

DEFISMED : La chaîne de valeur VERTueuse
dans le cadre du tourisme de croisière

2014/2015

DEVELOPPEMENT DURABLE



marion

DAUMAS Marien

PELLEGRIN Marion

Remerciements

Nous souhaitons remercier Madame Van der Yeught, Maître de conférences en sciences de gestion à l'Institut d'Administration des Entreprises, pour sa sensibilisation au tourisme durable durant son module Développement Durable. Ainsi de nous avoir mis en relation avec Monsieur Raulet, et de nous faire participer au projet du Livre Blanc.

Ainsi, nous remercions également Monsieur Raulet pour son investissement dans l'évolution de la Recherche, et de nous sensibiliser au projet Take The Med Jeune et pour l'apprentissage fourni auprès des élèves.

Sommaire

Introduction

I- Croisière : histoire et état des lieux d'une activité non durable

1.1 Tourisme de croisière : histoire et développement

1.2 La place des croisiéristes dans la démarche du développement durable

1.3 Etude de cas : Le cas de MSC Croisières et de Costa Croisières

II- Le secteur des croisiéristes s'ancrent dans un développement durable

Chaîne de valeur & préconisations

2.1 Les projets environnementaux

2.2 Les projets sociaux

2.3 Les projets économiques

III- Les solutions afin de concilier le développement durable et développement économique du marché des croisières

Conclusion

Annexes

Bibliographie & Webographie

Introduction

Dans le cadre du master Management du Tourisme Durable et du projet Takethemedjeune de l'association DEFISMED, nous présentons notre projet de participation au Livre Blanc pour la transition VERTueuse du tourisme en Méditerranée, qui tend à expliquer la chaîne de valeur VERTueuse dans le cadre du tourisme de croisière.

Afin d'expliquer la transition du tourisme vers un développement durable et de présenter les mesures établies par les croisiéristes, et comment peut-on définir et décliner une chaîne de valeur VERTueuse dans le cadre du tourisme de croisière, ce dossier se dissous en deux parties. Tout d'abord, l'état des lieux du tourisme de croisière et son rapport avec le tourisme durable. Puis dans une seconde partie, les efforts fournis par les croisiéristes pour s'ancrer dans un secteur durable et leur chaîne de valeur.

Rappelons que la chaîne de valeur est une approche développée par Michael Porter, expliquant le fonctionnement, l'enchaînement et la corrélation entre les diverses activités qui concourent à la fabrication d'un produit, de la phase d'approvisionnement à la phase de consommation. L'étude des différentes activités au sein d'une même entreprise permet de mettre en évidence les avantages concurrentiels dont elle dispose et de déterminer sur quel poste il est possible d'améliorer le ratio coût/rentabilité.

« La croisière, longtemps réservée à des élites oisives, s'ouvre au tourisme de masse à travers des offres commerciales ciblant les classes moyennes et supérieures des pays riches et de quelques pays émergents. Cette évolution s'accompagne d'un nouveau gigantisme des bateaux, d'une rationalisation des circuits et du choix des escales avec une optimisation des coûts dans le cadre d'un marché de plus en plus globalisé et capitalistique. Le produit «croisière» a considérablement changé en l'espace de deux décennies; désormais c'est le paquebot lui-même qui devient « la destination » du croisiériste, l'objet premier du produit touristique » (extrait de : « Le tourisme de croisière: logiques spatiales et enjeux de développement », Calenda, 2010)



I- Croisière : histoire et état des lieux d'une activité non durable

1.1 **Tourisme de croisière : histoire et développement**

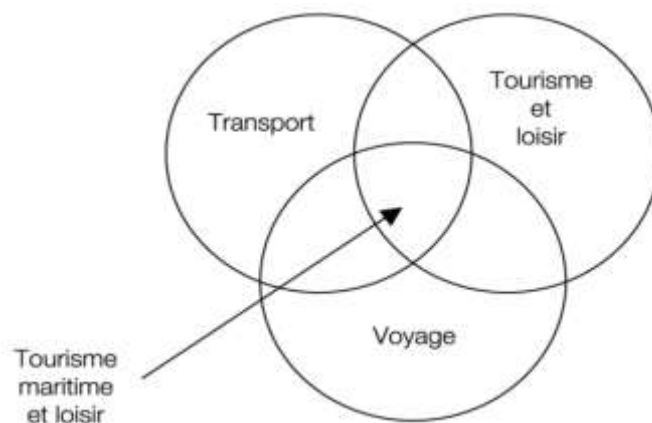
En 1844 née la première croisière d'agrément par la P&O à bord du «Iberia» (37 passagers en première classe et 16 en seconde) de Londres au Caire. En 1891 Albert Ballin, directeur de la compagnie Hapag, organise une croisière en Méditerranée à bord du transatlantique Auguste Viktoria. Cependant, pour cause climatique ce produit croisière voit son cycle de vie prendre fin. Au cours du XXème siècle, les navires allemands dominent l'Atlantique nord mais rapidement la célèbre compagnie britannique Cunard développe « l'âge d'or des croisières transocéaniques ». Au XXème siècle, le leader des croisiéristes est la Compagnie Générale Transatlantique.

Cependant, le tourisme de croisière voit le jour à la fin du 19^{ème} siècle, aux Etats-Uni. C' est une forme de tourisme retardé par le manque de force de vente des professionnels du tourisme et pe freins trop souvent répétés des clients (à savoir le prix, l'ennuie sur un bateau, et la segmentation clientèle des séniors). C'est pourquoi on voit son développement tardif, mais ces 20 dernières années, cette forme de tourisme connait un essor remarquable.

Jusqu'aux années 60 de très nombreux paquebots mythiques sortirent des grands chantiers européens comme L'île de France, le célèbre Normandie, ou les Queen Mary et Queen Elizabeth II. C'est en 1958 que les difficultés commencèrent à intervenir pour les compagnies qui avaient un nouveau concurrent de poids : l'avion à réaction

De plus , les évènements marquant tels que, le naufrage du Titanic en avril 1912 qui transportait 2223 passagers et le naufrage du Costa Concordia en 2012 ont remis en question la sécurité à bord des bateaux de croisières et ont multipliés les interjections des clients mais n'ont cependant pas ralenti l'expansion du marché.

Le tourisme de croisière est avant tout un concept fascinant la clientèle. En effet, ce produit touristique lie l'utile à l'agréable permettant un transport, un hébergement, des activités à bord, des excursions pendant les escales (au choix du client) et une pension complète. Le produit est complet et correspond aux attentes de ses prospects. Les objections de ventes du produit ont été depuis longtemps contredites et grâce en parti au film « La croisière s'amuse ». Par ailleurs, son marché est en plein essor depuis les 20 dernières années, avec une évolution de 9% par an entre les années 1990 et 2008. En effet, son contingent de lit s'accroit entre ces deux années de 93 000 lits en 1990, et de 350 000 lits en 2008.



Par ailleurs le tourisme de croisière en Méditerranée est un territoire très prisé, de par son large choix de destinations et de ports, notamment le Port de Marseille, et par ailleurs se démarque des autres bassins tel que celui des Caraïbes ou ses parcours maritimes sont toujours similaires. La Méditerranée offre de multiples possibilités d'escale, ce qui la rend célèbre. Espagne, Italie et France cumulent environ 47 % du total des nuitées en Méditerranée occidentale, la Grèce représentant plus de 20 % du total et dominant en Méditerranée orientale. La durée moyenne d'une croisière est de 6 jours. La possibilité de diversifier l'itinéraire est un avantage pour la vente du produit et un argument positif pour la demande.

Liste des ports tête-de-ligne pour les croisières en Méditerranée :

- 1 Ancône Italie escale - tête de ligne
- 2 Barcelona Espagne escale - tête de ligne
- 3 Bari Italie escale - tête de ligne
- 4 Capri Italie escale - tête de ligne
- 5 Carthagène Espagne escale - tête de ligne
- 6 Catane Italie escale - tête de ligne
- 7 Civitavecchia - Rome Italie escale - tête de ligne
- 8 Gênes Italie escale - tête de ligne
- 9 Larnaka Chypre escale - tête de ligne
- 10 Limassol Chypre escale - tête de ligne
- 11 Livourne Italie escale - tête de ligne
- 12 Marseille France escale - tête de ligne
- 13 Messine Italie escale - tête de ligne
- 14 Monte-Carlo Principauté de Monaco escale - tête de ligne
- 15 Naples Italie escale - tête de ligne
- 16 Palerme Italie escale - tête de ligne
- 17 Pirée Grèce escale - tête de ligne
- 18 Salerno Italie escale - tête de ligne
- 19 Savone Italie escale - tête de ligne
- 20 Sorrente Italie escale - tête de ligne
- 21 Trieste Italie escale - tête de ligne
- 22 Toulon France escale - tête de ligne
- 23 Venise Italie escale - tête de ligne
- 24 Villefranche - Nice France escale - tête de ligne

1.2 La place des croisiéristes dans la démarche du développement durable

Chiffres clefs :

- Part de la croisière dans le tourisme international : 1,8 % des arrivées internationales en 2009
- Croissance de la croisière depuis 1995 : 106 % entre 1995 et 2000, 55 % entre 2000 et 2005, 57 % entre 2005 et 2009
- Part des fuites économiques dans le cas d'Alanya : 85 % des revenus touristiques (estimation)
- Part du PIB revenant à la population la plus riche d'Alanya : 44,4 % en 1980 ; plus de 56 % en 2009

Le tourisme de croisière illustre pleinement le tourisme de masse : trop d'excès au détriment de l'économie, de l'environnement et des acteurs locaux. Cependant, les croisiéristes veulent s'imposer et devenir acteurs du développement durable afin de s'inscrire dans un comportement durable, qui profite aux passagers, à l'environnement, aux acteurs locaux, et à l'économie des croisiéristes.

C'est le cas pour la compagnie Costa Croisières qui publie chaque année son « Sustainable Report » afin de relever l'évolution du tourisme durable au sein de leurs bateaux et les mesures mise en place pour devenir acteur du développement durable et sensibiliser sa clientèle.

Par ailleurs, l'entreprise appartenant au groupe **Carnival Corporation**, met en avant ces objectifs de respect des lois, honnêteté, intégrité et éthique professionnelle. En parallèle, ses partenaires commerciaux tous liés se doivent de respecter le Code de Conduite et d'Éthique Commerciale des Partenaires.

Les participants à ce code et partenaires de la compagnie Carnival sont :

- AIDA
- IBERO
- CUNARD
- COSTA CROISIERES
- P&O
- SEABOURN
- PRINCESS CRUISES
- HOLLAND AMERICA LINE

1.3 Etude de cas : Le cas de MSC Croisières et de Costa Croisières



MSC Croisières est une société de navigation privée italienne, son siège social est situé à Genève. Cette entreprise est entrée dans l'industrie de croisière en 1987. Elle est une filiale de MSC Crociere, appartenant à la Mediterranean Shipping Company, et propose des voyages sur des navires de croisières. Tous leurs paquebots ont été construits à Saint-Nazaire. MSC Croisières propose une gamme étendue de cabines (de la cabine Standard à la Royale Luxe).

Depuis début 2014, MSC Croisières décide d'aller fort et vite en commandant deux paquebots dans deux chantiers différents (STX France et Fincantieri), son but étant de doubler sa flotte et de passer au troisième rang mondial. MSC Croisières est un des leaders du marché de la croisière en proposant des itinéraires en Méditerranée, avec des navires naviguant dans cette région tout au long de l'année. Cette compagnie offre aussi d'autres destinations selon les saisons telles que l'Europe du Nord, les Caraïbes, l'Amérique du Nord, le Canada, l'Amérique du Sud et l'Afrique du Sud.

7

1- Les navires de l'entreprise

MSC Croisières possède les navires les plus modernes au monde. Ceci est dû en parti à un programme d'investissement de 5.5 milliards d'euros qui a été lancé en 2003. Les deux meilleurs navires de la compagnie sont le MSC Divina et le MSC Preziosa. Ils sont les plus grands navires jamais construits en Europe. Chacun d'eux mesure 333 mètres de long et 38 mètres de large et peut accueillir près de 4 000 personnes.



2- Comment concilier développement économique et développement durable ?

MSC Croisières est convaincue qu'une position de leadership global ne fait qu'accroître sa responsabilité vis-à-vis du respect de l'environnement. De ce fait l'entreprise s'est engagée à préserver l'écosystème marin et à s'assurer du bien-être et de la sécurité de ses passagers et de son personnel ce qui lui valut de nombreuses récompenses et certifications.

3- La Responsabilité Sociétale et Développement Durable de l'entreprise

MSC Croisières est la première compagnie de croisière en Méditerranée, en Afrique du Sud et au Brésil. La société est présente dans 45 pays et emploie plus de 15 500 collaborateurs à travers le monde. C'est pour cela que le fait d'être le leader dans son domaine s'accompagne d'une responsabilité accrue vis à vis de l'environnement physique et humain dans lequel l'entreprise évolue. L'entreprise est fortement engagée dans la responsabilité sociale et dans la durabilité.



En tant qu'entreprise familiale, fondée sur des valeurs familiales, et possédant une longue expérience de la navigation sur les eaux méditerranéennes principalement, MSC Croisières donne la priorité à la conservation de l'environnement marin, aux enfants, à la famille et à l'éducation.

L'entreprise contribue aux associations caritatives locales et internationales qui travaillent activement dans ces domaines, notamment par le biais d'un important partenariat avec le Fonds des Nations unies pour l'enfance (UNICEF). En effet, nous avons pu constater que MSC avait engagé un partenariat avec l'UNICEF dans le cadre de cet important projet, qui consiste à produire et à acheminer des produits alimentaires thérapeutiques afin de garantir les promesses d'une vie d'enfant et lutter contre la famine.

De plus, ils travaillent également en permanence sur des moyens pour réduire l'impact environnemental des croisières grâce à l'utilisation de technologies modernes et de matériaux respectueux de l'environnement. Aussi ils s'engagent pour la sauvegarde de l'écosystème marin, ils ont par ailleurs, été récompensés par de nombreux prix et acquis de nombreuses certifications. L'entreprise a mis en place des équipes qui recherchent constamment des moyens pour intégrer les principes de la responsabilité sociale et environnementale dans les bureaux MSC, dans les événements MSC et à bord de l'ensemble de la flotte MSC. Le personnel MSC et l'équipage sont formés à travailler de manière socialement, écologiquement et économiquement durable.

Ce qui nous démontre encore plus l'engagement de l'entreprise à protéger l'environnement et que en effet, en tant que membre de premier plan du Conseil européen de croisière, MSC Croisières s'est engagé à :

- ✚ promouvoir une industrie des croisières transparente et durable ;
- ✚ à développer des normes environnementales uniformes ;
- ✚ à partager l'expérience acquise et les bonnes pratiques ;
- ✚ à établir et animer des partenariats ;
- ✚ à coopérer et à ouvrir un dialogue constructif avec les autorités maritimes compétentes et les autres parties prenantes ;
- ✚ à encourager une plus grande disponibilité des stations et des installations destinées au recyclage dans les principaux ports européens ;
- ✚ à préserver l'énergie et enfin, à augmenter le recyclage et la réduction des déchets.



Ce fut la première entreprise qui a reçu le prix « 7 Perles d'Or » (7 Golden Pearls), décerné à ses navires de la classe Fantasia par la société de certification internationale Bureau Veritas.

Les « 7 Perles d'Or » est système de notation unique, basé sur le volontariat et nécessitant d'obtenir une certification pour les systèmes de traitement de l'air, de l'eau et des déchets, pour les émissions nocives, pour la gestion de l'environnement, pour la sécurité alimentaire, et enfin pour la sécurité et la santé au travail.

Les sections distinguées par ce prix sont les suivantes :

- ✚ **ISO 14001** - Certification des normes les plus élevées utilisées dans le système de management environnemental impliquant un système de gestion cohérent de tous les aspects et impacts environnementaux de toutes les activités.
- ✚ **OHSAS 18001** - Certification des standards les plus élevés concernant le système de gestion de la sécurité supposant une gestion complète de la santé et de la sécurité des salariés à bord des navires et au siège social de la société.
- ✚ **ISO 22000** - Certification des normes les plus élevées en matière de sécurité alimentaire, assurant une sécurité complète et validée de la chaîne alimentaire, « de la ferme à la fourchette ».
- ✚ **ISO 50001** - Certification des standards les plus élevés en matière de performance énergétique, ce qui nécessite un système de gestion de l'énergie suivant une approche systématique dans l'amélioration continue de la performance énergétique du navire.
- ✚ **CLEANSHIP 2 (*)**- Traitement de l'eau sophistiqué et spécifique à l'industrie des croisières. Il certifie que le navire est équipé d'un moyen d'empêcher le rejet de polluants en mer, de traiter l'air et les déchets.

(*) Cleanship 2 certifie également que :

- le navire a été conçu, construit, exploité et entretenu pour assurer une protection adéquate de l'environnement.
- la compagnie respecte les annexes I, IV, V et VI de la convention MARPOL, ainsi que les règles très strictes concernant les déchets et la gestion des eaux de ballast, le système anti-salissures et la pollution par substances appauvrissant l'ozone.
- le navire est entièrement équipé d'incinérateurs sophistiqués, de systèmes avancés de traitement de l'eau, de séparateurs huile-eau de dernière génération et de vastes capacités de stockage pour deux jours de pleine activité en mer, assurant au navire de parcourir de longues distances de manière responsable et sûre pour l'environnement.

L'entreprise a également reçu de nombreux autres prix et certificats du Bureau Veritas récompensant son engagement en matière de protection environnementale, comme **CLEAN-SEA2** et **CLEAN-AIR**, qui récompensent les entreprises qui contrôlent leurs émissions de fumée de leurs navires et qui traitent ces émissions afin d'atteindre un impact aussi proche de zéro que possible.

Costa croisière

Costa Croisières, en italien Costa Crociere, est une compagnie italienne de croisières maritimes qui appartient au groupe Carnival. La compagnie a fait construire une grande partie de ses navires aux chantiers de Fincantieri en Italie. Costa Croisières est le plus grand Groupe de Tourisme italien et la compagnie leader en Europe, avec 60 ans d'histoire. Sa flotte est la plus importante et l'une des plus modernes d'Europe et se compose de 15 navires en service.

Chacun présente des caractéristiques distinctes mais tous offrent un style unique à la marque et abordent à l'année 250 destinations différentes en Méditerranée, en Europe du Nord, en Mer Baltique, aux Caraïbes, en Amériques du Sud, dans le Golfe Persique, en Extrême-Orient, dans l'Océan Indien, la Mer Rouge et le Tour du Monde.



Costa Croisières et l'Environnement

Costa Croisières a choisi de soutenir le WWF Italie dans la protection de quelques écorégions marines les plus précieuses et menacées de la planète:

- ✚ la mer Méditerranée,
- ✚ le bassin des Grandes Antilles
- ✚ la côte nord-est du Brésil.



fragile et naturelle à protéger. Ces trois écorégions partagent une multitude d'espèces rares mais aussi une exceptionnelle vulnérabilité. Costa Croisières a donc décidé de les sauvegarder car, chaque année, sa flotte accompagne des milliers de personnes à la découverte de leurs beautés marines : c'est une grande responsabilité envers ses passagers et une richesse à protéger. Grâce à sa collaboration avec WWF Italie, ces zones de la planète sont mise en évidence afin d'offrir un futur durable à la mer.

La compagnie a réalisé un rapport divisé en trois sections principales qui décrivent les activités de la compagnie, les indicateurs de performance associés et les objectifs atteints en termes de résultats économiques, de respect des normes environnementales et de responsabilité sociale sur une période de deux ans. Il a été élaboré conformément aux lignes directrices sur le développement durable de la Global Reporting Initiative et certifié par le cabinet PwC - Price Waterhouse Coopers.

Ce dernier a permis à l'entreprise de mettre en place diverses mesures afin de tenir ses engagements pour la protection de l'environnement, le développement et la création d'emplois, de renforcer ses liens avec les parties prenantes et de valoriser les communautés dans lesquelles la compagnie est présente.

Ces efforts comprennent, notamment, l'analyse des itinéraires des croisières et l'introduction de mesures d'économies d'énergie à bord afin de réduire les émissions de gaz. De nombreux autres projets visaient également à réduire l'empreinte écologique de la compagnie à la fois dans ses lieux de destination et en mer.

Des informations détaillées et des chiffres sont consultables dans le Rapport sur le développement durable sur leur site internet : <http://www.costacroisieres.fr/Brochure/GB/bilancio/index.html>.

Le rapport met en évidence :

- ✚ une réduction de la consommation en carburant de 6,5 % par passager et par jour en seulement 2 ans ;
- ✚ une réduction de 9,9 % des oxydes de soufre (SOx) et de 5,8 % des oxydes d'azote (NOx) ;
- ✚ une réduction de 6 % des émissions de CO2 en 2 ans ;
- ✚ une réduction de la consommation en énergie de 6,5 % ;
- ✚ une réduction de la consommation en eau de 4,7 % par personne et par jour.

Concernant les emplois au sein de la compagnie

- ✚ une augmentation de 9 % du total du personnel à terre en 2013, au regard de l'année précédente ;
- ✚ 14 286 entretiens en 2 ans qui ont donné lieu à 10 284 recrutements.

Pour Costa Croisière, le développement durable consiste à protéger l'environnement, respecter ses collaborateurs et les communautés. Le rapport publié montre que des améliorations ont été mises en place et que Costa a accompli ces dernières pour atteindre son objectif de réduction de ses émissions et respecter ses engagements. Le développement durable devrait devenir une partie intégrante de la gouvernance d'entreprise de Costa.

L'importance mise en évidence de Costa en termes de bien-être économique et social des communautés locales dans lesquelles elle opère de par le monde lui permet de renforcer son engagement envers les parties intéressées et de contribuer au développement local.

II- Le secteur des croisiéristes s’ancrent dans un développement durable

Alors que la filière touristique est à la peine, le marché des croisières maritimes continue de progresser à un rythme effréné. Le nombre de croisiéristes français a en effet bondi de 8% en 2014, après avoir déjà doublé en 10 ans. Et le potentiel de croissance est encore loin d’être atteint à en juger par les objectifs de développement ambitieux affichés par les principales compagnies. Mais pour attirer plus de 120 000 passagers supplémentaires en 2016, les armateurs seront une nouvelle fois contraints de multiplier les offres promotionnelles, bridant ainsi la progression de leur chiffre d’affaires. Dans ce contexte, quelles sont réellement les perspectives capables de concilier le développement économique et développement durable des compagnies de croisières ?

Les impacts des bateaux de croisière

Les impacts des bateaux de croisières seront abordés dans la section qui suit puisque le trafic maritime est un problème courant dans la Méditerranée et que celui-ci est étroitement lié aux activités touristiques notamment aux croisières, dans cette perspective les impacts environnementaux, sociaux et économiques seront décrits.

Impacts environnementaux

Le trafic maritime motorisé dans le bassin s’élèverait à 283 millions arrivées internationales en 2011, dont 43 500 passages seraient attribuables aux excursions en mer et à la navigation de plaisance (Ministère de l’environnement et MDDEFP, 2009). Ce fort achalandage est principalement dû à l’activité touristique par excellence de la méditerranée.

Il faut cependant savoir qu’un bateau de croisière produit beaucoup de polluants. Ainsi, ce sont approximativement 50 tonnes de déchets, un million de gallons d’eau grise, 210 000 gallons d’eaux usées et 25 000 gallons d’eau contaminés à l’huile et aux hydrocarbures qui sont produits par un bateau de croisière pour une semaine (Sources Schulkin, 2002).

Le rejet d’eau grise provenant des bateaux peut causer des dommages. L’eau dite grise est de l’eau contenant des détergents. Ce sont alors les agents tensio-actifs présents dans ces produits qui peuvent être une source de contamination. Ceux-ci causent des dommages aux planctons en altérant leur croissance cellulaire ce qui peut être fatal pour l’organisme. Puisque le plancton est à la base du réseau trophique, la mort des organismes peut être nuisible à toute la chaîne alimentaire.

Aucune réglementation n’est en vigueur pour contrôler le rejet de ces contaminants. Cependant, il faut savoir que 90 % de la pollution chimique des milieux marins est principalement due au milieu terrestre, ainsi la contribution des eaux grises en provenance des bateaux est minime (Moreau et autres, 2009).

Une autre source de pollution provenant des bateaux de croisière est liée aux hydrocarbures et aux huiles. La contamination de l’eau aux hydrocarbures est possible, entre autres, lorsque les moteurs ont été mal entretenus, lors de l’avitaillement en carburant, lors d’un déplacement nécessitant l’usage des moteurs à plein régime et lors de déversement accidentel.

Le bruit peut causer des dommages au système auditif des espèces aquatiques au point de les rendre sourds. La perte de l'ouïe peut engendrer ensuite divers problèmes comportementaux comme la difficulté à trouver de la nourriture, à repérer un danger et même à se reproduire. De plus, un bruit excessif dégrade la qualité de l'habitat et incite ainsi les espèces à trouver de nouveaux lieux de refuge (Source Haller-Tjabbes, 2007).

Tel que présenté dans le tableau ci-dessous, le stress entraîne l'affaiblissement du système immunitaire et donc une plus grande disposition à contracter des maladies.

| Impacts | | Dommages possibles |
|---|----------|---|
| Physiologique | Audition | Dommages importants au système auditif (pouvant causer la mort) |
| | | Perte permanente de l'audition |
| | | Perte temporaire de l'audition |
| | Stress | Effet de déséquilibre et désorientation |
| | | Compromets la viabilité des individus |
| | | Diminution de la capacité de reproduction |
| | Autre | Affaiblissement du système immunitaire (vulnérabilité aux maladies) |
| Dommage aux tissus organiques (rupture des poumons, hémorragie) | | |
| Comportemental | | Embolie |
| | | Échouage |
| | | Interruption du comportement normal (se nourrir, se reproduire) |
| | | Diminution de l'efficacité (moins bonne efficacité lors de la chasse) |
| | | Antagonisme à l'égard des autres animaux |
| Perception | | Déplacement d'un endroit à un autre plus fréquent |
| | | Masque les signaux de communication provenant des individus de la même espèce |
| | | Masque les sons biologiquement importants, comme les sons des prédateurs |
| | | Interférence dans l'interprétation des sons de l'environnement |
| Effets indirects | | Interférence dans la chasse pour se nourrir |
| | | Dégradation dans la qualité de l'habitat |
| | | Réduis le nombre de proies accessibles |

Nous avons pu constater que les pannes, fuites, ... avaient des conséquences dramatiques sur la biodiversité sous-marine et sur l'environnement général.



Il semble alors primordial de réduire les produits polluants au maximum et prendre soin des milieux marins.

| | IMPACTS DIRECTS | | IMPACTS INDIRECTS | |
|--------------------------------------|---|---|--|---|
| | Positifs | Négatifs | Positifs | Négatifs |
| Sur l'environnement naturel | <p>Valorisation des panoramas naturels, côtiers et urbains</p> <p>Possibilité de contribuer à sensibiliser les croisiéristes aux milieux marins</p> | <p>Pollution aérienne, marine et sonore sous-marine</p> <p>Impact sur les massifs coraux (ancre)</p> <p>Perturbation de zones fauniques</p> | <p>Peu encourager la conservation d'espaces naturels</p> | <p>Dégradation de l'environnement (traitement des déchets y compris des eaux usées)</p> |
| Sur les communautés humaines locales | <p>Contribution à l'économie</p> <p>Saisonnalité des emplois générés</p> | <p>Congestion des rues</p> <p>Création de périodes de pointes saisonnières dans les services</p> <p>Générateur d'emplois saisonniers</p> | <p>Générateur d'emplois / revenus indirects</p> | <p>Acculturation</p> |

Nous avons pu constater que les pannes, fuites, ... avaient des conséquences dramatiques sur la biodiversité sous-marine et sur l'environnement général.



Il semble alors primordial de réduire les produits polluants au maximum et prendre soin des milieux marins.

2.1 Des projets environnementaux

Tandis que le transport routier et aérien a fait l'objet ces dernières années de pressions sociales et politiques afin de diminuer ses émissions de gaz à effets de serre, le transport maritime, lui, semble avoir échappé au discours. Pourtant, les navires contribuent notamment à l'émission de CO₂, d'oxyde nitreux et de dioxyde de soufre.

Sur le plan environnemental, les navires de croisière sont assujettis à plus d'une quarantaine de traités internationaux régissant le transport maritime et la navigation qui précisent, entre autres, la façon de gérer une partie de leur pollution (comme les eaux usées – eaux noires, eaux grises, ballast, etc.). La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (1973), complétée par le protocole Marpol de 1978, est de ce nombre. Cette convention contient six annexes réglementant la prévention de la pollution par les navires (émission de gaz polluants, déversement des eaux usées, etc.). Cependant, une partie de la pollution produite par ceux-ci n'est encore assujettie à aucune réglementation internationale.

La montée de la conscience environnementale, particulièrement appropriée dans les techniques de vente et de promotion des produits touristiques, force déjà (quoique très lentement) armateurs et voyageurs à repenser leurs activités. Les architectes et les concepteurs navals chargés de concevoir la prochaine génération de navires apprennent à revoir l'infrastructure même des vaisseaux. Les navires de demain devront notamment être capables de gérer leurs déchets et faire preuve d'une efficacité énergétique supérieure tout en étant moins polluante. Le réchauffement climatique engendre aussi des changements sur les surfaces maritimes, avec plus de tempêtes et de vagues creuses, dans certains secteurs. Toutes ces modifications nécessiteront des transformations à la structure même des navires.

En matière de navigation, la sécurité comprend aussi les mesures pour amenuiser les répercussions des vaisseaux sur l'environnement. Le tableau présente les principaux types d'impacts (négatifs et positifs) que peuvent avoir les navires de croisière. Ces impacts se distinguent selon qu'ils sont directs ou indirects, de même que selon le milieu visé (communauté humaine ou milieu naturel).

2.2 Des projets sociaux

Les croisières de masse sont à la tendance, et c'est probablement, même sûrement de ce côté-là que viendront les plus grandes innovations, tant techniques que conceptuelles. Le terme de croisière de masse n'a rien de péjoratif, il n'est pas très joli mais c'est le seul qui exprime le fait que la croisière s'ouvre réellement au plus grand nombre, et c'est bien le cas. Cette industrie évoluera en fonction des modes de comportement.

La croisière met le cap dans les années à venir sur tous les pays émergents ou libérés, Asie, Afrique, Amérique du sud, Europe de l'est, tous ces pays où se développe à une vitesse fulgurante une nouvelle classe moyenne qui va être la cible privilégiée de l'industrie du tourisme en général, et de la croisière en particulier.

Bien sûr il y aura des différences, avec des bateaux spécifiquement positionnés pour certains marchés, comme c'est déjà le cas.

Nous avons beau être en pleine mondialisation, nous ne pouvons pas nous permettre de tout mélanger, pendant un certain temps, les désirs, les goûts et habitudes alimentaires, culturelles des pays d'Asie, d'Afrique, d'Europe, et d'Amérique seront différents. Mais les dénominateurs communs seront finalement les plus forts.

Des projets de construction de navires nous rapprochent fortement de la croisière de masse :

Il y eut le projet AZ, du nom d'Alstom et de Zoppini, un architecte, avec un machin (on ne peut plus parler de bateau) incroyable de 400 mètres sur 300 et 78 mètres de haut, une résidence flottante qui a fait long feu.

Mais aussi, l'in vraisemblable projet "Freedom ship", près d'un kilomètre et demi de long, 29 mètres de large et 107 de haut, où les "passagers" habiteraient pour certains en permanence autour du monde, avec parcs, hôpitaux, écoles etc...

La croisière a connu une démocratisation progressive avec l'apparition de navires à forte capacité d'accueil. Ces navires ont également permis d'employer un nombre très important d'employés à bord, pour la plupart des philippins.

La compagnie Croisières de France a choisi, quant à elle, de proposer à sa clientèle française un équipage exclusivement français. Ainsi, la compagnie crée de l'emploi dans son pays d'origine, et en quantité importante en proportionnalité avec la taille de sa flotte.

Les navires sont de vraies villes flottantes et permettent à des secteurs d'activités multiples et divers de travailler.

Les projets ont une tendance de gigantisme

Économie d'échelle et production de masse expliquent le gigantisme dans lequel se sont lancées les compagnies de croisière, avec des méga-paquebots capables de transporter 5 400, 6 000 croisiéristes auxquels il faut ajouter les membres d'équipages qui, selon les compagnies et les capacités des navires, vont de 1 000 à 2 100 personnes. Les plus gros navires, du type Oasis of the Seas et Allure of the Seas, comptent jusqu'à 8 400 personnes à bord !

Ce gigantisme n'est pas sans interpeler les ports d'escales contraints d'engager de nouveaux travaux, de la construction de quais plus imposants aux dragages de sites portuaires pittoresques, pour l'usage exclusif de la croisière. Ces paquebots soulèvent aussi des préoccupations d'ordre social et environnemental. Rappelons que, sans surprise, ses navires parcourent les mers et océans sous pavillons des Bahamas et de Panama et, secondairement, ils peuvent être enregistrés aux Bermudes, en Italie, à Malte. Nous pourrions aborder les conditions et les rythmes de travail d'une main d'œuvre silencieuse, quasi-invisible, venant des quatre coins du monde qui travaillent et vivent sur des « bateaux-usines ». Mais l'accent mérite d'être porté sur des aspects ignorés – ou tus – de la vie à bord de ces paquebots où le gigantisme nécessite tout simplement la mise en place d'une organisation rigoureuse (lors des excursions ou les différents services des repas) qui va à l'encontre de l'esprit de « liberté », d'insouciance d'un vacancier qui est alors rattaché à un groupe (par exemple sur la base de sa nationalité) et doit suivre le programme.

À ces modestes contraintes répétées s'ajoutent les imprévus inéluctables à la vie en société dans des espaces clos, de fortes densités : l'alcoolisme, des tensions, des agressions sexuelles, des vols. Ces fortes densités d'individus avec un pouvoir d'achat reconnu attisent également des esprits malveillants lors des escales à terre qui voient en eux des proies faciles, désorientées, se prêtant bien à divers larcins – d'où la sécurisation redoublée des escales qui conduit les croisiéristes à se déplacer d'un espace clos (maritime) à un autre (terrestre).

Ce phénomène social de gigantisme laisse présager pour l'avenir de nombreux conflits et débordements, d'une part à bord mais surtout entre les croisiéristes et les populations locales qui semblent envahies le temps de quelques heures.

Sur le plan sanitaire, ses fortes densités d'individus, évoluant entre air conditionné et piscines au grand air, dans une embarcation contenant d'importants stocks d'eau — soumis à des variations de température-, habitent dans un environnement qui a les caractéristiques d'un « incubateur idéal ». Dans cet espace surpeuplé, confiné, la désinfection n'est pas possible en mer. Le virus de la légionellose y bénéficie d'un environnement favorable, entre les piscines et les multiples réseaux de canalisations. Des passagers malades peuvent être mis en quarantaine, mais les contagions, notamment les épidémies de gastroentérites sont assez fréquentes.

L'aspect sanitaire reste alors une priorité pour les compagnies de croisières où des maladies, des incidents peuvent se propager à une vitesse démesurée.

2.3 Des projets économiques

Au nombre des retombées indirectes de l'industrie des croisières, mentionnons la construction de ces navires dont la livraison représente des milliards de dollars. Par exemple, la commande de la Royal Caribbean Cruises à la firme norvégienne Aker Yard pour la construction d'un second navire de classe *Genesis* est évaluée à près de 900 millions d'euros (Moskwa, 2007), soit environ 1,42 milliard de dollars canadiens. La construction du navire de 360 mètres de long par 47 mètres de large, pouvant accommoder 8400 passagers et membres d'équipage, est répartie sur trois années au cours desquelles elle rapportera gros au chantier naval de Turku, en Finlande, où 80 à 90 % du navire sera construit. Ce premier navire de type *Genesis* – navire de passager le plus coûteux de l'histoire maritime – doit être livré en 2009. Près de 8000 emplois liés à la construction des navires auront ainsi été créés sur une période de quatre ans.

L'activité touristique est souvent déconnectée du contexte économique, social, environnemental et culturel de son territoire. Planifier de manière stratégique les activités touristiques en cohérence avec les autres activités et les potentialités économiques, sociales, environnementale et culturelles de ce territoire devient crucial.

Pour favoriser le développement des territoires touristiques, les croisiéristes prévoient de :

Structurer, avec les acteurs locaux, des espaces publics de participation pour élaborer des plans d'actions locaux destinés à améliorer leur état de durabilité ;

Favoriser la création de dispositifs destinés à suivre et accompagner la mise en œuvre de ces plans d'action.

Les populations locales doivent tirer bénéfice des navires qu'elles reçoivent.

Les projets de territoires réceptifs sont d'adapter les ports à la taille des navires (les agrandir) ce qui crée des emplois.

Les populations locales devront tirer bénéfice des navires reçus. Les compagnies de croisière veulent mettre en avant les producteurs locaux qui font de la croisière un succès.

La croisière est un concept en plein essor et a un avenir prometteur. Les retombées économiques sont de plus en plus importantes pour les compagnies mais également pour les collectivités territoriales réceptives, les populations locales.

III- Les solutions afin de concilier le développement durable et développement économique du marché des croisières

Voici les solutions que nous avons pu trouver afin de réduire les impacts que les bateaux de croisières peuvent causer à l'environnement :

- Imposer une taille de bateau à ne pas dépasser : Cela permettrait qu'il n'y ait pas d'abus quant à la taille du bateau comme nous avons pu le constater pour certaines compagnies. Nous avons pu observer que plus un bateau possédait une grande taille et plus il pollue. En effet, ces besoins en carburant, électricité, ces rejets de déchets, ... augmentent ce qui ne respecte l'environnement.
- Affichage au sein des bateaux de croisières afin de montrer aux touristes les méfaits de jeter les déchets par-dessus bord. Les différentes campagnes peuvent utiliser le moyen de l'affichage au sein de leur bateau afin de sensibiliser les touristes au respect de l'environnement. En effet cela permettrait de réduire les déchets jetés en mer et réduire l'impact environnemental que cela a sur les fonds marins.
- Installer des mousseurs aux robinets : Ces derniers auront l'utilité de réduire la consommation d'eau sur les bateaux. De plus le coût d'un mousseur est vraiment très abordable et il permettra surtout d'économiser plus de 50% de la consommation en eau sur les robinets.
- Réglementation pour contrôler le rejet de contaminants, nous avons pu constater qu'il n'y avait pas de réglementation concernant les rejets des eaux grises. Ces dernières ont un effet dévastateur sur les fonds marins. Il faudrait d'avantage contrôler les bateaux ou poser des limites à ces rejets.
- Utiliser le système de positionnement dynamique qui est un système contrôlé par ordinateur qui permet à un navire de maintenir sa position en utilisant ses propres moyens de propulsion donc il n'est pas nécessaire de jeter l'ancre protégeant ainsi les fonds marins.
- Système de détection sous-marine optique pour éviter les collisions avec les baleines et autres animaux marins
- Système de propulsion électrique : visant à réduire la consommation de carburant et les émissions de CO₂. Calme et économique ce système entre entièrement dans le développement durable et la chaîne de valeur vertueuse
- Les moteurs diesel utilisant MDO (Diesel hydrocarbures en milieu marin) : Cela permet aux bateaux d'être plus légers et moins polluants

- Traitement des déchets et des eaux usées à bord : ils peuvent mettre en place des réservoirs stockant provisoirement les eaux/déchets essentiellement, qui sont par la suite vidangées en station puis traitées au même titre que les effluents terrestres. Nous avons pu voir qu'il existait des micro stations d'épuration (type OXY8 des établissements ENE à Sancoins), que l'on peut aisément adapter aux bateaux de plaisance ou péniches et qui permettent de traiter "in-board" les eaux usées produites.
- Ampoules basse consommation pour l'éclairage afin de réduire l'utilisation en électricité.
- Equiper le bateau d'un système de neutralisation des eaux noires exemple les toilettes sèches ou Biolet qui est à compost ne nécessitant pas de branchement extérieurs avec ou sans électricité ceci est plus respectueux de l'environnement et permet de réduire considérablement le rejet des eaux noires.
- Structurer, avec les acteurs locaux, des espaces publics de participation pour élaborer des plans d'actions locaux destinés à améliorer leur état de durabilité
- Favoriser la création de dispositifs destinés à suivre et accompagner la mise en œuvre de ces plans d'action.

Conclusion

La croisière est un concept en plein essor et a un avenir prometteur. Les retombées économiques sont de plus en plus importantes pour les compagnies mais également pour les collectivités territoriales réceptives, les populations locales.

Ce secteur touristique tend à faire espérer à des évolutions plus que bonnes pour le tourisme durable, en souhaitant être partie prenante du développement durable. Le bassin méditerranéen est large, et en bonne perspective pour cette sensibilisation.

Sa chaîne de valeur vertueuse se tourne vers un regard des dépenses de carburant, des protections sociales et environnementales.

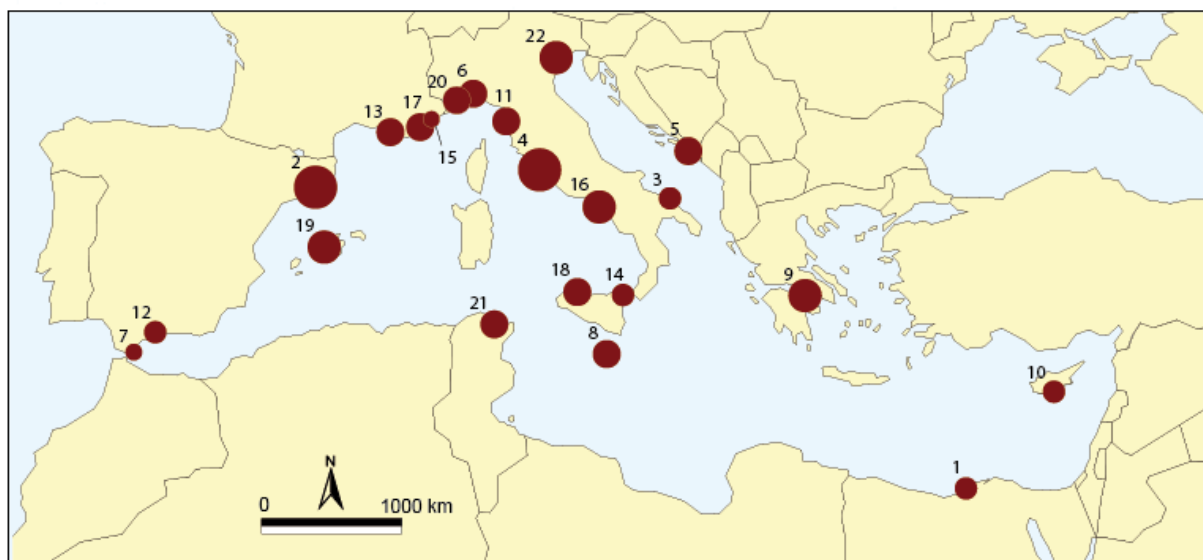
Pour cela, le groupe Carnival Corporation englobe tous ses partenaires commerciaux à suivre le Code de Conduite et d'Éthique Commerciales des Partenaires.

Annexe 1 : Étapes marquantes de l'évolution de la croisière dans le temps

| | |
|-------------------------------|--|
| Fin XVIII ^e siècle | La révolution industrielle, en Angleterre, marque le début de changements importants, notamment en relation avec la production d'énergie (moteur à vapeur), l'organisation du travail et la division du temps (liées à l'organisation des transports). |
| 1818 | Black Ball Line, de New York, est la première compagnie de transport maritime à offrir un service de transit régulier aux passagers entre les États-Unis et l'Angleterre. |
| Années 1830 | Arrivée des navires à vapeur (transocéaniques) : domination des mers par les compagnies transocéaniques britanniques (dont la British and North American Royal Mail Steam Packet, plus tard Cunard Line). |
| 4 juillet 1840 | Samuel Cunard inaugure le transport des passagers entre l'Europe (Liverpool) et l'Amérique (New York). |
| 1843 | Le <i>S.S. Great Britain</i> est le premier navire transocéanique construit en acier et propulsé par une hélice. C'est alors aussi le plus grand navire, capable de transporter 730 passagers et membres d'équipage. |
| 1844 | Le <i>Britannia</i> (premier navire à opérer pour Cunard) transporte une vache à son bord afin de produire du lait frais pour ses passagers. La traversée de l'Atlantique Nord prend 14 jours. |
| Années 1850 et 1860 | P&O (Peninsula and Oriental Steam Navigation Company) organise des traversées entre l'Angleterre, l'Espagne et le Portugal de même qu'en Asie. De plus en plus de navires se consacrent entièrement au transport des passagers, reléguant le cargo à des navires spécialisés. |
| 1867 | Mark Twain écrit le récit de son périple de six mois comme passager à bord du <i>Quaker City</i> qui effectue la première croisière organisée à partir des États-Unis (vers l'Égypte et la Grèce). Son livre <i>Innocents Abroad</i> contribue à faire connaître ce nouveau type de voyage au public. |
| Années 1880 | Le <i>British Medical Journal</i> reconnaît la valeur curative des voyages en mer et encourage le public à participer à des traverses ludiques de l'Atlantique. |
| 1897 | Les Allemands se lancent dans la conquête des mers. La Hamburg-America gère deux navires, le <i>Deutschland</i> et le <i>Kron-prinz Wilhelm</i> . De petite capacité (2000 passagers), ces navires manquent plutôt de confort. |
| Années 1900 | Les transatlantiques allemands dominent l'Atlantique Nord : -plusieurs navires célèbres marquent l'époque : l' <i>Imperator</i> (1913) et le <i>Vaterland</i> (1913) (renommé ensuite <i>Leviathan</i>) de la German Hamburg-America ; -avec ses nouveaux navires, le <i>Mauritania</i> et le <i>Lusitania</i> , la Cunard instaure le concept de dîner en tenue de ville ; -Cunard développe une nouvelle stratégie pour vendre ses traversées sous le sceau de la romance. |
| 1911 et 1912 | Entrée en service de l' <i>Olympic</i> (1911) et du <i>Titanic</i> (1912), tous deux propriétés de la White Star. L' <i>Olympic</i> atteint un niveau de luxe alors inégalé avec une piscine et un court de tennis. |
| 14 avril 1912 | Le <i>Titanic</i> (2223 passagers) sombre après avoir heurté un iceberg, faisant plus de 1500 morts. Le naufrage pose pour la première fois ouvertement la question de la sécurité des passagers. |
| 1914-1918 | La Première Guerre mondiale interrompt le développement de nouveaux navires dans les chantiers navals. Les paquebots sont réquisitionnés pour le transport des troupes : les transatlantiques allemands seront donnés à l'Angleterre et aux États-Unis en guise de réparation pour les dommages causés pendant la guerre. |
| 1920-1940 | L'âge d'or des transocéaniques : -le <i>Normandie</i> (1932, France), le <i>Rex</i> (1931, Italie) et le <i>Conte di Savola</i> (1931, Italie), l' <i>Empress of Britain</i> (1905) et l' <i>Empress of Australia</i> (1919) (Canadien Pacifique) et les <i>Franconia</i> (1923), <i>Queen Mary</i> (1936) et <i>Queen Elizabeth</i> (1940) (Cunard) ; -les touristes américains désireux de visiter l'Europe remplacent les immigrants à bord des navires ; -les gens riches et célèbres s'y donnent rendez-vous. |
| 1934 | La Cunard fait l'acquisition de la White Star et devient la Cunard White Star. |
| 1938-1945 | Deuxième Guerre mondiale : les paquebots sont à nouveau réquisitionnés pour le transport des troupes alliées. |
| 1958 | L'arrivée du jet marque la fin des traversées océaniques : une majorité de voyageurs se départit de ses navires ou déclare faillite. |
| Années 1960 | Un entrepreneur américain, Ted Arison, lance, pour la Norwegian Caribbean Lines (NCL), deux croisières à partir de la Floride. Les deux navires, le <i>Sunward</i> et le <i>Starward</i> , atteignent ainsi plus rapidement les destinations soleil que s'ils étaient partis de New York (port d'attache traditionnel des paquebots). Le rôle du navire est repensé : le transatlantique devient navire de croisière et se concentre sur les destinations chaudes (Caraïbe et Méditerranée). Le produit rencontre un tel succès qu'en 1967 des investisseurs norvégiens et américains s'unissent pour former la Royal Caribbean Cruise Lines (RCCL). Miami devient le centre d'opération des croisières à destination de la Caraïbe. |
| 1970 | Carnival, un nouveau voyageur, connaît un grand succès avec son concept de <i>fun ship</i> . Rajeunissement des croisiéristes et boom du nombre de ceux-ci. |
| 1977-1986 | Consolidation et popularisation de l'image de la croisière par le biais de la série télévisée <i>The Love Boat</i> . |
| 1991 | Première traversée touristique maritime du Passage du Nord-Est (Russie). Première croisière touristique à atteindre le pôle Nord. |
| 1992 | Première croisière touristique du Grand Antarctique (secteur australien) (<i>Kapitan Khlebnikov</i>). |
| 1996-1997 | Première circumnavigation touristique de l'Antarctique (<i>Kapitan Khlebnikov</i>). |
| 1999 | Première circumnavigation touristique de l'Océan Arctique (<i>Kapitan Dranitsyn</i>). |
| 23 novembre 2007 | L' <i>Explorer</i> (154 passagers), premier navire entièrement voué au tourisme polaire, coule au large des îles Shetland du Sud (Antarctique). Le naufrage ne fait aucune victime, mais relance la question de la sécurité de la navigation de plaisance en milieux extrêmes. |

Annexe 2

Les principaux ports de croisières par passagers (2008) : cumul embarquement, débarquement, transit



Milliers de passagers

- 231,00 - 309,00
- 309,01 - 413,00
- 413,01 - 851,00
- 851,01 - 1290,00
- 1290,01 - 2070,00

Ports

- | | | |
|-------------------|------------------|------------------------|
| 1 - Alexandrie | 9 - Le Pirée | 17 - Nice/Villefranche |
| 2 - Barcelone | 10 - Limassol | 18 - Palerme |
| 3 - Bari | 11 - Livourne | 19 - Palma de Mallorca |
| 4 - Civitavecchia | 12 - Malaga | 20 - Savone |
| 5 - Dubrovnik | 13 - Marseille | 21 - Tunis |
| 6 - Gênes | 14 - Messine | 22 - Venise |
| 7 - Gibraltar | 15 - Monte Carlo | |
| 8 - La Valette | 16 - Naples | |

Source : MedCruise; Crédit : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr>,
ENS Lyon / Dgesco ;
Réalisation : H. Parmentier, UMR 5600 EVS, ENS Lyon, ISIG.

Annexe 3

Nos attentes en matière de développement durable

Protection de l'environnement

Carnival s'engage à protéger l'environnement, et notamment le milieu marin dans lequel nos vaisseaux naviguent, ainsi que les communautés dans lesquelles nous opérons, en s'efforçant de prévenir les conséquences néfastes sur l'environnement et en utilisant les ressources de manière efficace et durable. À cette fin, Carnival poursuit et met en œuvre des pratiques commerciales respectueuses de l'environnement, et attend de ses partenaires commerciaux qu'ils partagent cet engagement. Carnival exige de ses partenaires commerciaux qu'ils connaissent et se conforment à toutes les réglementations en vigueur en matière de protection de l'environnement. Par ailleurs, nous encourageons nos partenaires à minimiser l'utilisation des ressources non renouvelables, à réduire le volume des déchets et à procéder à leur recyclage, ainsi qu'à minimiser leur impact sur l'environnement.

Santé, sûreté et sécurité

Carnival s'engage à protéger la santé, la sûreté et la sécurité de ses passagers, de ses salariés et de toutes les autres personnes travaillant pour le compte de la Société, et donc de promouvoir une organisation toujours soucieuse d'éviter toute blessure, maladie ou perte. Les partenaires commerciaux de Carnival doivent partager cet engagement. Les partenaires commerciaux sont censés connaître et se conformer à toutes les réglementations en vigueur en matière de santé, sûreté et sécurité dans les pays dans lesquels ils opèrent, et fournir à leurs collaborateurs un milieu de travail sûr, sain et productif, menant une politique de prévention des accidents et minimisant les risques de sécurité.

Droits de l'homme et droits du travail

Carnival et ses partenaires commerciaux doivent connaître et se conformer à toutes les législations applicables en matière d'emploi et défendre les droits de l'homme pour tous les individus.

- ☑ Carnival et ses partenaires commerciaux doivent respecter l'âge légal d'accès à l'emploi en vigueur dans chaque pays dans lequel ils opèrent.
- ☑ Carnival et ses partenaires commerciaux ne doivent recourir à aucune forme de travail forcé, exploitation, servilisme ou de travail carcéral.
- ☑ Carnival et ses partenaires commerciaux doivent s'attacher à ce que le milieu de travail soit exempt de toute forme de harcèlement.
- ☑ Carnival et ses partenaires commerciaux ne doivent pas faire de discrimination vis-à-vis de leurs salariés, pour toute raison que ce soit.

Carnival soutient les lois visant à prévenir et à punir toute forme d'exploitation des enfants ou autres personnes vulnérables. Nous coopérerons avec les autorités judiciaires afin de leur signaler tout cas d'exploitation que nous pourrions constater. Carnival s'engage à se conformer au réseau international de réglementations destiné à empêcher le trafic humain. Nous attendons de nos partenaires

Bibliographie – Webographie

Le tourisme de croisière: logiques spatiales et enjeux de développement »

www.msc.fr

www.costacroisieres.fr

www.teoros.revues.f

www.geoconfluences.fr

www.touhebdo.fr

www.tourmag.fr

www.humeurtouristiques.fr

www.geotourweb.fr

www.ladocumentationfrançaise.fr

www.croisiland.fr