



## MISSION DE JACQUES MAILLOT - COMMENT FAIRE DE LA FRANCE L'UNE DES PREMIERES DESTINATIONS MONDIALES DE CROISIÈRES (MARITIMES ET FLUVIALES) ?

Coordination : Michel DURRIEU

Rédaction : Jean-Baptiste CAZAUBON



*Le port de Marseille (© Port de Marseille)*



*Le Havre Port*

*Le port du Havre (© Grand Port Maritime du Havre)*



*Projet de bateau propre (© Compagnie du Ponant)*

Les croisières comptent aujourd'hui 21,3 millions de passagers, soit une croissance de 77% en dix ans, pour 100 Md€ de revenus par an et 775 000 emplois, dont 339 000 en Europe.

Le nombre des croisières en Europe a augmenté de 29,4% par rapport à 2008, avec plus de 6 millions d'embarquements. L'Italie est le premier bénéficiaire des dépenses directes du secteur (4,5 Md€ dépensés) devant le Royaume-Uni, l'Allemagne, l'Espagne puis la France, qui capte un peu plus d'un milliard d'euros.

En 2030, la Chine sera le premier marché et comptera 15 millions de croisiéristes qui viendront, à terme, en Europe.

Même si elle commence à rattraper son retard, la France occupe encore une position inférieure à son potentiel sur ce marché.

C'est pour cela que le Ministre des Affaires étrangères et du Développement international, Laurent Fabius, a souhaité piloter une initiative « Croisières et tourisme fluvial » en liaison étroite avec le Ministre des Transports.

Dans cette perspective, il m'a chargé, avec Alain Vidalies, secrétaire d'Etat aux transports, d'une mission visant à développer et coordonner une stratégie complète en faveur du développement de la croisière et du tourisme fluvial, afin de rendre à la France la place qui devrait être la sienne sur ce marché.

Cette mission consiste à développer et coordonner une stratégie complète pour le développement de la croisière et du tourisme fluvial. En priorité, l'objectif est naturellement d'améliorer notre offre, y compris dans les ports d'entrée et de sortie, de promouvoir et commercialiser cette offre, et de s'assurer de l'implication de l'ensemble des services de l'Etat concernés, en lien avec les professionnels et les collectivités locales.

Dès ma nomination en avril, j'ai engagé, avec l'appui de la Direction des entreprises et de l'économie internationale du ministère des Affaires étrangères et du développement international, un travail de consultation de l'ensemble des acteurs concernés (la liste des personnalités auditionnées est annexée à ce rapport). Je me suis également déplacé sur l'ensemble du territoire pour visiter les ports et rencontrer les croisiéristes.

Le document que je propose aujourd'hui n'est pas un énième rapport. Il s'agit d'une feuille de route, organisée autour de quelques recommandations concrètes et opérationnelles qui pourraient être mises en œuvre rapidement.

Jacques MAILLOT



### QUEL CONSTAT POUR QUELLE STRATÉGIE ?

Le marché des croisières est un segment très dynamique de l'activité touristique. Le nombre de croisiéristes a doublé en dix ans (21,3 millions en 2013) et devrait à nouveau doubler dans les quinze ans à venir, en particulier du fait de l'émergence de la demande chinoise.

Malgré ses atouts, la France occupe une position bien en deçà de son potentiel sur ce marché. La mise en œuvre des recommandations de ce rapport doit lui permettre de devenir une destination phare du marché des croisières, au même titre que l'Italie ou l'Espagne. L'objectif est de préparer la France à devenir la porte d'entrée en Europe des croisiéristes chinois et la première destination du départ de croisières, tant en France métropolitaine que dans les outre-mer.

### UN MARCHÉ MONDIAL EN FORTE CROISSANCE, MARQUE PAR L'AUGMENTATION RAPIDE DE LA DEMANDE CHINOISE

Les croisières comptent aujourd'hui 21,3 millions de passagers, soit une croissance de 77% en dix ans, pour 100 Md€ de revenus par an et 775 000 emplois, dont 339 000 en Europe.

Le nombre des croisières en Europe a augmenté de 29,4% par rapport à 2008, avec plus de 6 millions d'embarquements. L'Italie est le premier bénéficiaire des dépenses directes du secteur de la croisière (4,5 Md€ dépensés) devant le Royaume-Uni, l'Allemagne, l'Espagne puis la France, qui capte un peu plus d'un milliard d'euros de dépenses.

La Chine sera le premier marché en 2030, avec au moins 15 millions de croisiéristes. Après l'Asie-Pacifique, la clientèle chinoise se tournera vers l'Europe.

### UNE ACTIVITÉ EN CROISSANCE EN FRANCE, MAIS UN POTENTIEL SOUS-EXPLOITÉ TANT EN MÉTROPOLE QU'EN OUTRE-MER

La France commence à rattraper son retard en Europe, même si elle ne se place que cinquième en tant que destination. Marseille n'est que le sixième port méditerranéen et Le Havre n'occupe que le treizième rang en Europe du Nord. Les embarquements depuis les ports français ont cependant augmenté de 21% entre 2012 et 2013.

L'outre-mer doit redorer son image pour mettre à profit un fort potentiel. Dans les Caraïbes, les Antilles françaises ont connu un important déclin de leur fréquentation de croisiéristes au cours des quinze dernières années, du fait d'infrastructures insuffisantes, d'une faible adhésion de la population et d'une décroissance de la desserte aérienne. Mais la mobilisation des pouvoirs publics locaux et des professionnels du secteur a permis d'amorcer une reprise du secteur à partir de 2012.

Le potentiel de la Réunion et de la Nouvelle-Calédonie est également fort.

Enfin, le Golfe de Gascogne et la mer du Nord sont un marché prometteur si l'on utilise des ports de la façade atlantique ou de la Manche, jusqu'ici évités par les compagnies de croisière, car trop chers, mal équipés, et donc peu attractifs.

## 20 PROPOSITIONS POUR FAIRE DE LA FRANCE UN LEADER DU SECTEUR DES CROISIÈRES

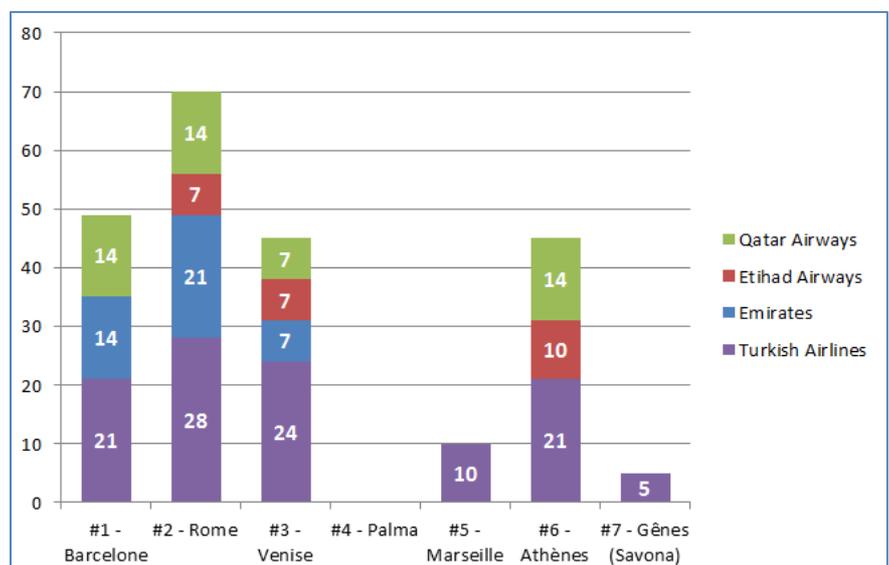
Les mesures déjà identifiées dans la stratégie « croisières » proposée en décembre dernier ont trouvé écho auprès de la centaine d'acteurs du secteur auditionnés. En complément, cette mission propose 20 mesures concrètes, qui permettront de faire de la France un leader du secteur des croisières. Afin de rendre ces propositions lisibles, elles ont été regroupées selon cinq thématiques (elles ne sont donc pas classées par ordre de priorité) : infrastructures, offre/accueil, promotion, simplification administrative & fiscalité, questions environnementales.

### INFRASTRUCTURES

#### **Proposition 1. Accompagner efficacement les aéroports français concernés par la croisière (en collaboration avec les armateurs), pour obtenir des dessertes de compagnies aériennes**

Il ne pourra pas y avoir de développement des ports de croisières français sans amélioration de la connectivité des aéroports voisins. En effet, 80% des croisiéristes étrangers arrivent sur leur lieu d'embarquement par des vols directs. Un appui politique apparaît nécessaire pour impulser l'ouverture de certaines lignes et pour mener à bien certaines négociations (comme, par exemple, actuellement en Martinique ou à Marseille).

Les trois premiers ports européens, Rome-Civitavecchia, Barcelone et Venise, sont tous dotés de lignes directes internationales : long courrier depuis les marchés sources américains et asiatiques, moyens courriers en low-cost, et une desserte importante des compagnies du Golfe. En ce qui concerne ces dernières, elles représentent aujourd'hui un facteur de croissance stratégique comme le démontre le schéma ci-dessous :



Source : Aéroport-Marseille-Provence

L'aéroport de Marseille-Provence demande depuis plusieurs mois la possibilité d'obtenir des droits de vol pour Emirates<sup>1</sup>, ainsi que pour d'autres compagnies aériennes, notamment sur la liaison Moscou-Marseille abandonnée par Air France après seulement un an d'exploitation.

Le trafic additionnel apporté par la croisière maritime pourrait créer un effet d'entraînement pour d'autres compagnies dans leur décision de desservir en direct des aéroports de province et d'outre-mer. En effet, il est apparu durant cette mission que des compagnies comme Air Caraïbes, American Airlines, Air Tahiti Nui, avaient d'ores et déjà intégré ces paramètres dans leur modèle économique, la croisière permettant de garantir un remplissage minimum des appareils, avec une anticipation (à plus de douze mois) et des engagements contractuels des armateurs.

A titre d'exemple, nous pourrions envisager rapidement d'accompagner la création de lignes directes New-York ou Miami - Marseille, Beijing – Bordeaux, et le déploiement accéléré de compagnies à bas coûts sur l'ensemble des aéroports fluviaux/maritimes.

Cette mission propose donc de mettre en place une politique de facilitation et d'incitation par les mesures suivantes :

- proposer une priorité de droits de trafic aux compagnies commercialement liées au développement de croisière ;
- mettre en place des taxes et un tarif « handling » spécifiques pour vols à affrètements croisières, à l'exemple de ce qui est pratiqué pour la Martinique (pouvant aller jusqu'à 50%) ;
- généraliser la mise en place de régimes spécifiques aux outremers concernant les droits de trafic aérien.

### **Proposition 2. Dans le domaine de la croisière fluviale, proposer un nouveau plan d'aménagement public/privé pour développer les structures d'accueil insuffisantes (appontement, ports, écluses), dans le respect de l'environnement**

L'ensemble du réseau fluvial français n'est pas doté de capacités d'accueil de navires de croisières suffisantes.

Pour la Seine (50% de la croisière fluviale en France à ce jour), l'augmentation du nombre de croisières à Paris a entraîné des recherches de solutions alternatives qui ne peuvent être durables (transbordement notamment). Haropa a d'ores et déjà développé de nouvelles escales (Issy-les-Moulineaux, Le Pecq, La Roche Guyon) et a engagé des études pour déterminer les meilleures solutions techniques et juridiques en réponse aux besoins de service (aménagement de bornes électriques, organisation du ramassage d'ordure). Celles-ci sont recensées dans la charte tourisme qui unit TFF, Haropa et Voies Navigables de France (VNF), et seront matérialisées dans un plan de développement de la croisière fluviale baptisé « Croisière + ». Il importe toutefois de définir un emplacement dédié pour un terminal de croisière qui permette d'accueillir dans de bonnes conditions les

---

<sup>1</sup> En tout état de cause, Air France, avec 90% de taux d'occupation sur ses vols Paris – Marseille, ne pourra pas absorber le développement attendu.

touristes. Le PAP a lancé une étude pour la réalisation d'une gare fluviale à Paris, sur le site de Grenelle. Cet espace ne suffira toutefois pas pour accueillir l'ensemble des navires. Les berges de Boulogne-Billancourt pourraient offrir une opportunité complémentaire au Port de Paris. Un autre port, dédié à l'avitaillement (ou secondaire durant les périodes de pointe), pourrait être développé à Conflans Saint Honorine. Il permettrait de désengorger la Seine aux abords de Paris et d'améliorer la qualité des croisières.

Pour les autres cours d'eau, le besoin d'infrastructures nouvelles est également indispensable. Il est impensable d'envisager le financement de ces structures par Voies Navigables de France, tant pour des raisons de budgets, que pour des raisons de priorité. Des partenariats avec les armateurs peuvent donner lieu à des solutions créatives et nouvelles permettant la réalisation de projets innovants et durables, à l'exemple de ce qui a été réalisé à Lyon-Confluence. A cet effet, il est important de préciser que le millefeuille administratif (VNF, ports, préfecture communes,...) n'aide pas la réalisation de ces projets.

### **Proposition 3. Mise en place d'un accord avec les syndicats sur le plan de développement de la croisière**

Plusieurs armateurs et gestionnaires des ports ont fait part, durant cette mission, de leur souhait qu'une concertation avec les syndicats portuaires permette un accord-cadre sur le plan de développement de la croisière<sup>2</sup>. Un tel document permettrait de rassurer les armateurs et les compagnies aériennes concernées sur la stabilité des flux d'entrée, de sortie, et d'accueil des ports français, tout en assurant aux personnels des ports des garanties suffisantes.

A cet effet, l'accord-cadre d'« alarme-sociale » mis en place par la RATP et la SNCF peut servir d'exemple<sup>3</sup>.

### **Proposition 4. Organiser les ports stratégiques sur l'ensemble de nos côtes et les financer**

Un plan national de développement des ports stratégiques doit tracer les lignes de notre ambition dans ce secteur. Celui-ci devra fédérer les acteurs de la croisière et rassembler les ports français, les compagnies de croisières, les collectivités locales, les chantiers navals de Saint-Nazaire et les acteurs du secteur du tourisme dans les destinations concernées. Une attention particulière devra être portée à l'accessibilité des ports grâce à la simplification des parcours entre aéroports, gares et ports, et au

---

<sup>2</sup> A titre d'exemple, lors de la grève des syndicats de la SNCM en juillet 2014, le port de Marseille avait été bloqué, provoquant l'annulation de 18 escales de croisières (37 100 passagers et une perte de 6,2 millions d'euros).

<sup>3</sup> L'alarme-sociale est un dispositif mis en place dans le cadre de l'amélioration du dialogue social à la RATP, accord signé le 11 juin 1996 à la RATP par la direction et l'ensemble des organisations syndicales, à l'exclusion de la CGT. Cette disposition permet de faire apparaître les problèmes de terrain et de leur donner une reconnaissance officielle afin qu'ils soient pris en compte par la hiérarchie et résolus. Dans les cinq jours ouvrables qui suivent l'activation de la procédure, les parties se réunissent pour négocier.

développement des capacités d'avitaillement (cette activité doit être professionnalisée en France, notamment par une sensibilisation aux opportunités des acteurs locaux de l'industrie agro-alimentaire). Ce développement de têtes de lignes devra également s'accompagner d'investissements hôteliers importants. Pour le tourisme communautaire, des solutions alternatives (Air BnB) pourront être recherchées.

Cette mission a d'ores et déjà identifié comme ports stratégiques et prioritaires ceux pouvant accueillir des activités de têtes de ligne :

- en Méditerranée : Marseille et Nice ;
- pour la façade atlantique : Bordeaux ;
- pour la Manche/mer du Nord : Le Havre et Rouen ;
- pour la Caraïbe : Fort de France et Pointe-à-Pitre ;
- pour l'Océan Indien : Saint Denis de la Réunion ;
- pour l'Océan Pacifique Papeete et Nouméa.

Elle a par ailleurs listé certains ports à fort potentiel de développement pour des escales telles que :

- en Méditerranée : Sète, Toulon, Saint Tropez, Ajaccio ;
- sur la façade atlantique : Bayonne, Saint Jean de Luz, Brest ;
- pour la Manche/mer du Nord : Cherbourg, Honfleur, Calais.

Naturellement, le développement de chaque port obéit à des priorités de nature différentes. Ainsi, si le port de Marseille a d'ores et déjà réalisé des investissements d'accueil portuaires importants lui permettant une croissance immédiate (presque doublée en quelques années), son principal défi demeure l'accessibilité, notamment aérienne. A contrario, Nice dispose d'une connectivité de qualité, mais ne pourra devenir un réel port de tête de ligne qu'en effectuant des investissements d'infrastructures d'envergure.

La Caisse des Dépôts et consignations, qui a fait du tourisme et des ports deux priorités de sa politique d'investissement, pourrait être associée directement aux travaux de mise en œuvre<sup>4</sup>.

Le Programme d'Investissement d'Avenir (PIA) pourra également être sollicité, et un volet spécifique « croisières » prévu dans le futur PIA3<sup>5</sup>.

Enfin, un fonds spécifique européen, à l'initiative de la France, pourrait être créé. Il permettrait d'accompagner financièrement une stratégie européenne de développement des croisières maritimes et fluviales.

### **Proposition 5. Intégrer dans le plan WIFI la couverture des zones portuaires et des axes de navigation**

Dans le cadre du plan WIFI récemment annoncé par les opérateurs de téléphonie, il conviendra de s'assurer que les zones portuaires et les axes

---

<sup>4</sup> La Caisse des dépôts, acteur du développement des territoires, en lien avec BPI France, pourrait mobiliser et rassembler des investisseurs institutionnels dans le financement du développement du secteur. Une dynamique de même nature a su être créée pour accompagner la mutation qualitative du parc d'hébergement des opérateurs du champ tourisme et social via la mobilisation d'un fonds d'investissement thématique TSI piloté par la CDC, associé à un dispositif d'appui conseil piloté par Atout France

<sup>5</sup> Compte tenu de son image à l'international et d'une forte demande des armateurs, cette mission suggère que le dossier de Nice soit examiné en priorité.

de navigation soient bien couverts. Au-delà du service fourni, le WIFI permettra notamment d'améliorer l'action des guides embarqués.

### OFFRE / ACCUEIL

#### **Proposition 6. Créer ou améliorer l'accueil dans les terminaux fluviaux et maritimes**

La mission a permis de constater la grande inégalité et parfois l'absence de terminaux sur l'ensemble des ports fluviaux et maritimes. Il importe de créer des infrastructures permettant un accueil de qualité, assuré par des professionnels avec des espaces de promotion et commerciaux (taxis, commerces, restaurants, banques, pharmacies), comme c'est désormais le cas pour les aéroports. Ces terminaux doivent être dotés de parkings sécurisés et aux capacités suffisantes.

S'agissant du financement, il ressort que des solutions de partenariats public-privé peuvent être trouvées avec les armateurs (ce qui est d'ores et déjà le cas pour les deux nouveaux terminaux de Marseille).

#### **Proposition 7. Intégrer dans les statistiques d'Etat les chiffres spécifiques sur les croisières**

Dans le cadre des travaux actuellement menés pour fiabiliser les statistiques du tourisme international en France, il est important d'intégrer la spécificité des voyageurs/croisiéristes, en escale et/ou en embarquement. Ces chiffres sont pour l'instant communiqués de manière non homogène par différents acteurs locaux.

Il faudra aussi pouvoir chiffrer plus précisément les dépenses des croisiéristes estimées dans une fourchette de 50 à 100 euros par escale (variation selon la taille du navire, du segment de clientèle, du port, de l'offre et de la qualité des excursions, et des services marchands). A cet effet, la Banque de France pourrait être mobilisée pour intégrer et harmoniser ces données dans les revenus du tourisme national<sup>6</sup>.

#### **Proposition 8. Faire évoluer la législation pour permettre aux pavillons français de disposer des revenus du jeu à bord, comme c'est le cas des pavillons internationaux**

La législation française interdit aux bateaux sous pavillon français de disposer de salle de jeux à bord (ouvertes pendant les temps de navigation seulement)<sup>7</sup>. Les armateurs français sont lésés par rapport au modèle

---

<sup>6</sup> La mission a d'ores et déjà demandé à l'Organisation Mondiale du Tourisme (OMT), par l'intermédiaire de notre délégué, la possibilité de faire une étude spécifique sur le marché de la croisière.

<sup>7</sup> Par la loi 15 juin 1907 (complétée depuis par plusieurs arrêtés), l'exploitation des casinos est réservée aux stations balnéaires, thermales et climatiques, ainsi qu'aux villes touristiques de plus de 500 000 habitants disposant d'un centre dramatique national ou d'une scène financée pour plus de 40 % par la ville. Cette exploitation est une profession réglementée placée sous la double tutelle du ministère de l'Intérieur et du ministère chargé du budget (Finances). Les autorisations d'exploitation des jeux sont accordées par le ministère de l'Intérieur. Une commission nationale des jeux, composée de hauts fonctionnaires (14) et d'élus (5), est chargée d'examiner les demandes de première autorisation de jeux, de renouvellement des

économique des croisiéristes, fondée en partie sur ces revenus. Certaines clientèles, notamment chinoises, placent d'ailleurs ce critère dans leur choix d'effectuer une croisière. Un assouplissement de la loi permettrait donc aux navires français d'œuvrer à armes égales avec la concurrence.

### **Proposition 9. Soutenir la création d'un réceptif national, décliné dans les régions concernées, pour capter les clientèles des navires de croisières (indispensable pour attirer les escales, et garantir des retombées locales)**

La mission a permis de relever l'absence de réceptifs sur l'ensemble du territoire. Les armateurs appellent de leurs vœux la création d'une telle structure qui leur permettrait d'éviter une multitude d'interlocuteurs, avec des prix non compétitifs et une qualité de services hétérogène.

Ce sujet est d'autant plus important qu'il conditionne le choix d'une escale pour le croisiériste, puisque celui-ci constitue une part importante de son revenu (on estime la marge moyenne sur les excursions à plus de 50%).

A l'exemple de ce qui a été fait au cours des dernières années dans le secteur de l'hôtellerie, une prise de conscience de l'ensemble des acteurs du tourisme sera nécessaire, afin de commissionner un réceptif national fort, chargé de négocier et promouvoir la destination France auprès des armateurs. Il faudra qu'ils acceptent le principe de commissions élevées. Plusieurs contacts ont d'ores et déjà été pris par cette mission, afin de sensibiliser les tour-opérateurs français à la création d'une telle structure, pour éviter d'être pris de vitesse par un groupe étranger.

### **Proposition 10. Peser sur l'action de Voies Navigables de France (VNF) pour que le développement de la croisière fluviale devienne l'un des axes prioritaires de la gestion des voies navigables françaises**

Dans le secteur de la croisière fluviale, l'enjeu touristique des voies navigables n'est, de toute évidence, pas pris en compte. Faute de directive politique, cette dimension a été sous-estimée par VNF au cours des dernières années. Plusieurs actions concrètes, à coût constant, peuvent d'ores et déjà être mises en œuvre :

- Nomination d'un représentant du pôle tourisme du MAEDI au sein du Conseil d'administration de VNF ;
- Réorganisation de VNF pour faire du tourisme une priorité de la gestion de ses écluses (passage des navires de croisière en priorité sur les bateaux de marchandises comme c'est le cas pour le Rhin) et de ses berges (aujourd'hui sous exploitées pour des raisons d'entretien et de responsabilité).
- Etude à mener par VNF d'une réorganisation totale de la gestion des berges et des chemins de halage, afin de permettre le développement d'activités touristiques sur ces espaces (pistes cyclables, parcours

d'équitation, zone de promenades), à l'exemple de l'initiative «Canal des 2 mers à vélo »).

- Lancement d'appels à projets afin de réhabiliter et valoriser le patrimoine bâti situé à proximité du réseau fluvial pour les transformer en hébergement, lieux de vie, etc.

### **Proposition 11. Intégrer dans les formations existantes un volet spécifique destiné aux personnels navigants, sur l'accueil, la formation touristique, et l'enseignement des langues.**

Il importe de sensibiliser l'ensemble des écoles du tourisme, et en particulier celles situées dans les zones portuaires, sur l'impact pour le tourisme des métiers liés à la croisière. A cet effet, les écoles concernées pourraient offrir des modules spécifiques sur la croisière, et rendre obligatoires des stages d'immersion sur les bateaux de croisières, ou dans les services d'accueil directement liés.

## **PROMOTION**

### **Promotion 12. Intégrer la croisière dans les actions de promotion d'Atout France**

L'ensemble des acteurs auditionnés ont regretté la trop récente implication d'Atout France dans la promotion du secteur de la croisière, malgré la réalisation d'une étude de qualité en 2011. Plusieurs actions concrètes pourraient être lancées rapidement afin de rattraper le retard de l'opérateur dans ce domaine :

- Atout France devra porter et fédérer l'offre française dans les grands salons internationaux du secteur : le salon de Miami (Atout France y représente une partie de l'offre française depuis 2011), le salon de Hambourg, un salon asiatique à définir ;
- Avant la fin de l'année 2015, l'opérateur devra mettre en place un cluster « croisières maritimes et fluviales » réunissant l'ensemble des entités publiques et privées impliquées ;
- En parallèle, un volet « croisières » sera développé dans la communication numérique d'Atout France.

### **Promotion 13. Plusieurs grandes actions de communication pourraient améliorer l'image de la France comme destination d'excellence de « croisière »**

Dans le cadre de la diplomatie économique menée par le ministère des Affaires étrangères et du développement international, il conviendra de s'assurer que la promotion de nos intérêts dans le domaine de la croisière est prise en compte dans nos échéances bilatérales. A cet effet, les initiatives déjà réalisées avec Cuba et le Mexique peuvent servir de références.

Par ailleurs, au titre de notre action pour promouvoir les grands salons en France, une initiative commune avec l'Espagne pourrait être menée, afin

d'organiser un salon de la croisière, en alternance à Barcelone et à Marseille.

De plus, sur un plan plus symbolique, cette mission a permis d'esquisser une opération de communication qui pourrait séduire la clientèle américaine : le redéploiement de la ligne mythique Le Havre – New-York par la Compagnie du Ponant.

Enfin, cette mission étudie actuellement avec la Compagnie du Ponant la possibilité de créer un déjeuner « croisière à la française » qui pourrait être décliné sur les bateaux de la compagnie, aux quatre coins du monde, en collaboration avec nos ambassades (le Président de la société propose d'organiser gracieusement 10 à 30 opérations par an).

### **SIMPLIFICATION ADMINISTRATIVE & FISCALITE**

#### **Proposition 14. Dans les territoires d'Outre-mer, mettre en place des zones de détaxe (7j/7), permettant la vente de produits locaux et de marques**

La mise en place de zone duty-free, sur le modèle de ce qui avait été fait sur l'île de Cozumel au Mexique devenue l'un des principaux ports au monde en termes d'activité de croisières, devra faire l'objet d'une initiative législative.

Par ailleurs, une exemption de TVA aux caisses des commerces pour les clients détenteurs de passeports étrangers pourrait être étudiée (sur le modèle pratiqué sur l'île de Sainte Lucie), afin d'augmenter les dépenses lors des escales.

Enfin, les croisiéristes se plaignent de l'absence de possibilité d'utiliser la devise américaine dans les établissements publics touristiques, lors de leurs escales dans les territoires ultra-marins. Une étude pourrait être menée par Bercy, en lien avec Atout France, pour en étudier la faisabilité.

#### **Proposition 15. Visas / Accélérer l'assouplissement du régime de circulation des membres d'équipage de navires de croisière (notamment en Polynésie française)**

Les visas pour les Départements d'outre-mer sont régis par le Code de l'entrée et du séjour et du droit d'asile (CESEDA). Ce code définit une liste de pays dont les titulaires de passeport sont dispensés de visa pour entrer sur les territoires ultramarins français. Dans le cadre d'escale de croisières, les passagers provenant de pays non listés par le CESEDA sont contraints de rester à bord (ou d'effectuer les démarches administratives pour une journée d'escale). Il importe donc de généraliser le dispositif de dispense de visa pour les voyageurs en escale dotés d'un passeport en règle et du justificatif de descente du bateau pour le cas d'une escale ou du billet de croisière pour un embarquement.

S'agissant du personnel navigant, la problématique des visas se pose également. Cette catégorie de personnel, numériquement importante, souhaite consommer lors des escales ou lors des périodes d'entretien des navires. Sans attendre la remise du rapport, cette mission a d'ores et déjà œuvré pour que le ministère de l'intérieur accepte de mettre en place un

allègement de procédure en Polynésie, ce à quoi il s'est engagé dans un courrier daté du 18 mai dernier. Il importe désormais de s'assurer que cet assouplissement soit mis en œuvre rapidement, et généralisé à l'ensemble des territoires (de manière plus générale, les croisiéristes se plaignent de lenteurs administratives dans les procédures et dans les délais de délivrance des visas pour les personnels navigants et non-navigants).

### **Proposition 16. Mettre en place une solution de financement permettant de faire construire les navires de croisière en France**

Plusieurs armateurs français, notamment la Compagnie du Ponant, ont fait part de l'absence de solution de financement pour la construction de navires sur les chantiers français. Ainsi, l'agence d'assurance-crédit italienne SACE leur offre des conditions telles qu'ils font construire leurs navires par les chantiers de FINCANTIERI en Italie, plutôt que par les chantiers STX (puisque qu'ils ne peuvent bénéficier de l'assurance-crédit COFACE, réservée à l'export). Or, plusieurs armateurs nous ont fait savoir qu'en cas d'alignement des conditions financières sur SACE, ils préféreraient faire construire sur les chantiers français.

A l'instar de ce qui a été mis en place pour accompagner efficacement le secteur aéronautique, une solution de financement pourrait être envisagée pour le secteur des constructions navales (en première analyse, il n'y aurait pas de difficulté vis-à-vis des règles OCDE).

### **Proposition 17. Dans le cadre de la simplification administrative, proposer un guichet unique pour faciliter les démarches des opérateurs**

Tant dans le domaine fluvial que maritime, les professionnels du secteur se sont plaints du millefeuille administratif, notamment pour l'obtention d'autorisation de navigation. Ainsi, pour pouvoir naviguer sur la Seine, un croisiériste doit effectuer des démarches auprès des préfetures, du Port de Paris, du ministère des transports, des douanes et de VNF, sans que ces entités ne se concertent entre elles. Les lenteurs des inspections de la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement sont également problématiques.

Au-delà des guichets uniques qui pourraient être organisés autour de chaque axe de navigation, et de chaque façade maritime, un référent permanent pourrait, au sein de l'administration (Ministère des transports), s'assurer du bon fonctionnement de ces guichets. Ce référent aurait notamment pour mission de raccourcir les délais de délivrance de titres d'enregistrements (disponibilité des escales).

## **QUESTIONS ENVIRONNEMENTALES**

### **Proposition 18. S'assurer que les objectifs de développement durable du tourisme fluvial sont pleinement mis en œuvre**

Lors de cette mission, il nous est revenu que les voies navigables n'étaient pas à la hauteur des attentes sur le plan environnemental. Il importe de

prendre pleinement en compte dans les prochains investissements la gestion des nuisances suivantes : rejet des eaux usées, traitement des déchets ménagers, électrification des bateaux, et suivi des mises aux normes des bateaux.

### **Proposition 19. Accompagner le développement de bateaux de croisière propres**

De nombreux projets sont en cours, tant dans le secteur fluvial que maritime, pour limiter l'impact de la croisière sur l'environnement. Il est nécessaire d'accompagner les acteurs dans leurs recherches de solutions techniques et de financement.

A titre d'exemple, la Compagnie du Ponant recherche actuellement des solutions de financement pour le lancement d'un bateau propre (avec une autosuffisance de 35%), pour un montant de 450 millions d'euros, qui sera commandé en octobre 2016 (et livré en mai 2019). Ce projet comporte un enjeu économique puisqu'il permettrait la création de 500 emplois d'ici 2020. Une action pour accompagner la société dans sa démarche auprès de la BPI est engagée par cette mission.

### **Proposition 20. Faire des ports français des « ports propres », en avance sur les autres escales mondiales**

L'Organisation maritime internationale et l'Union européenne imposent des réglementations de plus en plus strictes, en termes d'émission de gaz à effet de serre. Pour répondre au problème, certains ports pionniers d'Europe du Nord (Göteborg en Suède, Lübeck en Allemagne) et de la côte ouest nord-américaine (Vancouver, Californie, Alaska) acheminent directement l'électricité aux bateaux à quai. Même si ce système n'est pour le moment pas généralisé et coûteux, nous devons nous préparer à l'arrivée d'une nouvelle réglementation. Afin de rester compétitifs et de pouvoir accueillir les bateaux déjà adaptés à ces normes, les ports français doivent s'équiper dès à présent, en tout ou partie, de quais « électrifiés ». Un port pilote, comme Le Havre, pourrait être accompagné, notamment financièrement par le Programme d'investissement d'avenir, dans la mise en place d'un tel dispositif.

**Annexe : Liste des personnes auditionnées  
(par ordre alphabétique)**

- M. Alain AUTON, Directeur de France Station Nautique
- M. Frédéric AVIERINOS, Directeur général des Vedettes de Paris
- M. Georges AZOUZE, Président France de Costa Croisières
- M. Thierry de BAILLEUL, Directeur général France d'Emirates
- M. Eric BANEL, Directeur général d'Armateurs de France
- M. Leo BEILMANN, Directeur des opérations de AGIS
- M. Philippe BERTO, Directeur du Comité régional du tourisme Languedoc-Roussillon
- M. Marc CHEVALLIER, Président du Port de Sète
- Mme Valérie CONAN, Directrice du Club Croisière-Le Havre-Cruise Club
- Mme Nathalie DUMAY, Déléguée Générale de l'Association des Ports Locaux de la Manche
- M. Guillaume DURY, Directeur du développement de Voies Navigables de France
- M. Bernard FAUCON, Président de France Station Nautique
- M. Gérard FELDZER, Président du Comité régional du Tourisme de Paris Région
- Mme Corinne GIACOMETTI, Conseillère régionale du Languedoc-Roussillon déléguée au tourisme
- M. Jean-Marc HASTINGS, Directeur France et Europe d'Air Tahiti Nui
- M. Thierry HUCK, Directeur de l'appui au commerce et au tourisme à la CCI Marseille Provence
- Mme Bérengère HUZ, Responsable « Terminal Croisière » du Marseille-Provence Cruise Terminal
- M. Philippe JALTA, Directeur du développement du Comité Martiniquais du Tourisme
- M. Olivier JAMEY, Président de la Compagnie de la Seine
- Mme Catherine LAFON, Chargé de promotion de la croisière au port de Sète
- M. Didier LEANDRI, Président du Comité des Armateurs fluviaux
- Mme Hélène LEBAS, Experte développement croisière et grande plaisance à la CCI Marseille Provence
- M. Gilbert LE CORRE, Délégué général d'Odyssea
- M. Serge LETCHIMY, Député de Martinique
- M. Jean-Pierre LEGRAIN, Corp Captain de Viking Cruise
- M. Alexandre LUCZKIEWICZ, Chargé de communication au Cluster Maritime français
- M. André LUBRANO, Questeur du Conseil général du Languedoc-Roussillon, délégué aux ports et à la pêche
- M. Christian MANTEI, Directeur général d'Atout France

- Mme Géraldine MANZON, Responsable du développement commercial du Grand Port Maritime de Marseille
- Mme Christelle MAUBEC, Responsable de développement au Club de la Croisière Marseille Provence
- M. Frédéric MONCANY DE SAINT-AIGNAN, Président du Cluster Maritime français
- M. Serge NAIM, Président de Locaboat
- M. Vincent OBERTO, Chargé de mission Tourisme, Eau, Littoral et Itinérances, Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie
- M. Jean-Paul PAGES, Consultant
- Mme Pascale PATIN, Responsable e-commerce France d'Emirates
- M. Marc PAPINUTTI, Directeur général de Voies Navigables de France
- M. Yannick PATUREL, Président de AGIS
- Mme Anne-Sophie PEYRAN, Chef du Département Commercial à la CCI Nice Côte d'Azur
- M. Christophe PILOIX, Directeur des opérations portuaires du Grand Port Maritime de Marseille
- M. David PONTHEUX, Corp Captain de Viking Cruise
- M. Edmond RICHARD, Directeur commercial Europe d'Air Caraïbes
- M. Cédric RIVOIRE-PERROCHAT, Directeur général de CLIA France
- M. Marc ROCHET, Président d'Air Caraïbes
- Mme Karine ROY-CAMILLE, Conseillère régionale de Martinique, Présidente du Comité Martiniquais du Tourisme
- M. Marc SANDRIN, Sous-directeur des ports et du transport fluvial au Ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Énergie
- M. Jean-Emmanuel SAUVEE, Président de la Compagnie du Ponant
- M. Christian SCHMITTER, Président directeur général de CroisiEurope
- M. Didier SPADE, Président du Nouveau France
- M. Jean-François SUHAS, Président du Club de la croisière Marseille Provence
- Commandant Noël-Nicolas SURCOUF, Pilote au port de Sète
- M. Antoine THULIN, Chargé de mission auprès du Président du Comité régional du tourisme Paris Région
- M. Eddy VINGATARAMIN, Associé-gérant de SCI GWADSHEIM
- Mme Elisabeth WEIS, Chef de la supervision du projet du Nouveau France
- M. Romain WINO, Responsable marketing territorial à l'Aéroport Marseille Provence