vigarié, 1964) comme une unité régionale de base du système portuaire et rassemble des ports réunissant certaines conditions telles qu'un hinterland commun, une insertion dans un réseau de lignes maritimes communes ou encore une harmonisation de certains régimes tarifaires par exemple. Concrètement, ces ports s'observent selon un alignement sur le même littoral en assurant l'interface entre une même mer et un espace continental homogène. La rangée portuaire comporte trois dimensions principales. La première est dite spatiale car les ports se regroupent sur un segment de littoral avec un hinterland commun, c'est-à-dire un espace continental commun qui va collecter et distribuer les marchandises. C'est la pluralité des ports sur

un espace donné et leur coordination qui va permettre la création d'une région homogène. La deuxième dimension est fonctionnelle. Dans un tel système, la rangée, et la région attenante, est ouverte sur l'extérieur grâce aux échanges internationaux mais elle est également cohérente et permanente par les relations d'interdépendance entre les ports et les stratégies d'adaptation à la concurrence extérieure. La troisième dimension est organisationnelle. Les ports, en desservant un espace continental commun se retrouve en compétition les uns avec les autres. La région est alors polarisée autour d'une ville et/ou d'un port majeur mais est aussi encadrée par une politique commune aux ports, villes et acteurs en jeu. En parallèle à cette compétition, la rangée portuaire est un espace privilégié de co-opération. En effet, les acteurs en concurrence sur le même marché sont contraints de collaborer pour combattre la concurrence extérieure et mettent alors en place des stratégies gagnant-gagnant leur permettant de réaliser des économies d'échelle et de partager les risques.

La figure suivante nous présente les différentes rangées portuaires en Europe. Cinq régions ont pu être définies. La rangée atlantique reprend les ports de la façade atlantique sur le continent, à savoir, les ports du Portugal, du Nord de l'Espagne, de l'Ouest de la France. La rangée britannique reprend l'ensemble des ports du Royaume-Uni. Même s'ils ne sont pas sur la même mer, ils possèdent le même hinterland. La route du grand Nord reprend les ports norvégiens jusqu'au pôle nord (très peu de ports de marchandises aux hautes latitudes). La rangée scandinave rassemble les ports de la mer Baltique. À l'inverse des ports britanniques, ceux-ci ont la même mer de desserte mais pas le même espace continental. Cependant, les relations maritimes entre les différents ports de cette région sont très développées. Et enfin, la rangée nous concernant est la rangée nord-européenne. Elle rassemble les ports allant du Havre à Hambourg.

Figure 1 : Les rangées en Europe du Nord



FURLANETTO G., CIRTAI - IDEES, 2014
Sources : Réalisation personnelle d'après Chapelon, 2006.

Il est important de noter que ces rangées sont construites sur base de l'activité principale des ports européens, à savoir le trafic de marchandises, que ce soit par conteneur ou par vraquiers. Les principaux ports de cette rangée sont les ports du Havre, de Rouen, de Boulogne-sur-mer, de Calais et de Dunkerque en France, d'Ostende, Zeebruges, Gand, et Anvers en Belgique, de Flessingue, Terneuzen, Rotterdam, Ijmuiden, Amsterdam et Delfzijl aux Pays-Bas, et enfin d'Emden, Wilhelmshaven, Bremerhaven Brême, Cuxhaven et Hambourg en Allemagne. Notons que sur ces ports, seuls certains sont concernés par le marché de la croisière.

Il apparaît également opportun de noter ici que, à cause des caractéristiques physiques de la mer du Nord, les ports ancestraux de la région se trouvent généralement en amont des estuaires et non pas en contact direct avec la mer. Ces ports sont alors couplés avec des ports « exclusivement maritimes ». On note donc plusieurs binômes. Rouen, se trouvant à 120 kilomètres de la mer dans l'estuaire de la Seine, s'associe au port du Havre. Bruges, qui se situe en amont de l'embouchure de l'ancienne Zwin, bras de mer asséché, possède son propre avant-port : Zeebruges. Amsterdam, sur l'IJ, est en étroite collaboration avec le port d'Ijmuiden. Brême, sur la Weser, est associé avec Bremerhaven.

Certains ports, même fluviaux, n'ont cependant pas développé d'avant-port maritimes. Hambourg est à 100 kilomètres de la mer, mais l'Elbe possède un tirant d'eau suffisant pour que les navires accostent dans la cité hanséatique. Rotterdam se situe sur une des ramifications du delta Meuse-Rhin mais a développé ses infrastructures portuaires vers la mer. Anvers est à 80 kilomètres de l'embouchure de l'Escaut. Malheureusement, l'aval de l'Escaut, à partir d'Anvers, se situe en territoire néerlandais et non plus belge. Le port ne peut étendre son territoire vers l'aval. Il est également limité par les autorités néerlandaises, responsable du dragage du fleuve, et donc limitant le tirant des navires entrant dans le port belge.

Sur l'ensemble de ces ports, seuls quelques-uns sont concernés par la croisière. Les ports indiqués comme ports de croisière dans la rangée nord-européenne respectent les trois dimensions principales de la rangée. La dimension spatiale ne change pas selon le marché étudié. La dimension fonctionnelle prend peut-être ici encore plus de sens. En effet, les ports de croisière sont souvent rassemblés au sein de groupement de ports d'une même région de manière à pouvoir promouvoir leur bassin sur la scène internationale et auprès des compagnies de croisière. Dans notre cas d'étude, deux organisations peuvent être citées : CLIA Europe (autrefois European Cruise Council), et l'Atlantic Alliance. Enfin, la dimension organisationnelle s'observe également ici. Comme expliqué précédemment, certains ports sont en collaboration sur un même estuaire. Dès lors, les plus gros bateaux seront principalement orientés vers le port de haute mer et les plus petits vers les ports fluviaux.

Sur base des données fournies par Brogen dans ShipPax Magazine, nous avons sélectionné les ports de croisières de la rangée nord-européenne. Le tableau ci-dessous reprend ces données. Certains des ports cités auparavant ne s'y trouvent pas car les données croisières y sont inexistantes. Par contre, certains sont indiqués *sin data*. Dans ces cas-là il s'agit de ports où la croisière a été présente mais ne l'est plus en 2010. On observe que quatre ports ont un flux supérieur à 100 000 passagers : Hambourg, Amsterdam, Zeebruges et Le Havre. Viennent ensuite quatre ports avec un flux supérieur à 10 000 passagers : Rotterdam, Ijmuiden, Bremerhaven, Anvers

Port	Nombre de passagers en 2010
Amsterdam	289 757
Anvers	30 938
Bremehaven	62 580
Cuxhaven	670
Dunkerque	s.d
Hambourg	430 329
Ijmuiden	65 517
Le Havre	212 825
Ostende	7419
Rotterdam	72 000
Rouen	s.d
Zeebruges	333 349

Figure 2 : La croisière au sein de la rangée nord-européenne.

Sources : Compilation personnelle d'après K. BROGEN, 2013.

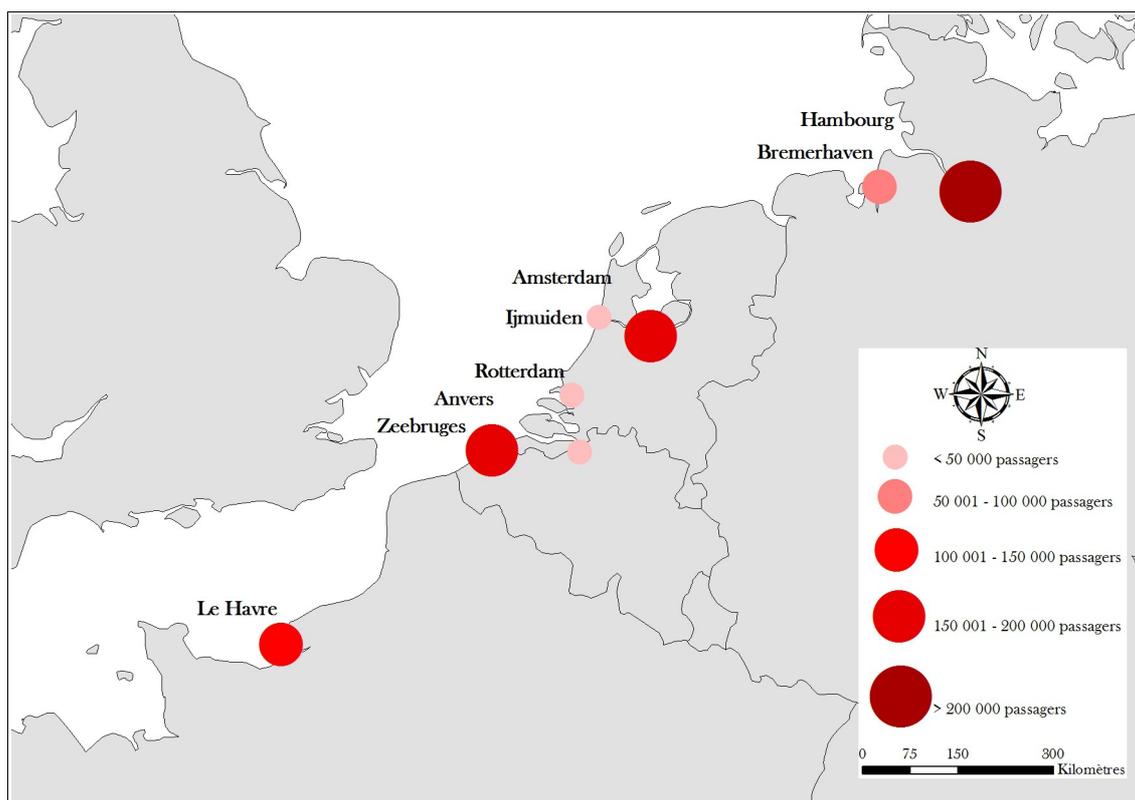
Notre étude se concentrera alors sur ces huit ports européens dont le trafic est supérieur à 10 000 passagers. Celle-ci est réalisée grâce à des visites de terrains, une récolte de données statistiques et un échange avec les responsables du développement de la croisière. Seule une partie des données récoltées seront présentées ici.

3. Le Havre et sa rangée portuaire

De manière à pouvoir modéliser les relations et l'impact de la croisière sur une ville d'escale et son hinterland, il est important de se représenter les différents éléments entrant en compte pour nos ports d'études. Ce point vise à présenter les principales données relatives à chacun de ports.

3.1 *Les données de passagers*

Figure 3: Nombre de passagers en escale en 2010.



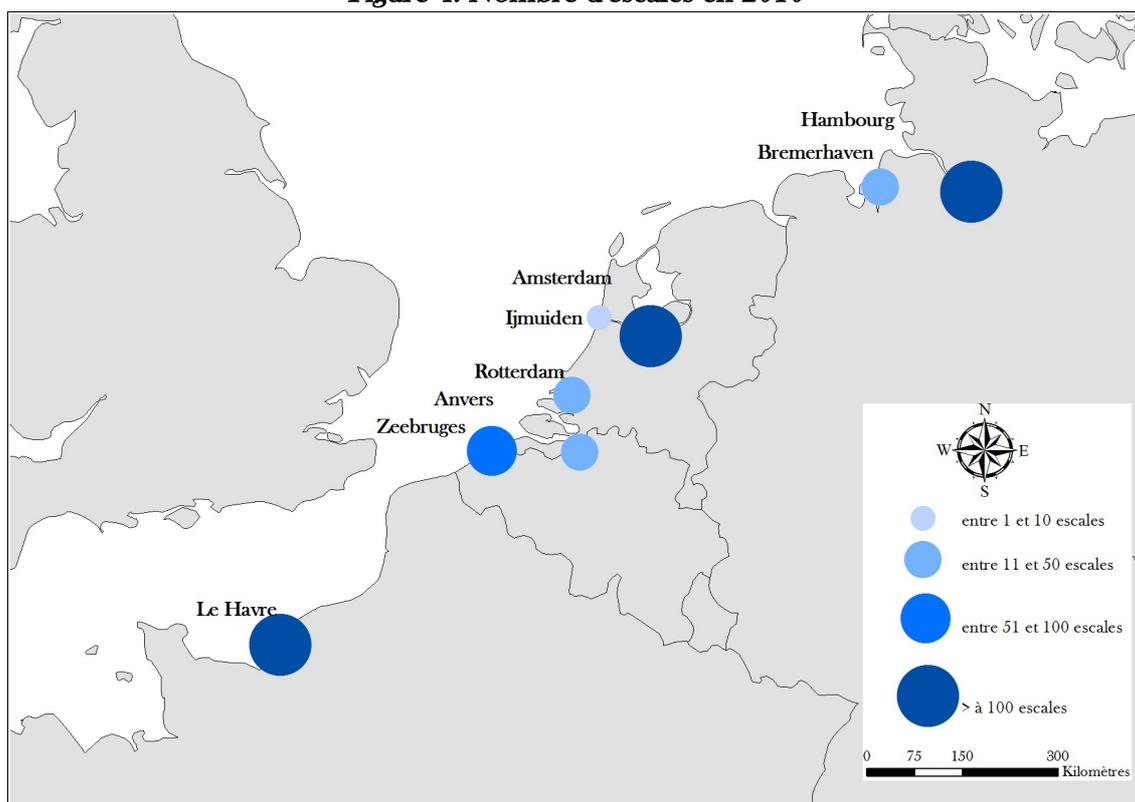
FURLANETTO G., CIRTAI - IDEES, 2014.

Sources : Compilation personnelle d'après K. BROGEN, 2011.

La figure ci-dessus présente le nombre de passagers en escale dans les ports de la rangée nord pour l'année 2010. Dans la catégorie des moins de 50 000 passagers, on peut voir les ports d'Anvers, de Rotterdam et d'Ijmuiden. Entre 50 000 et 100 000 passagers, seul le port de Bremerhaven apparaît. Le port du Havre se classe dans la tranche 100 000 à 150 000 passagers. Les ports de Zeebrugge et d'Amsterdam se situent entre 150 000 et 200 000 passagers et enfin le port d'Hambourg gère un flux de plus de 200 000 passagers.

On observe que chaque pays faisant partie de notre zone d'étude possède un port de plus de 100 000 passagers. Les autres ports sont alors vus comme des ports secondaires ou complémentaires. L'Allemagne a comme port principal celui d'Hambourg, les Pays-Bas ont le port d'Amsterdam, la Belgique a le port de Zeebrugge et la France a le port du Havre.

Figure 4: Nombre d'escales en 2010



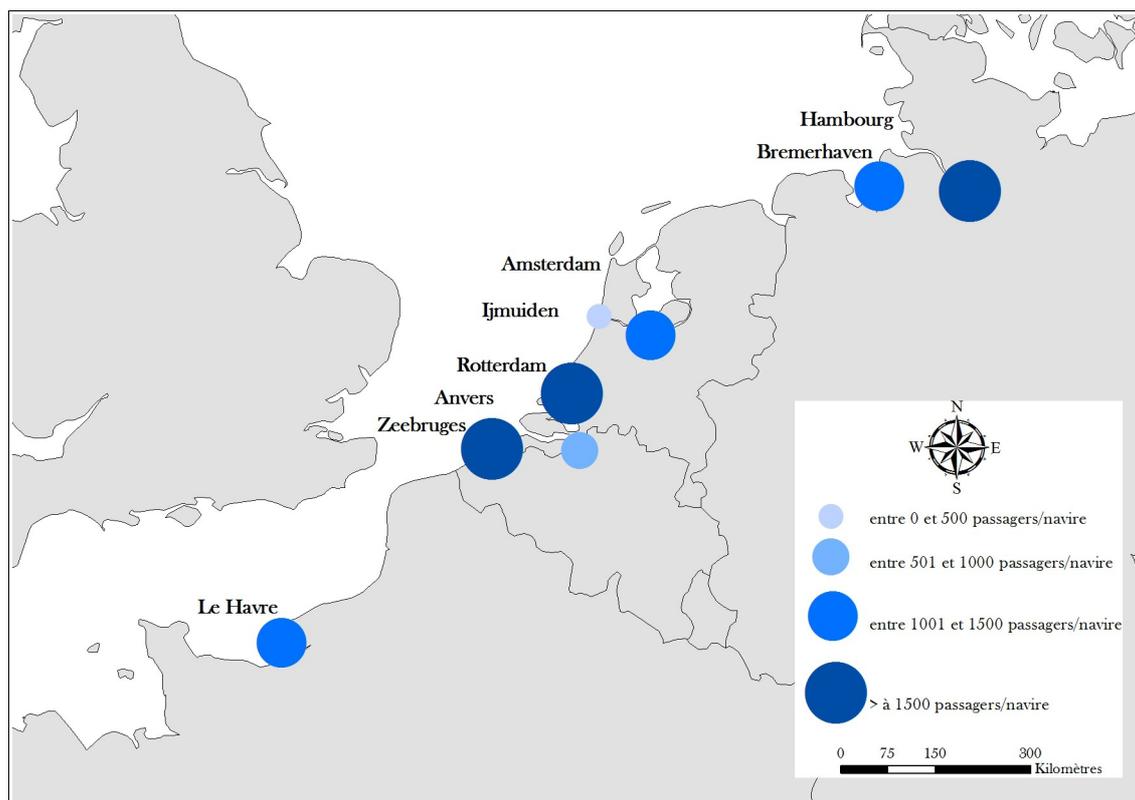
FURLANETTO G., CIRTAI - IDEES, 2014.

Sources : Compilation personnelle d'après K. BROGEN, 2011.

Cette deuxième carte nous présente les escales de chacun des ports de notre zone d'étude pour l'année 2010. On y observe que les ports ne se classent pas dans le même ordre d'importance que pour le nombre de passagers. Dans ce cas-ci, Hambourg, Amsterdam et Le Havre ont chacun accueilli plus de cent escales de paquebots de croisière. Zeebrugge accueille entre 50 et 100 escales. Anvers et Rotterdam ont vu moins de 50 escales et Ijmuiden moins de 10 escales.

En croisant ces informations avec celles fournies par la carte précédente, on peut en déduire que le premier port belge de croisière est une ville qui accueille des plus gros navires de croisières que ceux de la même catégorie. Le port du Havre et celui d'Amsterdam reçoivent des bateaux plus petits que ceux entrant dans le port d'Hambourg. Les données présentées permettent également de mettre en avant que dans le cas de plusieurs ports d'un même pays sur la même façade maritime, il y a toujours un port qui domine par rapport aux autres. Il est cependant important de noter que, pour le port d'Ijmuiden par exemple, le nombre de passagers et/ou d'escales a fortement augmenté depuis 2010.

Figure 5 : Nombre de passagers moyen par navires en escale en 2010



FURLANETTO G., CIRTAI - IDEES, 2014.

Sources : Compilation personnelle d'après K. BROGEN, 2011.

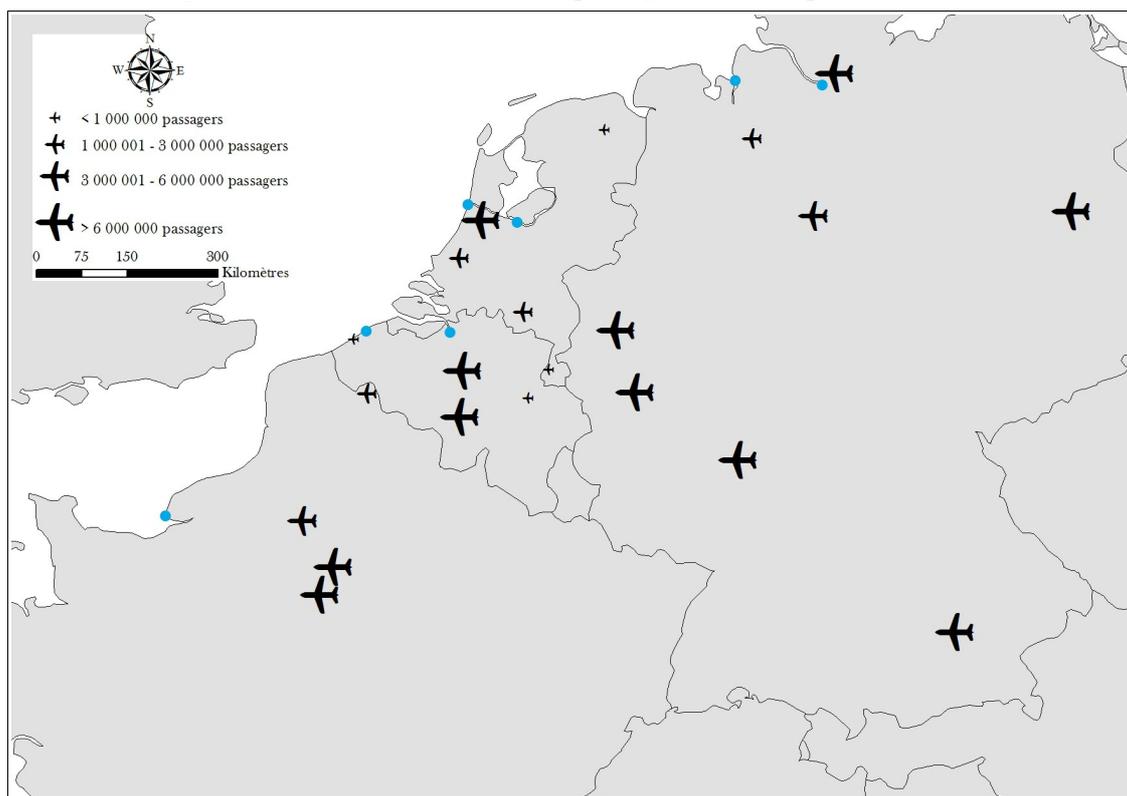
La figure ci-dessus appuie l'hypothèse déduite des cartes précédentes. Sur base du nombre de passagers et du nombre d'escale dans chaque port d'étude, le ratio moyen du nombre de passagers par navire a été calculé. On y observe que les ports de Zeebruges, de Rotterdam et d'Hambourg sont ceux qui accueillent les plus gros navires, transportant alors plus de 1500 passagers par bateau. Amsterdam, Bremerhaven et Le Havre accueillent des navires entre 1000 et 1500 passagers. Anvers et Ijmuiden ont un ratio inférieur à 1000 passagers par bateau. Il est important de noter qu'en plus d'être d'importants ports de croisière pour la région, les ports dominants de notre étude sont également d'importants ports industriels.

Quatre ports principaux ressortent donc de notre façade maritime : Hambourg pour l'Allemagne, Amsterdam pour les Pays-Bas, Zeebruges pour la Belgique, et Le Havre pour la France. Analysons donc maintenant l'accessibilité de ces ports par rapport à l'hinterland commun.

3.2 Les données d'hinterland

Plusieurs éléments clés de l'hinterland sont présentés ici. Les trois premières cartes nous présentent les réseaux de transports aériens, autoroutiers et ferroviaires. Les deux cartes suivantes présentent les données de richesse et de population à l'échelle statistique des *nuts* européens. La sixième carte présente l'hinterland touristique en cartographiant les attractions touristiques inscrites au patrimoine matériel de l'UNESCO.

Figure 6 : Localisation et flux de passagers des aéroports en 2012



FURLANETTO G., CIRTAI - IDEES, 2014.

Source : Compilation personnelle.

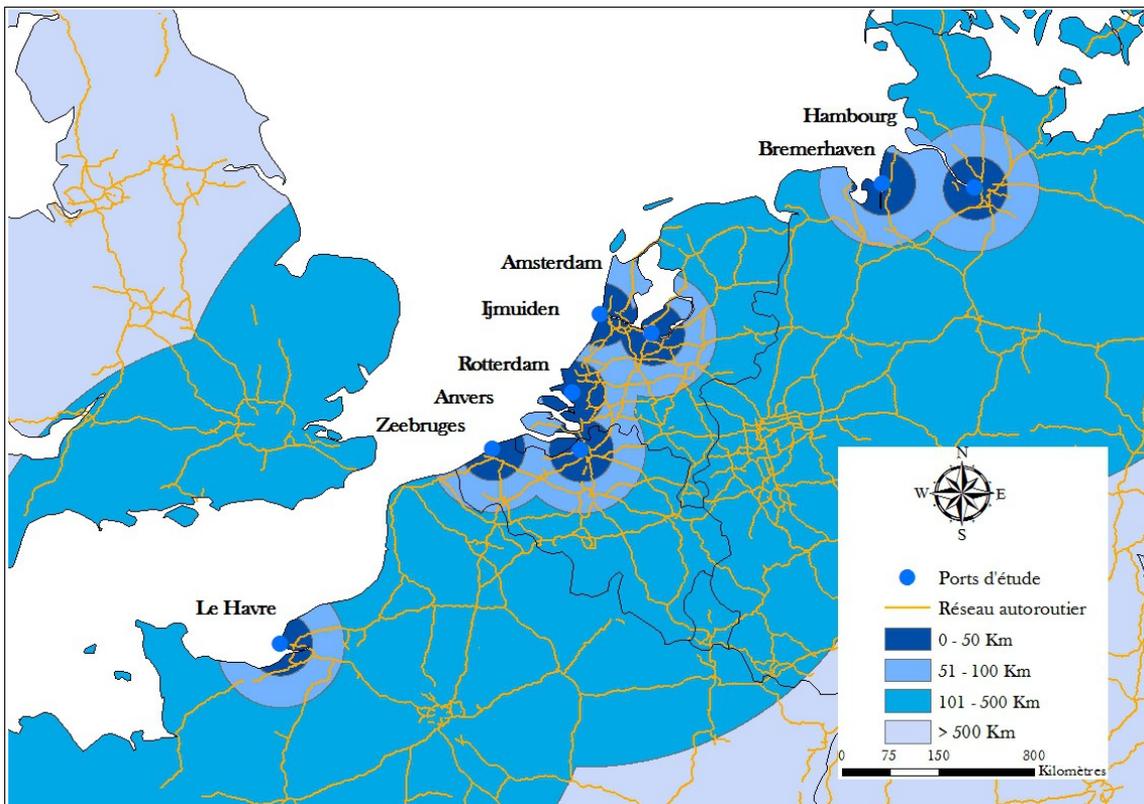
La figure ci-dessus présente les aéroports ayant un trafic de passagers supérieur à 100 000 passagers. On répertorie pour la France les aéroports de Lille, Paris-Beauvais, Charles-de-Gaulle, et Paris-Orly ; pour la Belgique les aéroports de Bruxelles, Charleroi (Brussels-South), Liège-Bierset et Ostende ; pour l'Allemagne les aéroports de Francfort, Munich, Brême, Hanovre, Berlin, Düsseldorf, Hambourg et Bonn ; et pour les Pays-Bas les aéroports de Schipol (Amsterdam), Rotterdam, Maastricht, Eindhoven, et Groningen. Quatre des aéroports ici cités ont un flux inférieur à un million de passagers pour l'année 2012 : Ostende, Liège, Maastricht et Groningen. Notons que pour ces aéroports, plusieurs autres d'un flux supérieur se trouvent dans un rayon inférieur à environ 300 kilomètres. Ils peuvent donc être mis de côté dans notre analyse port par port.

Les ports d'Hambourg et d'Amsterdam peuvent être directement connectés à l'international par leurs aéroports respectifs. Il existe d'ailleurs des navettes mises en place reliant le terminal croisière à l'aéroport. Les ports de Zeebruges et Le Havre, de même que les quatre autres ports de notre étude, sont dépendants des aéroports nationaux pour leur desserte internationale. Il s'avère alors important de savoir si les ports et les aéroports sont bien connectés par les réseaux de transports routiers ou

ferroviaires.

Notons cependant que la connexion entre les ports de croisière et les aéroports n'est indispensable que dans le cas où la ville est également port de départ des itinéraires de croisière. Dans le cas où elle n'est que ville d'escale, la connexion aéroportuaire importe beaucoup moins. L'importance d'une bonne accessibilité routière ou ferroviaire reste par contre essentielle pour le développement de la ville d'escale et l'offre d'excursion qu'elle peut proposer, d'où l'analyse suivante.

Figure 7 : Réseau autoroutier de l'hinterland nord-européen



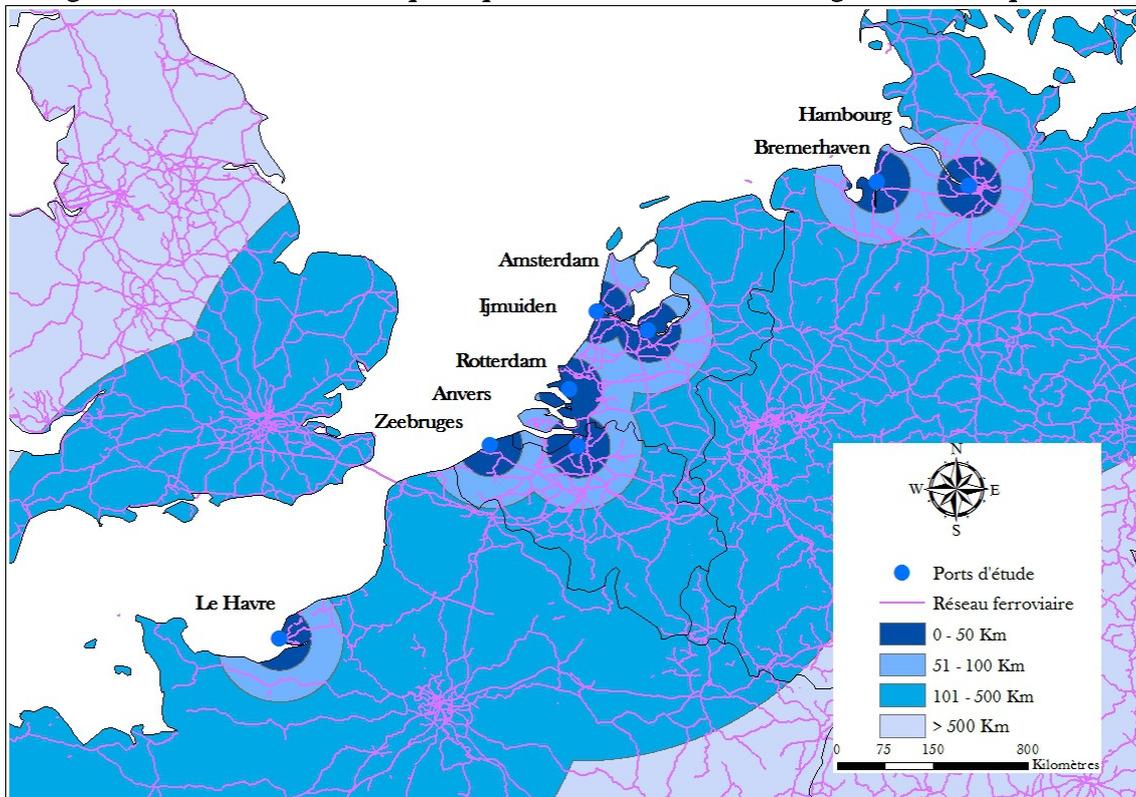
FURLANETTO G., CIRTAI - IDEES, 2014.

La figure ci-dessus nous présente le réseau autoroutier couplé à la distance euclidienne par rapport aux ports d'études. On y observe un réseau autoroutier plus dense sur la Belgique, le sud des Pays-Bas, et la vallée du Rhin. Cette zone fait partie de ce qu'on appelle communément la banane bleue, c'est-à-dire la mégapole européenne développée par Brunet (Brunet, 1973). Cette zone est en effet plus peuplée et urbanisée. Elle est le centre de production des richesses et est caractérisée par des flux importants d'où son réseau de transport relativement dense. Dès lors, les ports belges et néerlandais, faisant partie de cette dorsale européenne, sont fortement connectés à leur hinterland. Notons néanmoins qu'il est plus courant de voir l'économie géographique européenne plutôt comme polycentrique même si la conurbation entre la mer du nord et la vallée rhénane est particulièrement marquée. Les ports allemands de notre étude sont peu connectés entre eux, un passage par Brême est obligatoire pour relier les deux ports, mais ils sont par contre relativement bien intégrés au réseau autoroutier allemand. Le port du Havre, bien qu'à côté du pont de Normandie, est tout autant dépendant de Paris que pour sa connexion aéroportuaire. En effet, le réseau autoroutier français, (comme le ferroviaire présenté ci-après) peut être schématisé comme un réseau principalement en étoile autour de la capitale, Paris.

On observe également que les ports néerlandophones (belges et hollandais)

couvrent un hinterland proche commun et que les ports allemands et français ne se recoupent pas sur la portion continentale couverte.

Figure 8 : Réseau ferroviaire principal de l'hinterland de la rangée nord-européenne



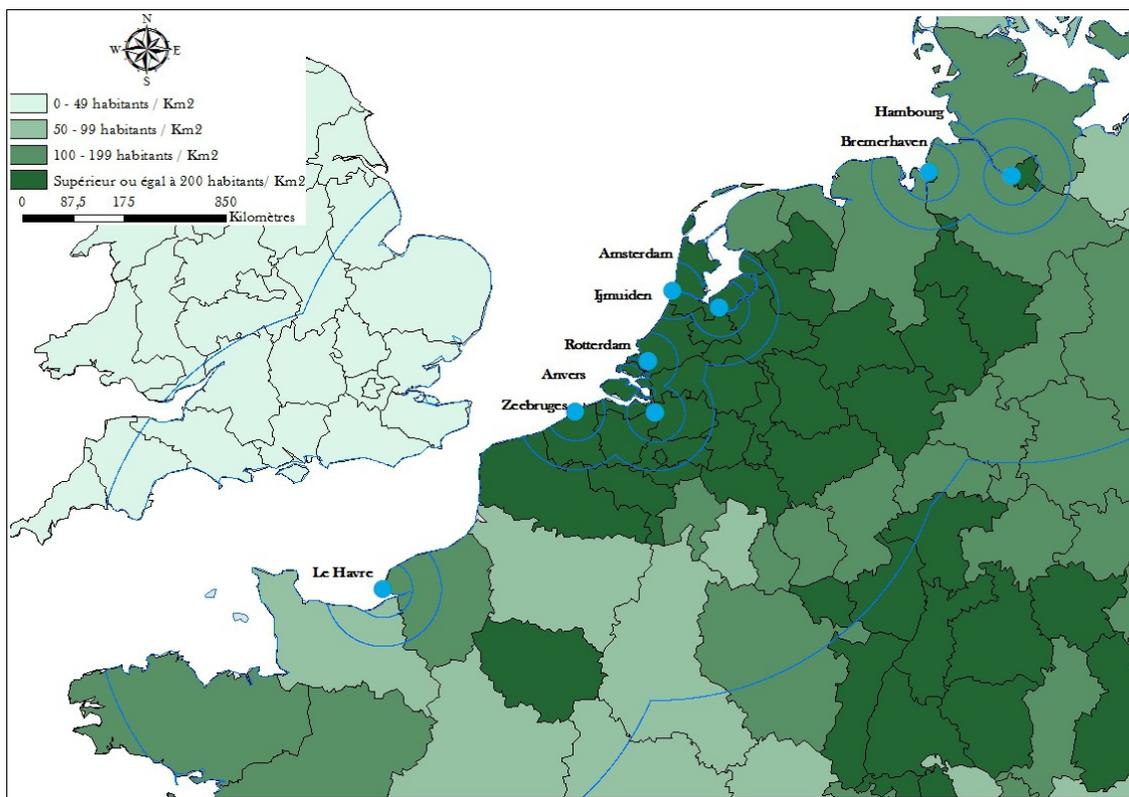
FURLANETTO G., CIRTAI - IDEES, 2014.

La figure ci-dessus nous présente le réseau ferroviaire couplé à la distance euclidienne par rapport aux ports d'études. Actuellement, les principales capitales européennes peuvent être reliées entre elles par train à grande vitesse en environ trois heures. La carte du réseau ferroviaire s'avère assez similaire à celle du réseau autoroutier, dès lors, son analyse est identique. Notons cependant que le réseau ferré allemand semble plus dense et interconnecté que son propre réseau autoroutier.

On observe également que le réseau ferroviaire peut apparaître en impasse dans certaines de nos villes portuaires et ne pouvant alors être relié que par l'intermédiaire d'une autre ville tel que c'est le cas pour le port du Havre et celui de Zeebrugse.

La figure 9, ci dessous, nous présente la densité de population à proximité de nos ports d'étude. S'attarder sur ce type de données permet de déterminer si les ports peuvent apparaître comme de bons ports de départ pour les itinéraires de croisières. Notons que l'échelle utilisée ici est celle des nuts 2 européen. Le nuts représente la nomenclature d'unités territoriales statistiques. Elles sont définies uniquement pour les besoins statistiques de l'Union Européenne et ne correspondent donc pas automatiquement à des limites administratives pré-existantes, même si elles regroupent souvent plusieurs de ces régions administratives. Il existe actuellement trois échelles de nuts. Le nuts 1 est défini de telle sorte qu'il englobe une population allant de trois à sept millions d'habitants. Il s'agit même, dans la grande majorité, de l'unité territoriale d'un pays. Le nuts 2 englobe une population allant de 800 000 à 3 millions d'habitants, ce qui représente souvent un département (ou une province voire un district). Enfin, le nuts 3 englobe une région se composant de 150 000 à 800 000 habitants, ce qui est représenté souvent par la région (ou l'arrondissement pour la Belgique).

Figure 9: Densité de population en 2010 à l'échelle des NUTS européens.



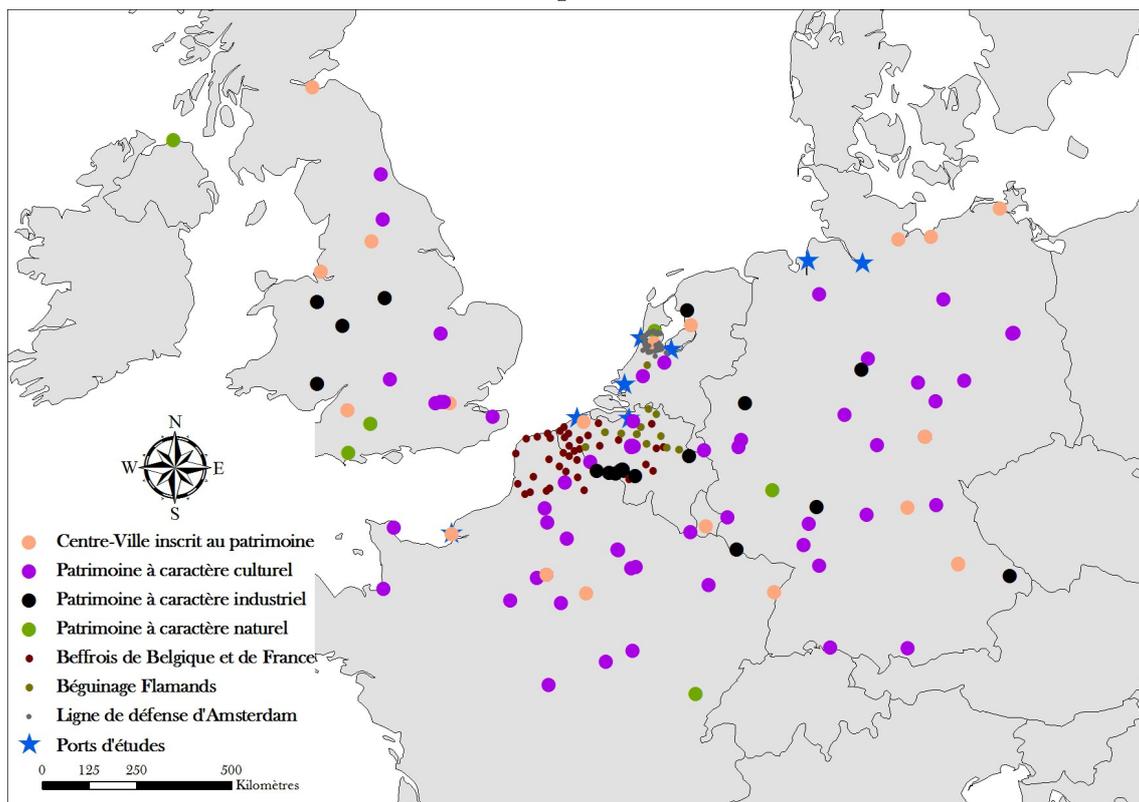
FURLANETTO G., CIRTAI - IDEES, 2014.

Sources : D'après Eurostat, 2014.

La représentation cartographique des données de population permet de mieux visualiser la mégalopole européenne abordée auparavant. En effet, on observe clairement une plus forte densité de population pour la Belgique (principalement dans la moitié nord), les Pays-Bas et le sud-ouest de l'Allemagne. Le reste de l'Europe n'étant pas visible sur cette carte, il n'est alors possible de mettre en exergue la partie nord de cette conurbation. Notons également que la région parisienne apparaît également comme plus peuplée mais ne se trouve pas dans le même axe géographique. Cependant, le développement des réseaux de transports, et notamment du système ferroviaire à grande vitesse, permet alors de relier facilement la région parisienne à la banane bleue en 1 h 30 par l'intermédiaire de Bruxelles.

On observe donc ici très facilement l'origine de la population que les ports d'étude peuvent drainer. Le port du Havre, en tant que port de départ, se place comme le port de la région parisienne et de l'axe Seine. Les ports belges et néerlandais deviennent également de très bon port de départ pour l'ensemble de la population des deux pays, de même que pour le sud-ouest de l'Allemagne et l'Est de la France. Notons que dans le cas d'Amsterdam et d'IJmuiden, même si c'est la capitale des Pays-Bas qui a le plus grand pouvoir d'attraction, la plupart des départs de croisières se font au départ du port de haute mer grâce au partenariat mis en place entre les deux autorités portuaires.

Figure 10: Patrimoine matériel de l'UNESCO de l'arrière-pays de la rangée nord-européenne



FURLANETTO G., CIRTAI - IDEES, 2014.

Sources : D'après UNESCO, 2014.

La figure ici nous présente le patrimoine inscrit à l'UNESCO de notre zone d'étude. Ces données sont un exemple illustratif de l'attraction touristique de la région. Plusieurs catégories ont pu être distinguées. Tout d'abord, il y a les centres-villes inscrits dans leur globalité tels que celui du Havre, de Paris, de Bruges ou d'Amsterdam. Ensuite, il y a le patrimoine à caractère culturel tels des cathédrales, des musées, des bâtiments historiques, ... En troisième catégorie, on répertorie le patrimoine à caractère industriel tel que des sites miniers, d'anciennes usines, des ascenseurs de canaux, ... Par après, la dernière catégorie regroupe l'ensemble des patrimoines à caractère naturel tels que la mer des Wadden, des sites fossilifères, ... Certains patrimoines, regroupés sous un seul nom en raison de leur nombre, n'ont pas été classés dans les catégories pré-citées, notamment les beffrois de Belgique et de Flandres, les béguinages flamands et les éléments de la ligne de défense d'Amsterdam mais peuvent être définis comme des patrimoines à caractère culturel.,

On observe que les ports belges et néerlandais ont une plus forte présence du patrimoine classé dans un rayon kilométrique moins élevé que pour les autres ports de notre étude. Le port du Havre et celui d'Amsterdam sont les ports ayant la distance la plus faible entre le terminal et le patrimoine mondial du fait que le centre-ville même de la ville portuaire est inscrit à l'UNESCO.

4. Le port de croisière : quelles pistes de développement ?

Beaucoup d'éléments peuvent servir de comparaison dans l'étude de l'influence de la croisière sur les ports d'escales : l'offre d'excursions, l'accessibilité des villes d'escales, les infrastructures portuaires, l'hinterland, ... L'objectif ici est de modéliser le port dans son hinterland proche via les relations pouvant être construites par la venue ou non de touristes.

4.1 Généralités communes aux ports d'étude

La comparaison de villes au passé et à l'évolution si différentes ne se fait pas de manière aisée tant la multiplicité des facteurs à prendre en compte est complexe. Nous tenterons donc tout d'abord de mettre en avant les points communs de ces villes portuaires pouvant influencer la construction des relations entre la ville portuaire et la région qu'elle dessert.

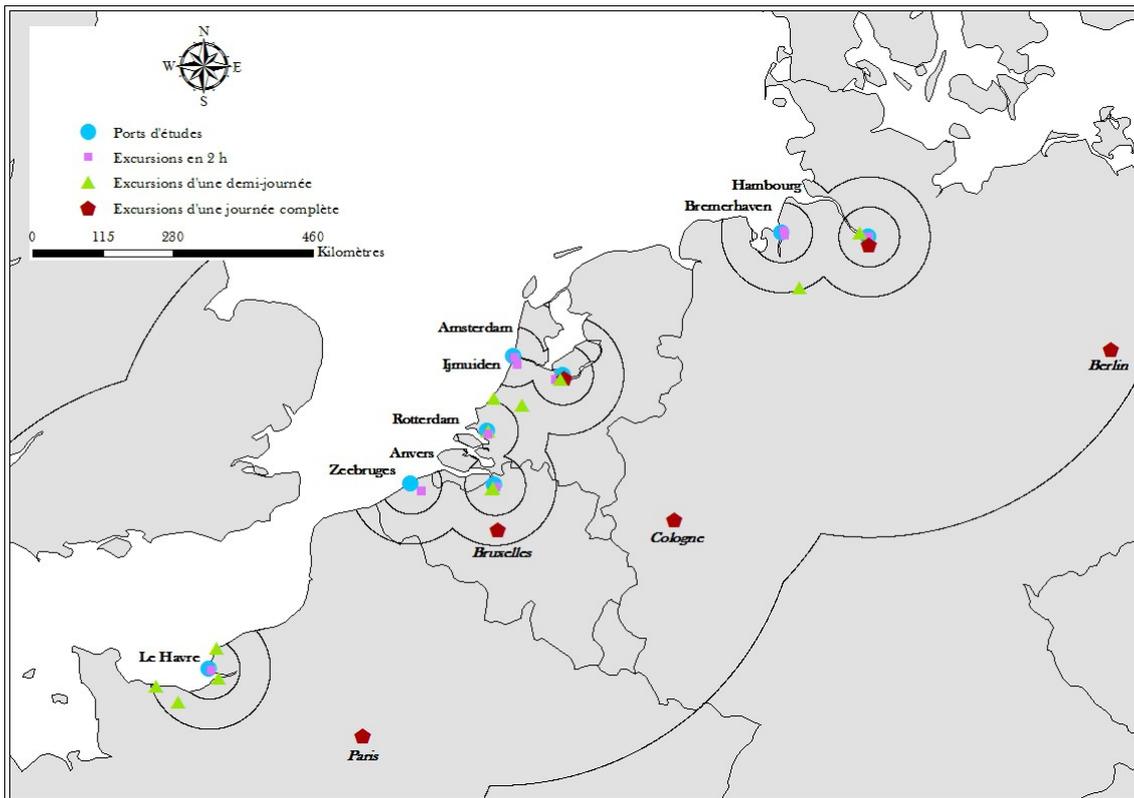
Tout d'abord, il s'agit pour la plupart de ports associés à des villes dont l'histoire remonte à plusieurs siècles. En effet, sur les huit ports d'études, cinq d'entre eux sont les ports qui ont permis aux villes associées de se développer dès le XII^e siècle. Pour les trois autres ports, à savoir Zeebruges, Ijmuiden et Bremerhaven, leur développement est arrivé quelque peu après suite à l'ensablement des bras de mer les irriguant respectivement. À l'époque, les technologies n'étaient pas suffisamment développées pour permettre le désensablement des bras de mer ou fleuves, permettant jusque-là aux bateaux de s'arrimer aux bordures de grandes villes que sont Bruges et Brême. Actuellement, le port d'Anvers peut continuer d'accueillir de gros navires grâce au dragage du fleuve suite à un accord entre les autorités belges et néerlandaises. Notons également que la création du port du Havre s'est réalisée suite à l'envasement du port de Honfleur.

Ensuite, on observe que comme abordé précédemment, ces ports sont associés de manière à promouvoir de manière forte leur région sur la scène internationale. En effet, la rangée nord-européenne n'est pas encore vue comme un bassin de croisière à part entière mais est plutôt vue comme un bassin de substitution ou de repositionnement aux entre-saisons. Des groupements tels que CLIA Europe ou l'Atlantic Alliance permettent de représenter les villes portuaires au sein de grandes conférences comme le congrès annuel de Seatrade à Miami. Ces groupements permettent aussi de négocier avec les institutions la mise en place de politiques de développement sur le plan européen. On peut également mettre en avant une certaine homogénéité politique et économique entre les différents pays, intégrés au sein de l'Union Européenne.

4.2 L'offre d'excursions ou l'attractivité touristique

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'excursion pour chacun de nos ports d'études 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 escales dans les villes membres, un aperçu des excursions les plus attractives selon le laps de temps disponible. La figure suivante reprend ces excursions au sein d'une même carte. Trois catégories peuvent être différenciées. La première comprend les activités réalisables en deux heures, la deuxième comprend les activités à faire pour une demi-journée et enfin la troisième catégorie englobe les lieux à voir pour une journée complète voire plus.

Figure 11: Offre d'excursion au départ des ports d'études selon la durée.



FURLANETTO G., CIRTAI - IDEES, 2014.

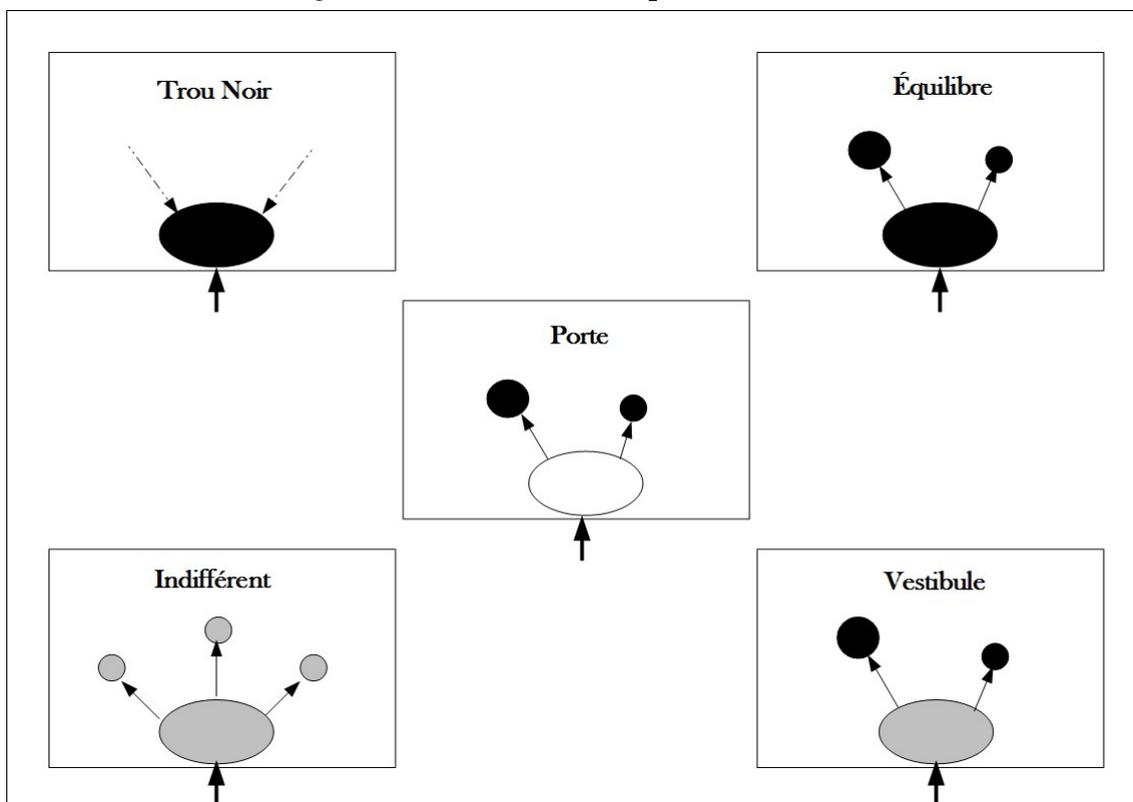
Sources : D'après Atlantic Alliance, 2014.

De manière à aider la lecture de cette carte, les courbes de distances par rapport aux ports ont été rajoutées. La première courbe représente une distance 50 kilomètres, la deuxième est à une distance 100 kilomètres des ports et la dernière est à une distance de 500 kilomètres. On peut tout d'abord affirmer que l'ensemble des excursions proposées lors d'escales dans l'un ou l'autre des ports de cette étude se situe dans un rayon inférieur à 500 kilomètres. On observe également que 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. Rotterdam, Le Havre et Bremerhaven s'affichent comme des villes d'escales attractives pour quelques heures. Enfin, Zeebrugge 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 des touristes restent une journée complète dans la ville du Havre par exemple.

L'utilisation des systèmes d'informations géographiques permet de combiner cette couche d'informations avec celles présentées précédemment telles que le réseau autoroutier et le patrimoine inscrit à l'Unesco. La représentation graphique de ces trois données sur un même élément n'étant pas évidente, la carte ne sera pas présentée ici mais les éléments ressortant de son analyse s'avère utile pour la construction de notre modèle. 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 à l'Unesco 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. De ces observations, une modélisation de différents types de ports.

Figure 12 : Modélisation du port de croisière



FURLANETTO G., CIRTAI - IDEES, 2014.

Cinq modèles de port sont proposés sur base des ports d'études. Notons qu'une proposition de modèle du port de croisière a déjà été faite par Gui & Paolo Russo en 2011, mais sans explication quant au cheminement leur ayant permis de proposer ces modèles. Chaque modèle va ci-après être présenté et mis en lien avec le ou les ports ayant permis cette abstraction.

Le port « trou noir » tire son origine de l'agencement des ports d'Amsterdam, Anvers et Hambourg. Ce modèle tire son nom du trou noir en physique défini comme une région de l'espace dont le champ gravitationnel est tellement fort que rien ne peut en sortir. Dans ce cas de figure, la ville portuaire est caractérisée par d'importantes attractions touristiques. Les passagers de croisières ne montrent alors que très peu d'intérêts à se déplacer en dehors du centre-ville pour visiter la région environnante. La ville attire également des touristes en dehors du système croisière. Ce type de ville va se caractériser par une possible congestion due au flux trop important de touristes. En effet, lors d'une escale d'un navire de croisières, une moyenne d'environ 1500 à 2000 individus descendent en même temps vers le centre-ville.

Le port « équilibre » fut modélisé sur base du port de Rotterdam. Dans ce cas-ci, la ville portuaire possède un grand pouvoir d'attraction mais il existe des pôles dans la région ayant un pouvoir d'attraction touristique tout aussi important. Le flux de touristes se répartit donc entre la ville portuaire et la région. Le port d'Anvers pourrait également se positionner dans ce type de port mais il reste que la majorité des touristes restent dans le centre d'Anvers et qu'une minorité se rend jusque Bruxelles.

Le port « porte » (ou gateway en anglais) est construit autour du port d'Ijmuiden

mais également sur celui de Zeebruges. Dans ce cas, les touristes ne restent pas dans la ville d'escale, ils descendent du navire pour monter dans un autocar à destination de l'hinterland. Dans le cas de Zeebruges, la très grande majorité des touristes se rendent à Bruges, également appelée la Venise du nord ; pour le cas de IJmuiden, les passagers peuvent tout autant se rendre à Amsterdam, Haarlem ou en visite de la Hollande et de ses polders. Cependant, une attraction reste dominante sur les autres. Le flux de touristes apparaît alors ici juste comme un transit.

Le port « vestibule » est un port dont le fonctionnement est à mi-chemin entre le trou noir et la porte. Dans ce cas, la ville portuaire possède des attractions touristiques qui attirent les passagers mais la majorité du flux de touristes continue à transiter dans la ville portuaire à destination de plus grandes attractions touristiques dans la région. Ce type de modèle est par exemple d'application dans la ville du Havre. En effet, le centre-ville, inscrit à l'Unesco, attire la curiosité des passagers en escale même si une grande partie des individus à bord ne descendent du navire que pour monter dans un autocar à destination de Paris.

Enfin le dernier modèle, le port « indifférent », se concrétise lorsque aucune excursion n'est vraiment prépondérante sur les autres. En effet, dans un tel cas, la ville portuaire possède des attractions pour lesquelles les touristes manifestent autant d'intérêt que pour les attractions régionales. Le port de Bremerhaven illustre bien ce modèle. Effectivement la ville présente divers attraits (musées, maison du climat, centre-ville commerçant piétonnier) mais se situe aussi dans une région composée de plusieurs villes attractives comme Brême, Hambourg, voire Cologne lors d'escale plus longue.

Ces modèles, construits sur base de la rangée nord-européenne, peuvent être calqués sur les ports d'autres régions du monde. Notons que ces modèles reposent sur le fait que le port soit un port d'escales. Dans le cas d'un *home port*, c'est-à-dire le port de départ d'itinéraire de croisière, d'autres facteurs que l'offre d'excursions seront à prendre en considération comme l'offre de parking, les facilités de connexions avec des aéroports internationaux, un terminal aménagé pour le check-in des bagages, des services adéquats pour le navire quant à l'approvisionnement en denrées mais également en carburant. Dans le cas d'un port d'escale, seules les facilités de parking pour autocar, les offres d'excursions, et les facilités d'amarrage importeront.

4.3 Facteurs clés de développement

Selon le modèle portuaire, les politiques de développement à mettre en place seront différentes. Cependant, un canevas global peut être posé. La promotion d'un port de croisière se fait avant tout après des compagnies de croisières et non des touristes car ce sont elles qui vont pouvoir proposer des itinéraires faisant escales dans la ville promue. Dès lors les politiques doivent être mises en place dans ce sens-là.

Dans le cas d'un port « trou noir », il apparaît indispensable de mettre en place des politiques de diffusion des flux en visant à promouvoir des circuits voire un tourisme alternatif au sein de la ville ou de la région. Dans le cas d'un port « équilibre », la ville portuaire et la région peuvent travailler main dans la main pour promouvoir leurs attractions touristiques. Dans le cas d'un port « porte », il est indispensable de promouvoir le port d'accueil pour permettre de garder une part des touristes et donc de leur dépenses.

Promouvoir une ville ou une région implique également une collaboration entre les différents acteurs en jeu dans le système croisière. De nombreuses associations d'acteurs apparaissent. Pour la rangée concernée dans cet article, l'accent doit être mis

dans la promotion de centres culturels et du patrimoine historique très fortement présent dans la région. Due à cette importance du patrimoine bâti des villes portuaires, il s'avère indispensable de veiller à une bonne intégration du port dans la ville. Il est d'autant plus important que le terminal croisière soit bien intégré entre ville et port qu'il est l'image de la ville pour les passagers en escale.

5. Conclusions

Même si chaque port a ses particularités, il s'intègre dans un espace continental commun ou du moins homogène. Le port est une porte d'entrée maritime sur une région attractive tant culturellement que d'un point de vue touristique. Les huit ports de notre étude se théorise en cinq types de modèles construits en analysant les différentes composantes de l'arrière-pays. L'analyse des données croisières via le nombre de passagers et d'escale permis de mettre en avant les ports ayant connu un meilleur développement du secteur croisière. Sur base de ces résultats, nous avons donc cherché à comprendre pourquoi certains ports attirent plus de clientèle que d'autres. L'analyse des réseaux de transport via la localisation des aéroports de plus de 100 000 passagers, le réseau autoroutier et le réseau ferroviaire permis de discerner la bonne ou mauvaise accessibilité des ports. Par après, la répartition de la population et du PIB régional donna un aperçu des clientèles possibles dans le cas de home ports. Ensuite, l'analyse des points d'attrait touristique permis de mieux comprendre les zones d'attractions et les points d'attrait des villes portuaires et des régions avoisinantes. Enfin, la cartographie des excursions permis de positionner les ports par rapport à la région dans laquelle ils sont implantés. En recoupant ces différentes analyses, il fut alors possible de théoriser le port d'escale et donc de mieux comprendre les politiques de développement à mettre en place.

6. Bibliographie

BROGEN K., The cruise market and outlook, in *Market Statistics*, 2011, pp 49-69.

BRUNET R., Structures et dynamiques du territoire français, *L'Espace géographique*, 1973.

CHAPELON L., L'accessibilité, marqueur des inégalités de rayonnement des villes portuaires en Europe, in *Cybergeo: European Journal of Geography*, [En ligne], 11/07/2006, consulté le 25/04/2014, <http://cybergeo.revues.org/2463>.

GUI L. & PAOLO RUSSO A., Cruise ports : a strategic nexus between regions and global lines – evidence from the Mediterranean, in *Maritime Policy and Management*, 2011, Vol 38, n°2, pp 129-150.

VIGARIE A., Les grands ports de commerce de la Seine au Rhin : Leur évolution devant l'industrialisation des arrière-pays, Paris, SABIR, 1964, 717 p.

ATLANTIC ALLIANCE, *Europe prime's cruise destinations*, consulté le 03/04/2014, disponible sur <http://www.atlanticalliance.eu/app/shore-excursions>.

EUROSTAT, *Votre clé d'accès à la statistique européenne*, dernière mise à jour le 30/04/2014, consulté le 03/04/2014, disponible sur <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>.

UNESCO, *Liste du patrimoine mondial*, consulté le 03/04/2014, disponible sur <http://whc.unesco.org/fr/list>.