

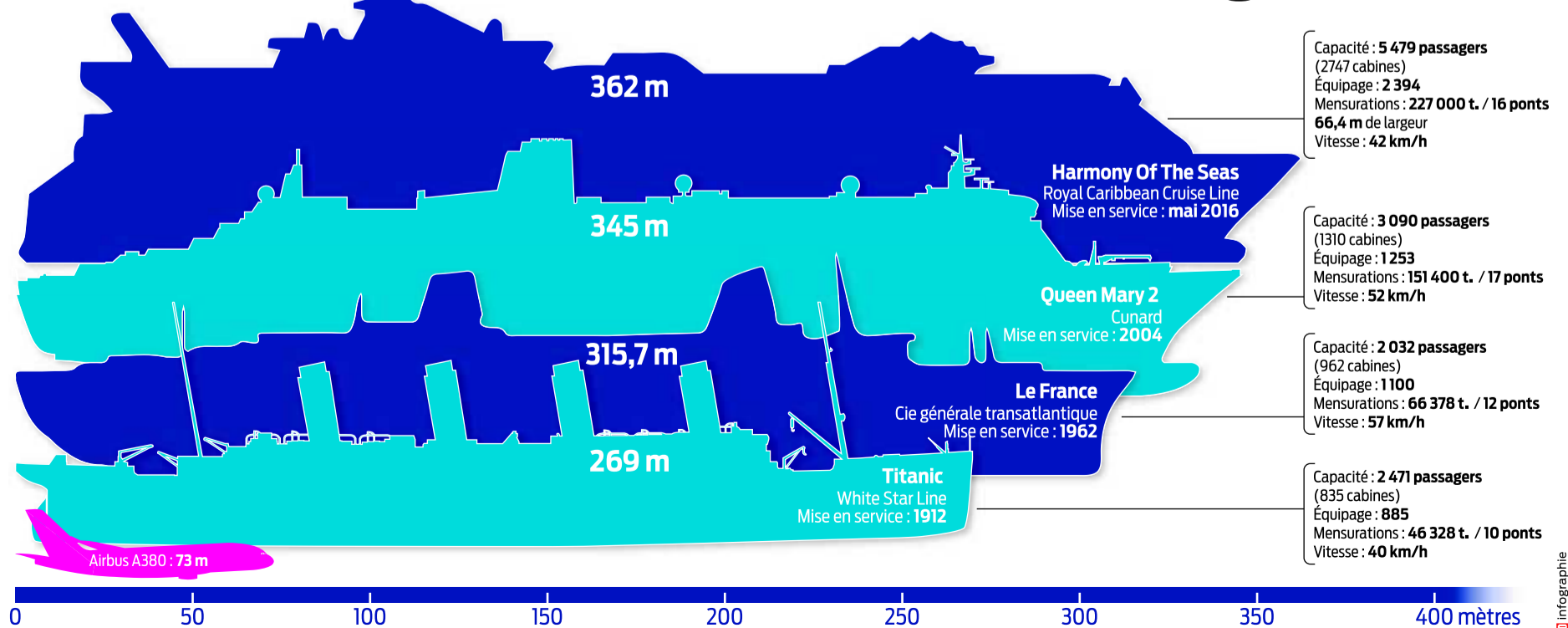
Le fait du jour

« Harmony of the Seas »,



Le « Harmony of the Seas » va rejoindre son port d'attache, Barcelone, d'où cet immense hôtel et parc d'attractions flottant sillonnera la Méditerranée. PH. ROYAL CARIBBEAN

La croisière, un combat de géants



il était un très gros navire...

SAINT-NAZAIRE Jeudi prochain, les chantiers navals STX livreront le plus grand paquebot que les mers aient jamais porté. Malgré une concurrence féroce, la France atteint sa pleine vitesse de croisière grâce à ces géants pouvant embarquer quelque 8 000 passagers et membres d'équipage

SYLVAIN COTTIN
s.cottin@sudouest.fr

Certes, il ne s'agit pas là du chantier le plus titanesque entrepris à bord du « Harmony of the Seas ». Mais avec encore quelque 12 000 espèces de fleurs et de plantes vertes à finir de repoter le long de la promenade intérieure, voilà bien un chiffre à la démesure de ce navire renvoyant le « Queen Mary 2 » au rang de pédalo : 362 mètres de long, 72 du haut de ses 16 ponts, soit assez pour accueillir bientôt 8 000 passagers et membres d'équipage. N'en jetez plus à l'eau, le paquebot construit par les 5 000 ouvriers des chantiers navals de Saint-Nazaire (Loire-Atlantique) est bel et bien le nouveau géant des mers (1). Livré jeudi prochain à son armateur Royal Caribbean – numéro deux mondial du secteur –, il gagnera alors Barcelone, port d'attache de ses futures croisières méditerranéennes.

D'autres, plus gros encore

Après le contrat des frégates russo-égyptiennes et celui des sous-marins australiens, c'est ainsi que l'Hexagone se redécouvre terre d'arsenaux maritimes. Les yeux rivés au ciel des Airbus depuis l'exil sans grâce du « France », son fils maudit, le pays rayonne désormais dans cette bataille navale où Allemands, Finlandais et Italiens avancent également leurs pions, tous dopés par les chiffres fous de la croisière (lire ci-dessous).

Et s'il convient de rappeler que le groupe STX est propriété coréenne, l'heure de délocaliser ce précieux savoir-faire est en revanche loin d'être

venue. Car, alors que la compagnie italo-suisse MSC vient d'annoncer la commande de quatre nouveaux paquebots chacun vendu 1 milliard d'euros, les précédents contrats signés au nez et à la barbe du finlandais Turku assurent à Saint-Nazaire un plan de charge jusqu'à l'horizon 2026, soit du travail à temps plein pour quelque 3 000 personnes. De quoi voir venir grand, et même gigantesque, puisque ces navires pourraient être plus colossaux encore que le « Harmony of the Seas ».

Les pilotes sur simulateur

La campagne de « stress tests » imposée à ce dernier, n'ayant pour l'instant barboté qu'au large de Belle-Ile-en-Mer, a – s'il en était encore besoin – confirmé que son gabarit n'interdisait pas la manœuvrabilité. Mo-

« À bord, 24 restaurants, deux murs d'escalade, une patinoire et un terrain de basket, un immense théâtre... »

teurs poussés à fond et inclinai- son maximale (15 degrés), à la façon des rudes valida- tions du trans- port aérien. Où l'on notera tout de même que ses pilotes auront d'abord été con- traints de s'entraî- ner sur des simu- lateurs paramétrés aux dimensions hors norme du navire.

Une course au gigantisme et à la croisière de masse que n'aura donc pas refroidi le naufrage à la fois grotesque et tragique du « Costa Concordia », dont le commandant est rejugué ces jours-ci en appel. Ressemblant certes désormais à des barres



« Harmony of the Seas » propose des suites luxueuses, jusqu'à ce Royal loft de 140 m² complété par un balcon de 78 m². PHOTO ROYAL CARIBBEAN

d'immeubles flottantes, ces nouveaux mastodontes du farniente embarqué y ont sans doute perdu en charme ce qu'ils ont gagné en confort et, dans une mesure un peu plus relative, en démocratisation des prix.

Toboggan haut de 10 étages

Si tous n'auront pas un majordome particulier comme dans les suites du pont supérieur, la plupart des touristes disposeront ainsi d'un bal-

con ou, au pire, d'un mur écran permettant de profiter virtuellement d'un coucher de soleil sous l'angle choisi. Ajoutons à cet artifice la possibilité d'aller dîner dans 24 restaurants différents, de jouer évidemment au casino, de profiter d'un terrain de basket, d'un simulateur de surf, de deux murs d'escalade, d'une patinoire, d'une tyrolienne traversant le cœur du navire et bien sûr du grand théâtre. Sans parler enfin de « The Ultimate Abyss », le plus grand

toboggan en mer plongeant à l'arrière sur la hauteur de dix ponts.

« Mieux vaut la croisière s'amuser à la croisière s'emmerde », conclut sans nostalgie un ancien commandant rappelant qu'autrefois, la plupart des cabines étaient borgnes. Tant mieux, enfin, pour cette proportion croissante de curieux voyageurs sédentaires ne mettant jamais pied à terre lors des escales.

(1) Dans le domaine de la croisière.

25 millions de touristes s'y amusent

CROISIÈRES En vingt ans, ce sont quatre fois plus d'estivants qui embarquent à bord des palaces flottants

6 millions d'adeptes il y a vingt ans, quatre fois plus aujourd'hui, telle est l'incomparable et fulgurante progression de la croisière en mer. Avec désormais 483 000 lits flottants, ce sont ainsi 300 paquebots qui brassent les mers et un public toujours plus large.

650 000 Français

Car si les Américains restent – et de loin – les plus nombreux à passer leurs vacances au fil de l'eau, l'Europe s'est à son tour massivement piquée du grand large depuis le début des années 2000.

Derrière l'Allemagne, le Royaume-Uni, l'Irlande et l'Italie, la France devrait cette année fournir quelque 650 000 volontaires à

bord de cette flotte sans cesse renouvelée. Vendus pour la plupart au-delà des 500 millions d'euros, ces géants ne sont donc pas le jouet de capitaines de pédalos, tandis que le « Harmony of the Seas » s'est échangé contre un chèque record de 900 millions. Soit le double d'un Airbus A380, l'avion de ligne le plus cher au monde.

Depuis trente ans, la montée en gamme des navires aura en effet fortement contribué à gommer l'image un peu surannée des croisières à la grand-papa. Quitte à gâcher le plaisir des derniers contemplatifs, tant le bruit du tiroir-caisse et des animations tous azimuts l'emporte désormais sur celui des vagues.

Des parcs d'attractions

Mais c'est à la démesure de ces parcs d'attraction embarqués – et à leurs économies d'échelle – que l'on doit des prix chaque année davantage tirés vers le bas. Si les séjours au long cours ou de luxe se monnaient encore à coups de dizaines de milliers d'euros, la plupart des forfaits sont aujourd'hui compris dans une fourchette allant 400 à 1 200 euros, soit environ 950 euros pour une semaine en Méditerranée.

Ce rapport qualité-prix profite également des tensions géopolitiques en Afrique et au Moyen-Orient. Où la croisière prend notamment le relais des clubs de vacances tunisiens, destination phare

des Français avant les soulèvements du printemps arabe. « Aujourd'hui l'âge moyen en France s'établit à 45 ans, et la croisière est considérée comme un mode de vacances envisageables pour le plus grand nombre », explique un analyste du secteur. « Les familles sont ainsi de plus en plus nombreuses, enfants et ados représentant même 20 % de la clientèle. »

D'abord les Caraïbes

Au chapitre des destinations, les Caraïbes continuent de faire la course en tête au large, tandis que la Méditerranée s'affirme de saison en saison comme la mer préférée des Européens, et en particulier des Français (83 %).



Les Américains sont les champions des croisières. AFP