

Les compagnies repoussent les critiques

Logiquement, le naufrage du *Concordia* a fait naître un déluge de polémiques. Première pratique mise en cause, l'habitude qu'avaient les bateaux de Costa de « parader » à proximité de l'île du Giglio. La compagnie reconnaît l'existence de cette tradition, mais indique que l'itinéraire prédéterminé respectait une distance de sécurité que le commandant du *Concordia* aurait largement enfreinte. La question du multilinguisme à bord, où une soixantaine de nationalités se côtoyaient parmi les passagers, est aussi avancée pour expliquer certaines difficultés de l'évacuation.

Prenant le contre-pied, la direction de Costa, relayée en France par Georges Azouze, rend au contraire hommage à l'efficacité de l'équipage. « On a débarqué 4200 personnes en deux heures, martèle ce dernier. Alors peut-être que sur les 1000 membres d'équipage, il y a comme partout des salauds, mais la majorité ont été des héros. » Idem sur les procédures de sécurité à bord. Le directeur général de la compagnie, Pier Luigi Foschi, a promis que cette dernière « répond non seulement aux obligations légales, mais va bien au-delà ». Ce discours sur la sécurité est repris en chœur par les acteurs français de l'industrie. Le vice-Président de l'**AFCC** (Association française des compagnies de croisières), Yannis Vassilakopoulos, rappelle notamment que le secteur « n'a connu que cinq accidents ces vingt dernières années, qui ont fait très peu de victimes ». « C'est effroyable à dire en ces circonstances, mais on a ramené 99% des clients chez

eux », ajoute George Azouze, qui repousse aussi la critique sur le gigantisme des navires. En off, plusieurs autres patrons du secteur vont dans le même sens. « S'il y a un accident sur un A380, vait-on dire que c'est un avion trop gros ? Si on pose les mauvaises questions, au mauvais moment, on obtient des mauvaises réponses », commente l'un d'entre eux.

Le naufrage du *Concordia* a pourtant toutes les chances de déboucher sur de nouvelles normes de sécurité, que l'OMI (Organisation maritime internationale), qui dépend de l'ONU, s'est dite prête à examiner à l'issue de l'enquête des autorités italiennes. ■

DR



DEUX QUESTIONS À GEORGES AZOUCZE, PRÉSIDENT DE COSTA CROISIÈRE FRANCE

● Après la phase de secours, quelle est désormais la priorité ?

On rappelle tous les passagers français pour savoir comment ils vont. On se doit de les écouter. D'autre part, leur croisière va leur être intégralement remboursée, ainsi que l'acheminement, la valeur de leurs bagages, leurs dépenses à bord et les frais de rapatriement. On va aussi évaluer les valeurs qui se trouvaient dans les coffres-forts.

● Quelles sont les mesures de souplesse commerciales pour les futures croisières ?

Les passagers qui devaient embarquer sur le *Concordia* à Marseille le 15 janvier peuvent se reporter sur un autre navire de la flotte d'ici fin mars 2012, ou être remboursés et se voir offrir en plus un bon d'une valeur de 30% à valoir jusqu'à fin décembre 2012. Pour les départs qui étaient prévus sur le *Concordia* entre le 22 janvier et le 26 février, les reports sont possibles sur des croisières de 7 jours jusqu'au 30 juin ou sur des itinéraires en Méditerranée à bord du *NéoRomantica* jusqu'au 25 mars. Ou sinon, le remboursement accompagné d'un bon de valeur de 30% offert.

Après le drame



Le naufrage du *Concordia* laisse la compagnie et, au-delà, le secteur de la croisière tout entier, dans le désarroi. Les prochains mois diront si le bilan humain et les polémiques nées de l'accident auront raison de la bonne santé de cette industrie.

du Costa Concordia



◀ Des passagers du Costa Concordia arrivent au Port Santo Stefano après l'évacuation sur l'île du Giglio dans la nuit du 13 janvier.

© Filippo Monteforte / AFP ImageForum

Il faudra des semaines pour connaître précisément le scénario. Dans un déluge d'images et de témoignages, le puzzle s'assemble lentement. Vendredi 13 janvier, alors qu'il naviguait entre Rome-Civitavecchia et Savone, le Costa Concordia, transportant 4 229 personnes dont 3 216 passagers, a fait naufrage sur les côtes de l'île italienne du Giglio. S'en serait suivie une évacuation difficile, dans un climat de panique, alors que le paquebot se couchait sur le flanc. Principal mise en cause, le commandant Francesco Schet-

tino est accusé d'avoir navigué trop près des terres, puis d'avoir abandonné le bord avant même l'évacuation des passagers. Autant d'éléments que l'enquête et l'examen de la « boîte noire » devront éclaircir.

En attendant, le bilan humain, même s'il apparaît comme miraculeux au vu des circonstances, s'établissait mardi soir, à l'heure de notre bouclage, à 11 morts et 24 disparus. Au moins deux Français figurent parmi les victimes et 4 parmi les passagers manquant à l'appel. L'autre urgence est envi-

ronnementale, car le navire transporte plus de 2 300 tonnes de fuel et de gasoil. Des opérations de pompage des cuves sont à l'étude, préalable à un éventuel renflouement. Mais que ce dernier soit envisageable ou non, le naufrage promet dans tous les cas de coûter une fortune à Costa Croisières et au groupe américain Carnival, sa maison-mère, numéro un mondial de la croisière. Ce dernier a déjà anticipé une perte immédiate d'environ 93 millions de dollars, mais la facture totale pour les assureurs pourrait dépasser les 750 M€.

PAS D'ANNULATIONS MASSIVES CONSTATÉES

Les dirigeants de Costa savent aussi qu'ils devront affronter des procédures judiciaires. En France, une première plainte a été déposée mardi. Le même jour, une action collective a été lancée en Italie, dont l'objectif est d'obtenir une indemnisation d'au moins 10 000 euros par passager. Reste enfin à savoir si cet accident, quasiment inédit, aura des conséquences sur les ventes de Costa Croisières et, plus largement, des compagnies du secteur, alors que la pleine période de commercialisation pour le printemps et l'été a débuté. Chez AS Voyages, on dit ne pas constater pour l'instant d'annulations massives, contrairement au vent de « panique » qu'avait provoqué la faillite de Marsans ou le printemps arabe. Le réseau a tout de même mis en ligne sur son intranet des arguments commerciaux pour continuer à vendre la croisière et rassurer les clients inquiets. Georges Azouze, président de Costa France, nous confiait lui-même, mardi, que « les ventes, même si c'est un peu horrible à dire, n'ont que légèrement baissé par rapport à la semaine dernière et restent largement supérieures à la même époque l'an dernier. Il n'y a pas non plus de mouvement d'annulations ou de no-shows. » Un constat que dressent, en off, plusieurs autres acteurs du secteur. Et l'un d'entre eux de conclure : « Honnêtement, je ne m'attends pas à ce qu'il y ait d'impact sur l'activité ». À vérifier dans les prochaines semaines.

Christophe Plotard