

MIAMI, CAPITALE DU BASSIN CARAÏBE ?

Christian Girault*

RÉSUMÉ. La métropole de Miami est devenue en l'espace de deux décennies la principale porte d'entrée des États-Unis vers le Bassin caraïbe. Elle a largement supplanté quelques villes rivales. Mais elle devra encore franchir quelques étapes avant d'être sacrée « capitale du Bassin caraïbe ».

• COMMERCE • MIAMI • MULTICULTURALISME • PLATE-FORME AÉROPORTUAIRE • PORT • TOURISME

ABSTRACT. Within the space of two decades, the Miami metropolitan area has become the United States' main gateway to and from the Caribbean Basin. It has crushed competition from several major cities. However, Miami still has some way to go before it qualifies as "capital of the Caribbean".

• AIRBORNE HUB • MIAMI • MULTICULTURALISM • PORT • TOURISM • TRADE

RESUMEN. La metrópolis de Miami surgió en dos décadas como la puerta de entrada obligada de los Estados Unidos hacia la Cuenca del Caribe. Se impuso frente a algunas ciudades competidoras fuertes. Sin embargo ella deberá lograr nuevas metas antes de ser consagrada « capital del Caribe ».

• COMERCIO • MIAMI • MULTICULTURALISMO • TURISMO • PLATAFORMA AEROPORTUARIA • PUERTO

Développée au bout de l'appendice floridien, tournée naturellement au-delà du détroit de Floride vers Cuba, le Bassin caraïbe et l'« autre Amérique », Miami bénéficie d'incontestables avantages de situation. *A priori*, l'existence de la péninsule semble lui offrir un pont naturel facilitant commerce et échanges, à l'extrémité duquel s'est établi le poste de commandement des relations maritimes et aériennes. Peut-on néanmoins rendre compte du rôle clé de cette métropole dans le Bassin caraïbe et dans les Amériques en s'enfermant dans un déterminisme aussi étroit ?

Un *melting pot* original

Miami se découvre d'abord comme une métropole multiculturelle, dans laquelle 60 % de sa population est d'origine « latino » (fig. 1). La caractérisation « ethnique » guide ainsi la

lecture élémentaire de l'espace urbain, avec son corollaire ségrégatif. Ici, les Noirs afro-américains et, dans une certaine mesure, les Blancs « anglos » deviennent minoritaires devant la montée en puissance des communautés cubaine, haïtienne, colombienne, vénézuélienne ou nicaraguayenne ; ici la langue anglaise est souvent moins utilisée que l'espagnol ou le créole. Le développement de ces communautés multiplie et enrichit considérablement les contenus culturels de chacune : stations de radio, productions télévisuelles, églises, clubs sportifs, groupes politiques, chambres de commerce et, bien sûr, restaurants et bars. Toutes ces formes d'expression sans cesse renouvelées, y compris dans la mode, la musique et l'art, alimentent le dynamisme et l'aura dont cette métropole fait preuve.

Dans ce *melting pot*, le rôle, et la place, de la communauté cubaine apparaît primordial. Le départ de plusieurs dizaines de milliers de personnes a coïncidé avec les débuts de la

* Centre national de la recherche scientifique (CNRS), Créteil, e-mail : girault@ivry.cnrs.fr

révolution castriste et l'installation à Miami de la plupart d'entre elles s'explique doublement : d'une part, le partage d'un même climat subtropical rend l'exil moins sévère ; d'autre part, la proximité géographique alimente l'espoir — encore vain aujourd'hui — d'un retour rapide au pays. Cette installation a été largement aidée par le gouvernement fédéral qui a accordé aux Cubains réfugiés des subsides et des prêts très avantageux. Ainsi s'est constituée une « enclave ethnique », déplaçant et bousculant en partie les populations précédemment installées (Noirs, juifs, résidents âgés). Par leur profil socio-économique particulier (professions libérales, personnes ayant suivi un cursus poussé et disposant d'un capital de départ), ces Cubains ont insufflé dans l'économie urbaine locale un dynamisme indéniable (Porte, Stepick, 1993).

À cette immigration de l'exil, se sont ajoutés au fil des années nombre d'éléments nouveaux : les Haïtiens (réfugiés de la mer) qui ont lutté pour faire reconnaître leur statut de réfugiés politiques, victimes de la dictature des Duvalier, puis des soubresauts politiques incessants du pays ; les Nicaraguayens, les Salvadoriens, fuyant des situations de guerre interne très graves ; puis de nouveaux contingents cubains, qui quittaient l'île cette fois davantage comme des réfugiés économiques chassés par la dégradation de la situation interne qu'en raison de leur opposition politique (les *balseros*). Ces immigrés plus pauvres ont fourni à l'économie urbaine les bras nécessaires dans les secteurs exigeants en main-d'œuvre peu qualifiée (hôtellerie, transports). Plus récemment encore, les crises financières et politiques de la région ont précipité et continuent de précipiter vers la Floride du Sud des éléments inquiets qui veulent mettre à l'abri leurs familles et leurs biens, face à des guerres ou des tensions sérieuses (Colombiens, Vénézuéliens).

Un géographe de l'université de Miami (Nijman, 2000) a proposé le terme de ville « paradigmatique du nouveau siècle » pour cette métropole, composée d'un peuplement sans enracinement profond et de nombreuses cultures différentes, marquée par des paysages urbains élaborés sur une base ethnique contrastée, développée à partir d'activités de service et non de l'industrie. Symbole d'un mélange interculturel inédit dans un environnement libre, de nombreux Cubains exilés, Haïtiens réfugiés, Nicaraguayens déracinés... et artistes européens hédonistes ont trouvé ici un cadre propice, à mi-chemin de leur pays d'origine et de la « vraie Amérique » anglo-saxonne qui commence plus au nord. Symbole de cette ouverture sur le monde, Miami accueillit aussi le premier Sommet des Amériques en 1994, pour y lancer l'idée d'une Zone de libre-échange (ZLEA), de l'Alaska à la Terre de Feu.

Plate-forme et place forte

La fonctionnalité de Miami se décline d'abord par l'intermédiaire de deux infrastructures lourdes qui constituent des centres d'attraction majeurs (fig. 2).

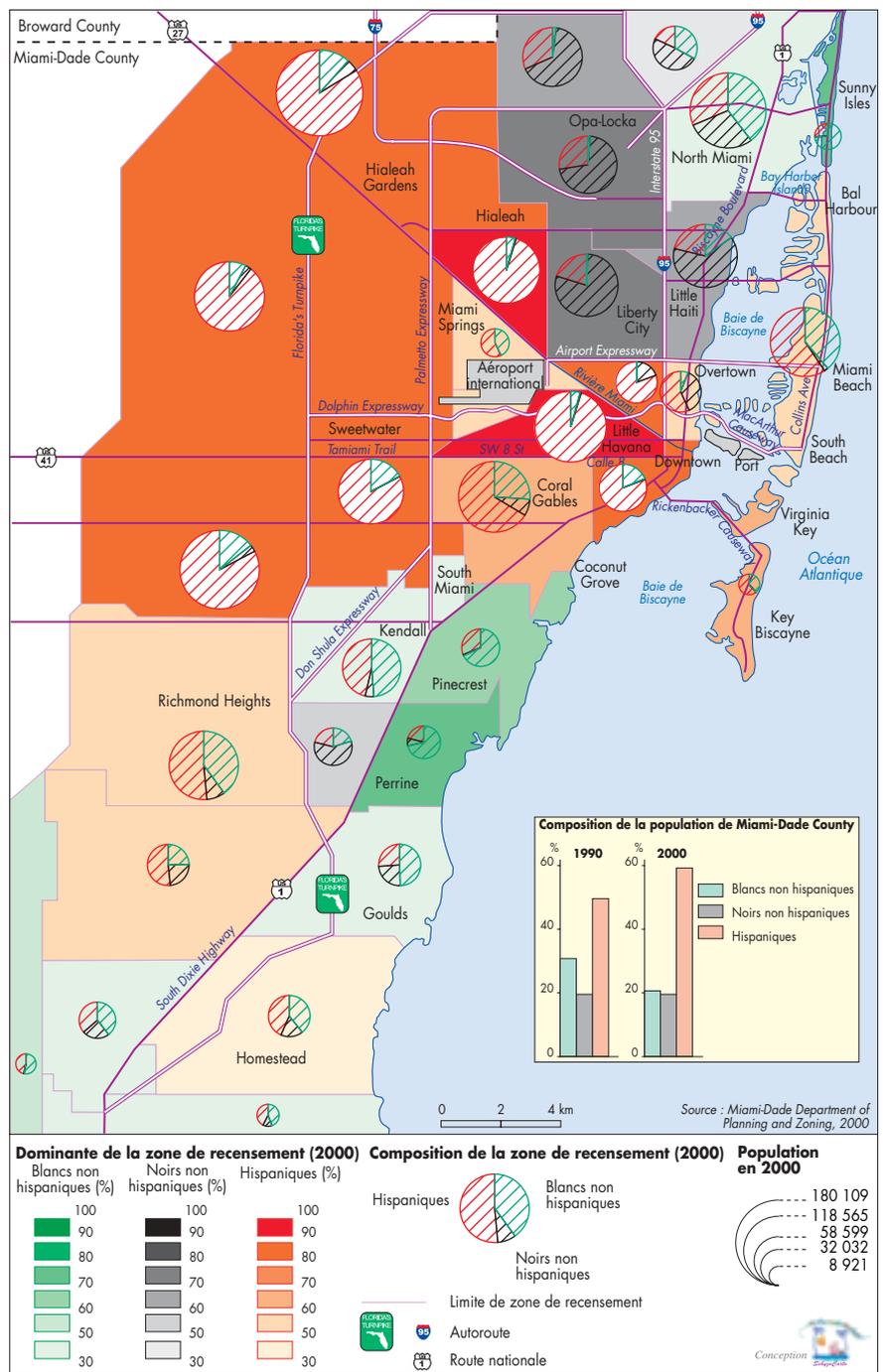
L'aéroport international de Miami, géré par la Chambre de commerce du comté de Dade, a pris l'allure, en vingt-cinq ans, d'un carrefour majeur des Amériques (31,7 millions de passagers en 2001 dont 48 % de passagers internationaux). Ce n'est certes pas le plus grand aéroport des États-Unis — il ne vient qu'au 11^e rang pour le trafic de passagers — mais c'est le troisième pour le trafic international (juste derrière John F. Kennedy à New York et Los Angeles). Son trafic dépasse nettement celui des plus grands aéroports d'Amérique latine (São Paulo, 25 millions de passagers et Mexico, 21 millions). La place du fret en direction du Bassin caraïbe et de l'Amérique latine est particulièrement élevée : produits d'équipement, produits informatiques figurent en tête des exportations. En 1998, 76 % des exportations états-uniennes, par voie aérienne vers l'Amérique latine, ont quitté les États-Unis par l'aéroport de Miami ; 84 % des importations états-uniennes en provenance des pays latino-américains, soit plus de 17 millions de dollars, sont entrées aux États-Unis par Miami. Cet aéroport constitue un véritable *hub*, point de transit obligatoire entre l'Amérique et l'Europe d'une part et tout le Bassin caraïbe d'autre part. Les nombreuses compagnies aériennes présentes, à la tête desquelles se trouve American Airlines, prennent appui sur ce moyeu. La zone qui entoure l'aéroport est devenue un gigantesque entrepôt ; sur 13 km², groupage, traitement et éclatement des marchandises rythment le quotidien de ce véritable centre moteur de l'agglomération ; son dynamisme actuel contraste même avec celui du centre-ville officiel, Downtown, situé près de l'embouchure du fleuve Miami, moins actif et plus tourné vers les fonctions financières et commerciales classiques (vêtements, électronique domestique).

L'espace portuaire constitue un autre centre majeur, en permanence animé par le va-et-vient des paquebots de croisière dont certains transportent jusqu'à 3 000 passagers. Si le trafic de marchandises est loin d'être négligeable (8,3 millions de tonnes en 2001, dont 44 % à l'exportation), l'activité de la croisière assure à Miami la première place mondiale dans ce domaine (3,4 millions de passagers par an). Deux des quatre grandes compagnies internationales du secteur (Carnival et Royal Caribbean) siègent ici. Cette activité, non seulement fait travailler des secteurs entiers de l'économie

du Sud de la Floride (personnel navigant, avitaillement), mais elle est étroitement liée au transport aérien, qui se charge de rabattre une clientèle venant d'horizons de plus en plus lointains. Les circuits de croisière sillonnent la mer des Caraïbes, des petites Antilles au Yucatan et des Bahamas aux Antilles néerlandaises. Ces immenses hôtels flottants représentent une redoutable concurrence pour le tourisme balnéaire régional.

Par les voies maritime et aérienne, Miami capte ainsi une large clientèle: touristes en transit provenant d'Orlando et des parcs d'attraction du centre de la Floride, croisiéristes, hommes d'affaires, voyageurs lointains, groupes en goguette attirés par l'animation de la vie nocturne de Miami Beach. Tous bénéficient sur place de ce mariage entre affaires et détente par l'excellence d'un équipement commercial varié et réputé, des pharmacies-bazars pratiquant l'escompte aux boutiques les plus luxueuses, en passant par des dizaines de centres commerciaux, large vitrine abondamment garnie d'une zone de chalandise couvrant le Bassin caraïbe, l'Amérique centrale et même l'Amérique du Sud (fig. 2).

L'intensité de cette fonction commerciale trouve son prolongement presque naturel dans la puissance de la fonction financière. Aujourd'hui 120 institutions financières, banques commerciales et caisses de dépôts sont recensées dans les deux comtés de Miami-Dade et de Broward (Fort Lauderdale) et leurs avoirs représentent 67 milliards de dollars (Federal Deposit Insurance Corporation, 2002). Il existe aussi un secteur de l'assurance actif. Toutes ces institutions, regroupées autour de Brickell Avenue et dans une douzaine d'immeubles de belles proportions du centre-ville,



1. L'aire métropolitaine de Miami : un *melting pot*

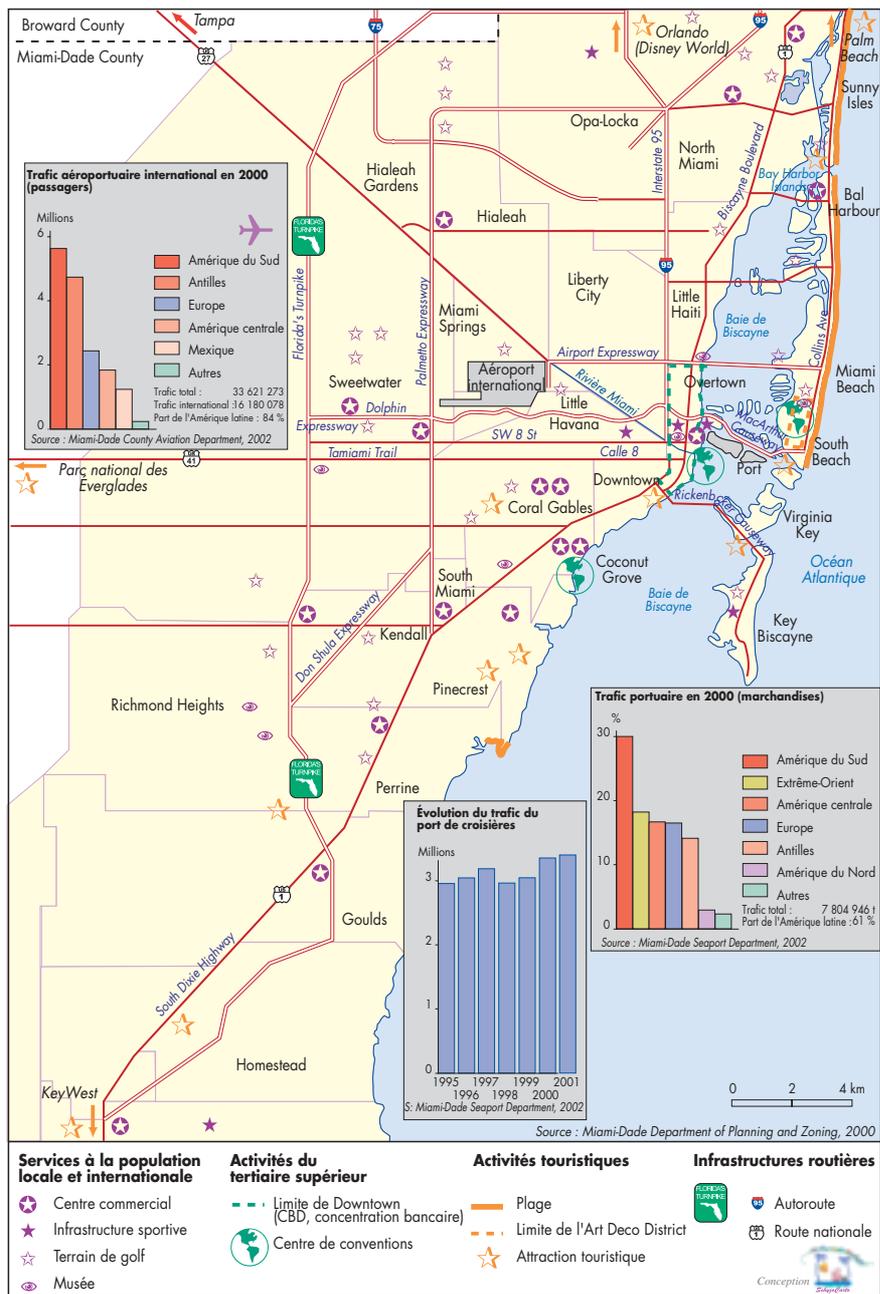
travaillent largement à l'international dans le domaine du financement commercial, des prêts aux banques latino-américaines et de la gestion de patrimoine. Dans l'ombre des paradis fiscaux des Bermudes ou des îles Caïman, on comprend mieux ainsi pourquoi le mythe des placements

à Miami, pour les hommes d'affaires latino-américains et les détenteurs fortunés, reste bien ancré dans l'imaginaire collectif.

Marge ou centre ?

Cette métropole de 3,9 millions d'habitants forme, selon la statistique états-unienne, une Consolidated Metropolitan Statistical Area (CMSA) et regroupe deux agglomérations primaires: Miami et Fort Lauderdale (1). Elle se prolonge au nord, mais sans continuité spatiale, par une troisième agglomération (West Palm Beach-Boca Raton), formant ainsi un tissu de 140 km de long. Sa taille et l'originalité de ses fonctions l'autorisent-elles à s'affirmer comme capitale, à l'interface du Bassin caraïbe et de l'Amérique du Nord ?

Sa fondation en 1896 dans une zone marécageuse et infestée de moustiques, au fond du golfe de Biscayne, relève d'une volonté d'aménagement touristique délibérée. En bordure du fleuve Miami (toponyme amérindien signifiant « courant d'eau claire »), se développa une station saisonnière de bains de mer (à Miami Beach, sur le cordon littoral) et une ville résidentielle (Coral Gables), pour riches Nordistes et préretraités. Cette position de lointain bout du monde, à deux journées de train de New York, limita néanmoins sa croissance. Il fallut attendre le développement du tourisme à Cuba dans les années 1940 et 1950 pour confirmer son rôle d'étape maritime et aérienne sur la ligne de La Havane. La projection spatiale de cette petite ville provinciale restait néanmoins encore bien limitée vers le Bassin caraïbe; les grands ports qui commerçaient alors avec le Bassin étaient d'abord



2. Miami, capitale du Bassin caraïbe ?

New York, et plus secondairement La Nouvelle-Orléans (Louisiane) et Jacksonville (Floride) pour les marchandises générales, Galveston et Corpus Christi (Texas) pour les trafics spécialisés.

Aujourd'hui tour de contrôle, *emporium*, point de redistribution majeur et point de contact remarquable entre le Nord

et le Sud, Miami, sans être capitale politique de l'État de Floride, a les moyens de devenir la capitale économique et financière de l'ensemble du Bassin caraïbe. Pour ce faire, il lui faudra cependant lever l'hypothèque de la question cubaine, qui continue de peser sur la région, et prendre en compte la crise de l'Amérique latine, qui constitue une menace à long terme. Le système bancaire a connu, dans un passé récent, des difficultés et plusieurs établissements ont été repris par des banques de Jacksonville ou de Tampa ; dans les années 1990, la place a été assainie et stabilisée sous l'œil des autorités responsables (Federal Reserve Bank du district Sud-Est, dont le siège est à Atlanta). Face à New York qui conserve, grâce à ses institutions puissantes, les avoirs les plus élevés d'Amérique latine et du Bassin caraïbe, et même par rapport à la proximité des paradis fiscaux des Bahamas ou des îles Caïman, Miami demeure en position de commandement hiérarchiquement inférieure.

À l'évidence, l'avantage d'une situation exceptionnelle de pont entre le Nord et le Sud encourage les échanges. Cependant, cette localisation privilégiée ne justifie pas à elle seule n'importe quelle construction politique. Certes, l'économie et la population de Miami reflètent l'état des relations interaméricaines, les flux et les reflux des crises politiques

ainsi que les bonds économiques et les récessions. Toutefois, les aspirations des uns et des autres, les projets politiques des multiples communautés et les contrastes sociaux intra- et intercommunautaires doivent nécessairement être pris en compte dans l'appréciation de cette métropole comme un « entre-deux ambigu ».

(1) Chiffre tiré du recensement de 2000 qui correspond à la zone métropolitaine de Miami (comté de Dade), à laquelle est ajoutée la zone métropolitaine de Fort Lauderdale (comté de Broward).

Références bibliographiques

- GIRAULT C. (1998). *Miami et les nouvelles relations interaméricaines*. Paris : Fondation Nationale des Sciences Politiques, Centre d'Études et de Recherches Internationales, 41 p.
- NIJMAN I. (2000). « The Paradigmatic City », *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 90, n° 1, p. 135-145.
- PORTES A., STEPICK A. (1993). *City on the Edge. The Transformation of Miami*. Berkeley : University of California Press, 281 p.
- BEACON COUNCIL (The). Miami-Dade's County Official Economic Development Organization. <http://www.beaconcouncil.com>
- FEDERAL DEPOSIT INSURANCE CORPORATION. <http://www.fdic.gov>
- FEDERAL RESERVE BANK OF ATLANTA. <http://www.frbatlanta.org>
- MIAMI INTERNATIONAL AIRPORT. <http://www.miami-airport.com>

EN LIBRAIRIE

Un atlas thématique

Cet ouvrage se présente comme un atlas thématique commenté. Après avoir présenté la situation du Bassin caraïbe par une cartographie multiscale, quatre problématiques sont abordées : « le pouvoir de la mer », « mosaïque », « remuements » et « d'un gisement à l'autre ». L'originalité est indéniable, car chaque thème est abordé de manière transversale, en s'appuyant sur un double questionnement de fond : le Bassin caraïbe est-il un carrefour ou un angle mort ? Les identités locales peuvent-elles coexister avec les processus de mondialisation ?

Le pouvoir de la mer aborde par exemple aussi bien l'intégration du Bassin aux systèmes des « Méditerranées », les routes maritimes qui le traversent, les ports qui le jalonnent que les problèmes de souveraineté, l'influence exercée par les États-Unis sur leur arrière-cour et les processus d'intégration économique et de coopération régionale. Les remuements quant à eux sont aussi bien traités dans leurs composantes physiques (y compris avec une cartographie en trois dimensions) que par le biais des migrations de population, de la macrocéphalie

urbaine et du transport aérien. Chaque thème se décline ainsi par l'intermédiaire de cinq cartes en couleurs, accompagnées d'un commentaire spécifique. Chaque chapitre est introduit par un texte, à la fois sobre et rigoureux, dans lequel se croisent les approches historiques, géographiques et géopolitiques. Si la cartographie, par ses choix classiques mais judicieux, sert de bon support à la réflexion, on peut toutefois regretter le manque de qualité démonstrative des schémas d'accompagnement.

Au total, par le texte et la cartographie, cet ouvrage apporte non seulement une masse considérable d'informations traitées avec soin, mais aussi et surtout des éclairages renouvelés porteurs de riches réflexions sur le Bassin caraïbe. Sa mise au point sous forme d'atlas électronique disponible sur Internet facilite aussi grandement sa diffusion à distance et son utilisation (<http://infodoc.unicaen.fr/OhRAGE/caraibes/Presentation/>).—
Thierry Hartog

(1) BÉGOT M., BULÉON P., ROTH P. (2001). *Émergences caraïbes, éléments de géographie politique*. Paris : L'Harmattan, 77 p.