

Le terminal croisières du Havre bénéficiera d'un investissement de 100 millions d'euros pour accueillir plus de paquebots et améliorer l'accueil des passagers. Le maire, Edouard Philippe, estime que « l'acceptabilité de la croisière est bonne » dans sa ville.



Ce nouveau terminal sera situé, comme l'actuel, à l'entrée du port sur la « pointe de Floride » (Enia Architectes)

Contrairement à son collègue de Marseille, qui a signé une pétition désignant les bateaux de [croisière](#) comme les « premiers pollueurs de la ville », le maire et président de la communauté urbaine du Havre, Edouard Philippe, s'est réjoui lundi 19 septembre d'annoncer de nouveaux aménagements pour « accueillir plus de bateaux et apporter de meilleures conditions de confort aux croisiéristes ». Avant de préciser : « Nous nous engageons dans un programme d'escales zéro fumées, sans émissions de CO₂ », les compagnies devant, en 2025, « se brancher sur des prises électriques à quai ».

Ce nouveau terminal, qui doit être livré fin 2025, sera situé, comme l'actuel, à l'entrée du port sur la « pointe de Floride ». Soixante millions d'euros vont être investis dans la construction d'un bâtiment, la transformation de deux bâtiments vétustes et l'aménagement d'espaces de promenade.

Ce chantier sera financé par la région (15 millions d'euros), la communauté urbaine du Havre

(15 millions) et par un emprunt de 30 millions porté par un groupement d'intérêt public (GIP) associant Haropa Port, l'entité portuaire et la communauté urbaine. Ce GIP, qui gèrera les escales, se remboursera sur les recettes d'exploitation. En parallèle, les quais seront refaits, renforcés et électrifiés pour un montant de 40 millions d'euros, financés à hauteur de 20 millions par l'Etat, 1 million par la région et 19 millions par Haropa Port.

« Dans l'ADN »

Les partenaires ont en ligne de mire un objectif de 600.000 passagers en 2030, ce qui représente un saut par rapport au record de 2018 (420.000 croisiéristes) et aux 350.000 estimés [pour 2022](#). C'est peu comparé à Marseille (1,7 million estimé en 2022) mais, observe Edouard Philippe, « l'acceptabilité de la croisière au Havre est bonne ». Face au bâtiment où était présenté le projet, cinq personnes seulement se tenaient devant une banderole ou figurait l'inscription « croisière = écocide ».

Il faut dire que Le Havre, comme Cherbourg, a une histoire particulière avec la croisière. L'émotion est palpable dans la ville lorsque les bateaux repartent en saluant le port et la ville de trois coups de sirène. « Les paquebots sont dans l'ADN des Havrais, qui ont une histoire avec les paquebots transatlantiques », confirme-t-on à l'office du tourisme. Même si les paquebots des groupes Carnival, Royal Caribbean et MSC (qui contrôlent 99 % du marché de la croisière) ont depuis longtemps remplacé le « France » et le « Normandie ».

En moyenne, les passagers dépensent 88 euros par escale, pour acheter des souvenirs au Havre, visiter la ville, inscrite au Patrimoine mondial de l'Unesco, ou faire une excursion à Giverny. Pour Haropa Port, les recettes de la croisière sont epsilonlesques (3 millions d'euros, moins de 1 % du chiffre d'affaires) comparées à celles du trafic de conteneurs, la spécialité du Havre.

La compagnie italo-suisse MSC, qui marche sur deux jambes - le conteneur et la croisière - a d'ailleurs annoncé en juillet [un investissement de 700 millions d'euros dans Port 2000](#), le port à conteneurs du Havre.