

MONOGRAPHIES DE LA CNUCED SUR LA GESTION PORTUAIRE

*Série de monographies établies par la CNUCED en collaboration
avec l'Association internationale des ports (AIP)*

17

Importance économique des ports de croisière : le cas de Miami

Par

*Araceli (Angie) Wright
Service des relations portuaires
Port de Miami*



**NATIONS UNIES
New York et Genève, 2001**

NOTE

Les opinions exprimées dans le présent document sont celles de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement les vues de l'Organisation des Nations Unies. Les appellations employées et la présentation des données n'impliquent de la part du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

*
* *
*

Autres monographies de la série

- No 1 L'horaire de travail dans les ports : pour un passage de la journée normale avec heures supplémentaires au travail à deux shifts
- No 2 Plan d'occupation des sols et zones portuaires : comment tirer le meilleur parti de l'infrastructure portuaire
- No 3 Pour une organisation efficace de la maintenance du matériel portuaire
- No 4 Programmation des opérations portuaires
- No 5 Gestion des revêtements de terminaux à conteneurs et Supplément
- No 6 Mesure et évaluation du rendement et de la productivité des ports
- No 7 Quelques conseils pour une gestion efficace des hangars
- No 8 Critères économiques pour le choix et le remplacement du matériel
- No 9 Recommandations concernant la planification et la gestion des terminaux portuaires polyvalents
- No 10 Gestion informatisée des terminaux à conteneurs
- No 11 Les échanges de données informatisées portuaires
- No 12 Instruments de promotion commerciale pour les ports
- No 13 *Freeport development : the Mauritius experience* (uniquement en anglais)
- No 14 Stratégies de développement durable pour les villes et les ports
- No 15 La démarche « qualité ». L'expérience du Port de Nantes/Saint-Nazaire
- No 16 Evolution de la législation brésilienne relative aux ports

INTRODUCTION À LA SÉRIE

La CNUCED collabore avec l'Association internationale des ports (AIP) depuis de nombreuses années, et ce dans plusieurs domaines, notamment pour l'établissement, la traduction et la distribution dans le monde entier d'études techniques sous la forme de **Monographies**. Ces monographies contribuent au développement des capacités de gestion requises pour une exploitation efficace des ports dans les pays en développement.

Une des conséquences importantes de la neuvième session de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement a été l'adoption d'un nouveau programme de travail pour la CNUCED dans le secteur des transports. Il convient de souligner que l'objectif initial d'une amélioration de l'efficacité des ports, principe sur lequel était basée l'idée des monographies CNUCED/AIP, y était réaffirmé.

La Division de l'infrastructure des services pour le développement et de l'efficacité commerciale de la CNUCED est donc heureuse de pouvoir continuer cette coopération avec l'AIP, qui permet de présenter l'expérience pratique d'un port ou d'un groupe de professionnels pour en faire profiter la communauté portuaire internationale.

Cette coopération vient en complément d'autres activités de recherche, de formation et de coopération technique menées par la Division de l'infrastructure des services pour le développement et de l'efficacité commerciale de la CNUCED, qui visent en particulier à encourager le développement de services de transports maritimes internationaux compétitifs, à renforcer les structures de commerce, et à promouvoir la coopération internationale et les échanges de compétences. Nous tenons à remercier ici les auteurs pour leur contribution à ces monographies, qui ont toutes été rédigées à titre bénévole.

Le Directeur
de la Division de l'infrastructure
des services pour le développement et
l'efficacité commerciale de la CNUCED
Jean Gurunlian

PRÉFACE

Lorsque la CNUCED a décidé de faire appel à la collaboration de l'Association internationale des ports pour rédiger des monographies sur la gestion portuaire, l'idée a été accueillie avec enthousiasme en tant que moyen supplémentaire de fournir une information aux autorités portuaires des pays en développement. Pour ces monographies, la Commission du développement international des ports de l'AIP a utilisé les ressources des ports des pays membres de l'Association, qui ont bien voulu partager ainsi une expérience qui leur avait permis d'atteindre leur niveau actuel en matière de technologie et de gestion portuaires. Les cadres supérieurs des ports de pays en développement ont également fourni une aide appréciable pour l'évaluation des monographies au stade de la rédaction.

Je suis persuadé que cette série de monographies de la CNUCED sera utile aux autorités portuaires des pays en développement, auxquelles elle fournira des indicateurs pour l'adoption de décisions concernant l'amélioration et la modernisation technologique des ports, ainsi qu'une utilisation optimale des ressources existantes.

L'Association internationale des ports espère continuer à collaborer avec la CNUCED pour la publication de nombreuses autres monographies dans cette série qui, espérons-nous, comblera une lacune dans l'information dont disposent actuellement les autorités portuaires.

Le Président
de la Commission
de ressources humaines de l'AIP
Goon Kok Loon

TABLE DES MATIÈRES

Chapitre	Page
1. L'importance des activités de croisière	1
2. Les produits de l'industrie de croisière et les compagnies de navigation	7
3. Les installations et services du port de Miami	13
4. Les ports et l'avenir de l'industrie de la croisière	21
 Annexe	
1. Caractéristiques des vaisseaux	27
2. Emplacements et dimensions des quais et des postes d'amarrage	28

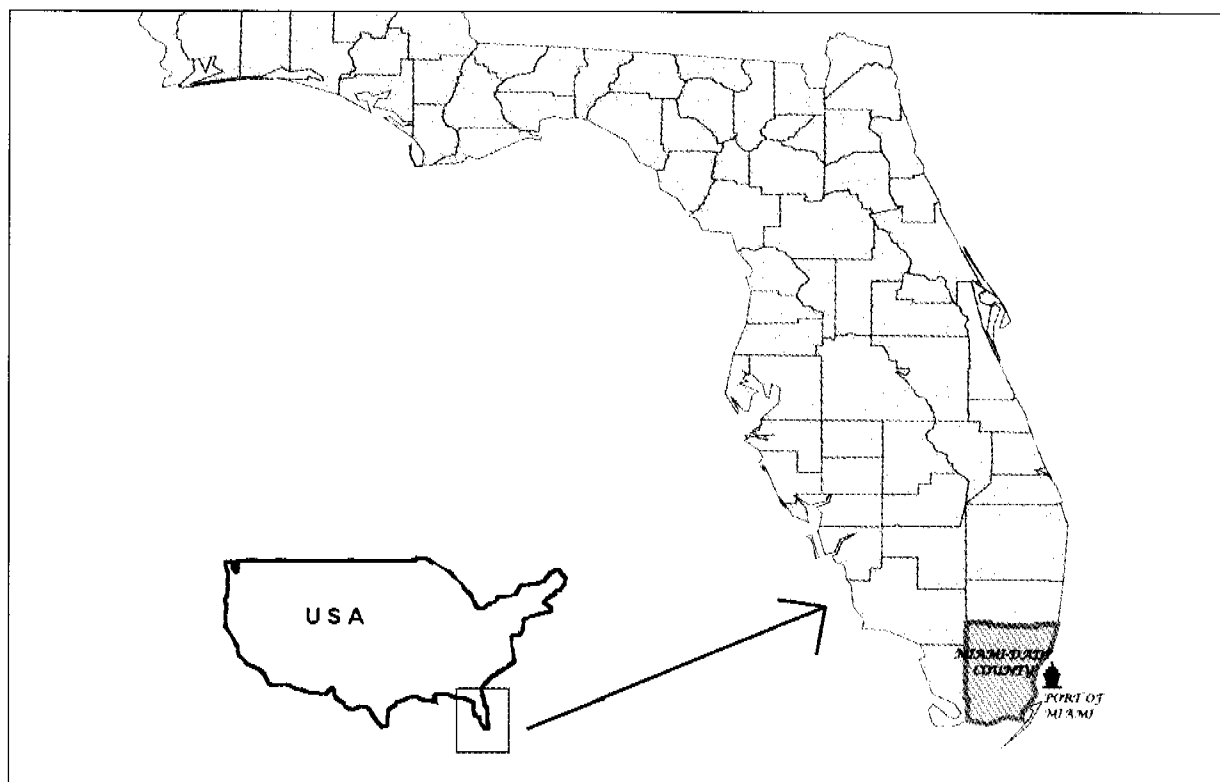
Chapitre premier

L'importance des activités de la croisière

La Floride et le comté de Miami-Dade

1. L'Etat de Floride est une péninsule située sur le territoire des Etats-Unis d'Amérique, à l'extrémité sud-est du continent nord-américain. Il a pour limites l'Océan Atlantique à l'est, le Golfe du Mexique à l'ouest et le détroit de Floride au sud. Avec une population de 15,9 millions d'habitants en l'an 2000, c'est le quatrième Etat de la nation au point de vue démographique. Accueillant chaque année quelque 250 000 immigrants, la Floride devrait normalement avoir en l'an 2015 une population dépassant 18,5 millions d'habitants.
2. L'industrie de services basée en Floride a enregistré en 1998 un produit brut de 418 milliards de dollars, ce qui la place parmi les 15 premières industries de ce genre dans le monde et à la cinquième place dans les Amériques. Les échanges internationaux, avec les services financiers et autres qui les accompagnent, représentent la plus grande partie de l'activité économique de l'Etat. Le tourisme, qui se poursuit sans interruption pendant toute l'année, est la deuxième industrie de l'Etat en importance, et l'on évalue à quelque 47 millions le nombre des touristes qui ont visité l'Etat en l'an 2000.
3. Les industries spécialisées sont elles aussi importantes. On trouve dans l'Etat plus de 17 000 entreprises, et la Floride n'est dépassée que par la Californie pour le nombre des entreprises travaillant dans le domaine de l'industrie aérospatiale et de l'industrie de la défense. Le nombre croissant des fabricants de produits électroniques et de produits de haute technologie bénéficie de l'existence de 18 zones commerciales ouvertes sur l'étranger et de plus de 800 zones professionnelles hébergeant des activités polyvalentes et des activités purement industrielles, de recherche-développement ou de gestion des entreprises.
4. Les avantages de l'emplacement stratégique de la Floride, au centre des routes maritimes nord-sud et est-ouest, sont complétés par un système de transport intermodal unique en son genre et fonctionnant avec efficacité.
5. Les 14 ports en eau profonde de la Floride placent toute activité économique à une distance maximum de 150 km d'un débouché maritime et à proximité des marchés mondiaux. Les 20 principaux aéroports commerciaux – dont 12 aéroports internationaux – placent à trois heures de vol la plupart des grandes villes de l'Est des Etats-Unis, des Caraïbes et de l'Amérique centrale. La Floride est en outre le marché central des Amériques, qui réunit 800 millions de consommateurs. Enfin, les 14 réseaux commerciaux de chemins de fer, que relie près de 4 800 km de voies ferrées complémentaires, et quatre grands réseaux d'autoroutes d'une longueur totale de 19 200 km offrent toutes possibilités pour le transport intermodal des marchandises et leur acheminement auprès de 60% de la population des Etats-Unis.
6. Situé le long de l'extrémité sud-est de la Floride, le comté de Miami-Dade s'étend sur plus de 5 200 km², compte 2,2 millions d'habitants (chiffre pour 1999) et constitue la plus vaste entité territoriale du sud-est des Etats-Unis. Bordé à l'est par l'Océan Atlantique, à l'ouest par le Parc national des Everglades, par les Florida Keys au sud et le comté de Broward au nord, ce comté est plus étendu que les Etats de Rhode Island et du Delaware et à peu près égal en superficie à Trinité-et-Tobago.

Figure 1 : L'Etat de Floride et le comté de Miami-Dade



7. Le Service des ports du comté de Miami-Dade est l'un des principaux acteurs dans la vie économique du comté, et le port de Miami, stratégiquement situé par rapport aux principales routes maritimes nord-sud et est-ouest, joue à cet égard un double rôle : en tant que capitale mondiale de la croisière, et en tant que lieu de passage du fret en provenance ou à destination des Amériques.

8. Le Service des transports aériens du comté et l'Aéroport international de Miami jouent eux aussi un rôle éminent dans l'activité économique du comté. Cet aéroport est en effet la principale plaque tournante du trafic aérien entre les Amériques et les Antilles, tout en étant un important point de départ pour l'Europe. Avec un nombre d'environ 1 500 arrivées ou départs quotidiens, il dessert plus de 150 villes réparties sur quatre continents, ce qui en fait l'un des aéroports mondiaux les plus actifs dans le trafic des passagers. Avec un total de 15,8 millions de passagers en 1999, l'aéroport était le troisième aéroport des Etats-Unis pour le transport international des personnes, et, avec un total de 34 millions d'arrivées, de départs ou de transit pendant la même période, se classait parmi les 10 principaux aéroports du pays.

9. Outre l'intense activité maritime et aérienne par laquelle Miami est lié au reste du monde, le comté de Miami-Dade se flatte d'être le siège de plus de 500 commissaires maritimes, soit le plus grand nombre dans tous les Etats-Unis. On y trouve aussi 53 consulats, 33 chambres de commerce internationales, 20 missions commerciales étrangères, 13 sociétés relevant de la loi Edge¹ et 38 banques étrangères, plus un grand nombre de sociétés multinationales, sociétés de télécommunications et autres organismes contribuant à l'activité économique.

¹ Ces sociétés, dotées d'un statut fédéral, s'occupent d'investissements bancaires à l'étranger et d'autres opérations financières internationales ou intéressant d'autres pays.

Le port de Miami

10. Le port de Miami occupe 260 hectares sur une île située dans la baie de Biscayne, proche du centre de la ville de Miami, et où l'environnement est donc étroitement surveillé. Le port est relié au continent par un pont fixe, et ses installations portuaires s'étendent sur une longueur d'environ 3,8 km, une largeur de 640 m à leur point maximum et un total de 10,5 km de côtes. L'entrée dans le port se fait par un canal traversant l'extrémité sud de Miami Beach et qui, passant d'une largeur de 131,06 m, s'élargit jusqu'à 274,32 m lorsqu'il approche le port de Miami. Les marées varient entre un maximum de 0,67 m et un minimum de 0,31 m.

11. Le port, officiellement dénommé le port Dante B. Fascell² de Miami-Dade, est géré par un service des autorités du comté qui, sans avoir lui-même d'activité portuaire, agit de façon à offrir au secteur privé tout ce qui est nécessaire aux opérations commerciales. Le chargement et le déchargement des bateaux est le fait d'entreprises de manutention indépendantes qu'engagent les différentes compagnies de transport maritime ou de croisière. Financièrement indépendant des coffres de l'Etat de Miami, le port fonctionne grâce aux recettes qu'il tire des droits d'accostage, de quai et d'entreposage, et de ressources telles que les loyers, la distribution d'eau, etc. Les grands projets et autres dépenses importantes sont financés de différentes façons : emprunts auprès de l'Etat de Floride ou des autorités fédérales, fonds de lancement, émissions d'obligations ou prêts.

12. Le port de Miami est un port « propre » en ceci qu'il ne reçoit ni cargaisons de vrac ni cargaisons dangereuses ou risquant de l'être (pétrole, par exemple). Outre les cargaisons palettisées, les matériaux de projets et les cargaisons à manutention horizontale, la majorité des chargements sont apportés par des navires porte-conteneurs, d'où un risque minimum de pollution pour la baie et les écosystèmes voisins.

13. Avec plus de 40 compagnies maritimes desservant plus de 130 pays et 360 ports dans le monde entier, le port de Miami est le plus grand port pour porte-conteneurs de Floride et l'un des 10 plus grands aux Etats-Unis. Les marchés desservis sont situés en Afrique, en Asie, dans les Caraïbes, en Amérique centrale, en Europe, au Moyen-Orient, en Amérique du Nord et en Amérique du Sud, et l'emplacement géographique de la ville de Miami ainsi que ses liens culturels avec l'Amérique latine et les Caraïbes expliquent en grande partie l'importance des relations commerciales avec ces marchés.

14. Le nombre des navires ayant fait escale dans le port de Miami pendant l'année 2000 s'élevait à 2 424, pour un total de cargaisons de 7,8 millions de tonnes, dont 4,5 millions de tonnes d'importations et 3,3 millions de tonnes d'exportations, pour un total de 868 178 EVP. L'Amérique latine et les diverses régions des Caraïbes comptaient pour 60% (soit 4,7 millions de tonnes) dans ce total. Les relations avec les pays d'Europe, qui augmentent elles aussi de façon régulière, représentaient 24% (1,9 million de tonnes) du tonnage total. On table également sur une augmentation importante des échanges commerciaux avec les pays d'Afrique et de l'Extrême-Orient.

15. C'est en 1960 que les autorités du comté de Miami-Dade ont pris la direction du port de la ville de Miami. Le port, alors situé sur la partie de la côte proche du centre-ville, face à Dodge Island, avait été créé en 1902 après que les fonds eurent été dragués pour faire passage aux navires marchands. Dès cette prise de contrôle, les autorités annoncèrent des plans prévoyant la construc-

² D'après le nom de Dante B. Fascell, importante personnalité politique de l'Etat de Floride.

tion de nouvelles facilités portuaires sur Dodge Island, et le nouveau port de Miami, inauguré en 1963, se développa pendant le reste des années 60 au fur et à mesure des progrès de l'industrie de la croisière et des transports. Cependant, l'activité portuaire augmenta de façon spectaculaire pendant la décennie suivante, et, en 1979, il était devenu évident que les installations du nouveau port étaient très insuffisantes par rapport à la demande.

16. En 1980, le port de Miami se lança, pour un coût de 250 millions de dollars, dans un ambitieux programme d'expansion qui permit de faire passer la surface de ses installations à 240 ha, soit le double de la surface précédente, d'étendre ces installations à une île artificielle adjacente, dite Lummus Island, de moderniser le matériel de manutention, de construire de nouveaux terminaux pour les navires de croisière et d'édifier les immeubles de bureaux qui manquaient jusque-là.

17. Dodge Island et Lummus Island ont été réunies au milieu des années 90 grâce à l'utilisation des matériaux issus des opérations de dragage, devenant ainsi un seul port insulaire, et, aujourd'hui, le port de Miami ne ressemble en rien à ses humbles commencements de la dernière décennie du XIXe siècle.

18. Le port s'étend à présent sur quelque 260 ha consacrés à la manutention horizontale, au stockage des conteneurs, aux entrepôts réfrigérés et aux systèmes de grutage sur portique, et comprend 12 terminaux modernes pour les navires de croisière ainsi que des bureaux pour les autorités portuaires, les représentants des pouvoirs publics et plusieurs compagnies de navigation, organisations maritimes et compagnies spécialisées dans la croisière.

Figure 2 : Le port de Miami



L'impact de l'industrie de la croisière sur le port et le comté

19. Depuis 1897, date à laquelle le premier navire de passagers le quitta en direction de Nassau (Bahamas), le port de Miami n'a cessé d'occuper une position prééminente en tant que port de croisière, et il était devenu vers le milieu des années 70 le premier port à accueillir plus d'un million de passagers en une seule année. En 1980, année où 1,5 million de personnes partirent en croisière depuis Miami, le port avait consolidé sa réputation de *Capitale mondiale de la croisière*.

20. Le port possède aujourd'hui les installations nécessaires pour accueillir six navires géants de croisière³, en plus des installations nécessaires pour les navires de croisière de moindre taille et pour les ferries. On prévoit en outre d'améliorer les possibilités de circulation des passagers en agrandissant les capacités d'accostage de façon à recevoir de nouveaux navires géants ainsi que de nouveaux ferries, et en complétant le réseau routier de manière à réduire les conflits entre l'activité marchande et l'activité de croisière.

21. Pendant l'année 2000, dix-huit navires de croisière, d'un tonnage total de 1,4 million de tonnes, ont choisi Miami comme port d'attache, et près de 3,4 millions de passagers y ont transité. Les revenus du port se sont élevés à 72,5 millions de dollars, dont 33,7 millions de dollars provenant de l'industrie de croisière, soit 46% du total. Ces revenus provenaient de diverses sources : quayage, parking, droits d'accostage, fourniture d'eau et d'électricité, etc.

22. L'impact total des activités portuaires sur la vie économique locale a été évalué à 8 milliards de dollars et 45 000 emplois pendant l'année 2000, et la moitié environ de ce total peut être attribuée à l'industrie de croisière et aux activités annexes, selon les proportions suivantes :

- Revenus directs de la croisière : 1,7 milliard de dollars;
- Revenus totaux liés à l'industrie de croisière : 4,5 milliards de dollars;
- Effet sur l'emploi : 23 000 postes de travail.

23. Il faut ajouter à cela que les emplois qui résultent des activités portuaires relatives à la croisière tendent à être mieux rémunérés que les emplois dans les autres secteurs : 44 494 dollars en moyenne pendant l'année 1999 contre une moyenne de 18 707 dollars dans le secteur du commerce de détail. En outre, ces emplois sont plus durables, et des programmes de formation professionnelle leur sont associés.

24. A cela s'ajoutent d'autres avantages économiques :

- Les passagers qui arrivent dans les aéroports de la région ou qui en partent représentent à peu près 12% de l'ensemble du trafic aérien;
- On évalue à 40% environ le nombre des passagers qui font précéder ou suivre leur croisière d'un séjour d'une ou deux nuitées, d'où des avantages importants pour les hôtels, les restaurants et le commerce local;
- Les compagnies de croisière emploient plus de 6 700 personnes dans le comté, auxquelles elles versent des salaires dont le total dépasse 300 millions de dollars;
- Les navires de croisière procèdent à leur réapprovisionnement dans le port;

³ On appelle ainsi les navires d'une longueur supérieure à 300 mètres et contenant plus de 2 000 lits/étage.

- Le personnel des navires de croisière est acheteur de biens et de services pendant ses séjours à Miami;
- Les croisières sont source d'activités de publicité et de commercialisation.

Chapitre 2

Les produits de l'industrie de croisière et les compagnies de navigation

Les produits de croisière offerts à Miami

25. La croisière attire les touristes par toutes sortes de raisons auxquelles s'ajoutent des détails mineurs. Parmi les raisons qui expliquent que la croisière ait un attrait supérieur aux autres types de vacances, les études menées par les milieux professionnels en ont notamment identifié cinq : l'appétit du personnel de croisière à répondre aux désirs des passagers; le repos; la possibilité de visiter plusieurs destinations; le caractère positif du rapport coût/avantages; et la diversité des activités. A ces cinq raisons principales, d'autres s'ajoutent selon les mêmes études : la facilité relative avec laquelle ces vacances peuvent être prévues et organisées, la satisfaction de ne défaire ses bagages qu'une seule fois et de dormir pendant que le navire vogue entre deux escales, et la possibilité d'apprécier les avantages de divers lieux de vacances pour un séjour ultérieur.

26. Du reste, le navire lui-même est un lieu de vacances, avec ses piscines, ses magasins, ses salons de jeux, la qualité des distractions, des spectacles et des repas offerts aux passagers, et le confort de ses cabines. Très souvent aussi, la croisière est un moyen de rencontrer des personnes intéressantes, de partir en amoureux ou d'organiser un réunion familiale originale.

27. A cela s'ajoute le fait que, depuis quelques années, les navires de croisière servent de plus en plus fréquemment à des réunions d'affaires et que les compagnies de croisière conçoivent à présent leurs navires de façon à répondre à cette demande. Les navires récents offrent ainsi à leur clientèle de nouvelles installations : salles de conférence, équipements audiovisuels, centres informatiques, matériel de photocopie et de fax, microphones, chevalets et autres matériels de démonstration, etc. Certaines compagnies vont même jusqu'à offrir des services de traduction, de secrétariat et de coordination.

28. Les produits offerts par les principales compagnies de croisière opérant à partir du port de Miami comprennent notamment :

Carnival Cruise Lines

Croisières de 3, 4, 5 ou 7 jours pour les Caraïbes orientales, les Caraïbes occidentales et les Bahamas. Destinations : *Calica/Cancún et Cozumel/Playa del Carmen (Mexique), George Town (Iles Caïmanes), Key West (Floride, Etats-Unis), Nassau (Bahamas), Ocho Ríos (Jamaïque), San Juan (Porto Rico) et St. Croix, St. John et St. Thomas (Iles Vierges américaines).*

Norwegian Cruise Line

Croisières de 3, 4 ou 7 jours pour les Caraïbes orientales, les Caraïbes occidentales et les Bahamas. Destinations : *Belize City (Belize), Costa Maya et Cozumel (Mexique), George Town (Iles Caïmanes), Great Stirrup Cay et Key West (Floride, Etats-Unis), Nassau (Bahamas), Ocho Ríos (Jamaïque), Roatán (Honduras), San Juan (Porto Rico), St. Martin (Caraïbes néerlandaises), St. John et St. Thomas (Iles Vierges américaines).*

Royal Caribbean International

Croisières de 3, 4, 7, 10, 11, 14 ou 15 jours pour les Bahamas, les Caraïbes, le Canal de Panama ou l'Europe. Destinations : *Coco Cay et Nassau (Bahamas), George Town (Iles Caïmanes), Key West (Floride,*

Etats-Unis), Labadee (Haïti), Ocho Ríos (Jamaïque), Oranjestad (Aruba, Caraïbes néerlandaises), Willernstad (Curaçao, Caraïbes néerlandaises), San Juan (Porto Rico), St. Thomas (Iles Vierges américaines), Acapulco, Cozumel/Playa del Carmen et Cabo San Lucas (Mexique), Canal de Panama (Panama), Puntarenas/Caldera (Costa Rica), San Diego (Californie, Etats-Unis), Barcelone et Malaga (Espagne), Tenerife (Iles Canaries, Espagne) et Funchal (Madère, Portugal).

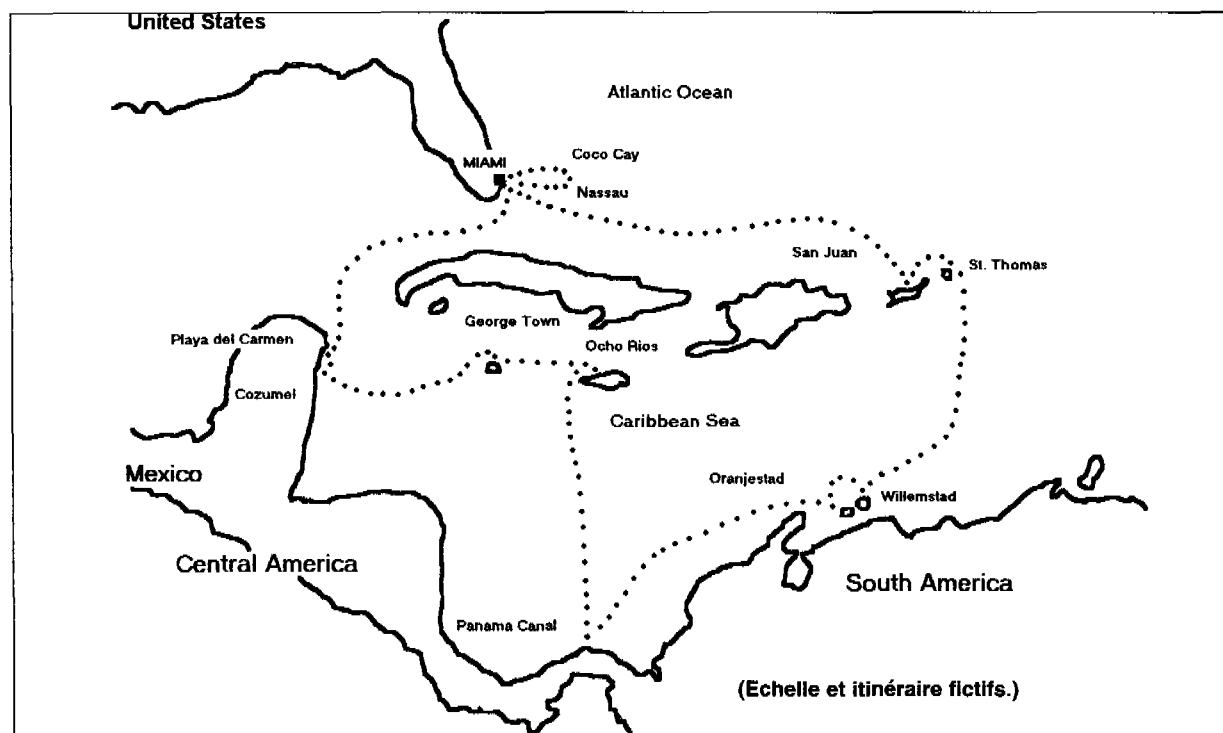
29. Les formules air-mer qu'offrent les agences de voyage sont les meilleurs moyens d'attirer les passagers en nombre croissant, et l'activité de ces agences a à cet égard un effet beaucoup plus important sur le secteur de la croisière que sur tout autre secteur, comme le confirme le pourcentage des recettes dues à leur action dans les secteurs suivants :

Croisières	plus de 95%
Transports aériens	de 70 à 80%
Hôtels	de 10 à 20%
Location de véhicules automobiles	de 20 à 60%

30. Une étude récemment publiée par la Cruise Lines International Association (CLIA) et portant sur une période de cinq années montre d'ailleurs que 90% des passagers des navires de croisière ont recours à des agences de voyage : 43% d'entre eux pour faire leurs réservations, et 57% pour y rechercher des conseils plus ou moins détaillés.

31. Les principaux facteurs du succès de ces formules air-mer sont la proximité du port et de l'aéroport, la variété géographique des destinations et la facilité des moyens de transport intermédiaires. On signalera à ce propos que l'aéroport international de Miami sert de lieu d'arrivée et de départ pour 80% des passagers de croisières partant du port de Miami.

Figure 3 : Miami et quelques destinations de croisière



32. L'industrie de la croisière, consciente du fait que les agences de voyage sont sa principale source de croissance, leur offre toutes les formes d'aide nécessaires à leur activité, et ces deux secteurs travaillent en étroite relation l'un avec l'autre.

Le rôle central des compagnies de navigation

33. Les croisières les plus fréquentées étant celles qui durent de trois à sept jours, il s'ensuit que les considérations géographiques sont d'une importance majeure pour les compagnies dans le choix de leurs itinéraires. A cet égard, la situation de Miami est un avantage indiscutable par rapport à la plupart des buts de croisière, non seulement dans les Caraïbes, mais aussi au Mexique, en Amérique centrale et sur les côtes nord de l'Amérique du Sud. Elle donne aussi à la ville sa qualité particulière de port d'attache, puisque son port sert à la fois de point de départ et de point d'arrivée de ces croisières.

34. Les attraits et les ressources qu'offrent les escales sont elles aussi des conditions importantes dans le choix des itinéraires. A cet égard, l'ensoleillement et la qualité des plages et des eaux de baignade restent un facteur important, mais qui n'est plus suffisant. Les parcs thématiques, les casinos et les centres de loisirs des Etats-Unis, ainsi que les prix relativement bas des vols vers l'Europe, font maintenant concurrence aux îles les plus populaires de la région, mais celles-ci réagissent en lançant des campagnes de publicité qui attirent l'attention des touristes sur les possibilités de plongée sous-marine, sur l'intérêt qu'offre le commerce local et sur les musées et autres attractions culturelles et historiques. Vu que l'un des motifs qui poussent les touristes à faire une croisière est d'étudier les possibilités de vacances ultérieures, ce choix de la diversité est un avantage certain.

35. Les activités ainsi offertes aux passagers pendant les escales sont notamment la visite des villes et de leurs environs, les achats, la visite des attractions touristiques, les excursions organisées, la découverte des musées, églises et autres attractions culturelles, les plages, les restaurants locaux et les sports tels que le tennis ou le golf.

36. Les « baby boomers »⁴, en particulier, sont amateurs de culture, soucieux d'enrichir leur esprit et de retourner chez eux avec autre chose qu'un simple hâle. Désireux d'élargir leurs connaissances, ils sont demandeurs d'attractions culturelles : musées, conférences ou visites de sites historiques.

37. Outre cette diversité d'intérêts au sein de la clientèle, les compagnies de croisière tiennent compte de plusieurs facteurs au moment de choisir leurs itinéraires et les escales correspondantes : qualité des facilités portuaires, coûts relatifs, sécurité des passagers lors des escales, etc. Il existe en effet des ports où les installations sont insuffisantes, les taxes individuelles⁵ trop élevées, ou la sécurité mal garantie. Un exemple récent en est le port d'Ocho Ríos, en Jamaïque, que les compagnies envisagent de laisser de côté parce qu'il est de dimension trop réduite pour leurs nouveaux navires et parce que l'île de la Jamaïque est considérée comme dangereuse à cause de sa criminalité.

38. Ports d'attache et lieux d'escale doivent les uns et les autres offrir des installations et une infrastructure adéquates et relativement économiques, ainsi que les garanties essentielles de sécurité, les facilités nécessaires et les attractions souhaitables. Mais les ports d'attache doivent aussi

⁴ Personnes nées après la deuxième guerre mondiale, et plus particulièrement entre 1946 et 1964.

⁵ Outre le prix de la croisière proprement dite, les compagnies font payer aux passagers un droit de quai individuel qu'elles reversent directement aux autorités portuaires sur la base du barème fixé par celles-ci.

répondre à plusieurs conditions qui leur sont propres, dont les cinq suivantes, qui sont jugées essentielles :

- 1) Des services portuaires impeccables et la proximité d'une ville intéressante;
- 2) Un aéroport moderne et bien organisé, avec un nombre d'arrivées et de départs suffisamment important;
- 3) Des itinéraires et des destinations de nature à attirer les touristes;
- 4) Un centre urbain important et vivant;
- 5) Des possibilités d'accès à ce centre par la route.

39. Outre l'excellence de ses installations portuaires (voir sur ce point le chapitre suivant), Miami a un pouvoir d'attraction dû à son nom et à ses divers avantages : une ville séduisante, des plages merveilleuses, un climat idéal, un excellent aéroport, des hôtels de première classe et un environnement multiculturel évident.

40. Les compagnies de croisière opérant à partir d'un port d'attache doivent y trouver des possibilités suffisantes de transport aérien et d'hébergement. Sur ce point, l'aéroport international de Miami, qui dessert directement le port, est engagé dans un vaste effort d'expansion qui permettra de presque doubler le nombre de passagers qu'il pourra accueillir, en le faisant passer à 72,1 millions en l'an 2005. Et le comté de Miami-Dade a des ressources hôtelières suffisantes pour répondre aux besoins présents et prévus de l'industrie de la croisière : 464 hôtels et motels en janvier 2001, pour un total de 47 700 chambres.

41. Les formules de logement hôtelier recherchées par les compagnies ne sont pas toutes les mêmes. Le plus souvent, cependant, elles préfèrent pouvoir loger en hôtel le quart environ de leurs passagers, soit avant ou après la croisière, pour une durée qui peut aller d'une à sept nuitées.

42. Le nombre des destinations, insulaires ou autres, s'est développé en même temps que l'industrie de la croisière. En 1969, il y en avait essentiellement quatre : les Bahamas, la Jamaïque, Porto Rico et les Îles Vierges. À l'heure actuelle, les itinéraires offerts par les compagnies de croisière permettent de choisir entre plus de 15 escales, et comprennent une croisière mondiale durant 104 jours.

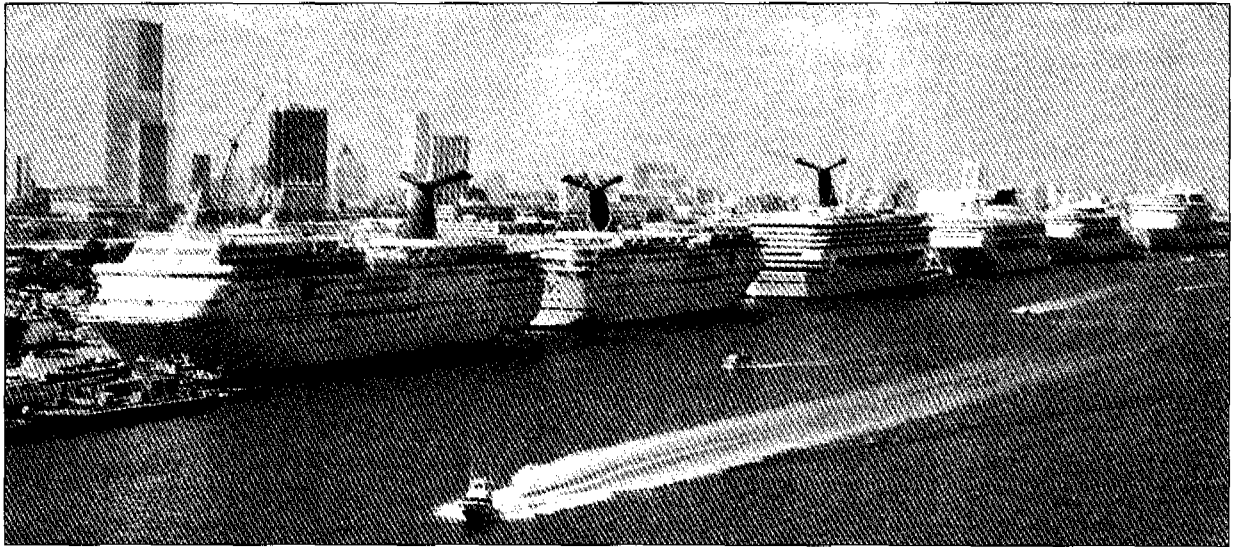
43. Le choix des itinéraires et l'acquisition de navires capables d'atteindre les destinations choisies sont pour les compagnies de croisière une tâche permanente, et qui nécessite des investissements considérables. On peut citer à titre d'exemple le cas de deux grands navires dont l'entrée en service est prévue pour 2002 et 2003, et qui coûteront chacun 450 millions de dollars. De plus, la taille croissante des navires de croisière pose aux ports des difficultés particulières. Alors qu'en moyenne les navires des années 60 avaient une longueur de 120 mètres, contenaient 450 lits/étage⁶ et déplaçaient 18 000 tonnes, les grands navires d'aujourd'hui ont en moyenne une longueur de plus de 275 mètres et 2 600 à 3 600 lits/étage, et déplacent 90 000 à 142 000 tonnes (on trouvera dans l'annexe 1 les principales caractéristiques des navires de croisière dont Miami est le port d'attache).

44. L'avantage durable du port de Miami en tant que port d'attache s'explique aussi par l'importance de la ville en tant que centre d'habitation et d'affaires. Deux des plus grandes compagnies

⁶ La capacité des navires de croisière peut se définir par le nombre des lits destinés aux passagers, qui se trouvent sur un ou deux étages. Les chiffres indiqués ici désignent le nombre des lits sur un étage. Un taux d'occupation de 110% signifie que l'on utilise également certains lits d'un autre étage.

de croisière, Carnival Cruise Lines et Royal Caribbean, ont d'ailleurs leur siège international dans la ville même, et la Compagnie norvégienne de croisière, la troisième par ordre d'importance, a elle aussi son siège national à Miami. L'efficacité des transports publics permet aux employés de ces compagnies et aux passagers d'atteindre le centre-ville en moins de cinq minutes.

Figure 4 : Navires de croisière géants dans le port de Miami



45. Les retombées économiques de l'activité des ports d'attache sur l'économie locale sont telles qu'il y a aujourd'hui près de 100 ports qui rivalisent d'efforts pour devenir les ports d'attache de 20 compagnies de croisière. Etant donné que le changement de port d'attache prend environ un an et que la construction d'un super-terminal en prend trois, la stratégie actuellement poursuivie par le port de Miami est de prévoir suffisamment à l'avance les besoins des compagnies de croisière et d'agir en conséquence.

46. Dans l'ensemble, le rôle capital que jouent les compagnies de navigation dans le développement phénoménal de l'industrie de croisière ne peut être surestimé. Ce sont elles qui créent les nouveaux produits de croisière (itinéraires, escales, etc.), qui mettent en service et exploitent des navires fort coûteux, et qui, avec les agences de voyage, s'adaptent à l'évolution de la demande afin d'offrir aux touristes des formules air-mer pouvant les satisfaire en toute saison. La rapidité avec laquelle les compagnies de navigation peuvent adapter leur offre à la demande provenant des voyageurs joue un rôle essentiel dans la mise en valeur de leurs navires et de leurs destinations.

Chapitre 3

Les installations et services du port de Miami

Les besoins de l'industrie de la croisière

47. Le double rôle du port de Miami, à la fois porte des Amériques et capitale mondiale de la croisière, pose des problèmes particuliers, le premier étant de répondre aux deux types de besoins qui en découlent tout en restant assez agréable esthétiquement pour satisfaire les touristes.

48. L'aménagement du paysage urbain et son éclairage sont deux des moyens grâce auxquels le port de Miami réussit à diminuer l'impact de son infrastructure portuaire en soulignant la division matérielle entre ces deux fonctions. Comme on peut le voir dans la figure 5, l'activité de croisière se passe du côté nord-ouest de l'île, et l'activité commerciale sur la face sud du port.

49. La diversité des activités propres à l'industrie de la croisière exige d'ailleurs une diversification supplémentaire des installations, compte tenu de la nature des activités ou des problèmes à résoudre. Par exemple, les accords contractuels avec les compagnies de navigation, les problèmes de politique générale et autres questions du même ordre relèvent de la direction générale des autorités portuaires, alors que les services offerts aux touristes relèvent des services commerciaux, et les activités navales de la direction des croisières, et les questions financières de services spécialisés.

Les installations et services destinés aux passagers

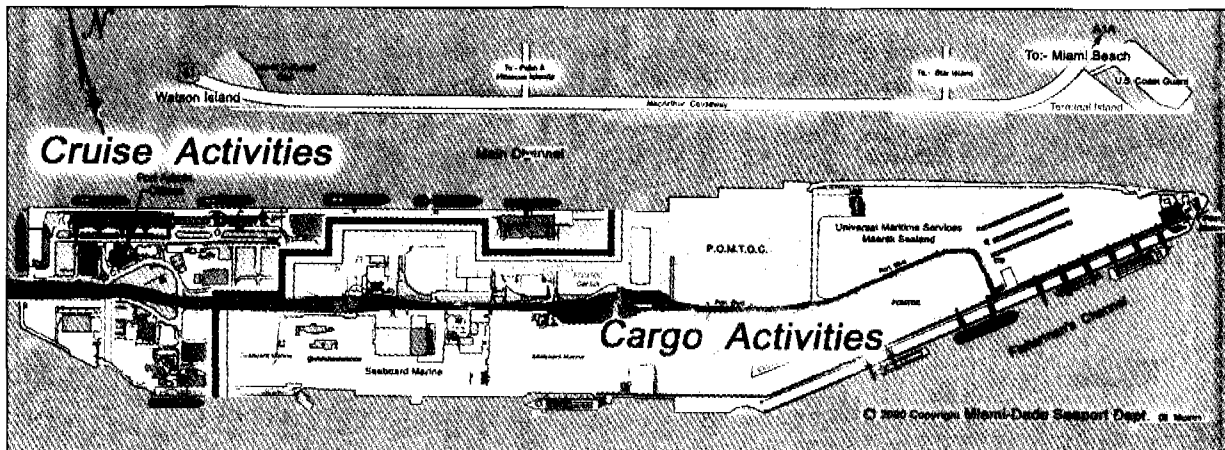
50. L'île-port de Miami est bordée par environ 6,5 km de quais, et la figure suivante montre comment les diverses activités du port sont réparties de façon à permettre plusieurs possibilités d'accostage, suivant la longueur des navires de croisière. On trouvera aussi dans l'annexe 2 au présent document des indications précises sur l'emplacement et les dimensions des différents lieux d'accostage.

51. Le port utilise au mieux les surfaces dont il dispose pour accueillir les navires. La plus grande partie de la surface disponible est consacrée à la réception des conteneurs et à l'entreposage des marchandises, y compris en entrepôts réfrigérés. On y trouve en outre plusieurs immeubles de bureau qu'occupent la direction du port, les autorités locales, les compagnies de navigation commerciale ou de croisière, les agences maritimes et les transitaires.

Tableau 1 : Longueur des quais par type d'activité

Activité	Longueur (en mètres)	Profondeur (en mètres)
Conteneurs	1517	8,50 à 12,80
Manutention horizontale	1847	7,60 à 11,00
Croisière et commerce	488	11,00
Croisière	2028	8,50 à 11,00
Autres fronts de mer	686	7,60 à 11,00

Figure 5 : Parties du port réservées à la croisière et au commerce



52. La principale installation terrestre de l'industrie de la croisière est le terminal pour passagers. En 1969, il avait fallu dépenser 5 millions de dollars pour construire trois de ces installations, comprenant en tout 3 000 m² d'espace à air conditionné, des espaces pour la récupération des bagages à main (couverts, mais sans air conditionné) et un parking à ciel ouvert. Le port a achevé en outre, en 1999, la rénovation de deux terminaux d'une surface totale de 23 000 m², entièrement air-conditionnés comprenant des installations de récupération des bagages par tapis roulant comparables à celles que l'on trouve dans les aéroports, un espace spécial VIP pouvant accommoder 4 000 passagers et des bureaux de réservation pour les compagnies aériennes et les agences de location d'automobiles. Ce projet, complété par un parking de 730 places relié aux terminaux par un pont piétonnier, a coûté en tout 76 millions de dollars.

53. Dans les terminaux modernes, passagers, bagages et approvisionnements suivent des chemins différents, et un terminal de trois étages situé parallèlement aux navires a été prévu en conséquence. La figure ci-après correspond aux terminaux 3, 4 et 5, utilisés par la compagnie Royal Caribbean. Les passagers qui y arrivent pour embarquer et qui ont acheté leur titre de transport aérien dans une agence de voyage enregistrent leurs bagages à l'aéroport d'où ils partent, et les retrouvent en entrant dans leur cabine, toutes les étapes de la manutention ayant été préorganisées. Ces passagers peuvent donc se rendre directement au deuxième étage du terminal, où ils font enregistrer leur arrivée, puis au troisième étage, à partir duquel ils embarquent. Les passagers qui ont des bagages à main les enregistrent au rez-de-chaussée, puis passent au deuxième et au troisième étages.

54. Une passerelle ajustable et large de 12 mètres relie le troisième étage du terminal aux navires. C'est également à cet étage que débarquent les passagers de retour de croisière avant de passer par les services d'immigration et de naturalisation, puis de descendre au rez-de-chaussée, où se trouvent les installations de récupération des bagages ainsi que le contrôle douanier, les bureaux d'enregistrement des compagnies aériennes et les agences de location d'automobiles.

55. Les passagers qui arrivent au terminal par les moyens de transport terrestres (voitures privées, taxis, cars ou autobus), se rendent au deuxième étage pour se faire enregistrer avant l'embarquement. En attendant le commencement de ces formalités, ils peuvent s'installer dans de larges espaces munis de sièges confortables et de divertissements multimédias, et le calme qui entoure cette période les prépare agréablement aux merveilleuses vacances qui leur sont promises.

Lorsque l'embarquement peut commencer, les passagers se rendent au troisième étage, où se trouve la passarelle qui relie le terminal aux navires.

56. Les passagers de retour de vacances suivent le même chemin à l'envers, et peuvent constater que les nouveaux systèmes de manutention et de répartition des bagages facilitent grandement le débarquement (fréquemment, d'ailleurs, celui-ci se fait par groupes, selon l'ordre de priorité des départs par avion). La modernisation des installations a également permis d'accélérer les formalités auprès des différents services officiels (douanes, immigration, etc.).

57. Dans le cas des vacanciers qui repartent par avion dès la fin de la croisière, le fait de pouvoir se faire enregistrer et faire enregistrer leurs bagages aux guichets des compagnies aériennes qui se trouvent au rez-de-chaussée du terminal leur ôte toute inquiétude. Il en va de même pour les divers moyens de transport locaux qui unissent le port maritime et l'aéroport, dont l'efficacité et le confort contribuent à écarter toute hâte exagérée et toute inquiétude dans ces déplacements.

58. Les flux de passagers sont différents selon qu'il s'agit des arrivées et des départs. Comme les passagers qui embarquent viennent d'horizons différents et par différents moyens de transport, le flux commencera par exemple dès la matinée et se poursuivra pendant toute l'après-midi. S'agissant au contraire des passagers qui débarquent, le flux est d'environ 1 200 à 1 400 personnes par heure et, comme les navires de croisière transportent en moyenne de 2 500 à 3 500 passagers et accostent le plus souvent entre 6h30 et 7h30, il s'ensuit que tous les passagers ont débarqué au milieu de la matinée.

59. La sécurité des passagers est une préoccupation primordiale, et les mesures prises à ce sujet, semblables à celles qui sont en vigueur dans les aéroports, comprennent l'inspection de tous les bagages à main et l'utilisation de détecteurs de métal pour les passagers sur le point d'embarquer. D'autres mesures de sécurité sont régulièrement utilisées par le personnel du port et des compagnies de navigation, mais sans que les passagers en aient connaissance. Les passagers qui souhaitent faire visiter le navire par des amis avant le départ doivent en informer suffisamment à l'avance le personnel de la compagnie de navigation. Toutes ces mesures d'identification des passagers et de contrôle des visites ont pour but d'empêcher l'introduction d'armes et de personnes non autorisées à bord des navires.

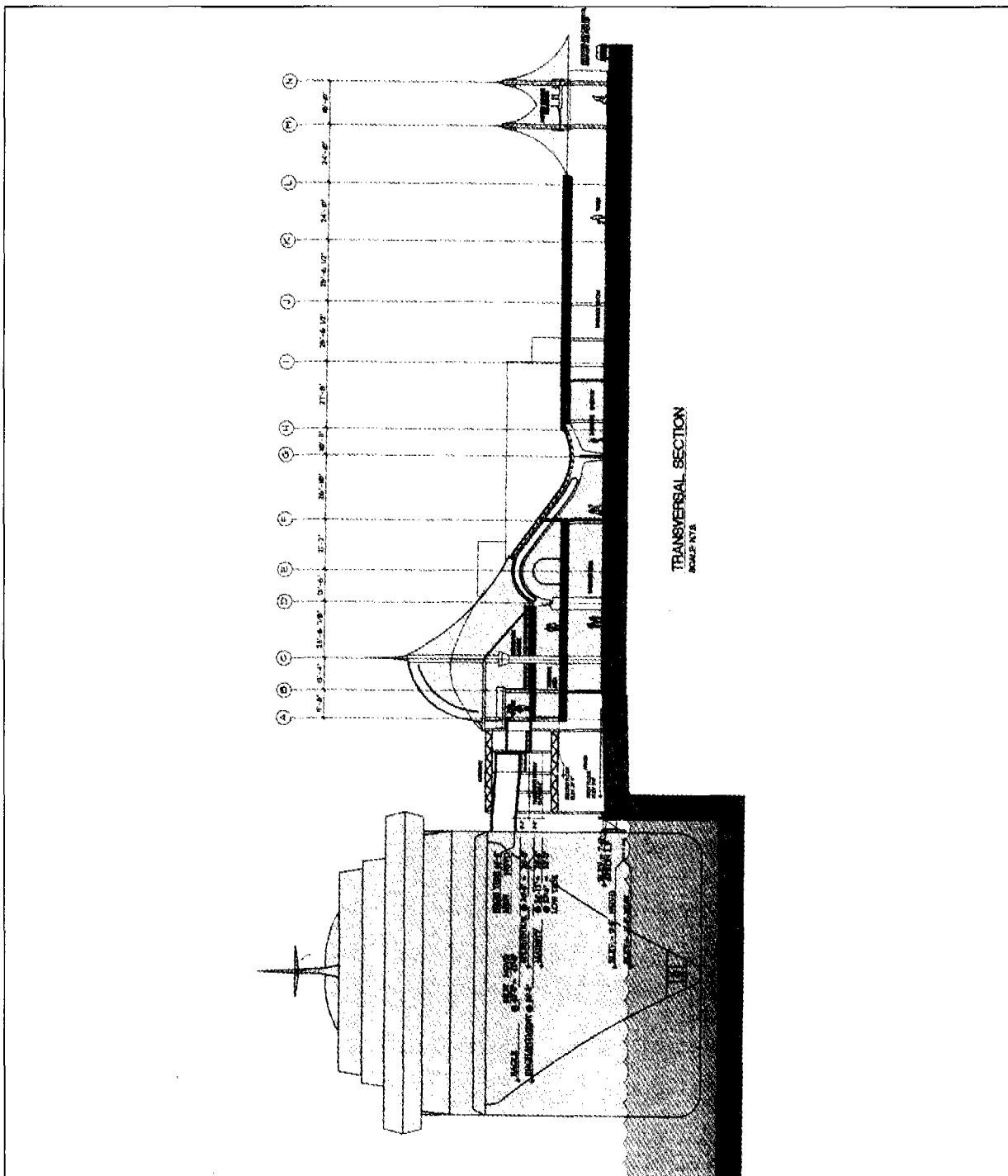
60. La nécessité de veiller au passage de milliers de passagers dans des conditions satisfaisantes d'ordre, de rapidité et de sécurité est un souci que partagent les pouvoirs publics, les compagnies de croisière et les responsables du port. Le Service fédéral des douanes organise pour cela des rencontres mensuelles avec les divers milieux intéressés – Département fédéral de l'agriculture, gardes-côtes, police du comté et représentants des compagnies maritimes et des autorités portuaires – pour étudier les questions de sécurité, les moyens de faciliter l'existence des passagers et des équipages, les heures d'affluence relative, l'entrée dans les zones d'accès limité et les améliorations à apporter aux installations.

61. Le but poursuivi est toujours de faire de tout aspect de la croisière une expérience plaisante et mémorable, qu'il s'agisse de l'arrivée au port, de l'attente de l'embarquement et, dans le sens inverse, du débarquement et du départ du port. Et le port de Miami a réussi, grâce aux réaménagements entrepris pendant les deux ou trois dernières années, à améliorer considérablement cette expérience pour des millions de passagers.

62. L'amélioration permanente des installations à la lumière des besoins des compagnies de croisière est donc une tâche ininterrompue, et un bon exemple en est l'amélioration des terminaux

8 et 9, qui a entraîné des travaux d'une durée totale de 32 mois, divisés en quatre phases et en sept travaux de construction. De même, le terminal destiné aux passagers des navires de la classe «Fantasy », qui pouvait auparavant recevoir 600 personnes, peut accommoder les 2 800 passagers des vaisseaux de la classe « Destiny » grâce à des travaux qui ont duré de trois à 11 mois, sans que le terminal ait été fermé pendant cette période et sans dépassement du calendrier prévu.

Figure 6 : Vue transversale des terminaux de croisière



63. Les projets actuellement à l'étude portent sur un nouveau système d'accès routier qui permettrait de diriger tous les véhicules automobiles – voitures privées, autobus ou taxis – vers une entrée proche du centre du port et à partir de laquelle l'accès aux zones destinées aux passagers se ferait sur présentation d'un billet de transport ou d'un laissez-passer de visitcur. De nouvelles voies d'accès conduiraient ensuite les passagers aux terminaux de l'extrémité Est ou de l'extrémité Ouest du port. Ce système permettrait d'isoler les passagers des zones portuaires qui sont réservées à la navigation commerciale, et donc de renforcer leur sécurité.

Bagages, fournitures et déchets

64. Les bagages sont normalement transportés séparément, surtout lorsque les compagnies de navigation s'entendent directement avec les compagnies d'autobus pour le transport des passagers entre les aéroports (aéroport international de Miami ou aéroport international de Fort Lauderdale) et le port. Le système de manutention situé au rez-de-chaussée du terminal permet ensuite de reconnaître les bagages appartenant aux divers passagers et de les déposer dans leurs cabines dans un délai d'une demi-heure.

65. La manutention des bagages est confiée à une main-d'œuvre syndiquée dont le rythme de travail dépend du nombre de passagers et devient donc plus rapide au moment des débarquements. Ce travail fait, ces employés procèdent au chargement des fournitures destinées aux navires. Les fournisseurs arrivant à différents moments de la journée, cette opération dure généralement jusqu'au milieu de l'après-midi, entre 16 et 18 heures.

66. Le travail concernant les bagages et les fournitures se fait au niveau du rez-de-chaussée, après quoi les bagages sont dirigés vers le quai en passant par le rez-de-chaussée du terminal pour passagers. Les fournisseurs, pour leur part, vont directement jusqu'au quai, d'où leurs chargements passent dans les cales des navires. Ces opérations ont lieu très au-dessous du niveau des passerelles pour passagers, qui se trouvent au troisième étage du terminal.

67. Autre activité importante, la collecte et la destruction des déchets des navires se font dans le respect des règles du Département fédéral de l'agriculture, du Service d'inspection des animaux et des végétaux et du Service de protection et de quarantaine des végétaux. Le personnel du dernier de ces services suit dans son travail les directives contenues dans un manuel relatif au traitement des déchets maritimes qui, issu d'un accord entre leur service et le Département fédéral de l'agriculture, précise les méthodes à suivre pour traiter les « déchets déchargés de tout moyen de transport venant de l'étranger et retournant sur le continent des Etats-Unis, sauf exemption spéciale du Département fédéral de l'agriculture ».

68. Il incombe donc aux consignataires des navires de s'entendre avec une compagnie autorisée par le service d'inspection pour le rassemblement et la destruction de tous les déchets visés par ces directives, qui doivent être placés dans des sacs plastique imperméables d'une épaisseur minimum de 4 mm et, si cela est nécessaire, dans deux de ces sacs, l'un renforçant l'autre. Les agents du service d'inspection sont tenus de surveiller le transport des déchets entre les navires et les conteneurs placés sur le quai (voir paragraphe 78). Les compagnies de navigation, leurs agents ou les membres des équipages sont chargés d'inspecter ces conteneurs pour y repérer les défauts de fermeture ou les trous qui permettraient des écoulements de matières. Ces personnes sont également chargées de fermer à clé les conteneurs et de veiller à ce qu'ils soient convenablement scellés.

Les pouvoirs publics

69. Les services suivants font partie des autorités fédérales qui ont un pouvoir de contrôle sur l'industrie de la croisière pour tout ce qui concerne les navires, les passagers, les bagages, les fournitures et les déchets.

Gardes-côtes (Département des transports)

70. L'Organisation maritime internationale (OMI) a défini des normes internationales de sécurité qui s'appliquent aux navires de haute mer de tous les pays. Comme presque tous les navires de croisière en service portent un pavillon national, chacun d'entre eux doit en outre se soumettre à un système national d'inspection.

71. Aux Etats-Unis, c'est au service des Gardes-côtes qu'il importe de faire respecter les normes de sécurité applicables aux navires, et ce sont ses agents qui, avant d'autoriser un navire à embarquer des passagers dans un port des Etats-Unis, veillent à ce que ce bâtiment soit en conformité avec les dispositions de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS). Pour cela, les agents des Gardes-côtes inspectent le navire lorsqu'il mouille pour la première fois dans un port des Etats-Unis, puis tous les trois mois. Cette inspection porte en particulier sur les moyens de lutte contre l'incendie et les moyens de sauvetage en mer.

72. Le service des Gardes-côtes est également chargé de veiller au respect des mesures visant à prévenir les actes illicites à l'encontre des passagers et des équipages à bord des navires, adoptées en 1986 par l'OMI. Le texte de ces mesures précise les normes que les navires de croisière, les ports et les Etats du pavillon doivent respecter en matière de sécurité. Les mesures de l'OMI obligent notamment les armateurs à limiter au personnel autorisé l'accès aux navires et à inspecter les matières embarquées sur les bateaux au mouillage.

73. En outre, le service des Gardes-côtes applique depuis le 16 octobre 1996 un règlement final intérimaire sur la sécurité des transports maritimes de passagers et des terminaux pour passagers qui reflète les mesures de l'OMI. Ce règlement prévoit trois niveaux de sécurité (minimum, moyen et supérieur) définis selon la nature de la menace considérée et oblige les armateurs et les responsables des terminaux à adapter en conséquence leurs systèmes de sécurité.

74. Les compagnies de croisière soumettent chaque année aux Gardes-côtes un plan complet de sécurité pour chaque navire et pour chaque terminal portuaire. Ces plans détaillés portent sur les mesures appliquées pour vérifier l'identité des passagers, pour inspecter les bagages et les fournitures destinées aux navires, et pour limiter l'accès aux navires et aux terminaux.

75. Les Gardes-côtes ont aussi pour tâche de protéger le milieu marin, notamment en faisant respecter les règles relatives au déchargement des déchets en mer. Ces règles interdisent toute évacuation, en quelques eaux que ce soit, de matières plastiques et de déchets mêlés de plastique, et limitent les possibilités d'évacuation des autres formes de déchets. Les navires portant un pavillon étranger sont soumis à ces règlements aussi longtemps qu'ils se trouvent sur les eaux nationales des Etats-Unis et jusqu'à la limite de la zone économique exclusive (200 milles à partir de la côte).

Centre de prévention médicale et de soins (Département de la santé publique et des ressources humaines)

76. Le contrôle des mesures que prennent les navires de croisière pour protéger la santé de leurs passagers appartient au Centre de prévention médicale et de soins, qui relève du Département

fédéral de la santé publique. A cette fin, les agents de ce service procèdent à des inspections régulières ou imprévues de ces navires lorsqu'ils se trouvent dans un port des Etats-Unis, en s'attachant plus particulièrement aux mesures prises en ce qui concerne l'eau potable, la conservation des produits alimentaires, la préparation des mets et leur présentation, et pour faire respecter la propreté en général.

Office de l'immigration et des naturalisations et Federal Bureau of Investigation (FBI),
Département de la justice

77. L'Office de l'immigration et des naturalisations est chargé d'exercer un contrôle sur les voyageurs entrant aux Etats-Unis en des lieux désignés à cette fin, parmi lesquels figure le port de Miami. Le FBI, pour sa part, enquête sur les menaces contre la sécurité du pays (terrorisme, par exemple).

Le Service des douanes (Département des finances)

78. Le Service fédéral des douanes est la principale administration ayant affaire aux navires de croisière qui arrivent dans les ports des Etats-Unis en provenance de destinations étrangères, et son action à cet égard consiste principalement à :

- a) Surveiller les conditions d'entrée des navires;
- b) Contrôler le passage des touristes et de leurs bagages dans le terminal et jusqu'aux moyens de transport terrestres ou aériens;
- c) Surveiller le chargement et le déchargement des fournitures maritimes;
- d) Veiller au respect des règlements visant les importations de marchandises.

Service d'inspection des animaux et des plantes (APHIS) et Service de protection de la flore et de la quarantaine (PPQ) (Département de l'agriculture)

79. Ces deux services sont chargés de veiller à ce que les déchets soient traités conformément à la réglementation, et aussi de faire respecter les normes fixées par le Département de l'agriculture à propos des limites applicables à ce que les passagers rapportent de leur voyage. Il peut leur être interdit à ce titre de faire entrer sur le territoire des Etats-Unis tous les vecteurs possibles d'insectes ou de maladies animales ou biologiques pouvant mettre en sérieux danger les produits de l'agriculture et de l'élevage aux Etats-Unis ainsi que les animaux domestiques et le milieu naturel : viandes, fruits, légumes, plantes, animaux et produits issus de plantes ou d'animaux. Les agents de ce service doivent en conséquence rechercher les produits agricoles qui peuvent se trouver dans les bagages des passagers à l'arrivée.

Chapitre 4

Les ports et l'avenir de l'industrie de la croisière

80. Les succès de l'industrie mondiale de la croisière dépendent en grande partie du marché nord-américain (Etats-Unis et Canada) qui ne cesse de s'étendre depuis de nombreuses années, et plus particulièrement depuis 1997, date à laquelle l'industrie américaine a ajouté à sa flotte huit nouveaux navires d'une capacité totale de 8 047 lits/étage, soit une augmentation de 7,4%. Entre 1997 et 1999, 18 navires en tout sont venus d'ajouter à cette flotte, soit plus de 29 800 lits/étage et une augmentation de 13,7% dans le nombre des navires et de 25,2% dans le nombre des lits. Comme l'indiquent ces chiffres, l'industrie nord-américaine n'élargit pas seulement sa flotte, mais aussi la taille de ses navires.

81. On estimait en 1999 que les navires de croisière ayant leur port d'attache en Floride avaient une capacité annuelle totale de 21 millions de lits-jour⁷, soit 67% de la capacité totale des Etats-Unis – et la plus grande capacité dans le monde. Le port de Miami entrainait pour la plus grande part dans ce total (39,03%), suivi de Canaveral (35,08%), Everglades (15,31%), Tampa (5,23%), Palm Beach (4,46%) et Manatee (0,89%).

82. On pense que le nombre des navires ayant leur port d'attache en Floride continuera à augmenter jusqu'en 2005, et l'on verra dans le tableau ci-dessous que les additions prévues à cette flotte correspondent à 76 935 lits/étage, soit 47 navires supplémentaires et une augmentation de 52% en lits et de 31% pour les navires.

83. Comme on peut le voir dans le tableau ci-dessous, les navires géants (2 000 lits/étage ou plus) représenteront 56% de ce surcroît de capacité. On ajoutera à cela que trois des compagnies qui ont Miami comme port d'attache (Carnival, Norwegian et Royal Caribbean) ajouteront uniquement des navires géants à leur flotte. Avec une augmentation prévue de 50% de cette capacité jusqu'à l'année 2005, on estime que le nombre des passagers de croisière s'embarquant en Floride augmentera de 48%, la différence entre le taux de croissance du nombre des passagers et celui du nombre de lits s'expliquant par une légère augmentation de la durée moyenne des croisières et par un déclin dans le taux d'utilisation des capacités.

⁷ Utilisée dans l'industrie de la croisière, cette mesure de capacité multiplie le nombre de lits/étage par 350 jours, étant entendu qu'il faut consacrer deux semaines par an à l'entretien des navires et à leur remise à neuf.

Tableau 2

**Augmentations prévues de la capacité en lits
Industrie nord-américaine de la croisière (nombre de passagers entre 2000 et 2005)**

Compagnie	Augmentation de la capacité en lits dans chaque catégorie				Total
	< 500	500 – 999	1000 – 1999	> 2000	
Carnival*				12 438	12 438
Celebrity			7 800		7 800
Holland America			6 416		6 416
Norwegian*				6 000	6 000
Princess			5 840	7 800	13 650
Royal Caribbean*				14 508	14 508
Autres	2 723	6 188	7 920	2 112	18 943
Total	2 723	6 188	27 986	42 858	79 755
Perte totale					2 820
Gain total					76 935

*Compagnies dont les navires ont Miami comme port d'attache.

84. Il est hors de doute que l'industrie de la croisière reste le secteur du voyage international et des loisirs qui se développe le plus rapidement. D'après les études faites par la profession, 90% environ des habitants des Etats-Unis n'ont jamais fait de croisière, et il existe donc un vaste marché non exploité dans ce seul pays. La popularité croissante des vacances en croisière confirme d'ailleurs que l'avenir de l'industrie de la croisière est prometteur, surtout dans cette partie du monde.

85. De plus, les Caraïbes (îles des Caraïbes et Bahamas) ont prouvé en l'an 2000 qu'elles restaient les lieux de destination préférés en attirant 45,9% des navires de croisière, suivies par l'Europe avec 18,7% (7% pour les pays du nord de ce continent et 11,7% pour les pays méditerranéens), par l'Alaska avec 7,8%, l'ouest du Mexique avec 5%, et les pays situés au sud du Canal de Panama avec 4,8%.

86. L'emplacement géographique du port de Miami constitue à cet égard un formidable avantage, qu'il s'agisse des destinations actuellement dominantes (Caraïbes et Bahamas) ou des destinations en voie de développement (Mexique, Amérique centrale, Canal de Panama et Amérique du Sud). Aussi longtemps que se poursuivra l'extraordinaire phase d'expansion de l'industrie de la croisière, ce port continuera donc à développer et à améliorer ses installations en proportion des prévisions, garantissant ainsi de façon durable son titre de capitale mondiale de la croisière.

Les nouvelles destinations : une opportunité pour les ports de croisière

87. L'ouverture de nouvelles destinations aux Caraïbes, qui est de nature à consolider la situation privilégiée de la région sur le marché de la croisière, et l'apparition de destinations nouvelles dans d'autres régions, nécessitent un réexamen attentif des facteurs énumérés dans les chapitres 2 et 3 ci-dessus.

88. Les recherches faites au sujet des Caraïbes⁸ semblent indiquer que l'on peut diviser les facteurs d'expansion en deux groupes : i) les avantages liés aux ports; ii) les avantages liés aux îles.

⁸ Stratégies pour les ports mondiaux et régionaux : le cas des ports pour conteneurs et pour croisières des Caraïbes, par G. De Monic et coll. (Kluwer Academic Publishers, 1998, Dordrecht, Pays-Bas).

Dans le premier cas, il s'agit des possibilités d'accès, du nombre de lits disponibles, des installations portuaires, des systèmes d'accueil des passagers, de la qualité des services officiels et de la sécurité des navires; dans le second cas, des sports nautiques, de la diversité culturelle, de l'attitude des populations locales, de la stabilité politique, de la sécurité pour les touristes, etc.

89. Un rapide regard sur les brochures des compagnies de croisière⁹ suffit à montrer que l'industrie se répand dans d'autres parties du monde. D'autres ports pourraient en profiter, que ce soit pour des croisières de courte ou de longue durée.

Importance du travail d'équipe

90. Aussi incontestable que soit l'importance du lieu de destination, ce n'est pas le seul facteur de succès dans l'activité de croisière. Tout aussi importantes sont les installations et l'infrastructure du lieu de départ : possibilités de logement et de transport aérien; qualité des moyens de transport et des télécommunications; présence d'un personnel expérimenté; présence d'administrations publiques et d'organismes de sécurité ayant un personnel assez nombreux et correctement préparé à leurs tâches; soutien sans réserve de la population.

91. Le succès d'un port de mer dépend de nombreux acteurs et de la communauté des efforts. Les efforts de ce genre sont nécessaires par exemple dans le personnel de direction des aéroports, parmi les responsables politiques et municipaux, au sein des syndicats, de la part des associations hôtelières, des services chargés de l'accueil des touristes et de l'organisation des réunions prévues sur place, des entreprises privées et des chambres de commerce, que doivent unir une conscience commune des besoins et la volonté de mettre les plans prévus en exécution.

92. En 1999, le port de Miami et l'industrie de la croisière, aidés par l'ensemble de ces secteurs d'activité, ont victorieusement repoussé une tentative qui tendait à percevoir une taxe de 4 dollars par personne et par jour sur tout passager partant en croisière depuis le port afin de financer la construction d'un nouveau stade de baseball. Comme cependant la taxe devait viser seulement les passagers partant du port de Miami, les compagnies de croisière auraient dû la prendre à leur charge pour rester compétitives, ou bien s'installer dans un autre port, en Floride ou ailleurs. Dans un cas comme dans l'autre, cela aurait eu des conséquences désastreuses pour l'activité économique locale, notamment dans le secteur des hôtels, restaurants, loisirs, commerces de détail et agences de location d'automobiles, où les disparitions d'emplois se seraient comptées par milliers et les pertes de salaires par millions de dollars.

93. Grâce en grande partie au fait que les milieux intéressés ont reconnu qu'il s'agissait d'une menace qui leur était commune ainsi qu'à leur volonté de travailler ensemble et de présenter un front uni, ce projet de taxe a été écarté, le gouverneur de l'État lui ayant retiré son soutien après avoir entendu les doléances des représentants de ces secteurs, et ce retrait eu un effet décisif.

94. Un autre exemple de travail en commun est celui qu'ont donné les compagnies de transport et les compagnies de croisière en faisant face ensemble aux problèmes qui se posaient, et notamment à la nécessité d'améliorer le trafic routier entre le port et la ville et de remédier à l'encombrement général des rues de celle-ci. Pour ce projet, connu sous le nom d'Access Road Project, les

⁹ Croisières de 12 jours en Méditerranée occidentale, au Maroc, à Madère et aux îles Canaries; croisières de 15 jours en mer Baltique; croisières de 26 jours sur la côte occidentale de l'Amérique du Sud, puis, via le Canal de Panama, des côtes caribéennes de l'Amérique centrale et de la péninsule du Yucatan; croisières de 27 jours sur les côtes de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande et en Antarctique.

compagnies de transport maritime et de croisière, la direction de l'aéroport, les chambres de commerce et les municipalités intéressées se sont engagées dans un effort commun pour atteindre le but souhaité.

95. Un troisième exemple est donné par l'éclairage installé pendant l'année 2000 sur le pont MacArthur, qui relie Miami à Miami Beach par dessus la baie de Biscayne et l'île Watson, et qui, ouvert à la circulation depuis 1997, s'ouvre au trafic venant du sud, et notamment des terminaux de croisière et des nouvelles installations d'American Airlines. Les milieux de la croisière ayant réagi positivement au projet prévu pour éclairer ce pont reliant le port au continent, le service des transports de la Floride et le comté de Miami-Dade ont financé conjointement les études et les travaux nécessaires, dont le coût s'est élevé à environ 1,5 million de dollars. Le mode d'éclairage et les couleurs utilisées ont été choisies par une commission composée de représentants des pouvoirs publics, du secteur privé et des milieux intéressés, et le pont MacArthur, brillamment illuminé, est maintenant une des plus belles vues qu'offre la ville.

96. Des trois exemples qui viennent d'être cités, une même leçon peut être retenue, simple mais importante : un port, une communauté.

Sources

- Caribbean Tourism Organization
- Enterprise Florida
- Florida State Government
- Florida-Caribbean Cruise Association (FCCA), "Contribution of the North American Cruise Industry to the Florida Economy in 1999" – (Draft Report)
- Greater Miami Convention and Visitors Bureau
- Immigration and Naturalization Services (INS)
- International Council of Cruise Lines (ICCL)
- Miami-Dade County Government
- United States Census Bureau
- United States Coast Guard (USCG)
- United States Customs Service
- United States Department of Agriculture (USDA), Animal and Plant Health Inspection Service (APHIS), and Plant Protection & Quarantine (PPQ)

Annexe 1 : Caractéristiques des navires

Nom des navires	Jauge totale (en tonnes)	Longueur (en mètres)	Nombre de lits
Carnival Triumph	102 000	272	2 758
Carnival Victory	102 000	272	2 758
Ecstasy	70 367	261	2 052
Fascination	70 367	261	2 052
Paradise	70 367	261	2 052
Norwegian Majesty	40 876	207	1 462
Norwegian Sea	42 000	214	1 518
Norwegian Sky	77 104	260	2 002
Norwegian Sun	77 000	260	2 000
Norwegian Wind	50 760	230	1 748
S/S Norway	76 049	321	2 032
Explorer of the Seas	142 000	311	3 100
Grandeur of the Seas	74 140	279	1 950
Majesty of the Seas	73 941	268	2 350
Splendour of the Seas	69 130	264	1 800
Vision of the Seas	78 491	279	2 000
Voyager of the Seas	142 000	311	3 100

Annexe 2: Emplacement et dimensions des quais et postes d'accostage

Emplacement	Longueur (en mètres)	Largeur des quais (en mètres)	Tirant d'eau mouillage (en mètres)
Terminal passagers No 7 (transbordement horizontal)	229	45,7	9,75)
Terminaux passagers 1 à 5 et 10 (postes 1-25)	982	12,20	11,00
Postes 25-38 (passagers/marchandises)	488	21,30	11,00
Terminaux passagers 8-9 (postes 38-45)	512	70	11,00
Postes 45-55	366	54,9	11,00
Bay 55 ouest (transbordement horizontal/vertical)	274	180	11,00
Bay 59 ouest (transbordement horizontal/vertical)	168	180	9,75
Bay 65 ouest (transbordement horizontal/vertical)	210	180	9,75
Quais à portiques 99-115	610	180	12,80
Quais à portiques 115-127	427	180	12,20
Quais à portiques 127-131	137	180	11,00
Quais à portiques 131-140	343	180	8,50
Postes 144-148	183	24,40	7,60
Postes 154 (transbordement latéral/vertical)	204	80	7,60
Bay 155 (transbordement latéral/vertical)	168	80	7,60
Postes 161-171 (171 transbordement horizontal et vertical)	381	80	9,50
Postes 165-177 (171&172 transbordement horizontal et vertical)	442	80	7,60
Postes 183-187	137	80	7,60
Terminal passagers No 12 (postes 187-195)	305	30,40	8,50

Notes:

1. Les postes de mouillage sont numérotés à partir de l'extrémité nord-ouest de l'île et font le tour du port dans le sens des aiguilles d'une montre à raison d'environ 40 m par mouillage.
2. Les piliers qui soutiennent ces installations sont composés de plaques d'acier recouvertes de ciment et d'une hauteur minimum de 2,5 m. La surface des quais est faite de ciment renforcé recouvert et posé sur piliers.