



## Suivi de la stratégie méditerranéenne pour le développement durable

Etude régionale « Plaisance et croisière en Méditerranée : bilan et perspective »

Alberto Cappato, Secrétaire Général de l'IIC (Istituto Internazionale delle Comunicazioni de Gênes, Italie)

Sara Canevello, Economiste spécialisée en transports maritime, consultant senior auprès de l'IIC

---

**Plan Bleu**

Centre d'Activités Régionales

Sophia Antipolis  
Juillet 2008



## TABLE DES MATIÈRES

Liste de sigles .....	2
<b>1. Plaisance et croisière en Méditerranée: bilan et perspectives.....</b>	<b>3</b>
1.1. Le contexte géographique de l'étude: la Mer Méditerranéenne .....	3
1.2. L'objet de l'étude.....	4
<b>2. Le marché de la croisière.....</b>	<b>5</b>
2.1. Le contexte au niveau mondial.....	5
2.2. Les itinéraires en Méditerranée .....	12
2.3. Les performances du secteur.....	17
2.4. Le poids économique du secteur .....	21
<b>3. Le secteur de la Plaisance.....</b>	<b>25</b>
3.1. Le contexte international.....	25
3.2. La production des bateaux de plaisance.....	28
3.3. Le chartering.....	30
3.4. La situation des ports de plaisance en Méditerranée .....	31
<b>4. Tourisme et Environnement .....</b>	<b>34</b>
4.1. Le contexte.....	34
4.2. La durabilité environnementale, les variables a prendre en compte.....	37
<b>Bibliographie Chapitres 1, 2, 3 .....</b>	<b>43</b>
<b>Bibliographie Chapitre 4 .....</b>	<b>43</b>
<b>Annexe 1 – Les bateaux de croisière en construction.....</b>	<b>46</b>
<b>Annexe 2 – Les caractéristiques des ports de plaisance en Méditerranée (disponible sur le site web du Plan Bleu) .....</b>	<b>47</b>

## **LISTE DE SIGLES**

OMT - UNWTO: World Tourism Organization

ISPS - ISPS Code: International Ship and Port Facilities Security Code

MSC Crociere: Mediterranean Shipping Company Crociere MSC

EEA: European Environment Agency

ECC: European Cruise Council

CLIA: Cruise Line International Association

ICOMIA: International Council of Marine Industry Association

PNB: Produit National Brut

PNUE: Organisation Météorologique Mondiale

GIEC: Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (en anglais IPCC: Intergovernmental Panel on Climate Change)

SRAS: Syndrome Respiratoire Aigu Sévère

# 1. PLAISANCE ET CROISIERE EN MEDITERRANEE: BILAN ET PERSPECTIVES

## 1.1. Le contexte géographique de l'étude: la Mer Méditerranéenne

La Mer Méditerranée (du latin *Mediterraneus*, qui signifie «au milieu des terres») est située entre l'Europe, l'Afrique et l'Asie. Sa position l'a placé depuis des siècles au cœur des flux de populations et des échanges entre les civilisations du monde entier. La Méditerranée fut régulièrement au centre des trafics mondiaux de marchandises; à l'aube du troisième millénaire, l'aire Méditerranéenne est à nouveau un des lieux le plus fréquentés du monde pour les raisons et les fonctions les plus diverses: commerciales, sociales et touristiques.

Sa superficie couvre plus de 2,5 millions de km<sup>2</sup>. Son littoral s'étend sur plus de 46.000 km; avec une profondeur moyenne de tout juste 1500 mètres, il s'agit d'une mer semi-fermée. Par conséquent, le renouvellement des eaux par apport d'eaux océaniques prend de 80 à 100 ans (environ 37.000 km<sup>3</sup> d'eaux arrivent chaque année de l'Océan Atlantique, la seule vraie ouverture) à travers les deux accès qui sont le détroit de Gibraltar, large d'environ 14 km, et le canal de Suez, large de quelques mètres seulement.

Le bassin Méditerranéen représente environ 20% du périmètre côtier mondial<sup>1</sup>, 15% de la population et 16% des activités commerciales. Environ 30% des volumes mondiaux du trafic naval international vient et a comme destination en transit ou finale au moins un port méditerranéen.

En ce qui concerne la biodiversité, il s'agit d'une des mers les plus riches au monde: 7,5% de toutes les espèces animales et 18% de la flore marine, pour une mer qui représente à peine 0,7 % de la surface totale des océans. La flore et la faune de la Méditerranée sont surtout des espèces de zones tempérées et des espèces tropicales, dont 30% sont endémiques.

Les pays méditerranéens ont une population s'élevant à près de 450 millions d'individus, à laquelle viennent s'ajouter chaque année 170 millions de touristes. Les riverains au sens strict sont 70 millions (données an 2000).

La saturation du trafic maritime en Méditerranée, les actions illicites, ainsi que les effets du réchauffement global représentent des risques importants avec des répercussions sur les économies locales des pays riverains. Ses eaux bordent les pays d'Europe, du Moyen Orient et d'Afrique du Nord, ce qui fait de la région un espace particulièrement complexe du point de vue politique, économique et géographique, mais aussi unique et diverse du point de vue de l'environnement.

---

<sup>1</sup> Sur un total au niveau mondial de 205.000 km de côtes dont 32.000 en Europe, 26.000 en Afrique, 57.000 en Asie, 69.500 aux Amériques et 20.500 en Australie, les 46.000 km du littoral Méditerranéen représentent environ 20% du total.

Illustration 1 - Le bassin méditerranéen



## 1.2. L'objet de l'étude

Les travaux précédents du Plan Bleu sur l'environnement et le développement – avant même que la notion de développement durable fasse son apparition – ont souligné les interactions entre la démographie, le développement économique, la pression sur le littoral et sur les ressources naturelles telles que l'eau et le milieu naturel. Cette étude, qui n'a pas la présomption d'être complète (étant donné la complexité du phénomène pris en compte), va se présenter sous la forme d'une **analyse rétrospective du secteur des croisières et du secteur de la plaisance**, avec un approfondissement concernant les possibles évolutions des deux phénomènes, qui sont tous les deux en forte croissance en particulier en Méditerranée. Au cours des dix dernières années, sur les **170 millions des touristes** qui chaque année arrivent sur les côtes méditerranéennes, de plus en plus sont des croisiéristes et des plaisanciers. Cela explique l'attention qui doit être accordée au développement de ces deux types de phénomènes pour mieux comprendre les impacts sur la Méditerranée que les développements de la croisière et de la plaisance, ainsi que le reste des activités humaines peuvent générer.

Aujourd'hui, la Mer Méditerranéenne n'est plus une simple infrastructure de transport et de liaison entre l'Europe et l'Afrique (à travers un développement de plus en plus fort des Autoroutes de la Mer, que ce soit pour le trafic passagers, ou pour les marchandises) et entre l'Orient et l'Occident avec les trafics des containers. Récemment la mer est devenue une des destinations les plus demandées pour la

réalisation d'itinéraires touristiques, et de typologie organisée (forte croissance du marché des croisières), et du style «self-made» (plaisance et chartering).

La Méditerranée permet de naviguer dans une mer protégée, riche de point d'abordage et de ports, caractérisés par une forte présence de sites historiques et culturels très variées, dans des conditions climatiques très favorables pendant une très grande partie de l'année. Cet élément a permis **d'étaler la bonne saison sur presque toute l'année** et eut pour conséquence une forte croissance des flux touristiques, en particulier des croisiéristes. Si, il y a dix ans, les mois de haute saison pour le secteur en Méditerranée étaient avril-juin et septembre-octobre, **le phénomène est aujourd'hui très bien reparti pendant toute l'année**.

A cela s'ajoute une certaine stabilité politique (mise à part les récents conflits dans l'extrême zone de l'est de la Méditerranée – qui n'est pas encore devenue un endroit privilégié des itinéraires croisiéristes), qui explique que ces dix dernières années le phénomène de la croisière ait connu une forte croissance. Il faut toutefois préciser qu'il s'agit d'un secteur très sensible aux situations de crise politique au niveau mondial (raison pour laquelle les mesures de sécurité prises par les compagnies sont devenues très importantes depuis les événements du septembre 2001<sup>2</sup>).

En revanche, **l'évaluation de la consistance et des chiffres de la plaisance** est beaucoup plus difficile, phénomène lui aussi en forte croissance surtout sur les rives nord de la Méditerranée, qui offre environ 300 000 amarrages et plus de 750 ports de plaisance, par rapport au près de 130 ports sur les rives sud (avec environ 20 milles places qui correspondent, a titre d'exemple, au nombre des places disponibles dans la seule Région Ligurie en Italie).

## 2. LE MARCHE DE LA CROISIERE

### 2.1. Le contexte au niveau mondial

Au niveau mondial le secteur de la croisière est en croissance continue depuis 25 ans. Ces quinze dernières années le rythme a été particulièrement soutenu grâce à une forte demande en provenance de l'Amérique du Nord pour les destinations du Centre Amérique (Caraïbes en tête).

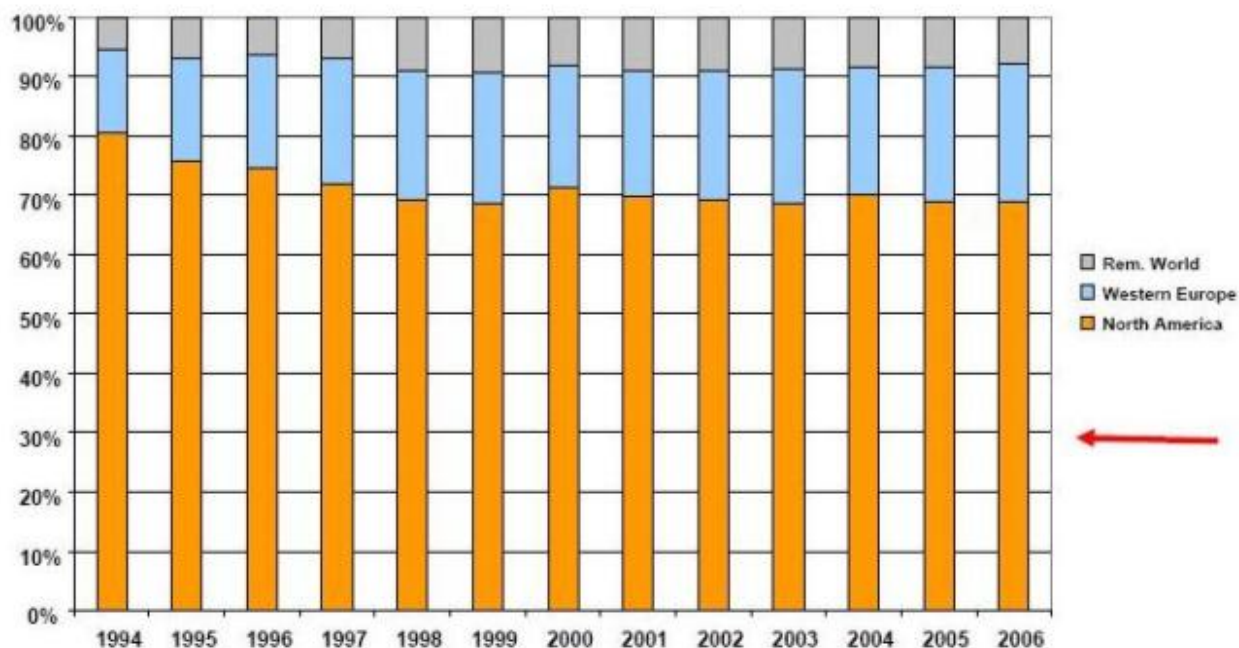
Tableau 1 - Evolution nombre croisiéristes en millions

Région	1995	1996	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Nord Amérique	4,35	4,61	6,88	6,91	7,70	8,23	9,14	9,96	10,38	12,00
Europe	1,00	1,20	2,06	2,14	2,39	2,76	2,87	3,19	3,48	4,00
Autres	0,37	0,44	0,78	0,87	0,97	1,05	1,13	1,21	1,29	1,50
<b>TOTAL</b>	<b>5,72</b>	<b>6,26</b>	<b>9,72</b>	<b>9,91</b>	<b>11,05</b>	<b>12,04</b>	<b>13,13</b>	<b>14,36</b>	<b>15,15</b>	<b>17,50</b>
% Europe	17,5%	19,%	21 %	21,5%	21,5%	23 %	22 %	22,2%	23 %	22,8%

Source: G.P. Wild

<sup>2</sup> En Méditerranée le dernier accident grave s'est produit au cours du mois d'octobre 1985 quand un bateau de croisière italien, Achille Lauro, fut pris otage par un group des terroristes. L'épisode s'est conclu avec l'assassinat d'un passager.

Tableau 2 - Répartition géographique des croisiéristes en pourcentage

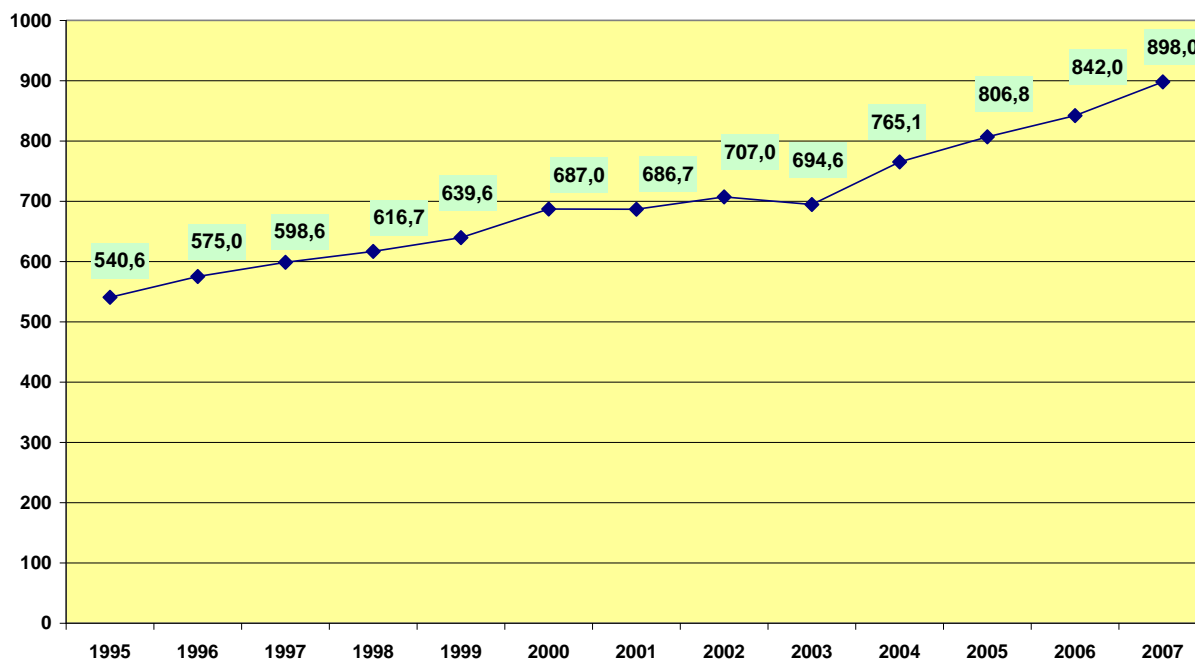


Source: G.P. Wild

Entre 1995 et 2007 la **demande totale au niveau mondial a triplé**. En Europe, elle a été multipliée par quatre. Entretemps le tourisme en général a augmenté au cours de la même période de 54%, passant de 550 millions d'arrivées aux 898 millions en 2007.

Tableau 3 - Evolution du tourisme au niveau mondial sur la période 1995-2007

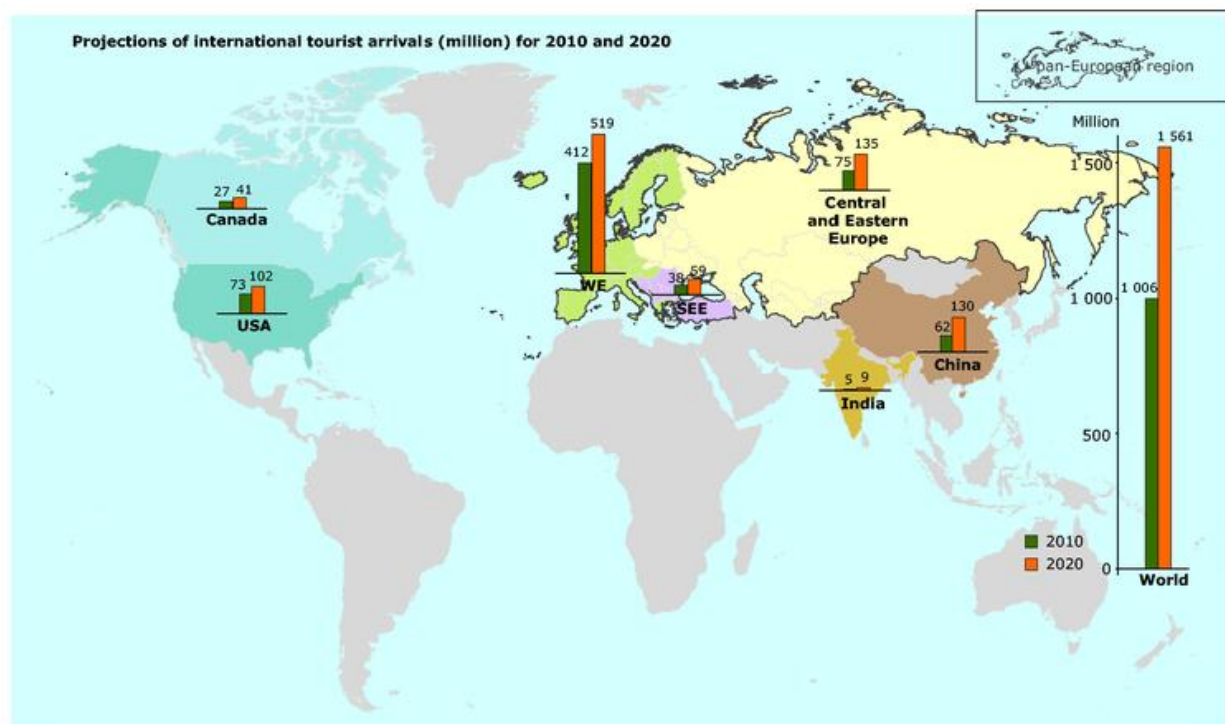
Tourisme en général (million)



(Source: OMT; IIC)

Des récentes prévisions de l'OMT prévoient le quasi doublement du nombre de touristes pour 2020 (jusqu'à 1,6 milliards d'arrivées). On s'attend déjà à dépasser le milliard d'arrivées en 2010, avec un part de marché pour l'Europe supérieure à 40% si la tendance actuelle qui enregistre un fort développement se voit confirmée. Il faut remarquer que la récente forte progression du coût du pétrole et le fort déséquilibre entre le dollar américain et la monnaie européenne pourrait avoir des conséquences sur les flux de touristes différentes de celles prévues par l'OMT. Ces flux pourraient se déplacer d'une région à l'autre de la planète en fonction du contexte des différents pouvoirs d'achat, qui au moment de l'extension de ce rapport, privilégierait les mouvements vers les pays dont les économies sont sous l'influence du dollar américain.

Tableau 4 - Répartition des flux touristiques - prévisions 2010 et 2020



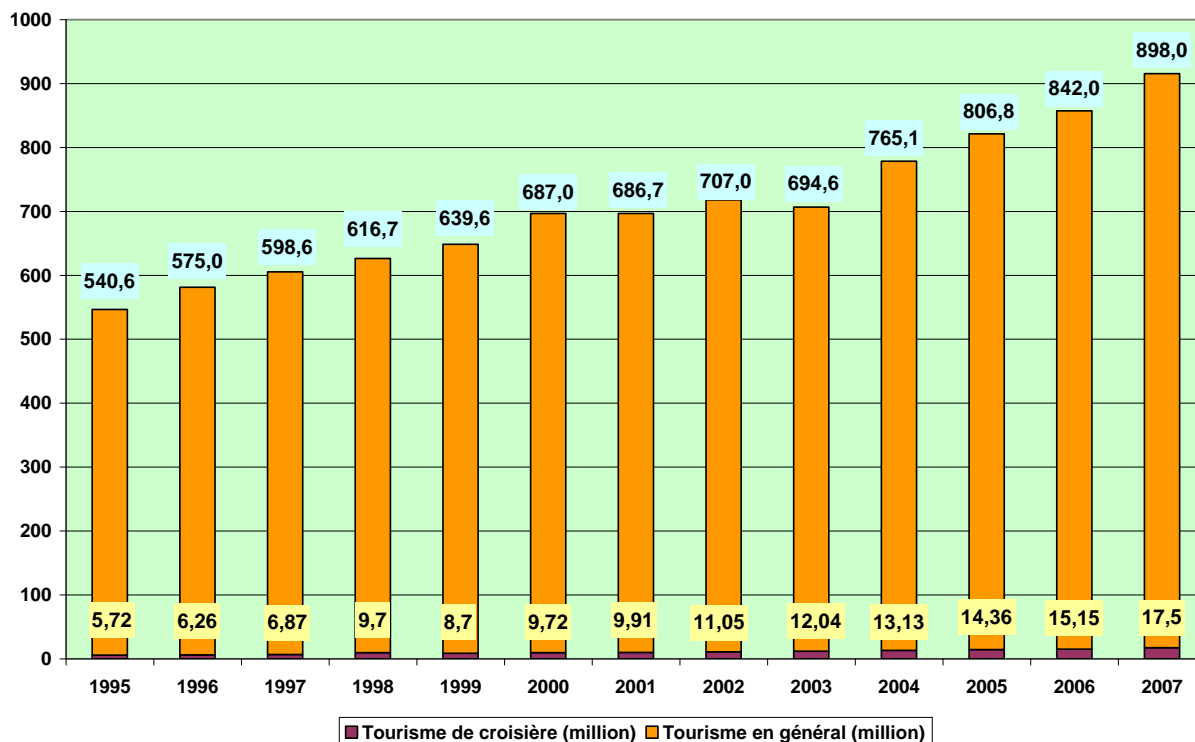
(Source: EEA, European Environment Agency)

Dans le contexte de cet étude il ne faut pas exclure, à priori, un scénario à long terme qui prévoit une possible augmentation de la prise de conscience des effets des activités humaines (dont le tourisme) sur les conditions de santé de la planète qui pourrait générer des approches pour une consommation des produits touristiques différentes de celles actuellement mises en œuvre. Les changements climatiques qui sont prévus pour les années à venir pourront aussi avoir un impact non négligeable sur les mouvements touristiques à l'échelle mondiale (voir plus loin, chapitre 4).

Le format croisière, selon les données officielles, représente seulement 1,8% du tourisme au niveau mondial. Tout cela signifie que les marges de croissance sont encore très importantes. Si l'actuelle tendance de croissance est confirmée on peut s'attendre plus de 30 millions des croisiéristes en 2020 à l'échelle mondiale.

En réalité si on analyse les motivations des voyages on s'aperçoit que seulement le 51% de mouvements touristiques répertoriés par les organismes internationaux sont de «loisir et vacance». Le reste concerne les voyages d'affaires (16%) – pour cette catégorie on pourrait prévoir un développement dans le secteur de la croisière, mais pour le moment ce n'est pas le cas -, et 27% qui représente le nombre de personnes qui se déplacent pour rendre visite à des amis, des parents, pour des motivations religieuses ou pour des raisons médicales.

Tableau 5 - Chiffres du tourisme de croisière sur le total du tourisme au niveau mondial



Source: OMT; IIC

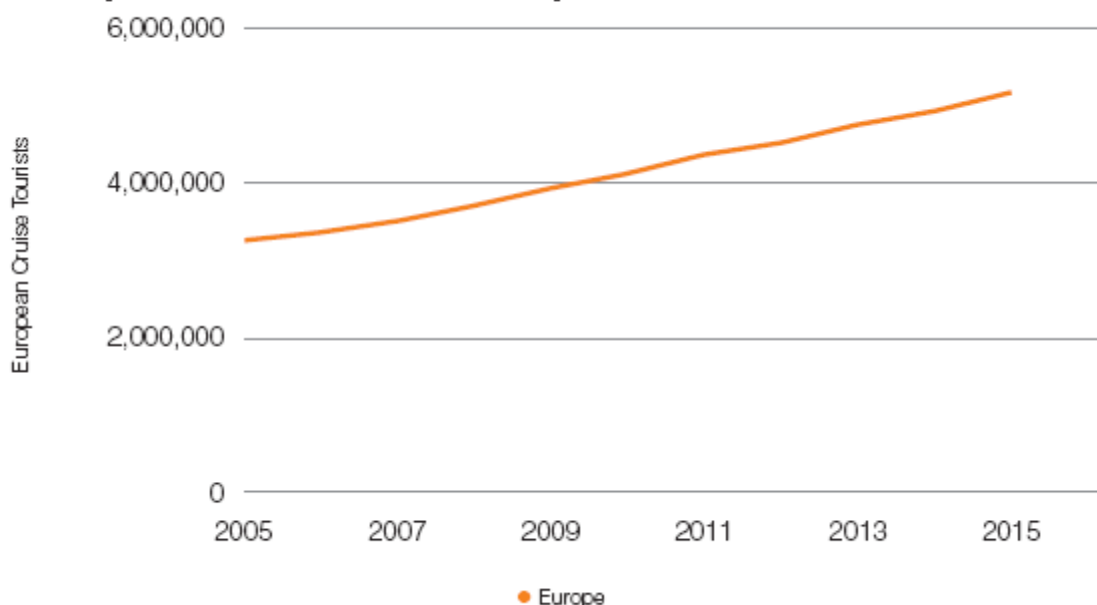
Tout cela montre combien le **poids réel de la croisière est sous-estimé par les rapports officiels**. La part de marché de la croisière peut être évaluée autour de 4% du marché du tourisme au niveau mondial. Il s'agit en tout cas d'un pourcentage qui a encore des fortes marges d'augmentation pour les raisons suivantes:

- la formule est, pour le moment, gagnante dans un point de vue commercial et marketing;
- avec un forfait on a la possibilité de passer huit à dix jours en moyenne sur un paquebot qui change de destination chaque nuit et qui permet aux passagers, sans refaire leurs bagages chaque jour, de visiter de 5 à 8 destinations différentes souvent dans des pays différents avec une histoire, une culture et des habitudes différentes (surtout en Méditerranée).

Les prévisions pour l'Europe (qui comprend aussi les croisières en Mer du Nord et dans la Mer Baltique, cette dernière en forte croissance) réalisés par les organismes qui analysent le secteur de la croisière montrent une augmentation du nombre des passagers d'au moins 60% de 2005 à 2015. Le quota de la Méditerranée est en grand partie responsable de cette croissance.

Tableau 6 - Préviation de croissance du marché des croisière en Europe jusqu'à 2015

### Prospective Growth of European Cruise Tourism to 2015



Source: ECC – European Cruise Council – Report 2007

**L'offre de nuits de croisière est en croissance continue**, soit à cause du prolongement de la saison touristique, qui s'est presque étendu à l'année complète en Méditerranée, soit par une augmentation continue des bateaux en service. Au cours de l'année 2008, **dix nouveaux bateaux<sup>3</sup> de croisière vont entrer en service avec une augmentation de l'offre de +1,6%**. Comme on considère que le marché des croisières est fixé par l'offre, les prévisions de la CLIA (Cruise Line International Association) pour l'année en cours (2008) parlent d'environ 18 millions de croisiéristes au niveau mondial, soit +1,6% de la demande enregistrée en 2007.

Et les carnets des ordres de construction de nouveaux bateaux dans les chantiers mondiaux sont pleins jusqu'au 2015. **En 2012 il y aura 35 nouveaux bateaux en service<sup>4</sup>.**

Le gigantisme naval qui intéresse le secteur permet d'amortir très vite (moins de cinq ans) les lourds investissements nécessaires pour construire un bateau (500 million d'euro par bateau en moyenne).

Les tableaux qui suivent (datés de 2007) montrent très clairement quelle est l'évolution de l'offre du secteur; on s'aperçoit que **l'indice de concentration CR3<sup>5</sup> du secteur s'élève à 98%** et que les compagnies de croisière plus importantes se partagent les capacités de production de l'industrie de construction, qui connaît un leadership incontesté des chantiers européens. Cet élément n'est pas négligeable au niveau des retombées du secteur sur les économies des pays concernés.

<sup>3</sup> A moment de rédaction de ce rapport – mai 2008 - 4 des 10 bateaux prévus pour 2008 sont déjà sortis des chantiers.

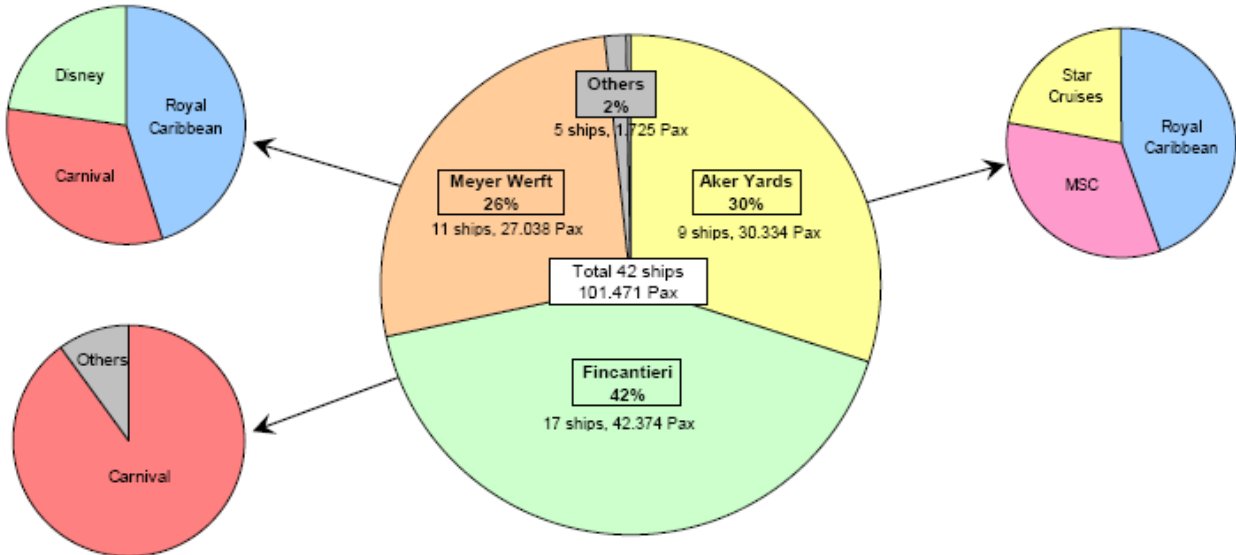
<sup>4</sup> Voir annexe relatif à l'offre du marché de la croisière. A noter que la pluparts des bateaux sont construits dans des chantiers Européens avec des retombées économiques et sur l'emploi très importantes.

<sup>5</sup> Les premiers trois industries du secteur se partagent la grande partie du marché.

Tableau 7 – Les carnets des ordres des principaux chantiers

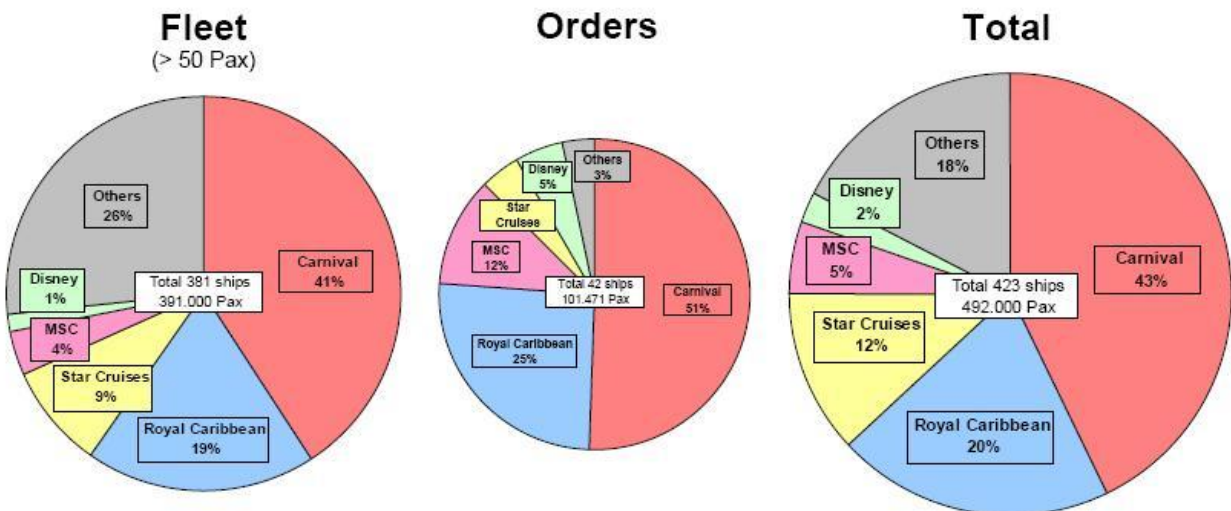
## Orders (in Pax) distributed to shipyards

(excl. LOI & Options)



## Pax-Capacity distributed to Owners

(excl. LOI & Options)



Source: Meyer Werft

Il faut noter que l'augmentation de l'offre permettra aux compagnies<sup>6</sup> de **réaliser d'encore plus importantes économies d'échelle** qui vont permettre de proposer des prix au public encore plus intéressants et des **politiques commerciales beaucoup plus agressives que celles actuelles**.

Le niveau de concurrence réalisée sur les produits touristiques traditionnels pourra augmenter de façon non négligeable et par conséquent entrainera un phénomène de restructuration et de mise au niveau des infrastructures touristiques traditionnelles qui seront obligées de mieux répondre aux exigences de la demande pour faire face à la forte montée du secteur des croisières.

Mais la croissance de ce dernier marché a-t-elle des limites? Bien sûr que oui. Il s'agit de limites internes et externes au secteur spécifique.

**La situation économique générale joue un rôle important sur la demande.** Nonobstant tout cela, les analystes américaines considèrent que, même en situation économique difficile comme c'est le cas actuellement (fin 2007- 2008 - crise des prêts *sub-prime*, etc.), il est beaucoup plus probable que les américains (qui aujourd'hui représentent environ 70% de clients des compagnies de croisière) renoncent à acheter une nouvelle voiture plutôt qu'ils renoncent à leurs vacances. Tout cela permet aux spécialistes de faire des prévisions qui, si elles ne sont pas exceptionnelles, sont au moins positives.

**Les politiques des prix des plus en plus intéressantes, combinées à la concurrence des autres typologies de produits touristiques traditionnels**, pourront permettre des performances tout a fait remarquables.

En outre, le développement du marché européen et des marchés émergents pourra donner un ultérieur élan au marché des croisières. On peut remarquer que, depuis 2006, **quelques compagnies européennes sont en train de tester de nouveaux itinéraires** (Pays du Golfe, Chine) ou de déplacer des anciens bateaux sur des marchés émergents moins riches, mais avec un fort potentiel de croissance (Chine).

La forte concentration de paquebots dans la Mer Méditerranéenne génère des plus en plus des difficultés, soit du point de vue logistique, soit opérationnel.

Au cours des dernières années **la croissance du secteur n'a pas été supportée par une expansion adéquate ou une adaptation conséquente des ports**.

Aujourd'hui peu de ports sont peuvent gérer de façon soutenable (soit du point de vue de la gestion, soit du point de vue de l'environnement) les trafics des bateaux et des passagers.

Beaucoup de navires plus petits ont commencé à réduire les escales dans les ports congestionnées pour choisir des ports plus petits et moins congestionnés. Comme il arrive aux Caraïbes (souvent il s'agit de petits endroits magnifiques où chaque matin trois ou quatre bateaux croisières sont à l'ancre avec trois mille passager chacun) même dans quelque destination européenne il arrive souvent d'assister à des «assauts» des croisiéristes (il suffit d'imaginer Portofino ou St.Tropez avec quelque millier des passagers en transit pour quelques heures, en pleine saison).

Dans la plupart des cas les croisiéristes ne sont pas toujours considérés comme des bons clients pour ce qui concerne les retombés économiques directes sur les activités commerciales des territoires touchés par un itinéraire d'une croisière exception faite pour certains typologies de clients qui sont, en nombre, très limités.

Plusieurs analyses commissionnées par les gares maritimes de la façade nord de la Méditerranée montrent qu'une grande partie des passagers rentrent à bord pour déjeuner (étant donné que les repas

---

<sup>6</sup> Le taux de concentration du secteur est très haut – voir plus haut, page 11

font partie du forfait déjà payé par les croisiéristes et la moyenne des dépenses à terre n'est pas toujours intéressante (selon les analyses disponibles la moyenne des dépenses varie de 25 à 75 euros par passager et par escale en fonction des destinations, des nationalités, des compagnies et des typologies de croisière<sup>7</sup>).

Dans certain cas, il arrive que les compagnies organisent des tours organisés (culturels, de loisir, mais surtout de shopping) pour faire en sorte de profiter au maximum des dépenses des leurs passagers. En effet les **compagnies réalisent leurs marges plus importantes grâce aux dépenses réalisées à bord par les clients** et surtout grâce aux excursions à terre qui sont organisées dans la plupart de cas directement par les compagnies. Il faut souligner que le nombre des croisiéristes «free», c'est-à-dire qui descendent à terre en visite sans être accompagnés, n'est pas très important. Il s'agit, en tout cas, d'un phénomène en croissance qui s'accompagne de la réduction des prix, d'une augmentation de la part de marché et du développement du *low-cost* dans ce secteur.

En revanche, les retombées économiques peuvent être différentes et très intéressantes sur les territoires dans le cas des ports tête de ligne. Les bateaux ont besoin de s'approvisionner soit en carburants, soit en denrées alimentaires pour les passagers et les équipages.

## 2.2. Les itinéraires en Méditerranée

Les itinéraires classiques peuvent être divisés en deux groupes: ceux qui naviguent à l'est et ceux qui intéressent à l'ouest de la Méditerranée<sup>8</sup>.

Les atouts de la Méditerranée sont:

- sa position stratégique entre Europe, Afrique et Asie;
- la présence de la culture grecque et romaine, l'histoire et la culture égyptienne;
- la présence de sites archéologiques, églises, musées et palaces tout a fait remarquables, avec des contrastes entre art ancien et moderne, et surtout une très grande variété de sites dans des portions de territoire limitées.

Tout cela dans des paysages variés et de grand charme, avec un climat très agréable pendant presque toute l'année.

Mais la vraie **raison du succès d'une croisière en Méditerranée réside dans la diversification du produit** par rapport aux standards des Caraïbes (même s'il faut remarquer que une partie non négligeables des croisiéristes, même dans la Méditerranée, ne descends pas toujours du bateaux pendant l'itinéraire). En réalité cette attitude dépend en large mesure de l'âge du passager. Si en Europe l'âge moyenne des passagers américains est de soixante ans, les passagers d'origine européens sont en général plus jeunes et voyagent en famille avec les enfants (des très petits aux adolescents).

**La Mer Méditerranéenne permet donc la réalisation d'itinéraires très variés** et différents en fonction de la période de l'année à laquelle ils se réalisent. Le nombre des escales est très important et

---

<sup>7</sup> Les dépenses à terre des croisiéristes varient en fonction de plusieurs facteurs. Les études menées sur ce thème montrent des différences importantes en fonction des endroits, de la durée de l'escale, mais surtout de la typologie de croisière (très luxe, luxe, moyen, bas). Il faut aussi distinguer entre les dépenses liées aux excursions à terre achetée à bord directement à la compagnie et les dépenses des croisiéristes «free». A titre d'exemple à Nice et Villefranche au cours d'une enquête datée 2001, les dépenses moyennes étaient de 100 euro par passager, à Gênes de 36 euro par passager. Autre différence peut naître de la nature de l'escale (port ou rade) et de l'heure de la rentrée à bord des passagers. Plusieurs passagers rentrent à bord pour le déjeuner et peuvent redescendre si la nature de l'escale le permet.

<sup>8</sup> Certains experts du secteur préfèrent une ultérieure division en donnant évidence à la Mer Noire et aux itinéraires dans les îles grecques.

en forte croissance depuis le début des années 2000. Beaucoup de ports se présentent chaque année aux compagnies de croisières pour être insérés dans leurs itinéraires. Le nombre des *home ports* (c'est-à-dire des ports origine/destination d'un itinéraire de croisière – tête de ligne) n'atteint pas le 12% du total des escales.

Les ports tête de ligne doivent assurer des services, soit aux bateaux, soit aux passagers, services qui ne sont pas présents partout. Dans la liste qui suit sont inscrits, divisés par typologie, les principaux ports visités par les paquebots en Méditerranée.

Illustration 2 – Les principaux port croisière en Méditerranée



(Source : IIC)

Tableau 8 - La liste des ports de croisière en Méditerranée

N. de port	Port	Nation	Typologie de port
1	Agadir	Maroc	escale
2	Aghios Nikolaos	Grece	escale
3	Ajaccio	France – Corse	escale
4	Alanya - Antalya	Turquie	escale
5	Alexandrie	Égypte	escale
6	Alger	Algérie	escale
7	Alghero	Italie – Sardaigne	escale
8	Alicante	Espagne	escale
9	Almería	Espagne	escale
10	Amalfi	Italie	escale
11	Amorgos	Grèce - Crète	escale
12	Ancône	Italie	escale -tête de ligne
13	Argostoli	Grèce - Cephallonia	escale
14	Ashdod	Israël	escale
15	Barcelona	Espagne	escale -tête de ligne
16	Bari	Italie	escale -tête de ligne
17	Bastia	France - Corse	escale
18	Brac	Croatie	escale

N. de port	Port	Nation	Typologie de port
19	Brindisi	Italie	escale
20	Cagliari	Italie - Sardaigne	escale
21	Calvi	France - Corse	escale
22	Canakkale	Turquie	escale
23	Cannes	France	escale
24	Capri	Italie	escale
25	Carthagène	Espagne	escale
26	Casablanca	Maroc	escale
27	Castellón	Espagne	escale
28	Catane	Italie - Sicile	escale -tête de ligne
29	Ceuta	Espagne	escale
30	Civitavecchia - Rome	Italie	escale -tête de ligne
31	Collioure (Port Vendres)	France	escale
32	Corfou	Grèce	escale
33	Crète	Grèce	escale
34	Délos	Grèce	escale
35	Dikili	Turquie	escale
36	Dubrovnik	Croatie	escale
37	Durrës	Albanie	escale
38	Fethiye	Turquie	escale
39	Fiskardho	Grèce - Cephalaria	escale
40	Folegandros	Grèce	escale
41	Gabès	Tunisie	escale
42	Gênes	Italie	escale -tête de ligne
43	Giannutri	Italie	escale
44	Gibraltar	Maroc	escale
45	Haïfa	Israël	escale
46	Héraklion	Grèce - Crète	escale
47	Ibiza	Espagne - Îles Baléares - Ibiza	escale
48	Îles Baléares	Espagne	escale
49	Ilos	Grèce	escale
50	Itea	Grèce	escale
51	Izmir - Smyrne	Turquie	escale
52	Katakolon	Grèce	escale
53	Kavala	Grèce	escale
54	Khios	Grèce	escale
55	Koper	Slovenia	escale
56	Korčula	Croatie	escale
57	Kos	Grèce	escale
58	Kotor	Montenegro	escale
59	Kuşadası	Turquie	escale
60	La Goulette - Tunis	Tunisie	escale
61	La Rochelle	France	escale
62	La Savina	Espagne - Îles Baléares - Formentera	escale
63	La Spezia	Italie	escale
64	La Valette	Malte	escale -tête de ligne
65	Larnaca	Cyprus	escale







































































