CAPITALOCENE ET FABULEUX, BECQUEMIN&SAGOT, mai 2020

“Une invasion de navires géants prévue ces prochaines années”, “Les croisières, succès touristique et manne économique”, “Coronavirus : cauchemar en pleine mer pour les paquebots de croisière”, “Cette pollution colossale émise par les bateaux de croisière”, “Croisière et pollution : le tourisme à flots tendus”... tous ces titres de journaux ont fleuri dans la presse ces derniers temps et placent l’industrie de la croisière comme le symptôme d’un monde qui se consume. C’est cette triste réalité que nous avons souhaité vivre de l’intérieur pour mieux l’éprouver.

A bord du paquebot sur lequel nous avons embarqué, est proposée une expérience client totalement fabriquée, *«designée»*, une ville-entertainement, condensant à l’échelle de quelques milliers d’hectares répartis sur 18 ponts : parc aquatique, practice de golf, piste de patin à glace, mur d’escalade, spa, planétarium, boîte de nuit, casino, bars, jardin tropical, simulateur de vagues pour surfeurs, plus d’une trentaine de restaurants et bars, une quinzaine de piscines, une salle de spectacle avec des shows à l’américaine… Le tout se concentre dans la mise en scène d’un tourisme surrané, avec ses soirées du capitaine pour Madame et ses jolies hôtesses pour Monsieur. Ce “frisson du réel, ou esthétique de l’hyperréel” (Baudrillard), tente, selon nous, d’occulter ce qui n’est pourtant que trop là, sous nos yeux impuissants : la fin d’un monde, dont le modèle s’est développé autour d’une planète devenue boutique et où l’hyperconsommation (de nourriture, de boissons, de piscines, d’activités sportives, de loisirs, de sites touristiques) se superpose à la surenchère d’expériences récréatives toujours plus extraordinaires au nom d’un tourisme innovant. Une narration, un *storytelling* en bonne et due forme pour attirer les 6500 croisiéristes de ces paquebots géants pris en charge par plus de 2300 membres d’équipage.

Le business des bateaux de croisière - qui se targue de savoir contourner les conflits armés et autres tensions géopolitiques - est l’une des industries actuelles les plus florissantes de l’économie touristique mondiale. Elle est estimée à 45 milliards d’euros auxquels s’ajoutent 20 milliards de retombées économiques sur les territoires visités : on compte actuellement une flotte mondiale de 300 paquebots à laquelle s’ajoute une centaine de navires en cours de construction ou de planification. Dans le sillage du développement exponentiel de la flotte, les ports font l’objet de réaménagements gigantesques et une guerre économique fait rage pour pouvoir accueillir à un rythme effréné les bateaux – toujours plus gros – de toutes les compagnies du monde et ainsi bénéficier de la manne financière générée par ces flots de touristes. Ainsi, Marseille,
Barcelone et Civitavecchia (Rome) se disputent la première place, l’Europe étant la 2e destination de croisière mondiale.

Or cette démesure touristique a un coût écologique, financier et humain particulièrement violent et symptomatique dans un monde ultralibéral hypermondialisé : pollutions colossales (monoxyde de soufre et oxyde d’azote) émises sur mer mais aussi à terre puisque les bateaux n’éteignent pas leurs moteurs lorsqu’ils sont à quai (ainsi, à titre d’exemple, la pollution générée par la flotte Carnival Corporation est dix fois plus importante que l’ensemble des 260 millions de voiture du parc automobile européen) ; conditions de travail déplorables pour la majeure partie des employés (70 à 90 heures par semaine sans congé pendant plusieurs mois) ; hébergements particulièrement exigus (une cabine de 10m2 pour fairedormir trois salariés) ; pavillons dits de “complaisance” permettant de choisir le pays dont les flottes souhaitent dépendre (le Panama pour la plupart) pour en faire des paradis fiscaux flottants.

La pandémie de Covid19 que nous traversons a brutalement mis un terme à ces perspectives. Très vulnérables face aux virus, nombre de navires se sont retrouvés bloqués en mer, errant à la recherche d’un port d’accueil, à l’image du Diamond Princess avec ses 700 passagers infectés. Aussitôt, l’industrie de la croisière s’est effondrée, nombre de compagnies sont proches du dépôt de bilan, les chantiers de construction de Saint-Nazaire voient leurs commandes s’annuler.

Gigantesque et si fragile… ce vaisseau amiral du néolibéralisme semble sombrer aussi rapidement qu’il a émergé.
Finalement, rien ne résiste dans ce monde qui brûle.